

► B **ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2019/947**
z dnia 24 maja 2019 r.
w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzalogowych statków powietrznych
(Tekst mający znaczenie dla EOG)
(Dz.U. L 152 z 11.6.2019, s. 45)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
► <u>M1</u>	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/639 z dnia 12 maja 2020 r.	L 150	1	13.5.2020
► <u>M2</u>	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/746 z dnia 4 czerwca 2020 r.	L 176	13	5.6.2020
► <u>M3</u>	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/1166 z dnia 15 lipca 2021 r.	L 253	49	16.7.2021
► <u>M4</u>	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/425 z dnia 14 marca 2022 r.	L 87	20	15.3.2022
► <u>M5</u>	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/525 z dnia 1 kwietnia 2022 r.	L 105	3	4.4.2022

sprostowane przez:

- C1 Sprostowanie, Dz.U. L 255 z 4.10.2019, s. 11 (2019/947)



ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2019/947

z dnia 24 maja 2019 r.

w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Artykuł 1

Przedmiot

W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się szczegółowe przepisy dotyczące eksploatacji ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄ oraz dotyczące personelu, w tym pilotów bezzałogowych statków powietrznych, oraz organizacji zaangażowanych w operacje wykonywane z ich użyciem.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje zawarte w rozporządzeniu (UE) 2018/1139.

Stosuje się również poniższe definicje:

- 1) „►C1 system bezzałogowego statku powietrznego ◄” oznacza bezzałogowy statek powietrzny i wyposażenie do zdalnego sterowania tym statkiem;
- 2) „operator ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄” oznacza dowolną osobę prawną lub fizyczną eksploatującą lub zamierzającą eksploatować co najmniej jeden ►C1 system bezzałogowego statku powietrznego ◄;
- 3) „zgromadzenia osób” oznaczają zgromadzenia, w przypadku których zagrożenie obecnych osób uniemożliwia im przemieszczanie się;
- 4) „strefa geograficzna dla ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄” oznacza część przestrzeni powietrznej wyznaczoną przez właściwy organ, która ułatwia, ogranicza lub wyklucza operacje z użyciem ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄, aby wyeliminować zagrożenia związane z bezpieczeństwem, prywatnością, ochroną danych osobowych, ochroną lub środowiskiem wynikające z operacji z użyciem tych systemów;
- 5) „solidność” oznacza właściwość środków ograniczających ryzyko, która wynika z połączenia stopnia poprawy bezpieczeństwa dzięki zastosowaniu środków ograniczających ryzyko oraz poziomu pewności i integralności, że uzyskano poprawę bezpieczeństwa;
- 6) „scenariusz standardowy” oznacza rodzaj operacji z użyciem ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄ w kategorii „szczególnej”, jak określono w dodatku 1 do załącznika, w przypadku której szczegółowy wykaz środków ograniczających ryzyko wskazano w tak sposób, że właściwemu organowi mogą wystarczyć oświadczenia, w których operatorzy deklarują, że będą stosować środki ograniczające ryzyko przy prowadzeniu tego rodzaju operacji;
- 7) „operacja w zasięgu widoczności wzrokowej” („VLOS”) oznacza rodzaj operacji z użyciem ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄, w której pilot bezzałogowego statku powietrznego jest w stanie utrzymywać stały kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem z bezzałogowym statkiem powietrznym, co umożliwia temu pilotowi kontrolowanie toru lotu wspomnianego statku względem innych statków powietrznych, osób i przeszkód w celu uniknięcia kolizji;

▼B

- 8) „operacja poza zasięgiem widoczności wzrokowej” („BVLOS”) oznacza rodzaj operacji z użyciem ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄, która nie jest wykonywana w zasięgu widoczności wzrokowej;
- 9) „certyfikat operatora lekkich ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄” („certyfikat LUC”) oznacza certyfikat wydany operatorowi ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄ przez właściwy organ, jak określono w części C załącznika;
- 10) „klub lub stowarzyszenie modelarstwa lotniczego” oznacza organizację utworzoną zgodnie z prawem w państwie członkowskim w celu wykonywania lotów rekreacyjnych, lotów pokazowych, działalności sportowej lub przeprowadzania zawodów z użyciem ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄;
- 11) „materiały niebezpieczne” oznaczają artykuły lub substancje, które w przypadku incydentu lub wypadku mogą stwarzać zagrożenie dla zdrowia, bezpieczeństwa, mienia lub środowiska, które to artykuły lub substancje bezzałogowy statek powietrzny przenosi jako obciążenie użytkowe, w tym w szczególności:
 - a) materiały wybuchowe (stwarzające zagrożenie wybuchem masowym, zagrożenie wybuchem lub rozrzutem, zagrożenie małym wybuchem, zagrożenie poważnym pożarem, środki strzałowe, skrajnie niewrażliwe materiały wybuchowe);
 - b) gazy (gaz łatwopalny, gaz niepalny, gaz trujący, tlen, gaz stanowiący zagrożenie po narażeniu inhalacyjnym);
 - c) ciecze łatwopalne (ciecze łatwopalne, substancje zapalne, olej napędowy, benzyna);
 - d) substancje stałe łatwopalne (substancje stałe łatwopalne, samozapalne substancje stałe, substancje niebezpieczne, gdy mokre);
 - e) środki utleniające i nadtlenki organiczne;
 - f) substancje toksyczne i zakaźne (trucizna, substancje stanowiące zagrożenie biologiczne);
 - g) substancje promieniotwórcze;
 - h) substancje żrące;
- 12) „obciążenie użytkowe” oznacza przyrządy, mechanizmy, wyposażenie, części, aparaturę, oprzyrządowanie lub akcesoria, w tym urządzenia komunikacyjne, zainstalowane na statku powietrznym lub przymocowane do statku powietrznego, które nie są używane ani przeznaczone do wykorzystania podczas eksploatacji statku powietrznego lub sterowania nim w locie i nie są częścią płatowca, silnika ani śmigła;
- 13) „jednoznaczna zdalna identyfikacja” oznacza system lokalnego rozpowszechniania informacji o eksploatowanym bezzałogowym statku powietrznym, w tym jego oznakowania, pozwalający uzyskać te informacje bez fizycznego dostępu do bezzałogowego statku powietrznego;
- 14) „tryb podążania za stacją bazową” oznacza tryb pracy ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄, w którym bezzałogowy statek powietrzny stale podąża za pilotem bezzałogowego statku powietrznego w uprzednio określonym promieniu;

▼B

- 15) „świadomość przestrzenna” oznacza funkcję wykrywania potencjalnych naruszeń ograniczeń przestrzeni powietrznej w oparciu o dane przekazane przez państwa członkowskie i ostrzeżenia o nich pilota bezzałogowego statku powietrznego, aby mógł niezwłocznie podjąć skuteczne działanie w celu zapobieżenia tym naruszeniom;
- 16) „►C1 system bezzałogowego statku powietrznego ◀ skonstruowany do użytku prywatnego” oznacza ►C1 system bezzałogowego statku powietrznego ◀ zmontowany lub wyprodukowany na użytek własny konstruktora, z wyłączeniem ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◀ zmontowanych z zestawów części wprowadzonych do obrotu jako gotowy do montażu zestaw;
- 17) „operacja autonomiczna” oznacza operację, w trakcie której bezzałogowy statek powietrzny wykonuje operacje bez możliwości podjęcia interwencji przez pilota bezzałogowego statku powietrznego;
- 18) „osoby postronne” oznaczają osoby, które nie uczestniczą w wykonywaniu operacji z użyciem ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◀ lub które nie są świadome poleceń wydawanych przez operatora ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◀ i zalecanych przez niego środków bezpieczeństwa;
- 19) „udostępnienie na rynku” oznacza dowolną formę dostarczenia produktu do celów dystrybucji, konsumpcji lub używania na rynku Unii w ramach działalności handlowej, niezależnie od tego, czy odbywa się to odpłatnie czy nieodpłatnie;
- 20) „wprowadzenie do obrotu” oznacza udostępnienie produktu na rynku Unii po raz pierwszy;
- 21) „kontrolowany obszar naziemny” oznacza obszar naziemny, na którym eksploatuje się ►C1 system bezzałogowego statku powietrznego ◀ i w którego granicach operator ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◀ jest w stanie zadbać o to, by znajdowały się na nim wyłącznie osoby zaangażowane w operację;
- 22) „maksymalna masa startowa” („MTOM”) oznacza maksymalną określoną przez producenta lub konstruktora masę bezzałogowego statku powietrznego, obejmującą obciążenie użytkowe i paliwo, przy której można eksploatować bezzałogowy statek powietrzny;
- 23) „bezzałogowy szybowiec” oznacza bezzałogowy statek powietrzny utrzymujący się w locie w wyniku dynamicznego oddziaływania powietrza na jego stałe powierzchnie nośne, którego lot swobodny nie jest zależny od silnika. Może być on wyposażony w silnik stosowany w sytuacjach wyjątkowych;

▼M1

- 24) „obserwator bezzałogowego statku powietrznego” oznacza osobę znajdującą się obok pilota bezzałogowego statku powietrznego, która – poprzez obserwację wzrokową bezzałogowego statku powietrznego okiem nieuzbrojonym – pomaga pilotowi bezzałogowego statku powietrznego w utrzymaniu bezzałogowego statku powietrznego w zasięgu widoczności wzrokowej oraz w bezpiecznym wykonywaniu lotu;
- 25) „obserwator przestrzeni powietrznej” oznacza osobę, która pomaga pilotowi bezzałogowego statku powietrznego poprzez prowadzenie okiem nieuzbrojonym obserwacji przestrzeni powietrznej, w której bezzałogowy statek powietrzny wykonuje operację, w poszukiwaniu wszelkich potencjalnych zagrożeń w powietrzu;

▼ **M1**

- 26) „stacja kierowania” oznacza urządzenie lub układ urządzeń do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym zgodnie z definicją w art. 3 pkt 32 rozporządzenia (UE) 2018/1139, które wspomagają sterowanie bezzałogowym statkiem powietrznym lub jego monitorowanie w dowolnej fazie lotu, z wyjątkiem infrastruktury wspomagającej usługę łącza do celów kierowania i kontroli (C2);
- 27) „usługa łącza C2” oznacza usługę łączności świadczoną przez osobę trzecią, zapewniającą funkcje kierowania i kontroli w układzie bezzałogowy statek powietrzny – stacja kierowania;
- 28) „przestrzeń lotu” oznacza pojemność przestrzeni powietrznej zdefiniowaną przestrzennie i czasowo, w której operator systemu bezzałogowego statku powietrznego planuje wykonać operację w ramach normalnych procedur opisanych w pkt 6 lit. c) w dodatku 5 do załącznika;
- 29) „obszar przestrzeni lotu” oznacza rzut przestrzeni lotu na powierzchnię Ziemi;
- 30) „przestrzeń bezpieczeństwa” oznacza pojemność przestrzeni powietrznej wykraczającej poza przestrzeń lotu, w której stosuje się procedury bezpieczeństwa opisane w pkt 6) lit. d) w dodatku 5 do załącznika;
- 31) „obszar przestrzeni bezpieczeństwa” oznacza rzut przestrzeni bezpieczeństwa na powierzchnię Ziemi;
- 32) „przestrzeń operacyjna” oznacza połączenie przestrzeni lotu i przestrzeni bezpieczeństwa;
- 33) „bufor ryzyka naziemnego” oznacza obszar nad powierzchnią Ziemi, który otacza przestrzeń operacyjną i który został określony w celu zminimalizowania ryzyka dla osób trzecich znajdujących się na powierzchni w przypadku opuszczenia przez bezzałogowy statek powietrzny przestrzeni operacyjnej;
- 34) „noc” oznacza godziny między końcem zmierzchu cywilnego a początkiem świtu cywilnego zgodnie z definicją w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 ⁽¹⁾.

▼ **B***Artykuł 3***Kategorie operacji wykonywanych z użyciem ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄**

Operacje z użyciem ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄ wykonuje się w kategorii „otwartej”, „szczególnej” lub „certyfikowanej”, które określono odpowiednio w art. 4, 5 i 6, z zastrzeżeniem następujących warunków:

- a) operacje wykonywane z użyciem ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄ w kategorii „otwartej” nie wymagają uzyskania uprzedniego zezwolenia na operację ani złożenia przez operatora ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄ oświadczenia o operacji przed rozpoczęciem operacji;

⁽¹⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (Dz.U. L 281 z 13.10.2012, s. 1).

▼B

- b) operacje wykonywane z użyciem ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄ w kategorii „szczególnej” wymagają uzyskania zezwolenia na operację wydanego przez właściwy organ na podstawie art. 12 lub uzyskania zezwolenia zgodnie z art. 16 bądź – w okolicznościach określonych w art. 5 ust. 5 – złożenia oświadczenia przez operatora ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄;
- c) operacje wykonywane z użyciem ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄ w kategorii „certyfikowanej” wymagają certyfikacji ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄ na podstawie rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945 i certyfikacji operatora oraz, w stosownych przypadkach, uzyskania licencji przez pilota bezzałogowego statku powietrznego.

Artykuł 4

**Kategoria „otwarta” operacji wykonywanych z użyciem
►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄**

1. Operacje klasyfikuje się jako operacje wykonywane z użyciem ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄ w kategorii „otwartej” wyłącznie wówczas, gdy spełnione są następujące warunki:

- a) ►C1 system bezzałogowego statku powietrznego ◄ należy do jednej z klas określonych w rozporządzeniu delegowanym (UE) 2019/945 lub został skonstruowany do użytku prywatnego, lub spełnia warunki określone w art. 20;
- b) bezzałogowy statek powietrzny ma maksymalną masę startową mniejszą niż 25 kg;
- c) pilot bezzałogowego statku powietrznego zapewnia, aby bezzałogowy statek powietrzny utrzymywał bezpieczną odległość od osób oraz aby jego lot nie przebiegał nad zgromadzeniami osób;
- d) pilot bezzałogowego statku powietrznego utrzymuje bezzałogowy statek powietrzny przez cały czas w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS, z wyjątkiem przypadków, gdy lot wykonywany jest w trybie podążania za stacją bazową lub wykorzystywany jest obserwator bezzałogowego statku powietrznego, jak określono w części A załącznika;
- e) podczas lotu bezzałogowy statek powietrzny jest utrzymywany w odległości nie większej niż 120 metrów od najbliższego punktu powierzchni ziemi, z wyjątkiem przypadków, gdy przelatuje on nad przeszkodą, jak określono w części A załącznika;
- f) podczas lotu bezzałogowy statek powietrzny nie przewozi materiałów niebezpiecznych, ani nie zrzuca żadnych materiałów.

2. Operacje wykonywane z użyciem ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄ w kategorii „otwartej” dzieli się na trzy podkategorie zgodnie z wymogami określonymi w części A załącznika.

Artykuł 5

**Kategoria „szczególna” operacji wykonywanych z użyciem
►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄**

1. W przypadku gdy jeden z wymogów określonych w art. 4 lub w części A załącznika nie jest spełniony, operator ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄ jest zobowiązany uzyskać zezwolenie na operację na podstawie art. 12 od właściwego organu w państwie członkowskim, w którym jest zarejestrowany.

▼B

2. Przed złożeniem wniosku do właściwego organu o zezwolenie na operację na podstawie art. 12 operator przeprowadza ocenę ryzyka zgodnie z art. 11 i przedkłada ją razem z wnioskiem, wraz z odpowiednimi środkami ograniczającymi ryzyko.

3. Zgodnie z sekcją UAS.SPEC.040 określoną w części B załącznika właściwy organ wydaje zezwolenie na operację, jeżeli uzna, że ryzyko operacyjne jest odpowiednio ograniczone zgodnie z art. 12.

4. Właściwy organ określa, czy zezwolenie na operację dotyczy:

a) zatwierdzenia pojedynczej operacji lub szeregu operacji określonych co do czasu lub miejsc(a). Zezwolenie na operację musi zawierać odnośny szczegółowy wykaz środków ograniczających ryzyko;

b) zatwierdzenia certyfikatu LUC zgodnie z częścią C załącznika.

▼M1

5. W przypadku gdy operator systemu bezzałogowego statku powietrznego składa oświadczenie właściwemu organowi państwa członkowskiego rejestracji zgodnie z sekcją UAS.SPEC.020 określoną w części B załącznika w odniesieniu do operacji zgodnej ze scenariuszem standardowym, jak określono w dodatku 1 do załącznika, operator systemu bezzałogowego statku powietrznego nie ma obowiązku uzyskania zezwolenia na operację zgodnie z ust. 1–4 niniejszego artykułu, a zastosowanie ma procedura określona w art. 12 ust. 5. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego korzysta z oświadczenia, o którym mowa w dodatku 2 do załącznika.

▼B

6. Zezwolenia na operację lub oświadczenia nie wymaga się w przypadku:

a) operatorów ►**C1** systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄ posiadających certyfikat LUC z odpowiednimi uprawnieniami zgodnie z sekcją UAS.LUC.060 załącznika;

b) operacji wykonywanych w ramach klubów i stowarzyszeń modelarstwa lotniczego, które otrzymały zezwolenie zgodnie z art. 16.

Artykuł 6

Kategoria „certyfikowana” operacji wykonywanych z użyciem ►C1** systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄**

1. Operacje klasyfikuje się jako operacje wykonywane z użyciem ►**C1** systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄ w kategorii „certyfikowanej” wyłącznie wówczas, gdy spełnione są następujące warunki:

a) ►**C1** system bezzałogowego statku powietrznego ◄ jest certyfikowany na podstawie art. 40 ust. 1 lit. a), b) i c) rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945; oraz

b) operację wykonuje się w którychkolwiek z następujących warunków:

(i) nad zgromadzeniami osób;

(ii) wiąże się ona z przewozem osób;

(iii) wiąże się ona z przewozem materiałów niebezpiecznych, które – w razie wypadku – mogą stanowić wysokie ryzyko dla osób trzecich.

▼B

2. Ponadto operacje wykonywane z użyciem ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄ klasyfikuje się jako operacje wykonywane z użyciem ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄ w kategorii „certyfikowanej”, jeżeli właściwy organ, w oparciu o ocenę ryzyka przewidzianą w art. 11, uzna, że ryzyka, jakie stwarza dana operacja, nie można odpowiednio ograniczyć bez objęcia ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄ oraz operatora tego systemu certyfikacją oraz, w stosownych przypadkach, bez objęcia pilota bezzałogowego statku powietrznego obowiązkiem uzyskania licencji.

*Artykuł 7***Przepisy i procedury dotyczące eksploatacji ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄**

1. Operacje wykonywane z użyciem ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄ w kategorii „otwartej” muszą przebiegać zgodnie z ograniczeniami operacyjnymi określonymi w części A załącznika.

2. Operacje wykonywane z użyciem ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄ w kategorii „szczególnej” muszą przebiegać zgodnie z ograniczeniami operacyjnymi określonymi w zezwoleniu na operację, o którym mowa w art. 12, lub w zezwoleniu, o którym mowa w art. 16, bądź w scenariuszu standardowym określonym w dodatku 1 do załącznika zgodnie z oświadczeniem operatora ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄.

Przepisów niniejszego ustępu nie stosuje się w przypadku, gdy operator ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄ posiada certyfikat LUC z odpowiednimi uprawnieniami.

Operacje wykonywane z użyciem ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄ w kategorii „szczególnej” podlegają mającym zastosowanie wymogom operacyjnym określonym w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 ⁽²⁾.

3. Operacje wykonywane z użyciem ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄ w kategorii „certyfikowanej” podlegają mającym zastosowanie wymogom operacyjnym określonym w rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 923/2012 oraz w rozporządzeniach Komisji (UE) nr 965/2012 ⁽³⁾ i (UE) nr 1332/2011 ⁽⁴⁾.

*Artykuł 8***Przepisy i procedury dotyczące kompetencji pilotów bezzałogowych statków powietrznych**

1. Piloci bezzałogowych statków powietrznych wykonujący operacje z użyciem ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄ w kategorii „otwartej” muszą spełniać wymogi dotyczące kompetencji określone w części A załącznika.

⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (Dz.U. L 281 z 13.10.2012, s. 1).

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1332/2011 z dnia 16 grudnia 2011 r. ustanawiające wspólne wymogi korzystania z przestrzeni powietrznej i procedury operacyjne w celu zapobiegania kolizjom w powietrzu (Dz.U. L 336 z 20.12.2011, s. 20).

▼B

2. Piloci bezzałogowych statków powietrznych wykonujący operacje z użyciem ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄ w kategorii „szczególnej” muszą spełniać wymogi dotyczące kompetencji określone przez właściwy organ w zezwoleniu na operację lub w scenariuszu standardowym określonym w dodatku 1 do załącznika bądź określone w certyfikacie LUC oraz muszą posiadać co najmniej następujące kompetencje:

- a) umiejętność stosowania procedur operacyjnych (procedury standardowe, wyjątkowe i awaryjne, planowanie lotu, przeglądy przed rozpoczęciem i po zakończeniu lotu);
- b) umiejętność zarządzania komunikacją lotniczą;
- c) zarządzanie ścieżką i automatyzacją lotu bezzałogowego statku powietrznego;
- d) kierowanie grupą, praca zespołowa i samzarządzanie;
- e) rozwiązywanie problemów i podejmowanie decyzji;
- f) orientacja sytuacyjna;
- g) zarządzanie pracą;
- h) koordynacja lub delegowanie zadań, stosownie do przypadku.

3. Piloci bezzałogowych statków powietrznych wykonujący operacje w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego muszą spełniać minimalne wymogi dotyczące kompetencji określone w zezwoleniu udzielonym zgodnie z art. 16.

*Artykuł 9***Minimalny wiek pilota bezzałogowego statku powietrznego**

1. Minimalny wiek pilota bezzałogowego statku powietrznego wykonującego operacje z użyciem ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄ w kategorii „otwartej” i „szczególnej” wynosi 16 lat.

2. Wymóg minimalnego wieku nie obowiązuje w stosunku do pilotów bezzałogowych statków powietrznych:

- a) w przypadku gdy wykonują oni operacje w podkategorii A1 określonej w części A załącznika do niniejszego rozporządzenia z użyciem ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄ klasy C0 określonej w części 1 załącznika do rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945, który jest zabawką w rozumieniu dyrektywy 2009/48/WE;
- b) w przypadku ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄ skonstruowanych do użytku prywatnego o maksymalnej masie startowej mniejszej niż 250 g;
- c) w przypadku gdy wykonują oni operacje pod bezpośrednim nadzorem pilota bezzałogowego statku powietrznego spełniającego wymogi ust. 1 i art. 8.

▼B

3. Państwa członkowskie mogą – stosując podejście oparte na analizie ryzyka – obniżyć minimalny wiek z uwzględnieniem szczególnego ryzyka związanego z operacjami na ich terytorium:

- a) w odniesieniu do pilotów bezzałogowych statków powietrznych w kategorii „otwartej” – o maksymalnie 4 lata;
- b) w odniesieniu do pilotów bezzałogowych statków powietrznych w kategorii „szczególnej” – o maksymalnie 2 lata.

4. W przypadku gdy państwo członkowskie obniża minimalny wiek pilotów bezzałogowych statków powietrznych, piloci ci mogą wykonywać operacje z użyciem ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄ wyłącznie na terytorium tego państwa członkowskiego.

5. Państwa członkowskie mogą określić w zezwoleniu wydanym zgodnie z art. 16 inny minimalny wiek dla pilotów bezzałogowych statków powietrznych wykonujących operacje w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego.

*Artykuł 10***Przepisy i procedury dotyczące zdolności do lotu ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄**

►C1 Systemy bezzałogowych statków powietrznych ◄ – z wyjątkiem ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄ skonstruowanych do użytku prywatnego lub używanych w operacjach, o których mowa w art. 16, lub spełniających warunki określone w art. 20 – używane w operacjach określonych w niniejszym rozporządzeniu muszą być zgodne z wymogami technicznymi oraz przepisami i procedurami dotyczącymi zdolności do lotu określonymi w aktach delegowanych przyjętych na podstawie art. 58 rozporządzenia (UE) 2018/1139.

*Artykuł 11***Przepisy dotyczące przeprowadzania oceny ryzyka operacyjnego**

1. W ocenie ryzyka operacyjnego:
 - a) opisuje się charakter operacji z użyciem ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄;
 - b) proponuje się odpowiednie cele w zakresie bezpieczeństwa operacji;
 - c) wskazuje się związane z operacją ryzyko na ziemi i w powietrzu, przy czym uwzględnienia się wszystkie poniższe aspekty:
 - (i) stopień, w jakim dana działalność mogłaby zagrażać osobom trzecim lub mieniu na ziemi;
 - (ii) złożoność, osiągi i cechy eksploatacyjne bezzałogowego statku powietrznego, którego to dotyczy;
 - (iii) cel lotu, rodzaj ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄, prawdopodobieństwo kolizji z innymi statkami powietrznymi i klasa wykorzystywanej przestrzeni powietrznej;

▼B

- (iv) rodzaj, skala i złożoność operacji lub działania z użyciem ►**C1** systemu bezzałogowego statku powietrznego ◀, w tym, w stosownych przypadkach, natężenie i rodzaj ruchu obsługiwanego przez odpowiedzialną organizację lub osobę;
 - (v) zakres, w jakim osoby narażone na ryzyko związane z daną operacją z użyciem ►**C1** systemu bezzałogowego statku powietrznego ◀ są w stanie ocenić to ryzyko i je kontrolować;
- d) wskazuje się szereg możliwych środków ograniczających ryzyko;
- e) określa się wymagany poziom solidności wybranych środków ograniczających ryzyko, tak aby operację można było wykonywać w bezpieczny sposób.
2. Opis operacji z użyciem ►**C1** systemu bezzałogowego statku powietrznego ◀ musi zawierać przynajmniej następujące elementy:
- a) charakter wykonywanej działalności;
 - b) środowisko operacyjne i obszar geograficzny planowanej operacji, w szczególności gęstość zaludnienia terenu, nad którym wykonywany ma być lot, warunki orograficzne, rodzaje przestrzeni powietrznej, pojemność przestrzeni powietrznej, w której wykonywana będzie operacja, oraz wskazanie pojemności przestrzeni powietrznej, którą zachowano jako niezbędny bufor ryzyka, w tym wymogi operacyjne dotyczące stref geograficznych;
 - c) złożoność operacji, w szczególności wskazanie planowania i wykonania, kompetencji, doświadczenia i składu personelu oraz wymaganych środków technicznych, które zaplanowano na potrzeby wykonania operacji;
 - d) cechy techniczne ►**C1** systemu bezzałogowego statku powietrznego ◀, w tym jego osiągi w świetle warunków planowanej operacji i, w stosownych przypadkach, jego numer rejestracyjny;
 - e) kompetencje personelu w zakresie wykonywania operacji, w tym skład personelu, jego rola, zakres odpowiedzialności, szkolenie i doświadczenie zdobyte w ostatnim czasie.
3. W ocenie proponuje się docelowy założony poziom bezpieczeństwa, który musi być równoważny poziomowi bezpieczeństwa w lotnictwie załogowym, mając na względzie szczególne cechy operacji wykonywanych z użyciem ►**C1** systemów bezzałogowych statków powietrznych ◀.
4. Wskazania ryzyka obejmuje określenie wszystkich poniższych elementów:
- a) ryzyko na ziemi związane z operacją, którego to ryzyka nie ograniczono, z uwzględnieniem rodzaju operacji i warunków, w jakich odbywa się operacja, w tym co najmniej następujących kryteriów:
 - (i) VLOS lub BVLOS;
 - (ii) gęstość zaludnienia obszarów, nad którymi wykonywany ma być lot;
 - (iii) przelot nad zgromadzeniami osób;
 - (iv) charakterystyka bezzałogowego statku powietrznego pod względem wymiarów;

▼B

b) ryzyko w powietrzu związane z operacją, którego to ryzyka nie ograniczono, z uwzględnieniem wszystkich poniższych elementów:

- (i) dokładna pojemność przestrzeni powietrznej, w której odbędzie się operacja, powiększona o pojemność przestrzeni powietrznej wymaganej na potrzeby procedur awaryjnych;
- (ii) klasa przestrzeni powietrznej;
- (iii) wpływ na inny ruch lotniczy i zarządzanie ruchem lotniczym oraz w szczególności:
 - wysokość, na jakiej ma być wykonywana operacja,
 - przestrzeń powietrzna kontrolowana a niekontrolowana,
 - teren lotniska a teren poza lotniskiem,
 - przestrzeń powietrzna nad obszarami miejskimi a przestrzeń powietrzna nad obszarami wiejskimi,
 - separacja od pozostałego ruchu.

5. Przy wskazywaniu możliwych środków ograniczających ryzyko koniecznych do osiągnięcia założonego poziomu bezpieczeństwa uwzględnia się następujące rozwiązania:

- a) środki ograniczające ryzyko dla osób na ziemi;
- b) strategiczne ograniczenia operacyjne, jakim podlega operacja z użyciem ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄, a w szczególności:
 - (i) ograniczenie zasięgu obszaru geograficznego, na jakim odbywa się operacja;
 - (ii) ograniczenie długości lub rozkładu przedziału czasowego, w którym odbywa się operacja;
- c) strategiczne środki ograniczające ryzyko w oparciu o wspólne przepisy regulujące wykonywanie lotów bądź wspólną strukturę przestrzeni powietrznej lub wspólne służby w zakresie przestrzeni powietrznej;
- d) zdolność do radzenia sobie z możliwymi niekorzystnymi warunkami operacyjnymi;
- e) czynniki organizacyjne, takie jak procedury operacyjne i procedury konserwacji opracowane przez operatora ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄ oraz procedury konserwacji zgodne z instrukcją użytkownika udostępnioną przez producenta;
- f) poziom kompetencji i wiedzy fachowej personelu zaangażowanego w zapewnienie bezpieczeństwa lotu;
- g) ryzyko błędu ludzkiego przy stosowaniu procedur operacyjnych;
- h) cechy konstrukcyjne i osiągi ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄, w szczególności:
 - (i) dostępność środków ograniczających ryzyko kolizji;

▼B

- (ii) dostępność systemów ograniczających energię przy uderzeniu lub łamliwość bezzałogowego statku powietrznego;
- (iii) konstrukcja ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄ zgodna z uznanymi normami oraz konstrukcja minimalizująca skutki ewentualnej awarii.

6. Solidność proponowanych środków ograniczających ryzyko ocenia się, aby ustalić, czy są one współmierne do celów w zakresie bezpieczeństwa oraz ryzyka, jakie stwarza planowana operacja, w szczególności, aby zapewnić bezpieczeństwo każdego etapu operacji.

*Artykuł 12***Udzielanie zezwoleń na operacje w kategorii „szczególnej”**

1. Właściwy organ weryfikuje ocenę ryzyka oraz solidność środków ograniczających ryzyko, które operator ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄ proponuje celem zapewnienia bezpieczeństwa operacji z użyciem ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄ w każdej fazie lotu.

2. Właściwy organ udziela zezwolenia na operację, jeżeli w wyniku weryfikacji stwierdzi, że:

- a) cele w zakresie bezpieczeństwa operacji uwzględniają ryzyko związane z daną operacją;
- b) środki ograniczające ryzyko dotyczące warunków operacyjnych, w jakich wykonywane mają być operacje, kompetencje personelu zaangażowanego w operację oraz cechy techniczne bezzałogowego statku powietrznego, traktowane łącznie, są odpowiednie i wystarczająco solidne, aby zapewnić bezpieczeństwo operacji w świetle zidentyfikowanego ryzyka na ziemi i w powietrzu;
- c) operator ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄ złożył oświadczenie potwierdzające, że planowana operacja jest zgodna z wszelkimi mającymi zastosowanie przepisami unijnymi i krajowymi, które jej dotyczą, w szczególności w odniesieniu do prywatności, ochrony danych, odpowiedzialności, ubezpieczenia, ochrony oraz ochrony środowiska.

3. W przypadku gdy operacja nie zostanie uznana za wystarczająco bezpieczną, właściwy organ informuje o tym wnioskodawcę, podając powody odmowy wydania zezwolenia na operację.

4. W zezwoleniu na operację udzielonym przez właściwy organ wskazuje się:

- a) zakres zezwolenia;
- b) szczególne warunki, które mają zastosowanie do:
 - (i) operacji z użyciem ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄ oraz ograniczeń operacyjnych;
 - (ii) wymaganych kompetencji operatora ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄ oraz, w stosownych przypadkach, pilotów bezzałogowych statków powietrznych;

▼B

- (iii) cech technicznych ►**C1** systemu bezzałogowego statku powietrznego ◀, w tym, w stosownych przypadkach, certyfikacji tego systemu;
- c) następujące informacje:
 - (i) numer rejestracyjny operatora ►**C1** systemu bezzałogowego statku powietrznego ◀ oraz cechy techniczne ►**C1** systemu bezzałogowego statku powietrznego ◀;
 - (ii) odniesienie do oceny ryzyka operacyjnego sporządzonej przez operatora ►**C1** systemu bezzałogowego statku powietrznego ◀;
 - (iii) ograniczenia operacyjne i warunki dotyczące operacji;
 - (iv) środki ograniczające ryzyko, które operator ►**C1** systemu bezzałogowego statku powietrznego ◀ musi stosować;
 - (v) lokalizacja(-e), w której (których) zezwolono na wykonanie operacji, oraz wszelkie inne lokalizacje w państwach członkowskich zgodnie z art. 13;
 - (vi) wszystkie dokumenty i zapisy istotne dla rodzaju operacji oraz rodzaju zdarzeń, które podlegają zgłoszeniu, obok dokumentów i zapisów, które określono w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 ⁽⁵⁾.
- 5. Po otrzymaniu oświadczenia, o którym mowa w art. 5 ust. 5, właściwy organ:
 - a) weryfikuje, czy zawiera ono wszystkie elementy określone w pkt 2 sekcji UAS.SPEC.020 załącznika;
 - b) w przypadku pomyślnej weryfikacji bez zbędnej zwłoki przekazuje operatorowi ►**C1** systemu bezzałogowego statku powietrznego ◀ potwierdzenie odbioru i kompletności, aby umożliwić mu rozpoczęcie operacji.

*Artykuł 13***Operacje transgraniczne lub operacje poza granicami państwa rejestracji**

1. W przypadku gdy operator ►**C1** systemu bezzałogowego statku powietrznego ◀ zamierza wykonywać operację w kategorii „szczególniej”, na którą udzielono już zezwolenia zgodnie z art. 12 i która – zgodnie z planem – ma odbywać się częściowo lub całkowicie w przestrzeni powietrznej państwa członkowskiego innego niż państwo członkowskie rejestracji, operator ►**C1** systemu bezzałogowego statku powietrznego ◀ przedkłada właściwemu organowi państwa członkowskiego, w którym planowana operacja ma mieć miejsce, wniosek zawierający następujące informacje:

- a) kopię zezwolenia na operację udzielonego operatorowi ►**C1** systemu bezzałogowego statku powietrznego ◀ zgodnie z art. 12; oraz

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylenia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 (Dz.U. L 122 z 24.4.2014, s. 18).

▼B

b) lokalizację(-e) planowanej operacji, w tym zaktualizowane środki ograniczające ryzyko, o ile są konieczne do ograniczenia ryzyka zidentyfikowanego na podstawie art. 11 ust. 2 lit. b), które jest specyficzne dla przestrzeni powietrznej, terenu i charakteru populacji oraz warunków klimatycznych w danej lokalizacji.

2. Po otrzymaniu wniosku określonego w ust. 1 właściwy organ państwa członkowskiego, w którym planowana operacja ma mieć miejsce, rozpatruje go bez zbędnej zwłoki i przekazuje właściwemu organowi państwa członkowskiego rejestracji oraz operatorowi ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄ potwierdzenie, że zaktualizowane środki ograniczające ryzyko, o których mowa w ust. 1 lit. b), są zadowalające w odniesieniu do operacji w planowanej lokalizacji. Po otrzymaniu potwierdzenia operator ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄ może rozpocząć planowaną operację, a państwo członkowskie rejestracji odnotowuje zaktualizowane środki ograniczające ryzyko, które operator ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄ musi stosować, w zezwoleniu na operację wydanym zgodnie z art. 12.

3. W przypadku gdy operator ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄ zamierza wykonywać operację w kategorii „szczególnej”, w odniesieniu do której złożono już oświadczenie zgodnie z art. 5 ust. 5 i która – zgodnie z planem – ma odbywać się częściowo lub całkowicie w przestrzeni powietrznej państwa członkowskiego innego niż państwo członkowskie rejestracji, operator ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄ przedkłada właściwemu organowi państwa członkowskiego, w którym planowana operacja ma mieć miejsce, kopię oświadczenia złożonego w państwie członkowskim rejestracji, jak również kopię potwierdzenia odbioru i kompletności.

▼M1

4. W przypadku gdy operator systemu bezzałogowego statku powietrznego posiadający certyfikat LUC z odpowiednimi uprawnieniami zgodnie z sekcją UAS.LUC.060 załącznika zamierza wykonać operację w kategorii „szczególnej” odbywającą się częściowo lub w całości w przestrzeni powietrznej państwa członkowskiego innego niż państwo członkowskie rejestracji, operator ten przekazuje właściwemu organowi państwa członkowskiego, w którym planowana operacja ma mieć miejsce, następujące informacje:

- a) kopię warunków zatwierdzenia otrzymanych zgodnie z sekcją UAS.LUC.050 załącznika; oraz
- b) lokalizację lub lokalizacje planowanej operacji zgodnie z ust. 1 lit. b) niniejszego artykułu.

▼B*Artykuł 14*

Rejestracja operatorów ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄ oraz certyfikowanych ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄

1. Państwa członkowskie tworzą i utrzymują systemy dokładnej rejestracji ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄, których konstrukcja podlega certyfikacji, oraz operatorów ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄, których operacje mogą stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa, ochrony, prywatności oraz ochrony danych osobowych lub środowiska.

2. Systemy rejestracji operatorów ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄ muszą udostępniać pola przeznaczone do wprowadzania i wymiany następujących informacji:

- a) imię i nazwisko oraz data urodzenia w przypadku osób fizycznych oraz nazwa i numer identyfikacyjny w przypadku osób prawnych;

▼B

- b) adres operatorów ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄;
- c) ich adres e-mail i numer telefonu;
- d) numer polisy ubezpieczeniowej dla ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄, jeżeli wymaga jej prawo Unii lub prawo krajowe;
- e) potwierdzenie przez osoby prawne następującego oświadczenia: „Wszyscy członkowie personelu bezpośrednio zaangażowani w operacje mają kompetencje konieczne, aby wykonywać swoje zadania, a ►C1 system bezzałogowego statku powietrznego ◄ będzie obsługiwany wyłącznie przez pilotów bezzałogowych statków powietrznych posiadających odpowiedni poziom kompetencji”;
- f) posiadane zezwolenia na operację oraz certyfikaty LUC oraz oświadczenia, w odniesieniu do których przekazano potwierdzenie zgodnie z art. 12 ust. 5 lit. b).

3. Systemy rejestracji bezzałogowych statków powietrznych, których konstrukcja podlega certyfikacji, muszą zapewniać pola przeznaczone do wprowadzania i wymiany następujących informacji:

- a) nazwa producenta;
- b) oznaczenie bezzałogowego statku powietrznego nadane przez producenta;
- c) numer seryjny bezzałogowego statku powietrznego;
- d) imię i nazwisko, adres, adres e-mail oraz numer telefonu osoby fizycznej lub prawnej, w której imieniu zarejestrowano bezzałogowy statek powietrzny.

4. Państwa członkowskie zapewniają, aby systemy rejestracji były cyfrowe i interoperacyjne oraz umożliwiały wzajemny dostęp i wymianę informacji za pośrednictwem repozytorium, o którym mowa w art. 74 rozporządzenia (UE) 2018/1139.

5. Operatorzy ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄ rejestrują się:

- a) jeżeli wykonują operacje w kategorii „otwartej” z użyciem któregośkolwiek z następujących bezzałogowych statków powietrznych:
 - (i) które mają MTOM wynoszącą 250 g lub więcej lub które w przypadku uderzenia mogą przekazać człowiekowi energię kinetyczną o wartości powyżej 80 dżuli;
 - (ii) które wyposażono w czujnik zdolny do zbierania danych osobowych, chyba że dany statek powietrzny spełnia wymogi dyrektywy 2009/48/WE;

- b) jeżeli wykonują operacje w kategorii „szczególnej” z użyciem bezzałogowego statku powietrznego bez względu na jego masę.

6. Operatorzy ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄ rejestrują się w państwie członkowskim, w którym mają miejsce zamieszkania (w przypadku osób fizycznych) lub w którym mają główne miejsce prowadzenia działalności (w przypadku osób prawnych), oraz zapewniają dokładność swoich informacji rejestracyjnych. Operator ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄ nie może być jednocześnie zarejestrowany w więcej niż jednym państwie członkowskim.

Państwa członkowskie nadają operatorom ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄ oraz ►C1 systemom bezzałogowych statków powietrznych ◄, które wymagają rejestracji, niepowtarzalny cyfrowy numer rejestracyjny umożliwiający ich indywidualną identyfikację.

Numer rejestracyjny operatorów ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄ formułuje się na podstawie norm, które wspierają interoperacyjność systemów rejestracji.

▼B

7. Właściciel bezzałogowego statku powietrznego, którego konstrukcja podlega certyfikacji, dokonuje rejestracji tego statku.

Przynależność państwową i znak rejestracyjny bezzałogowego statku powietrznego ustala się zgodnie z załącznikiem 7 ICAO. Bezzałogowy statek powietrzny nie może być jednocześnie zarejestrowany w więcej niż jednym państwie członkowskim.

8. Operatorzy ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄ umieszczają swój numer rejestracyjny na każdym bezzałogowym statku powietrznym spełniającym warunki określone w ust. 5.

▼M1

9. Oprócz danych określonych w ust. 2 państwa członkowskie mogą gromadzić dodatkowe informacje dotyczące tożsamości pochodzące od operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych.

▼B*Artykuł 15*

Warunki operacyjne dotyczące stref geograficznych dla ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄

1. Określając strefy geograficzne dla ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄ ze względów bezpieczeństwa, ochrony, prywatności lub względów środowiskowych, państwa członkowskie mogą:

▼M1

a) zakazać niektórych lub wszystkich operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych, wymagać spełnienia szczególnych warunków w odniesieniu do niektórych lub wszystkich operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych bądź wymagać uzyskania uprzedniego zezwolenia na lot w odniesieniu do niektórych lub wszystkich operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych;

▼B

b) objąć operacje z użyciem ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄ określonymi normami środowiskowymi;

c) zezwolić na dostęp wyłącznie niektórym klasom ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄;

d) zezwolić na dostęp wyłącznie ►C1 systemom bezzałogowych statków powietrznych ◄ wyposażonym w określone funkcje techniczne, w szczególności w systemy zdalnej identyfikacji lub systemy świadomości przestrzennej.

2. W oparciu o ocenę ryzyka przeprowadzoną przez właściwy organ państwa członkowskie mogą wyznaczyć strefy geograficzne, w których operacje z użyciem ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄ zwolnione są z jednego wymogu lub większej liczby wymogów przewidzianych dla kategorii „otwartej”.

3. Jeżeli państwa członkowskie wyznaczają strefy geograficzne dla ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄ na podstawie ust. 1 lub 2, do celów świadomości przestrzennej zapewniają, aby informacje na temat tych stref geograficznych, w tym okres ich obowiązywania, były podawane do wiadomości publicznej we wspólnym unikalnym formacie cyfrowym.

Artykuł 16

Operacje z użyciem ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄ wykonywane w ramach klubów i stowarzyszeń modelarstwa lotniczego

1. Na wniosek klubu lub stowarzyszenia modelarstwa lotniczego właściwy organ może wydać zezwolenie na operacje z użyciem ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄ wykonywane w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego.

2. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, wydaje się zgodnie z:

a) odpowiednimi przepisami krajowymi;

▼B

b) ustalonymi procedurami i strukturą organizacyjną klubu lub stowarzyszenia modelarstwa lotniczego oraz jego systemem zarządzania, które to procedury, struktura i system gwarantują, że:

- (i) piloci bezzałogowych statków powietrznych wykonujący operacje w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego są informowani o warunkach i ograniczeniach określonych w zezwoleniu wydanym przez właściwy organ;
- (ii) pilotów bezzałogowych statków powietrznych wykonujących operacje w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego wspiera się w osiąganiu minimalnego poziomu kompetencji wymaganych do obsługi ►C1 systemu bezzałogowego statku powietrznego ◄ w bezpieczny sposób oraz zgodnie z warunkami i ograniczeniami określonymi w zezwoleniu;
- (iii) klub lub stowarzyszenie modelarstwa lotniczego podejmuje odpowiednie działania w przypadku uzyskania informacji, że pilot bezzałogowego statku powietrznego wykonujący operacje w ramach klubu lub stowarzyszenia nie spełnia warunków i nie przestrzega ograniczeń określonych w zezwoleniu oraz, w razie konieczności, informuje o tym właściwy organ;
- (iv) klub lub stowarzyszenie modelarstwa lotniczego udostępnia, na wniosek właściwego organu, dokumentację wymaganą do celów nadzoru i monitorowania.

3. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, określa warunki, na jakich operacje w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego mogą być wykonywane, i jest ograniczone do terytorium państwa członkowskiego, w którym je wydano.

4. Państwa członkowskie mogą umożliwić klubom i stowarzyszeniom modelarstwa lotniczego rejestrację ich członków w systemie rejestracji utworzonym zgodnie z art. 14 w ich imieniu. W innym przypadku członkowie klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego rejestrują się zgodnie z art. 14.

*Artykuł 17***Wyznaczanie właściwego organu**

1. Każde państwo członkowskie wyznacza co najmniej jeden podmiot jako organ właściwy do zadań, o których mowa w art. 18.

2. W przypadku gdy państwo członkowskie wyznacza więcej niż jeden podmiot jako właściwy organ, to państwo członkowskie:

- a) jasno określa obszary kompetencji każdego właściwego organu pod względem zakresu odpowiedzialności;
- b) ustanawia odpowiedni mechanizm koordynacji między tymi podmiotami, aby zapewnić skuteczny nadzór nad wszystkimi organizacjami i osobami objętymi niniejszym rozporządzeniem.

*Artykuł 18***Zadania właściwego organu**

Właściwy organ jest odpowiedzialny za:

- a) egzekwowanie przepisów niniejszego rozporządzenia;

▼B

- b) wydawanie, zawieszanie lub cofanie certyfikatów operatorów ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄ oraz licencji pilotów bezzałogowych statków powietrznych wykonujących operacje z użyciem ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄ w kategorii „otwartej”;
- c) wydawanie pilotom bezzałogowych statków powietrznych dowodu zaliczenia przeprowadzanego *online* egzaminu z wiedzy teoretycznej zgodnie z sekcjami UAS.OPEN.020 i UAS.OPEN.040 załącznika oraz wydawanie, zmienianie, zawieszanie, ograniczanie lub cofanie certyfikatów kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z sekcją UAS.OPEN.030 załącznika;
- d) wydawanie, zmienianie, zawieszanie, ograniczanie lub cofanie zezwoleń na operację oraz certyfikatów LUC oraz weryfikowanie kompletności oświadczeń, które są wymagane do wykonywania operacji z użyciem ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄ w kategorii „szczególnej”;
- e) przechowywanie dokumentów, rejestrów i zgłoszeń dotyczących zezwoleń na operacje z użyciem ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄, oświadczeń, certyfikatów kompetencji pilotów bezzałogowych statków powietrznych oraz certyfikatów LUC;
- f) udostępnianie – we wspólnym unikalnym formacie cyfrowym – informacji na temat stref geograficznych dla ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄ wskazanych przez państwa członkowskie i wyznaczonych w granicach krajowej przestrzeni powietrznej danego państwa;
- g) wydawanie potwierdzenia odbioru i kompletności zgodnie z art. 12 ust. 5 lit. b) lub potwierdzenia zgodnie z art. 13 ust. 2;
- h) opracowywanie opartego na analizie ryzyka systemu nadzoru nad:
 - (i) operatorami ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄, którzy złożyli oświadczenie bądź posiadają zezwolenie na operację lub certyfikat LUC;
 - (ii) klubami i stowarzyszeniami modelarstwa lotniczego, które posiadają zezwolenie, o którym mowa w art. 16;
- i) w odniesieniu do operacji innych niż wykonywane w kategorii „otwartej” – ustanowienie planu audytu w oparciu o profil ryzyka, poziom zgodności z przepisami i wyniki pod względem bezpieczeństwa operatorów ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄, którzy złożyli oświadczenie lub posiadają certyfikat wydany przez właściwy organ;
- j) w odniesieniu do operacji innych niż wykonywane w kategorii „otwartej” – przeprowadzanie kontroli w stosunku do operatorów ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄, którzy złożyli oświadczenie lub posiadają certyfikat wydany przez właściwy organ, kontrolowanie ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄ oraz zapewnienie przestrzegania przez operatorów ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄ i pilotów bezzałogowych statków powietrznych przepisów niniejszego rozporządzenia;

▼B

- k) wdrażanie systemu wykrywania i badania przypadków nieprzestrzegania przepisów przez operatorów ►**C1** systemów bezzałogowych statków powietrznych ◀ wykonujących operacje w kategorii „otwartej” lub „szczególnej” oraz zdarzeń związanych z bezpieczeństwem zgłaszanych zgodnie z art. 19 ust. 2;
- l) przekazywanie operatorom ►**C1** systemów bezzałogowych statków powietrznych ◀ informacji i wytycznych, które służą zapewnieniu bezpieczeństwa operacji z użyciem ►**C1** systemów bezzałogowych statków powietrznych ◀;
- m) utworzenie i utrzymywanie systemów rejestracji ►**C1** systemów bezzałogowych statków powietrznych ◀, których konstrukcja podlega certyfikacji, oraz operatorów ►**C1** systemów bezzałogowych statków powietrznych ◀, których operacje mogą stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa, ochrony, prywatności, ochrony danych osobowych lub środowiska.

*Artykuł 19***Informacje na temat bezpieczeństwa**

1. Właściwe organy państw członkowskich oraz organy nadzoru i kontroli rynku, o których mowa w art. 36 rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945, współpracują w kwestiach bezpieczeństwa i ustanawiają procedury skutecznej wymiany informacji na temat bezpieczeństwa.
2. Każdy operator ►**C1** systemu bezzałogowego statku powietrznego ◀ zgłasza właściwemu organowi wszelkie zdarzenia związane z bezpieczeństwem oraz przekazuje informacje dotyczące swojego ►**C1** systemu bezzałogowego statku powietrznego ◀ zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 376/2014.
3. Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego („agencja”) oraz właściwe organy gromadzą, analizują i publikują informacje dotyczące bezpieczeństwa operacji z użyciem ►**C1** systemów bezzałogowych statków powietrznych ◀ na swoim terytorium zgodnie z art. 119 rozporządzenia (UE) 2018/1139 i aktami wykonawczymi do tego rozporządzenia.
4. Po otrzymaniu którychkolwiek z informacji, o których mowa w ust. 1, 2 lub 3, agencja oraz właściwy organ stosują niezbędne środki, aby zaradzić wszelkim problemom związanym z bezpieczeństwem w oparciu o najlepsze dostępne dowody i analizy, z uwzględnieniem współzależności między poszczególnymi obszarami bezpieczeństwa lotniczego oraz między bezpieczeństwem lotniczym, cyberbezpieczeństwem oraz innymi technicznymi obszarami uregulowań w zakresie lotnictwa.
5. W przypadku gdy właściwy organ lub agencja zastosuje środki zgodnie z ust. 4, niezwłocznie powiadamia o tym wszystkie odpowiednie zainteresowane strony i organizacje, które muszą zastosować się do tych środków zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 i aktami wykonawczymi do tego rozporządzenia.

▼ **B***Artykuł 20***Przepisy szczególne dotyczące użytkowania niektórych
►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄
w kategorii „otwartej”**

Typy ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄ w rozumieniu decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE ⁽⁶⁾, które nie są zgodne z rozporządzeniem delegowanym (UE) 2019/945 i których nie skonstruowano do użytku prywatnego, mogą być nadal eksploatowane na następujących warunkach, jeżeli wprowadzono je do obrotu przed dniem ►M4 1 stycznia 2024 r. ◄

- a) w podkategorii A1 zdefiniowanej w części A załącznika, pod warunkiem że bezzałogowy statek powietrzny ma maksymalną masę startową wynoszącą mniej niż 250 g wraz z obciążeniem użytkowym;
- b) w podkategorii A3 zdefiniowanej w części A załącznika, pod warunkiem że bezzałogowy statek powietrzny ma maksymalną masę startową wynoszącą mniej niż 25 kg wraz z paliwem i obciążeniem użytkowym.

*Artykuł 21***Dostosowanie zezwoleń, oświadczeń i certyfikatów**

1. Zezwolenia udzielone operatorom ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄, certyfikaty kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego i oświadczenia składane przez operatorów ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄ lub równoważna dokumentacja, wydane na podstawie prawa krajowego, zachowują ważność do dnia ►M2 1 stycznia 2022 r. ◄

2. Do dnia ►M2 1 stycznia 2022 r. ◄ państwa członkowskie dokonują konwersji – zgodnie z niniejszym rozporządzeniem – istniejących certyfikatów kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego oraz swoich zezwoleń dla operatorów ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄ oraz oświadczeń złożonych przez tych operatorów bądź równoważnej dokumentacji, w tym wydanych do wspomnianej daty.

3. Nie naruszając przepisów art. 14, operacje z użyciem ►C1 systemów bezzałogowych statków powietrznych ◄ wykonywane w ramach klubów i stowarzyszeń modelarstwa lotniczego mogą być kontynuowane zgodnie z odpowiednimi przepisami krajowymi i bez zezwolenia wydanego zgodnie z art. 16 do dnia ►M2 1 stycznia 2023 r. ◄

▼ **M1***Artykuł 22*▼ **M4**

Nie naruszając przepisów art. 20, użytkowanie w kategorii »otwartej« systemów bezzałogowych statków powietrznych, które nie spełniają wymogów określonych w częściach 1–5 załącznika do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2019/945 ⁽⁷⁾, dopuszcza się w okresie przejściowym kończącym się w dniu 31 grudnia 2023 r., z zastrzeżeniem następujących warunków:

⁽⁶⁾ Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu, uchylająca decyzję Rady 93/465/EWG (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 82).

⁽⁷⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/945 z dnia 12 marca 2019 r. w sprawie systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych z państw trzecich (Dz.U. L 152 z 11.6.2019, s. 1).

▼ M1

- a) bezzałogowy statek powietrzny o masie startowej mniejszej niż 500 g jest eksploatowany w granicach wymogów operacyjnych określonych w sekcji UAS.OPEN.020 pkt 1 w części A załącznika przez pilotów bezzałogowych statków powietrznych posiadających poziom kompetencji określony przez dane państwo członkowskie;
- b) bezzałogowy statek powietrzny o masie startowej mniejszej niż 2 kg jest eksploatowany w taki sposób, że zachowywana jest minimalna odległość 50 metrów w poziomie od osób, a piloci bezzałogowych statków powietrznych posiadają poziom kompetencji co najmniej równorzędnny poziomowi określonemu w sekcji UAS.OPEN.030 pkt 2 w części A załącznika;
- c) bezzałogowy statek powietrzny o masie startowej mniejszej niż 25 kg jest eksploatowany w granicach wymagań operacyjnych określonych w sekcji UAS.OPEN.040 pkt 1 i 2, a piloci bezzałogowych statków powietrznych posiadają poziom kompetencji co najmniej równorzędnny poziomowi określonemu w sekcji UAS.OPEN.020 pkt 4 lit. b) w części A załącznika.

Artykuł 23

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

▼ M2

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 31 grudnia 2020 r.

▼ M4

2. Art. 5 ust. 5 stosuje się od dnia 1 stycznia 2024 r.
3. Przepisy sekcji UAS.OPEN.060 pkt 2 lit. g) i sekcji UAS.SPEC.050 pkt 1 lit. l) ppkt (i) załącznika stosuje się od dnia 1 lipca 2022 r., a przepisy sekcji UAS.SPEC.050 pkt 1 lit. l) ppkt (ii) załącznika stosuje się od dnia 1 stycznia 2024 r.
4. Nie naruszając przepisów art. 21 ust. 1, do dnia 31 grudnia 2023 r. państwa członkowskie mogą przyjmować oświadczenia składane przez operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych zgodnie z art. 5 ust. 5, w oparciu o krajowe scenariusze standardowe lub ich odpowiedniki, jeżeli te scenariusze krajowe spełniają wymogi określone w sekcji UAS.SPEC.020 załącznika.

Takie oświadczenia tracą ważność z dniem 1 stycznia 2026 r.

▼ M2

5. Art. 15 ust. 3 stosuje się od dnia 1 stycznia 2022 r.

▼ B

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

▼ **M1***ZAŁĄCZNIK***OPERACJE Z UŻYCIEM SYSTEMÓW BEZZAŁOGOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH W KATEGORII „OTWARTEJ” I „SZCZEGÓLNEJ”***CZĘŚĆ A***OPERACJE Z UŻYCIEM SYSTEMÓW BEZZAŁOGOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH W KATEGORII „OTWARTEJ”**

UAS.OPEN.010 Przepisy ogólne

- 1) Kategoria „otwarta” operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych dzieli się na trzy podkategorie: A1, A2 i A3, w oparciu o ograniczenia operacyjne, wymogi, jakim podlegają piloci bezzałogowych statków powietrznych, oraz wymogi techniczne dotyczące systemów bezzałogowych statków powietrznych.
- 2) W przypadku gdy operacja z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego wiąże się z lotem bezzałogowego statku powietrznego, który startuje z naturalnego wzniesienia terenu lub dokonuje przelotu nad terenem, na którym występują naturalne wzniesienia, bezzałogowy statek powietrzny utrzymuje się w maksymalnej odległości 120 metrów od najbliższego punktu powierzchni Ziemi. Pomiar odległości dostosowuje się odpowiednio do cech geograficznych terenu, takich jak równiny, wzgórza, góry.
- 3) W przypadku gdy przelot bezzałogowym statkiem powietrznym odbywa się w odległości 50 metrów w poziomie od sztucznej przeszkody o wysokości przekraczającej 105 metrów, na wniosek podmiotu odpowiedzialnego za przeszkodę maksymalną wysokość operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego można zwiększyć o maksymalnie 15 metrów powyżej wysokości przeszkody.
- 4) Na zasadzie odstępstwa od pkt 2 loty bezzałogowymi szybowcami o MTOM (wraz z obciążeniem użytkowym) wynoszącej mniej niż 10 kg mogą być wykonywane w odległości przekraczającej 120 metrów od najbliższego punktu powierzchni Ziemi, pod warunkiem że bezzałogowy szybowiec pozostaje w każdym momencie lotu na wysokości nie większej niż 120 metrów powyżej pilota bezzałogowego statku powietrznego.

UAS.OPEN.020 Operacje z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych w podkategorii A1

Operacje z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych w podkategorii A1 muszą spełniać wszystkie poniższe warunki:

- 1) w przypadku bezzałogowych statków powietrznych, o których mowa w pkt 5 lit. d) – muszą być wykonywane w taki sposób, że pilot bezzałogowego statku powietrznego nie wykonuje lotu nad zgromadzeniami osób oraz zakłada, że w normalnych okolicznościach lot nie będzie przebiegał nad osobami postronnymi. W przypadku nieprzewidzianego przelotu nad osobami postronnymi pilot bezzałogowego statku powietrznego ogranicza w możliwie największym stopniu czas, przez jaki bezzałogowy statek powietrzny przelatuje nad tymi osobami;
- 2) w przypadku bezzałogowych statków powietrznych, o których mowa w pkt 5 lit. a), b) i c) – muszą być wykonywane w taki sposób, że pilot bezzałogowego statku powietrznego może wykonywać lot nad osobami postronnymi, ale nigdy nie może przelatywać nad zgromadzeniami osób;
- 3) na zasadzie odstępstwa od art. 4 ust. 1 lit. d) – muszą być wykonywane – w przypadku aktywacji trybu podążania za stacją bazową – w odległości maksymalnie 50 metrów od pilota bezzałogowego statku powietrznego;
- 4) muszą być wykonywane przez pilota bezzałogowego statku powietrznego, który:
 - a) zna instrukcję producenta dostarczoną przez producenta systemu bezzałogowego statku powietrznego.

▼ **M1**

- b) w przypadku bezzałogowych statków powietrznych klasy C1, jak określono w części 2 załącznika do rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945 – ukończył szkolenie online, a następnie zaliczył egzamin online z wiedzy teoretycznej przeprowadzany przez właściwy organ lub przez podmiot wyznaczony przez właściwy organ państwa członkowskiego, uzyskując co najmniej 75 % całkowitej liczby punktów. Egzamin musi obejmować 40 pytań wielokrotnego wyboru dotyczących, w odpowiednich proporcjach, następujących dziedzin:
- (i) bezpieczeństwo lotnicze;
 - (ii) ograniczenia korzystania z przestrzeni powietrznej;
 - (iii) regulacje lotnicze;
 - (iv) ograniczenia możliwości człowieka;
 - (v) procedury operacyjne;
 - (vi) ogólna wiedza na temat systemów bezzałogowych statków powietrznych;
 - (vii) ochrona prywatności i danych;
 - (viii) ubezpieczenie;
 - (ix) bezpieczeństwo;
- 5) muszą być wykonywane przy użyciu bezzałogowego statku powietrznego, który:
- a) ma MTOM (wraz z obciążeniem użytkowym) wynoszącą mniej niż 250 g i maksymalną prędkość eksploatacyjną mniejszą niż 19 m/s w przypadku systemu bezzałogowego statku powietrznego skonstruowanego do użytku prywatnego; lub
 - b) spełnia wymogi określone w art. 20 lit. a);
 - c) jest oznaczony jako klasa C0 i spełnia wymogi tej klasy, jak określono w części 1 załącznika do rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945; lub
 - d) jest oznaczony jako klasa C1 i spełnia wymogi tej klasy, jak określono w części 2 załącznika do rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945, i jest eksploatowany z aktywnym i zaktualizowanym systemem jednoznacznej zdalnej identyfikacji oraz aktywną i zaktualizowaną funkcją świadomości przestrzennej.

UAS.OPEN.030 Operacje z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych w podkategorii A2

Operacje z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych w podkategorii A2 muszą spełniać wszystkie poniższe warunki:

- 1) muszą być wykonywane w taki sposób, że bezzałogowy statek powietrzny nie przelatuje nad osobami postronnymi, a operacje z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych odbywają się w bezpiecznej odległości co najmniej 30 metrów w poziomie od tych osób. Pilot bezzałogowego statku powietrznego może zmniejszyć bezpieczną odległość w poziomie do minimum 5 metrów od osoby postronnej, jeżeli obsługuje bezzałogowy statek powietrzny z uruchomioną funkcją trybu niskiej prędkości oraz po dokonaniu oceny sytuacji pod kątem:
- a) warunków pogodowych;
 - b) osiągową bezzałogowego statku powietrznego;
 - c) segregacji obszaru, nad którym wykonywany jest lot;

▼ **M1**

2) muszą być wykonywane przez pilota bezzałogowego statku powietrznego, który zapoznał się z instrukcją producenta dostarczoną przez producenta systemu bezzałogowego statku powietrznego i posiada certyfikat kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego wydany przez właściwy organ lub podmiot wyznaczony przez właściwy organ państwa członkowskiego. Warunkiem uzyskania certyfikatu jest spełnienie wszystkich następujących warunków we wskazanej kolejności:

- a) ukończenie szkolenia online oraz zaliczenie egzaminu online z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w sekcji UAS.OPEN.020 pkt 4 lit. b);
- b) ukończenie praktycznego szkolenia w trybie samokształcenia w zakresie warunków operacyjnych dla podkategorii A3 określonych w sekcji UAS.OPEN.040 pkt 1 i 2;
- c) złożenie oświadczenia o ukończeniu szkolenia praktycznego w trybie samokształcenia określonego w lit. b) oraz zaliczenie dodatkowego egzaminu z wiedzy teoretycznej przeprowadzanego przez właściwy organ lub w podmiocie wyznaczonym przez właściwy organ państwa członkowskiego, uzyskując co najmniej 75 % całkowitej liczby punktów. Egzamin musi obejmować co najmniej 30 pytań wielokrotnego wyboru mających na celu ocenę wiedzy pilota bezzałogowego statku powietrznego na temat technicznych i operacyjnych środków ograniczających ryzyko na ziemi, dotyczących, w odpowiednich proporcjach, następujących dziedzin:
 - (i) meteorologia;
 - (ii) osiągi systemu bezzałogowego statku powietrznego w locie;
 - (iii) techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko na ziemi;

3) muszą być wykonywane z użyciem bezzałogowego statku powietrznego, który jest oznaczony jako klasa C2 i spełnia wymogi tej klasy, jak określono w części 3 załącznika do rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945, i jest eksploatowany z aktywnym i zaktualizowanym systemem jednoznacznej zdalnej identyfikacji oraz aktywną i zaktualizowaną funkcją świadomości przestrzennej.

UAS.OPEN.040 Operacje z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych w podkategorii A3

Operacje z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych w podkategorii A3 muszą spełniać wszystkie poniższe warunki:

- 1) muszą być wykonywane na obszarze, na którym pilot bezzałogowego statku powietrznego może oczekiwać, że w normalnych okolicznościach przez cały czas trwania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego operacja nie będzie stwarzać zagrożenia dla osób postronnych w granicach obszaru, nad którym wykonywany jest lot bezzałogowym statkiem powietrznym;
- 2) muszą być wykonywane w bezpiecznej odległości co najmniej 150 metrów w poziomie od terenów mieszkaniowych, użytkowych, przemysłowych lub rekreacyjnych;
- 3) muszą być wykonywane przez pilota bezzałogowego statku powietrznego, który zna instrukcję producenta dostarczoną przez producenta systemu bezzałogowego statku powietrznego i który ukończył szkolenie online oraz zaliczył przeprowadzony online egzamin z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w sekcji UAS.OPEN.020 pkt 4 lit. b);
- 4) muszą być wykonywane przy użyciu bezzałogowego statku powietrznego, który:
 - a) ma MTOM (wraz z obciążeniem użytkowym) wynoszącą mniej niż 25 kg, w przypadku systemu bezzałogowego statku powietrznego skonstruowanego do użytku prywatnego; lub
 - b) spełnia wymogi określone w art. 20 lit. b);

▼ **M1**

- c) jest oznaczony jako klasa C2 i spełnia wymogi tej klasy, jak określono w części 3 załącznika do rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945, i jest eksploatowany z aktywnym i zaktualizowanym systemem jednoznacznej zdalnej identyfikacji oraz aktywną i zaktualizowaną funkcją świadomości przestrzennej lub;
- d) jest oznaczony jako klasa C3 i spełnia wymogi tej klasy, jak określono w części 4 załącznika do rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945, i jest eksploatowany z aktywnym i zaktualizowanym systemem jednoznacznej zdalnej identyfikacji oraz aktywną i zaktualizowaną funkcją świadomości przestrzennej; lub
- e) jest oznaczony jako klasa C4 i spełnia wymogi tej klasy, jak określono w części 5 załącznika do rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945.

UAS.OPEN.050 Obowiązki operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego

Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego dopełnia wszystkich poniższych obowiązków:

- 1) opracowuje procedury operacyjne dostosowane do rodzaju operacji oraz związanego z nią ryzyka;
- 2) zapewnia, aby w ramach wszystkich operacji efektywnie wykorzystywano widmo radiowe oraz wspierano efektywne wykorzystanie widma radiowego w celu uniknięcia szkodliwych zakłóceń;
- 3) wyznacza pilota bezzałogowego statku powietrznego dla każdego lotu;
- 4) zapewnia, aby piloci bezzałogowych statków powietrznych oraz wszyscy pozostali członkowie personelu wykonujący zadania wspierające daną operację znali instrukcję producenta dostarczoną przez producenta systemu bezzałogowego statku powietrznego oraz:
 - a) mieli odpowiednie kompetencje – w podkategorii, w ramach której mają być wykonywane planowane operacje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z sekcjami UAS.OPEN.020, UAS.OPEN.030 lub UAS.OPEN.040 – do wykonywania swoich zadań lub w przypadku członków personelu innych niż pilot bezzałogowego statku powietrznego – ukończyli szkolenie w miejscu pracy opracowane przez operatora;
 - b) byli w pełni zaznajomieni z procedurami operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego;
 - c) uzyskali informacje istotne z punktu widzenia planowanej operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego dotyczące wszelkich stref geograficznych opublikowanych przez państwo członkowskie, w którym operacja ma mieć miejsce, zgodnie z art. 15;
- 5) w stosownych przypadkach aktualizuje informacje zawarte w systemie świadomości przestrzennej stosownie do planowanej lokalizacji operacji;
- 6) w przypadku operacji z użyciem bezzałogowego statku powietrznego należącego do jednej z klas określonych w częściach 1–5 w załączniku do rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945 zapewnia, aby:
 - a) do systemu bezzałogowego statku powietrznego dołączono odpowiednią deklarację zgodności UE, zawierającą odniesienie do odpowiedniej klasy; oraz
 - b) na bezzałogowym statku powietrznym umieszczono znak identyfikacyjny odnośnej klasy;
- 7) zapewnia, w przypadku operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w podkategorii A2 lub A3, aby wszystkie zaangażowane osoby obecne na obszarze operacji poinformowano o ryzyku oraz by wyraziły one wyraźną zgodę na udział w danej operacji.

▼ M1**UAS.OPEN.060 Obowiązki pilota bezzałogowego statku powietrznego**

- 1) Przed rozpoczęciem operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego pilot bezzałogowego statku powietrznego:
 - a) musi mieć odpowiednie kompetencje – w podkategorii, w ramach której mają być wykonywane planowane operacje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z sekcjami UAS.OPEN.020, UAS.OPEN.030 lub UAS.OPEN.040 – do wykonywania swoich zadań oraz musi posiadać przy sobie dowód potwierdzający posiadane kompetencje podczas wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego, z wyjątkiem przypadków gdy wykonuje on operacje z użyciem bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w sekcji UAS.OPEN.020 pkt 5 lit. a), b) lub c);
 - b) uzyskuje aktualne informacje istotne z punktu widzenia planowanej operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego dotyczące wszelkich stref geograficznych opublikowanych przez państwo członkowskie, w którym operacja ma mieć miejsce, zgodnie z art. 15;
 - c) obserwuje środowisko, w którym ma wykonywać operację, sprawdza obecność przeszkód, oraz – o ile nie wykonuje operacji w podkategorii A1 z użyciem bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w sekcji UAS.OPEN.020 pkt 5 lit. a), b) lub c) – sprawdza otoczenie pod kątem obecności ewentualnych osób postronnych;
 - d) zapewnia, aby system bezzałogowego statku powietrznego był w stanie gwarantującym bezpieczne wykonanie zaplanowanego lotu oraz, w stosownych przypadkach, sprawdza, czy system jednoznacznej zdalnej identyfikacji jest aktywny i aktualny;
 - e) jeżeli system bezzałogowego statku powietrznego ma dodatkowe obciążenie użytkowe – weryfikuje, czy masa tego systemu nie przekracza ani MTOM określonej przez producenta, ani limitu MTOM dla klasy danego systemu.
- 2) Podczas lotu pilot bezzałogowego statku powietrznego:
 - a) nie może wykonywać obowiązków pod wpływem substancji psychoaktywnych lub alkoholu bądź w sytuacji, gdy nie jest zdolny do wykonywania swoich zadań z powodu urazu, zmęczenia, zażywanych leków, choroby lub z innych przyczyn;
 - b) utrzymuje bezzałogowy statek powietrzny w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS oraz prowadzi dokładny wizualny przegląd przestrzeni powietrznej otaczającej bezzałogowy statek powietrzny w celu uniknięcia wszelkiego ryzyka kolizji z załogowymi statkami powietrznymi. Pilot bezzałogowego statku powietrznego przerywa lot, jeżeli operacja stwarza zagrożenie dla innych statków powietrznych, ludzi, zwierząt, środowiska lub mienia;
 - c) przestrzega ograniczeń operacyjnych w strefach geograficznych określonych zgodnie z art. 15;
 - d) musi mieć możliwość utrzymania kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym, z wyjątkiem sytuacji gdy dochodzi do utraty połączenia lub w przypadku wykonywania operacji z użyciem bezzałogowego statku powietrznego w locie swobodnym;
 - e) eksploatuje system bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z instrukcją producenta dostarczoną przez producenta, w tym zgodnie z wszelkimi mającymi zastosowanie ograniczeniami;
 - f) stosuje się do opracowanych przez operatora procedur, o ile są dostępne;
 - g) podczas wykonywania operacji w nocy zapewnia uruchomienie na bezzałogowym statku powietrznym migającego zielonego światła.
- 3) Podczas lotu piloci bezzałogowych statków powietrznych i operatorzy systemów bezzałogowych statków powietrznych nie mogą przelatywać w pobliżu lub w granicach obszarów, na których trwają działania ratownicze, chyba że posiadają na to zezwolenie wydane przez odpowiedzialne służby ratownicze.

▼ **M1**

- 4) Do celów pkt 2 lit. b) piloci bezzałogowych statków powietrznych mogą być wspierani przez obserwatora bezzałogowego statku powietrznego. W takim przypadku pilotem bezzałogowego statku powietrznego a obserwatorem bezzałogowego statku powietrznego musi być zapewniona jasna i skuteczna komunikacja.

UAS.OPEN.070 Okres obowiązywania i ważność kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego potwierdzonych egzaminem online z wiedzy teoretycznej oraz certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego

- 1) Kompetencje pilota bezzałogowego statku powietrznego potwierdzone egzaminem online z wiedzy teoretycznej wymagane na podstawie sekcji UAS.OPEN.020 pkt 4 lit. b) oraz sekcji UAS.OPEN.040 pkt 3 oraz certyfikat kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego wymagany na podstawie sekcji UAS.OPEN.030 pkt 2 zachowują ważność przez pięć lat.
- 2) Przedłużenie ważności kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego potwierdzonych egzaminem online z wiedzy teoretycznej oraz certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego, w okresie ich ważności, uzależnione jest od:
 - a) wykazania kompetencji odpowiednio zgodnie z sekcją UAS.OPEN.020 pkt 4 lit. b) lub sekcją UAS.OPEN.030 pkt 2; lub
 - b) ukończenia szkolenia przypominającego, które dotyczy przedmiotów z zakresu wiedzy teoretycznej, jak określono odpowiednio w pkt 4 lit. b) sekcji UAS.OPEN.020 lub pkt 2 sekcji UAS.OPEN.030, przeprowadzanego przez właściwy organ lub podmiot wyznaczony przez właściwy organ.
- 3) W celu przedłużenia ważności kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego potwierdzonych egzaminem online z wiedzy teoretycznej lub certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego po ich wygaśnięciu pilot bezzałogowego statku powietrznego stosuje się do przepisów pkt 2 lit. a).

CZĘŚĆ B

OPERACJE Z UŻYCIEM SYSTEMÓW BEZZAŁOGOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH W KATEGORII „SZCZEGÓLNEJ”

UAS.SPEC.010 Przepisy ogólne

Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego przekazuje właściwemu organowi ocenę ryzyka operacyjnego w odniesieniu do planowanej operacji zgodnie z art. 11 bądź składa oświadczenie, w przypadku gdy zastosowanie ma sekcja UAS.SPEC.020, chyba że operator posiada certyfikat operatora lekkich systemów bezzałogowych statków powietrznych (certyfikat LUC) z odpowiednimi uprawnieniami zgodnie z częścią C niniejszego załącznika. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego regularnie ocenia adekwatność zastosowanych środków ograniczających ryzyko i aktualizuje je w razie potrzeby.

UAS.SPEC.020 Oświadczenie o operacji

- 1) Zgodnie z art. 5 operator systemu bezzałogowego statku powietrznego może – alternatywnie wobec spełnienia wymogów sekcji UAS.SPEC.30 i UAS.SPEC.40 – przedłożyć właściwemu organowi państwa członkowskiego rejestracji oświadczenie o zgodności operacji ze scenariuszem standardowym określonym w dodatku 1 do niniejszego załącznika w odniesieniu do operacji:
 - a) wykonywanych z użyciem bezzałogowych statków powietrznych:
 - (i) o maksymalnym wymiarze typowym wynoszącym maksymalnie 3 metry w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS nad kontrolowanym obszarem naziemnym, z wyjątkiem przelotów nad zgromadzeniami osób;
 - (ii) o maksymalnym wymiarze typowym wynoszącym maksymalnie 1 metr w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS, z wyjątkiem przelotów nad zgromadzeniami osób;
 - (iii) o maksymalnym wymiarze typowym wynoszącym maksymalnie 1 metr poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS nad obszarami słabo zaludnionymi;

▼ **M1**

- (iv) o maksymalnym wymiarze typowym wynoszącym maksymalnie 3 metry poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS nad kontrolowanym obszarem naziemnym;
- b) wykonywanych na wysokości mniejszej niż 120 metrów od najbliższego punktu powierzchni Ziemi oraz:
 - (i) w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej (klasa F lub G), chyba że państwa członkowskie ustalają różne ograniczenia za pomocą stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych na obszarach, gdzie prawdopodobieństwo napotkania załogowych statków powietrznych nie jest niskie; lub
 - (ii) w przestrzeni powietrznej kontrolowanej zgodnie z opublikowanymi procedurami dla obszaru operacji, tak aby zapewnić niskie prawdopodobieństwo napotkania załogowych statków powietrznych.
- 2) Oświadczenie operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych musi zawierać:
 - a) informacje administracyjne o operatorze systemu bezzałogowego statku powietrznego;
 - b) stwierdzenie, że operacja spełnia wymogi operacyjne określone w pkt 1 oraz jest zgodna ze scenariuszem standardowym określonym w dodatku 1 do załącznika;
 - c) zobowiązanie operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego do przestrzegania odpowiednich środków ograniczających ryzyko wymaganych do zapewnienia bezpieczeństwa operacji, w tym powiązanych instrukcji prowadzenia operacji, instrukcji dotyczących konstrukcji bezzałogowego statku powietrznego oraz wymogów w zakresie kompetencji zaangażowanego personelu;
 - d) potwierdzenie złożone przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, że każdy lot wykonywany w ramach oświadczenia będzie objęty odpowiednią ochroną ubezpieczeniową, jeżeli wymaga tego prawo unijne lub krajowe.
- 3) Po otrzymaniu oświadczenia właściwy organ weryfikuje, czy oświadczenie zawiera wszystkie elementy wymienione w pkt 2 i bez zbędnej zwłoki przekazuje operatorowi systemu bezzałogowego statku powietrznego potwierdzenie odbioru i kompletności.
- 4) Po otrzymaniu potwierdzenia odbioru i kompletności operator systemu bezzałogowego statku powietrznego ma prawo rozpocząć operację.
- 5) Operatorzy systemów bezzałogowych statków powietrznych bezzwłocznie powiadamiają właściwy organ o wszelkich zmianach informacji zawartych w złożonym przez nich oświadczeniu o operacji.
- 6) Operatorzy systemów bezzałogowych statków powietrznych posiadający certyfikat LUC z odpowiednimi uprawnieniami, zgodnie z częścią C niniejszego załącznika, nie są zobowiązani do składania oświadczenia.

UAS.SPEC.030 Wniosek o zezwolenie na operację

- 1) Przed rozpoczęciem operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „szczególnej” operator systemu bezzałogowego statku powietrznego musi uzyskać zezwolenie na operację od właściwego organu krajowego państwa członkowskiego rejestracji, z wyjątkiem przypadków, gdy:
 - a) zastosowanie ma sekcja UAS.SPEC.020; lub
 - b) operator systemu bezzałogowego statku powietrznego posiada certyfikat LUC z odpowiednimi uprawnieniami zgodnie z częścią C niniejszego załącznika.
- 2) Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego składa wniosek o zaktualizowane zezwolenie na operację, jeżeli operacja lub środki ograniczające ryzyko wymienione w zezwoleniu na operację uległy znacznym zmianom.

▼ **M1**

- 3) Wniosek o zezwolenie na operację opiera się na ocenie ryzyka, o której mowa w art. 11, oraz zawiera ponadto następujące informacje:
- a) numer rejestracyjny operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego;
 - b) imię i nazwisko kierownika odpowiedzialnego lub imię i nazwisko operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego w przypadku osoby fizycznej;
 - c) ocenę ryzyka operacyjnego;
 - d) wykaz środków ograniczających ryzyko zaproponowanych przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego zawierający na tyle szczegółowe informacje, aby właściwy organ mógł ocenić adekwatność wspomnianych środków pod kątem skuteczności ograniczania ryzyka;
 - e) instrukcję operacyjną, jeżeli jest wymagana ze względu na ryzyko i stopień złożoności operacji;
 - f) potwierdzenie, że w momencie rozpoczęcia operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego obowiązywać będzie odpowiednia ochrona ubezpieczeniowa, jeżeli wymaga tego prawo unijne lub krajowe.

UAS.SPEC.040 Wydawanie zezwolenia na operację

- 1) Po otrzymaniu wniosku zgodnie z sekcją UAS.SPEC.030 właściwy organ wydaje bez zbędnej zwłoki zezwolenie na operację zgodnie z art. 12, jeżeli uzna, że operacja spełnia następujące warunki:
- a) przekazano wszystkie informacje zgodnie z sekcją UAS.SPEC.030 pkt 3;
 - b) wdrożono procedurę koordynacji z odpowiednią instytucją zapewniającą służby na potrzeby przestrzeni powietrznej, jeżeli cała operacja lub jej część ma być wykonywana w przestrzeni powietrznej kontrolowanej.
- 2) Właściwy organ określa w zezwoleniu na operację dokładny zakres zezwolenia zgodnie z art. 12.

UAS.SPEC.050 Obowiązki operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego

- 1) Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego dopełnia wszystkich poniższych obowiązków:
- a) ustanawia procedury i ograniczenia dostosowane do rodzaju planowanej operacji oraz związanego z nią ryzyka, w tym:
 - (i) procedury operacyjne zapewniające bezpieczeństwo operacji;
 - (ii) procedury zapewniające przestrzeganie w ramach planowanej operacji wymogów w zakresie ochrony mających zastosowanie do obszaru operacji;
 - (iii) środki służące ochronie przed bezprawną ingerencją i nieuprawnionym dostępem;
 - (iv) procedury zapewniające, aby wszystkie operacje przebiegały zgodnie z przepisami rozporządzenia (UE) 2016/679 w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych. W szczególności przeprowadza on ocenę skutków dla ochrony danych, jeżeli wymaga tego krajowy organ ds. ochrony danych w zastosowaniu art. 35 rozporządzenia (UE) 2016/679;

▼ **M1**

- (v) wytyczne dla swoich pilotów bezzałogowych statków powietrznych, zgodnie z którymi operacje z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych należy planować w taki sposób, aby zminimalizować uciążliwości, w tym hałas i uciążliwości związane z innymi emisjami, dla ludzi i zwierząt;
- b) do każdego lotu wyznacza pilota bezzałogowego statku powietrznego lub, w przypadku operacji autonomicznych, zapewnia, aby na wszystkich etapach lotu obowiązki i zadania, zwłaszcza te, które określono w sekcji UAS.SPEC.060 pkt 2 i 3, były odpowiednio rozdzielone zgodnie z procedurami ustanowionymi na podstawie lit. a);
- c) zapewnia, aby w ramach wszystkich operacji efektywnie wykorzystywano widmo radiowe oraz wspierano efektywne wykorzystanie widma radiowego w celu uniknięcia szkodliwych zakłóceń;
- d) zapewnia, aby przed rozpoczęciem operacji piloci bezzałogowych statków powietrznych spełniali wszystkie następujące warunki:
 - (i) posiadali kompetencje do wykonywania swoich zadań stosownie do odpowiednich szkoleń, które wskazano w zezwoleniu na operację lub – jeżeli zastosowanie ma sekcja UAS.SPEC.020 – w warunkach lub ograniczeniach określonych w odpowiednim scenariuszu standardowym zawartym w dodatku 1 bądź określonych w certyfikacie LUC;
 - (ii) ukończyli szkolenie dla pilotów bezzałogowych statków powietrznych, które musi być szkoleniem kompetencyjnym i obejmować kompetencje określone w art. 8 ust. 2;
 - (iii) ukończyli szkolenie dla pilotów bezzałogowych statków powietrznych określone w zezwoleniu na operację, w przypadku operacji wymagających uzyskania tego zezwolenia, przy czym szkolenie to przeprowadza się we współpracy z podmiotem wyznaczonym przez właściwy organ;
 - (iv) ukończyli szkolenie dla pilotów bezzałogowych statków powietrznych na potrzeby operacji wykonywanych na podstawie oświadczenia, które to szkolenie przeprowadza się stosownie do środków ograniczających ryzyko określonych w scenariuszu standardowym;
 - (v) zostali poinformowani o instrukcji operacyjnej operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, jeżeli wymaga tego ocena ryzyka, i o procedurach ustanowionych zgodnie z lit. a);
 - (vi) uzyskali aktualne informacje istotne z punktu widzenia planowanej operacji dotyczące wszelkich stref geograficznych określonych zgodnie z art. 15;
- e) zapewnia, aby członkowie personelu, którym powierzono obowiązki istotne z punktu widzenia operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego, inni niż sam pilot bezzałogowego statku powietrznego, spełniali wszystkie następujące warunki:
 - (i) ukończyli szkolenie w miejscu pracy opracowane przez operatora;
 - (ii) zostali poinformowani o instrukcji operacyjnej operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, jeżeli wymaga tego ocena ryzyka, i o procedurach ustanowionych zgodnie z lit. a);
 - (iii) uzyskali aktualne informacje istotne z punktu widzenia planowanej operacji dotyczące wszelkich stref geograficznych określonych zgodnie z art. 15;

▼ M1

- f) wykonuje każdą operację z uwzględnieniem ograniczeń, warunków i środków ograniczających ryzyko określonych w oświadczeniu lub wskazanych w zezwoleniu na operację;
- g) przechowuje i prowadzi aktualną ewidencję:
 - (i) wszystkich odpowiednich kwalifikacji i kursów szkoleniowych ukończonych przez pilota bezzałogowego statku powietrznego oraz personel odpowiedzialny za realizację obowiązków istotnych z punktu widzenia operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego i personel obsługi technicznej, przez co najmniej 3 lata od zakończenia przez te osoby pracy w organizacji lub zmiany ich stanowiska w organizacji;
 - (ii) czynności z zakresu obsługi technicznej przeprowadzonych na systemach bezzałogowych statków powietrznych, przez co najmniej 3 lata;
 - (iii) informacji na temat operacji z wykorzystaniem systemów bezzałogowych statków powietrznych, w tym wszelkich nadzwyczajnych zdarzeń technicznych lub operacyjnych oraz innych danych wymaganych na podstawie oświadczenia lub zezwolenia na operację, przez co najmniej 3 lata;
- h) używa systemów bezzałogowych statków powietrznych, które – jako minimum – zaprojektowano w taki sposób, że ewentualna awaria nie doprowadzi do sytuacji, w której system bezzałogowego statku powietrznego wyleci poza granice przestrzeni operacyjnej lub spowoduje ofiary śmiertelne. Ponadto interfejs człowiek-maszyna musi być zaprojektowany w taki sposób, aby minimalizować ryzyko błędu pilota, i nie może powodować nadmiernego zmęczenia;
- i) utrzymuje system bezzałogowego statku powietrznego w odpowiednim stanie gwarantującym bezpieczną eksploatację poprzez:
 - (i) jako minimum, określenie instrukcji obsługi technicznej i zatrudnienie odpowiednio przeszkolonego i wykwalifikowanego personelu obsługi technicznej; oraz
 - (ii) zapewnienie, w razie potrzeby, zgodności z sekcją UAS.SPEC.100;
 - (iii) używanie bezzałogowego statku powietrznego, który zaprojektowano w taki sposób, aby zminimalizować hałas i inne emisje, z uwzględnieniem rodzaju planowanych operacji i obszarów geograficznych, na których hałas i inne emisje generowane przez statki powietrzne są uciążliwe;
- j) sporządza i prowadzi aktualny wykaz pilotów bezzałogowych statków powietrznych wyznaczonych do każdego lotu;
- k) sporządza i prowadzi aktualny wykaz członków personelu obsługi technicznej zatrudnionych przez operatora w celu wykonywania czynności z zakresu obsługi technicznej; oraz
- l) zapewnia, aby na każdym pojedynczym bezzałogowym statku powietrznym zainstalowano:
 - (i) co najmniej jedno migające zielone światło w celu zapewnienia widoczności bezzałogowego statku powietrznego w nocy, oraz
 - (ii) aktywny i aktualny system zdalnej identyfikacji.

▼ M1

UAS.SPEC.060 Obowiązki pilota bezzałogowego statku powietrznego

1) Pilot bezzałogowego statku powietrznego:

- a) nie może wykonywać obowiązków pod wpływem substancji psychoaktywnych lub alkoholu bądź w sytuacji, gdy nie jest zdolny do wykonywania swoich zadań z powodu urazu, zmęczenia, zażywanych leków, choroby lub z innych przyczyn;
- b) musi mieć odpowiednie kompetencje pilota bezzałogowego statku powietrznego określone w zezwoleniu na operację, w scenariuszu standardowym określonym w dodatku 1 lub w certyfikacie LUC oraz musi posiadać przy sobie dowód potwierdzający posiadane kompetencje podczas wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego.
- c) musi znać instrukcję producenta dostarczoną przez producenta systemu bezzałogowego statku powietrznego.

2) Przed rozpoczęciem operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego pilot bezzałogowego statku powietrznego musi spełnić wszystkie poniższe warunki:

- a) uzyskuje aktualne informacje istotne z punktu widzenia planowanej operacji dotyczące wszelkich stref geograficznych określonych zgodnie z art. 15;
- b) zapewnia, by środowisko, w którym ma być wykonywana operacja, było zgodne z ograniczeniami i warunkami określonymi w zezwoleniu lub oświadczeniu;
- c) zapewnia, aby system bezzałogowego statku powietrznego był w stanie gwarantującym bezpieczne wykonanie zaplanowanego lotu oraz, w stosownych przypadkach, sprawdza, czy system jednoznacznej zdalnej identyfikacji jest aktywny i aktualny;
- d) zapewnia, aby informacje o operacji udostępniono odpowiedniej jednostce służb ruchu lotniczego (ATS), innym użytkownikom przestrzeni powietrznej i odpowiednim zainteresowanym stronom zgodnie z wymogami zezwolenia na operację lub warunkami opublikowanymi przez państwo członkowskie w odniesieniu do strefy geograficznej operacji zgodnie z art. 15.

3) Podczas lotu pilot bezzałogowego statku powietrznego:

- a) przestrzega ograniczeń i warunków określonych w zezwoleniu lub oświadczeniu;
- b) unika ryzyka kolizji z załogowymi statkami powietrznymi oraz przerywa lot, jeżeli jego kontynuacja może stanowić zagrożenie dla innych statków powietrznych, ludzi, zwierząt, środowiska lub mienia;
- c) przestrzega ograniczeń operacyjnych w strefach geograficznych określonych zgodnie z art. 15;
- d) stosuje się do procedur opracowanych przez operatora;
- e) nie przelatuje w pobliżu lub w granicach obszarów, na których trwają działania ratownicze, chyba że posiada na to zezwolenie wydane przez odpowiedzialne służby ratownicze.

▼ **M1**

UAS.SPEC.070 Możliwość przenoszenia zezwolenia na operację

Zezwolenie na operację nie podlega przenoszeniu.

UAS.SPEC.080 Okres obowiązywania i ważność zezwolenia na operację

- 1) Właściwy organ określa okres obowiązywania zezwolenia na operację w samym zezwoleniu.
- 2) Niezależnie od pkt 1 zezwolenie na operację pozostaje ważne tak długo, jak operator systemu bezzałogowego statku powietrznego spełnia odpowiednie wymogi niniejszego rozporządzenia oraz warunki określone w zezwoleniu na operację.
- 3) Po cofnięciu lub rezygnacji z zezwolenia na operację operator systemu bezzałogowego statku powietrznego niezwłocznie przekazuje właściwemu organowi potwierdzenie tego faktu w formacie cyfrowym.

UAS.SPEC.085 Okres obowiązywania i ważność oświadczenia o operacji

Okres obowiązywania oświadczenia o operacji wynosi 2 lata. Oświadczenia nie uważa się już za kompletne w rozumieniu sekcji UAS.SPEC.020 pkt 4, jeżeli:

- 1) w trakcie nadzoru nad operatorem systemu bezzałogowego statku powietrznego właściwy organ stwierdził, że operacja z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego nie jest przeprowadzana zgodnie z oświadczeniem o operacji;
- 2) warunki operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego uległy zmianie w takim stopniu, że oświadczenie o operacji nie spełnia już mających zastosowanie wymogów niniejszego rozporządzenia;
- 3) właściwemu organowi nie udzielono dostępu zgodnie z sekcją UAS.SPEC.090.

UAS.SPEC.090 Dostęp

Do celów wykazania zgodności z niniejszym rozporządzeniem operator systemu bezzałogowego statku powietrznego zapewnia każdej osobie należycie upoważnionej przez właściwy organ dostęp do wszelkich obiektów, systemów bezzałogowych statków powietrznych, dokumentów, ewidencji, danych, procedur oraz do wszelkich innych materiałów związanych z prowadzoną przez niego działalnością, która podlega obowiązkowi uzyskania zezwolenia na operację lub złożenia oświadczenia o operacji, bez względu na to, czy swoją działalność zlecił lub podzlecił innej organizacji.

UAS.SPEC.100 Użytkowanie certyfikowanego sprzętu i certyfikowanych bezzałogowych statków powietrznych

- 1) Jeżeli w ramach operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego wykorzystuje się bezzałogowy statek powietrzny, któremu wydano świadectwo zdatności do lotu lub ograniczone świadectwo zdatności do lotu, lub wykorzystuje się certyfikowany sprzęt, operator systemu bezzałogowego statku powietrznego ewidencjonuje czas operacji lub pracy sprzętu zgodnie z instrukcjami i procedurami mającymi zastosowanie do certyfikowanego sprzętu bądź zgodnie z wydanym organizacji zatwierdzeniem lub zezwoleniem.
- 2) Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego stosuje się do instrukcji, o których mowa w świadectwie bezzałogowego statku powietrznego lub certyfikacji sprzętu, a także przestrzega wszelkich zarządzeń dotyczących zdatności do lotu lub zarządzeń operacyjnych wydanych przez Agencję.

▼ **M1***CZĘŚĆ C***CERTYFIKAT OPERATORA LEKKICH SYSTEMÓW BEZZAŁOGOWYCH
STATKÓW POWIETRZNYCH (CERTYFIKAT LUC)****UAS.LUC.010** Ogólne wymogi dotyczące certyfikatu LUC

- 1) Na podstawie przepisów niniejszej części o certyfikat LUC ubiegać się może osoba prawna.
- 2) Wniosek o certyfikat LUC lub o zmianę istniejącego certyfikatu LUC składa się do właściwego organu i zawiera się w nim następujące informacje:
 - a) opis systemu zarządzania operatorem systemu bezzałogowego statku powietrznego, w tym jego struktury organizacyjnej i systemu zarządzania bezpieczeństwem;
 - b) imię i nazwisko (imiona i nazwiska) odpowiedzialnego członka (odpowiedzialnych członków) personelu operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, w tym osoby odpowiedzialnej za zatwierdzanie operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych;
 - c) oświadczenie, że całość dokumentacji przedłożonej właściwemu organowi została zweryfikowana przez wnioskodawcę i uznana za spełniającą odpowiednie wymagania.
- 3) W przypadku spełnienia wymogów niniejszej części posiadaczowi certyfikatu LUC można przyznać uprawnienia zgodnie z sekcją UAS.LUC.060.

UAS.LUC.020 Obowiązki posiadacza certyfikatu LUC

Posiadacz certyfikatu LUC:

- 1) przestrzega wymogów sekcji UAS.SPEC.050 i UAS.SPEC.060;
- 2) stosuje się do zakresu i uprawnień określonych w warunkach zatwierdzenia;
- 3) ustanawia i utrzymuje system umożliwiający sprawowanie nadzoru operacyjnego nad wszystkimi operacjami wykonywanymi zgodnie z warunkami swojego certyfikatu LUC;
- 4) przeprowadza ocenę ryzyka operacyjnego związanego z planowaną operacją zgodnie z art. 11, chyba że wykonuje operację, w przypadku której wystarczające jest złożenie oświadczenia o operacji zgodnie z sekcją UAS.SPEC.020;
- 5) prowadzi akta dokumentujące następujące elementy w sposób, który zapewnia ich ochronę przez uszkodzeniem, modyfikacją lub kradzieżą, przez okres co najmniej trzech lat w przypadku operacji wykonywanych w oparciu o uprawnienia określone w sekcji UAS.LUC.060:
 - a) ocenę ryzyka operacyjnego, w przypadku gdy jest wymagana zgodnie z pkt 4, oraz dotyczącą jej dokumentację uzupełniającą;
 - b) zastosowane środki ograniczające ryzyko; oraz
 - c) kwalifikacje i doświadczenie personelu zaangażowanego w operacje z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych, monitorowanie zgodności z przepisami oraz zarządzanie bezpieczeństwem;
- 6) prowadzi akta personelu, o którym mowa w pkt 5 lit. c), tak długo, jak długo dana osoba zatrudniona jest w organizacji, i przechowuje je przez trzy lata od opuszczenia organizacji przez daną osobę.

▼ M1

UAS.LUC.030 System zarządzania bezpieczeństwem

- 1) Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, który ubiega się o certyfikat LUC, ustanawia, wdraża i utrzymuje system zarządzania bezpieczeństwem współmierny do wielkości organizacji, charakteru i złożoności jego działalności, uwzględniający zagrożenia i odnośne ryzyko związane z tą działalnością.
- 2) Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego dopełnia wszystkich poniższych obowiązków:
 - a) wyznacza kierownika odpowiedzialnego dysponującego uprawnieniami, dzięki którym jest w stanie zapewnić, aby w organizacji wszelką działalność prowadzono zgodnie z mającymi zastosowanie standardami oraz aby organizacja stale spełniała wymogi systemu zarządzania i przestrzegała procedur wskazanych w podręczniku LUC, o którym mowa w sekcji UAS.LUC.040;
 - b) określa wyraźny podział obowiązków i odpowiedzialności w całej organizacji;
 - c) ustanawia i utrzymuje politykę bezpieczeństwa i związane z nią odnośne cele w zakresie bezpieczeństwa;
 - d) wyznacza kluczowy personel ds. bezpieczeństwa w celu realizacji polityki bezpieczeństwa;
 - e) ustanawia i utrzymuje proces zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa obejmujący identyfikację zagrożeń dla bezpieczeństwa związanych z działalnością operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, jak również ocenę tych zagrożeń i zarządzanie odnośnym ryzykiem, w tym podejmowanie działań mających na celu ograniczenie tego ryzyka oraz weryfikację skuteczności podjętych działań;
 - f) propaguje bezpieczeństwo w ramach organizacji poprzez:
 - (i) szkolenia i kształcenie;
 - (ii) działania komunikacyjne;
 - g) dokumentuje wszystkie kluczowe procesy w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem służące przekazywaniu personelowi wiedzy o jego obowiązkach oraz procedurze zmieniania dokumentacji. Te kluczowe procesy obejmują:
 - (i) zgłaszanie kwestii związanych z bezpieczeństwem oraz dochodzenia wewnętrzne;
 - (ii) nadzór operacyjny;
 - (iii) komunikowanie informacji dotyczących bezpieczeństwa;
 - (iv) szkolenia i propagowanie bezpieczeństwa;
 - (v) monitorowanie przestrzegania przepisów;
 - (vi) zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa;
 - (vii) zarządzanie zmianą;
 - (viii) kontakty między organizacjami;
 - (ix) korzystanie z podwykonawców lub partnerów;

▼ **M1**

- h) wprowadza niezależną funkcję odpowiedzialną za monitorowanie przestrzegania i adekwatności spełnienia odpowiednich wymogów niniejszego rozporządzenia, w tym system gwarantujący przekazywanie kierownikowi odpowiedzialnemu stosownych ustaleń, aby w razie potrzeby zapewnić skuteczne wdrażanie środków naprawczych;
 - i) wprowadza funkcję odpowiedzialną za zapewnienie, aby ryzyko w zakresie bezpieczeństwa związane z usługą świadczoną lub produktem dostarczonym przez podwykonawców było oceniane i ograniczane w ramach funkcjonującego u operatora systemu zarządzania bezpieczeństwem.
- 3) Jeżeli organizacja posiada jakikolwiek inny certyfikat organizacji wchodzący w zakres rozporządzenia (UE) 2018/1139, funkcjonujący u operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego system zarządzania bezpieczeństwem można zintegrować z systemem zarządzania bezpieczeństwem, który jest wymagany na podstawie któregośkolwiek z tych dodatkowych certyfikatów.

UAS.LUC.040 Podręcznik LUC

- 1) Posiadacz certyfikatu LUC przekazuje właściwemu organowi podręcznik LUC opisujący – bezpośrednio lub przez odniesienie – jego organizację, odpowiednie procedury i prowadzoną działalność.
- 2) Podręcznik ten musi zawierać podpisane przez kierownika odpowiedzialnego oświadczenie potwierdzające, że organizacja będzie przez cały czas prowadziła działalność zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i z zatwierdzonym podręcznikiem LUC. Jeżeli kierownik odpowiedzialny nie jest dyrektorem generalnym organizacji, dyrektor generalny kontrasygnuje to oświadczenie.
- 3) Jeżeli jakąkolwiek działalność wykonują organizacje partnerskie lub podwykonawcy, operator systemu bezzałogowego statku powietrznego uwzględnia w podręczniku LUC procedury określające sposób, w jaki posiadacz certyfikatu LUC zarządza relacjami z tymi organizacjami partnerskimi lub podwykonawcami.
- 4) W podręczniku LUC wprowadza się zmiany niezbędne, aby zapewnić zawsze aktualny opis organizacji posiadacza certyfikatu LUC, a kopie zmian przekazuje się właściwemu organowi.
- 5) Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego przekazuje odpowiednio części podręcznika LUC wszystkim członkom swojego personelu stosownie do pełnionych przez nich funkcji i obowiązków.

UAS.LUC.050 Warunki zatwierdzenia posiadacza certyfikatu LUC

- 1) Właściwy organ wydaje certyfikat LUC, gdy upewni się, że operator systemu bezzałogowego statku powietrznego spełnia wymogi sekcji UAS.LUC.020, UAS.LUC.030 i UAS.LUC.040.
- 2) W certyfikacie LUC zamieszcza się:
 - a) dane identyfikacyjne operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego;
 - b) uprawnienia operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego;
 - c) objęty(-e) zezwoleniem rodzaj(e) operacji;
 - d) w stosownych przypadkach objęte zezwoleniem obszar, strefę lub klasę przestrzeni powietrznej wyznaczonej na potrzeby operacji;
 - e) w stosownych przypadkach wszelkie szczególne ograniczenia lub warunki.

▼ M1**UAS.LUC.060 Uprawnienia posiadacza certyfikatu LUC**

Właściwy organ, gdy uzna przekazaną dokumentację za zadowalającą:

- 1) określa warunki, jakimi obwarowane jest uprawnienie przyznane operatorowi systemu bezzałogowego statku powietrznego w certyfikacie LUC; oraz
- 2) może – w ramach warunków zatwierdzenia – przyznać posiadaczowi certyfikatu LUC uprawnienie do zatwierdzania swoich własnych operacji bez konieczności:
 - a) składania oświadczenia o operacji;
 - b) ubiegania się o zezwolenie na operację.

UAS.LUC.070 Zmiany w systemie zarządzania LUC

Po wydaniu certyfikatu LUC następujące zmiany wymagają uzyskania uprzedniej zgody właściwego organu:

- 1) wszelkie zmiany warunków zatwierdzenia operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego;
- 2) wszelkie istotne zmiany elementów funkcjonującego u posiadacza certyfikatu LUC systemu zarządzania bezpieczeństwem zgodnie z wymogami sekcji UAS.LUC.030.

UAS.LUC.075 Możliwość przenoszenia certyfikatu LUC

Z wyjątkiem przypadku, gdy nastąpi zmiana właściciela organizacji za zgodą właściwego organu zgodnie z sekcją UAS.LUC.070, certyfikat LUC nie podlega przenoszeniu.

UAS.LUC.080 Okres obowiązywania i ważność certyfikatu LUC

- 1) Certyfikat LUC wydaje się na czas nieokreślony. Zachowuje on ważność, pod warunkiem że:
 - a) posiadacz certyfikatu LUC stale spełnia odpowiednie wymogi niniejszego rozporządzenia oraz wymogi państwa członkowskiego, które wydało certyfikat; oraz
 - b) nie zrezygnowano z tego certyfikatu lub go nie cofnięto.
- 2) Po cofnięciu lub rezygnacji z certyfikatu LUC posiadacz certyfikatu LUC niezwłocznie przekazuje właściwemu organowi potwierdzenie tego faktu w formacie cyfrowym.

UAS.LUC.090 Dostęp

Do celów wykazania zgodności z niniejszym rozporządzeniem posiadacz certyfikatu LUC zapewnia każdej osobie należycie upoważnionej przez właściwy organ dostęp do wszelkich obiektów, systemów bezzałogowych statków powietrznych, dokumentów, ewidencji, danych, procedur oraz do wszelkich innych materiałów związanych z prowadzoną przez niego działalnością, która podlega certyfikacji bądź obowiązkowi uzyskania zezwolenia na operację lub złożenia oświadczenia o operacji, bez względu na to, czy swoją działalność zlecił lub podzlecił innej organizacji.

▼ **M1***Dodatek I*

dotyczący scenariuszy standardowych stanowiących podstawę oświadczenia

ROZDZIAŁ I**STS-01 – Operacje w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS nad kontrolowanym obszarem naziemnym w środowisku zaludnionym****UAS.STS-01.010 Przepisy ogólne**

- 1) W czasie lotu bezzałogowy statek powietrzny utrzymuje się w odległości 120 m od najbliższego punktu powierzchni Ziemi. Pomiar odległości dostosowuje się odpowiednio do cech geograficznych terenu, takich jak równiny, wzgórza, góry.
- 2) W przypadku przelotu bezzałogowym statkiem powietrznym w odległości 50 metrów w poziomie od sztucznej przeszkody o wysokości przekraczającej 105 metrów maksymalną wysokość operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego można zwiększyć o maksymalnie 15 metrów powyżej wysokości przeszkody na wniosek podmiotu odpowiedzialnego za przeszkodę.
- 3) Maksymalna wysokość przestrzeni operacyjnej nie może przekraczać 30 m powyżej maksymalnej wysokości dozwolonej w pkt 1 i 2.
- 4) Podczas lotu bezzałogowy statek powietrzny nie może przenosić materiałów niebezpiecznych.

UAS.STS-01.020 Operacje z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych zgodnie z STS-01

- 1) Operacje z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych zgodnie z STS-01 muszą spełniać wszystkie poniższe warunki:
 - a) muszą być wykonywane w taki sposób, aby bezzałogowy statek powietrzny przez cały czas znajdował się w zasięgu widoczności wzrokowej;
 - b) muszą być wykonywane zgodnie z instrukcją operacyjną, o której mowa w sekcji UAS.STS-01.030 pkt 1;
 - c) muszą być wykonywane na kontrolowanym obszarze naziemnym, w skład którego wchodzi:
 - (i) w przypadku operacji z użyciem wolnych bezzałogowych statków powietrznych:
 - A) obszar przestrzeni lotu;
 - B) obszar przestrzeni bezpieczeństwa z granicą zewnętrzną lub granicami zewnętrznymi wykraczającymi o co najmniej 10 m poza granicę lub granice obszaru przestrzeni lotu; oraz
 - C) bufor ryzyka naziemnego, który obejmuje odległość wykraczającą poza zewnętrzną granicę lub zewnętrzne granice obszaru przestrzeni bezpieczeństwa i który spełnia co najmniej następujące parametry:

	Minimalna odległość, na jaką rozpościera się bufor ryzyka naziemnego w odniesieniu do wolnych bezzałogowych statków powietrznych	
Maksymalna wysokość nad ziemią	o MTOM do 10 kg	o MTOM powyżej 10 kg
30 m	10 m	20 m
60 m	15 m	30 m

▼ **M1**

	Minimalna odległość, na jaką rozpościera się bufor ryzyka naziemnego w odniesieniu do wolnych bezzałogowych statków powietrznych	
Maksymalna wysokość nad ziemią	o MTOM do 10 kg	o MTOM powyżej 10 kg
90 m	20 m	45 m
120 m	25 m	60 m

- (ii) w przypadku operacji z użyciem bezzałogowych statków powietrznych na uwięzi promień równy długości uwięzi plus 5 m, wychodzący z punktu, w którym uwięź ma punkt mocowania na powierzchni Ziemi;
- d) muszą być wykonywane przy prędkości względem ziemi mniejszej niż 5 m/s w przypadku wolnych bezzałogowych statków powietrznych;
- e) muszą być wykonywane przez pilota bezzałogowego statku powietrznego, który:
- (i) posiada certyfikat wiedzy teoretycznej pilota bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z załącznikiem A do niniejszego rozdziału w zakresie operacji wykonywanych według scenariuszy standardowych wydany przez właściwy organ lub przez podmiot wyznaczony przez właściwy organ państwa członkowskiego;
 - (ii) posiada potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego STS-01 zgodnie z załącznikiem A do niniejszego rozdziału wydane przez:
 - A) podmiot, który zadeklarował zgodność z wymogami określonymi w dodatku 3 i który jest uznawany przez właściwy organ państwa członkowskiego; lub
 - B) operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, który zadeklarował właściwemu organowi państwa członkowskiego rejestracji zgodność z STS-01 i zadeklarował zgodność z wymogami określonymi w dodatku 3; oraz
- f) muszą być wykonywane z użyciem bezzałogowego statku powietrznego, który jest oznaczony jako klasa C5 i spełnia wymogi tej klasy, jak określono w części 16 załącznika do rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945, i jest eksploatowany z aktywnym i zaktualizowanym systemem jednoznacznej zdalnej identyfikacji.
- 2) Pilot bezzałogowego statku powietrznego musi uzyskać certyfikat wiedzy teoretycznej w zakresie operacji wykonywanych według scenariuszy standardowych po:
- a) ukończeniu szkolenia online oraz zaliczeniu egzaminu online z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w sekcji UAS.OPEN.020 pkt 4 lit. b); oraz
 - b) zdaniu dodatkowego egzaminu z wiedzy teoretycznej przeprowadzonego przez właściwy organ lub podmiot wyznaczony przez właściwy organ państwa członkowskiego zgodnie z załącznikiem A do niniejszego rozdziału.
- 3) Certyfikat ten jest ważny przez pięć lat. Przedłużenie ważności certyfikatu, w okresie jego ważności, jest uzależnione od spełnienia któregośkolwiek z poniższych warunków:
- a) wykazania kompetencji zgodnie z pkt 2;

▼ M1

b) ukończenia szkolenia przypominającego, które dotyczy przedmiotów z zakresu wiedzy teoretycznej, jak określono w pkt 2, przeprowadzanego przez właściwy organ lub podmiot wyznaczony przez właściwy organ.

4) W celu przedłużenia ważności certyfikatu po jego wygaśnięciu pilot bezzałogowego statku powietrznego stosuje się do przepisów pkt 2.

UAS.STS-01.030 Obowiązki operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego

Oprócz obowiązków określonych w sekcji UAS.SPEC.050 operator systemu bezzałogowego statku powietrznego:

- 1) opracowuje instrukcję operacyjną obejmującą elementy określone w dodatku 5;
- 2) określa przestrzeń operacyjną i bufor ryzyka naziemnego w odniesieniu do planowanych operacji, w tym kontrolowany obszar naziemny obejmujący rzuty na powierzchnię Ziemi zarówno przestrzeni operacyjnej, jak i bufora;
- 3) zapewnia adekwatność procedur bezpieczeństwa i procedur awaryjnych poprzez przeprowadzenie którychkolwiek z poniższych czynności:

a) specjalnych prób w locie;

b) symulacji, pod warunkiem że reprezentatywność środków symulacji jest odpowiednia do zamierzonego celu;

4) opracowuje skuteczny plan działania w sytuacjach awaryjnych odpowiedni dla operacji, obejmujący co najmniej:

a) plan ograniczenia eskalacji skutków sytuacji awaryjnej;

b) warunki powiadamiania właściwych organów i organizacji;

c) kryteria identyfikacji sytuacji awaryjnej;

d) jasne określenie obowiązków pilota(-ów) bezzałogowego statku powietrznego oraz wszelkich innych członków personelu odpowiedzialnych za realizację obowiązków istotnych z punktu widzenia operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego;

5) zapewnia, aby poziom realizacji wszelkich zewnętrznych usług niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa lotu był odpowiedni do planowanej operacji;

6) w stosownych przypadkach określa podział ról i obowiązków między operatorem a zewnętrznym dostawcą (zewnętrznymi dostawcami) usług;

7) wgrywa zaktualizowane informacje do systemu świadomości przestrzennej, jeżeli funkcja ta jest zainstalowana w systemie bezzałogowego statku powietrznego, w przypadku gdy wymaga tego strefa geograficzna dla systemów bezzałogowych statków powietrznych dla planowanej lokalizacji operacji;

▼ M1

- 8) zapewnia, aby przed rozpoczęciem operacji ustanowiono kontrolowany obszar naziemny, który jest skuteczny i zgodny z minimalną odległością określoną w sekcji UAS.STS-01.020 pkt 1 lit. c) ppkt (i) lit. C, oraz, w razie potrzeby, przeprowadzono koordynację z właściwymi organami;
- 9) zapewnia, aby przed rozpoczęciem operacji wszystkie osoby obecne na kontrolowanym obszarze naziemnym:
 - a) zostały poinformowane o ryzyku związanym z operacją;
 - b) zostały, stosownie do przypadku, poinstruowane lub przeszkolone w zakresie środków ostrożności i środków ustanowionych przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego w celu zapewnienia ich ochrony; oraz
 - c) wyraźnie wyraziły zgodę na udział w operacji;
- 10) zapewnia, aby:
 - a) do systemu bezzałogowego statku powietrznego dołączono odpowiednią deklarację (odpowiednie deklaracje) zgodności UE, zawierającą (zawierające) odniesienie do klasy C5 lub odniesienie do klasy C3 oraz do zestawu akcesoriów; oraz
 - b) na bezzałogowym statku powietrznym lub zestawie akcesoriów umieszczono znak identyfikacyjny klasy C5.

UAS.STS-01.040 Obowiązki pilota bezzałogowego statku powietrznego

Oprócz obowiązków określonych w sekcji UAS.SPEC.060 pilot bezzałogowego statku powietrznego:

- 1) przed rozpoczęciem operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego weryfikuje, czy środki służące zakończeniu lotu bezzałogowego statku powietrznego funkcjonują, oraz sprawdza, czy system jednoznacznej zdalnej identyfikacji jest aktywny i aktualny;
- 2) podczas lotu:
 - a) utrzymuje bezzałogowy statek powietrzny w zasięgu widoczności wzrokowej oraz prowadzi dokładny przegląd przestrzeni powietrznej otaczającej bezzałogowy statek powietrzny w celu uniknięcia wszelkiego ryzyka kolizji z załogowymi statkami powietrznymi. Pilot bezzałogowego statku powietrznego przerywa lot, jeżeli operacja stwarza zagrożenie dla innych statków powietrznych, ludzi, zwierząt, środowiska lub mienia;
 - b) do celów lit. a) może być wspierany przez obserwatora bezzałogowego statku powietrznego. W takim przypadku między pilotem bezzałogowego statku powietrznego a obserwatorem bezzałogowego statku powietrznego musi być zapewniona jasna i skuteczna komunikacja;
 - c) musi mieć możliwość utrzymania kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym, z wyjątkiem przypadku utraty łączności do celów kierowania i kontroli (C2);
 - d) obsługuje tylko jeden bezzałogowy statek powietrzny w danym czasie;
 - e) nie może obsługiwać bezzałogowego statku powietrznego z poruszającego się pojazdu;
 - f) nie może przekazywać kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym innej stacji kierowania;

▼ M1

- g) stosuje procedury bezpieczeństwa określone przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego na wypadek sytuacji odbiegających od normy, w tym w przypadku gdy pilot bezzałogowego statku powietrznego ma przesłanki, by sądzić, że bezzałogowy statek powietrzny może przekroczyć granice przestrzeni lotu; oraz
- h) stosuje procedury awaryjne określone przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego na potrzeby sytuacji awaryjnych, w tym uruchamia środki służące zakończeniu lotu, w przypadku gdy pilot bezzałogowego statku powietrznego ma przesłanki, by sądzić, że bezzałogowy statek powietrzny może przekroczyć granice przestrzeni operacyjnej.

ZAŁĄCZNIK A: EGZAMIN Z WIEDZY TEORETYCZNEJ I EGZAMIN PRAKTYCZNY DLA PILOTA BEZZAŁOGOWEGO STATKU POWIETRZNEGO W ODNIESIENIU DO STS-01

1) Egzaminy z wiedzy teoretycznej

- a) Egzamin, o którym mowa w sekcji UAS.STS-01.020 pkt 2 lit. b), musi obejmować co najmniej 40 pytań wielokrotnego wyboru mających na celu ocenę wiedzy pilota bezzałogowego statku powietrznego na temat technicznych i operacyjnych środków ograniczających ryzyko, dotyczących, w odpowiednich proporcjach, następujących dziedzin:
 - (i) przepisy lotnicze;
 - (ii) ograniczenia możliwości człowieka;
 - (iii) procedury operacyjne;
 - (iv) techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko na ziemi;
 - (v) ogólna wiedza na temat systemów bezzałogowych statków powietrznych;
 - (vi) meteorologia;
 - (vii) osiągi systemu bezzałogowego statku powietrznego w locie; oraz
 - (viii) techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko w powietrzu.
- b) W przypadku, gdy uczeń-pilot bezzałogowego statku powietrznego posiada już certyfikat kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w sekcji UAS.OPEN.030 pkt 2, egzamin składa się z co najmniej 30 pytań wielokrotnego wyboru dotyczących, w odpowiednich proporcjach, dziedzin określonych w pkt 1 lit. a) ppkt (i)–(v).
- c) Aby zdać egzamin z wiedzy teoretycznej, uczeń-pilot bezzałogowego statku powietrznego musi uzyskać co najmniej 75 % całkowitej liczby punktów.

2) Szkolenie praktyczne i ocena umiejętności praktycznych

Szkolenie z zakresu umiejętności praktycznych i ocena umiejętności praktycznych na potrzeby operacji wykonywanych w ramach dowolnego scenariusza standardowego obejmują co najmniej tematy i dziedziny określone w tabeli 1:



Tabela 1

Tematy i dziedziny, które należy uwzględnić w ramach szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych

Temat	Obszary, które należy uwzględnić
a) Czynności przed lotem	(i) Planowanie operacji, względy dotyczące przestrzeni powietrznej i ocena ryzyka na miejscu operacji. Kwestie, które należy uwzględnić: A) określenie celów planowanej operacji; B) upewnienie się, że określona przestrzeń operacyjna i odpowiednie bufor (np. bufor ryzyka naziemnego) są odpowiednie do planowanej operacji; C) wykrywanie przeszkód występujących w granicach przestrzeni operacyjnej, które mogłyby utrudnić planowaną operację; D) ustalenie, czy topografia lub przeszkody w granicach przestrzeni operacyjnej mogą mieć wpływ na prędkość lub kierunek wiatru; E) wybór odpowiednich danych dotyczących informacji o przestrzeni powietrznej (w tym danych dotyczących stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych), które mogą mieć wpływ na planowaną operację; F) upewnienie się, że system bezzałogowego statku powietrznego jest odpowiedni do planowanej operacji; G) upewnienie się, że wybrane obciążenie użytkowe jest kompatybilne z systemem bezzałogowego statku powietrznego używanym na potrzeby operacji; H) wprowadzenie niezbędnych środków w celu zapewnienia zgodności z ograniczeniami i warunkami mającymi zastosowanie do przestrzeni operacyjnej i bufora ryzyka naziemnego w odniesieniu do planowanej operacji zgodnie z procedurami zawartymi w instrukcji operacyjnej dla danego scenariusza; I) wprowadzenie niezbędnych procedur umożliwiających wykonywanie operacji w przestrzeni powietrznej kontrolowanej, w tym protokołu komunikacji ze służbą kontroli ruchu lotniczego, oraz uzyskanie zezwolenia i, w razie konieczności, instrukcji; J) potwierdzenie, że wszystkie dokumenty niezbędne do wykonania planowanej operacji znajdują się na miejscu operacji; oraz K) poinformowanie wszystkich uczestników o planowanej operacji. (ii) Przegląd przedlotowy i konfiguracja systemu bezzałogowego statku powietrznego (w tym tryby lotu i zagrożenia związane ze źródłami energii). Kwestie, które należy uwzględnić: A) ocena ogólnego stanu systemu bezzałogowego statku powietrznego; B) zapewnienie właściwego zabezpieczenia wszystkich demontowalnych części systemu bezzałogowego statku powietrznego; C) upewnienie się, że konfiguracje oprogramowania systemu bezzałogowego statku powietrznego są kompatybilne; D) kalibracja instrumentów w systemie bezzałogowego statku powietrznego; E) identyfikacja wszelkich mankamentów, które mogą zagrozić planowanej operacji; F) upewnienie się, że poziom naładowania baterii jest wystarczający do wykonania planowanej operacji; G) upewnienie się, że zamontowany w systemie bezzałogowego statku powietrznego układ umożliwiający zakończenie lotu i jego system aktywacji są sprawne; H) sprawdzenie prawidłowego funkcjonowania łącza do celów kierowania i kontroli; I) aktywacja funkcji świadomości przestrzennej i wgranie informacji do tego systemu (jeśli funkcja świadomości przestrzennej jest dostępna); oraz J) skonfigurowanie systemów ograniczających wysokość i prędkość lotu (jeżeli są dostępne). (iii) Znajomość podstawowych czynności, które należy podjąć w przypadku sytuacji awaryjnej, w tym w przypadku problemów z systemem bezzałogowego statku powietrznego, lub w przypadku wystąpienia w trakcie lotu zagrożenia kolizji w powietrzu.

▼ **M1**

Temat	Obszary, które należy uwzględnić
b) Procedury w trakcie lotu	(i) Prowadzenie skutecznej obserwacji i utrzymywanie bezzałogowego statku powietrznego w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) w każdym momencie, co obejmuje: posiadanie w każdym momencie orientacji sytuacyjnej w odniesieniu do danej lokalizacji pod względem przestrzeni operacyjnej i pod kątem obecności innych użytkowników przestrzeni powietrznej, przeszkód, ukształtowania terenu oraz osób postronnych. (ii) Wykonywanie dokładnych i kontrolowanych manewrów w locie na różnych wysokościach i w różnych odległościach reprezentatywnych dla odnośnego STS (w tym lot w trybie manualnym/bez wsparcia globalnego systemu nawigacji satelitarnej lub w trybie równoważnym, jeżeli bezzałogowy statek powietrzny jest w niego wyposażony). Wykonuje się co najmniej następujące manewry: A) zawis w miejscu (tylko w przypadku wiroplątów); B) przejście z zawisu do lotu do przodu (tylko w przypadku wiroplątów); C) wznoszenie i zniżanie z lotu poziomego; D) zakręty w locie poziomym; E) kontrola prędkości w locie poziomym; F) czynności po wystąpieniu awarii silnika/układu napędowego; oraz G) manewry omijania w celu uniknięcia kolizji. (iii) Monitorowanie w czasie rzeczywistym stanu systemu bezzałogowego statku powietrznego i dotyczących go ograniczeń w zakresie maksymalnego czasu lotu. Lot w warunkach odbiegających od normy: A) zarządzanie częściowym lub całkowitym brakiem mocy w układzie napędowym bezzałogowego statku powietrznego przy zapewnieniu bezpieczeństwa osób trzecich na ziemi; B) zarządzanie ścieżką lotu bezzałogowego statku powietrznego w sytuacjach odbiegających od normy; C) zarządzanie sytuacją, w której dojdzie do uszkodzenia urządzenia pozycjonującego zainstalowanego w bezzałogowym statku powietrznym; D) zarządzanie sytuacją wtargnięcia osoby postronnej w granice przestrzeni operacyjnej lub w kontrolowany obszar naziemny oraz zastosowanie odpowiednich środków w celu zachowania bezpieczeństwa; E) reagowanie na sytuacje, w których bezzałogowy statek powietrzny może przekroczyć granicę przestrzeni lotu (procedury bezpieczeństwa) oraz granice przestrzeni operacyjnej (procedury awaryjne), które określono w trakcie przygotowań do lotu, oraz podejmowanie odpowiednich działań naprawczych; F) zarządzanie sytuacją, w której statek powietrzny zbliża się do granicy przestrzeni operacyjnej; oraz G) wykazanie umiejętności stosowania metody odzyskania kontroli po celowej (symulowanej) utracie łączności do celów kierowania i kontroli.
c) Czynności po zakończeniu lotu	(i) Wyłączenie i zabezpieczenie systemu bezzałogowego statku powietrznego. (ii) Kontrola po zakończeniu lotu i zarejestrowanie wszelkich istotnych danych dotyczących ogólnego stanu systemu bezzałogowego statku powietrznego (jego układów, komponentów i źródeł zasilania) oraz zmęczenia załogi. (iii) Przeprowadzenie odprawy na temat wykonanej operacji. (iv) Określenie sytuacji, które wymagały sporządzenia zgłoszenia zdarzenia, i sporządzenie wymaganego zgłoszenia zdarzenia.

ROZDZIAŁ II

STS-02 – Operacje poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS z udziałem obserwatorów przestrzeni powietrznej nad kontrolowanym obszarem naziemnym w środowisku słabo zaludnionym

UAS.STS-02.010 Przepisy ogólne

- 1) W czasie lotu bezzałogowy statek powietrzny utrzymuje się w odległości 120 m od najbliższego punktu powierzchni Ziemi. Pomiar odległości dostosowuje się odpowiednio do cech geograficznych terenu, takich jak równiny, wzgórza, góry.

▼ **M1**

- 2) W przypadku przelotu bezzałogowym statkiem powietrznym w odległości 50 metrów w poziomie od sztucznej przeszkody o wysokości przekraczającej 105 metrów maksymalną wysokość operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego można zwiększyć o maksymalnie 15 metrów powyżej wysokości przeszkody na wniosek podmiotu odpowiedzialnego za przeszkodę.
- 3) Maksymalna wysokość przestrzeni operacyjnej nie może przekraczać 30 m powyżej maksymalnej wysokości dozwolonej w pkt 1 i 2.
- 4) Podczas lotu bezzałogowy statek powietrzny nie może przenosić materiałów niebezpiecznych.

UAS.STS-02.020 Operacje z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych zgodnie z STS-02

Operacje z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych zgodnie z STS-02 są wykonywane:

- 1) zgodnie z instrukcją operacyjną, o której mowa w sekcji UAS.STS-02.030 pkt 1;
- 2) nad kontrolowanym obszarem naziemnym w całości znajdującym się w słabo zaludnionym środowisku, obejmującym:
 - a) obszar przestrzeni lotu;
 - b) obszar przestrzeni bezpieczeństwa, którego granica zewnętrzna lub granice zewnętrzne muszą wykraczać o co najmniej 10 m poza granicę lub granice obszaru przestrzeni lotu;
 - c) bufor ryzyka naziemnego obejmujący odległość co najmniej równą odległości, którą najprawdopodobniej pokona bezzałogowy statek powietrzny po aktywacji środków służących zakończeniu lotu wskazanej przez producenta systemu bezzałogowego statku powietrznego w instrukcji producenta, z uwzględnieniem warunków operacyjnych przy ograniczeniach określonych przez producenta systemu bezzałogowego statku powietrznego;
- 3) na obszarze, na którym minimalna widzialność w locie wynosi ponad 5 km;
- 4) utrzymując bezzałogowy statek powietrzny w zasięgu wzroku pilota bezzałogowego statku powietrznego podczas startu i lądowania bezzałogowego statku powietrznego, chyba że lądowanie jest wynikiem awaryjnego zakończenia lotu;
- 5) jeżeli w operacji nie uczestniczy obserwator przestrzeni powietrznej – prowadząc lot bezzałogowym statkiem powietrznym w odległości maksymalnie 1 km od pilota bezzałogowego statku powietrznego, przy czym w przypadku gdy bezzałogowy statek powietrzny nie znajduje się w zasięgu widoczności wzrokowej pilota bezzałogowego statku powietrznego, bezzałogowy statek powietrzny musi poruszać się po uprzednio zaprogramowanym torze lotu;
- 6) jeżeli w operacji uczestniczy co najmniej jeden obserwator przestrzeni powietrznej – przestrzegając wszystkich poniższych warunków:
 - a) obserwatorów przestrzeni powietrznej rozmieszcza się w sposób umożliwiający odpowiednie pokrycie przestrzeni operacyjnej i otaczającej przestrzeni powietrznej przy minimalnej widoczności lotu wskazanej w pkt 3;
 - b) bezzałogowy statek powietrzny eksploatuje się w odległości nie większej niż 2 km od pilota bezzałogowego statku powietrznego;

▼ **M1**

- c) bezzałogowy statek powietrzny eksploatuje się w odległości nie większej niż 1 km od obserwatora przestrzeni powietrznej, który znajduje się najbliżej bezzałogowego statku powietrznego;
 - d) odległość między dowolnym obserwatorem przestrzeni powietrznej a pilotem bezzałogowego statku powietrznego jest nie większa niż 1 km;
 - e) dostępne są niezawodne i skuteczne środki komunikacji umożliwiające komunikację między pilotem bezzałogowego statku powietrznego a obserwatorami przestrzeni powietrznej;
- 7) przez pilota bezzałogowego statku powietrznego, który posiada:
- a) certyfikat wiedzy teoretycznej pilota bezzałogowego statku powietrznego w zakresie operacji wykonywanych według scenariuszy standardowych wydany przez właściwy organ lub przez podmiot wyznaczony przez właściwy organ państwa członkowskiego;
 - b) potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego STS-02 zgodnie z załącznikiem A do niniejszego rozdziału wydane przez:
 - A) podmiot, który zadeklarował zgodność z wymogami określonymi w dodatku 3 i który jest uznawany przez właściwy organ państwa członkowskiego; lub
 - B) operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, który zadeklarował właściwemu organowi państwa członkowskiego rejestracji zgodność z STS-02 i zadeklarował zgodność z wymogami określonymi w dodatku 3;
- 8) z użyciem bezzałogowego statku powietrznego, który spełnia wszystkie poniższe warunki:
- a) jest oznaczony jako klasa C6 i spełnia wymogi tej klasy, jak określono w części 17 załącznika do rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945;
 - b) jest eksploatowany z aktywnym systemem zapobiegającym przekroczeniu przez bezzałogowy statek powietrzny granic przestrzeni lotu;
 - c) jest eksploatowany z aktywnym i zaktualizowanym systemem jednoznacznej zdalnej identyfikacji.
- 9) Pilot bezzałogowego statku powietrznego musi uzyskać certyfikat wiedzy teoretycznej w zakresie operacji wykonywanych według scenariuszy standardowych po:
- a) ukończeniu szkolenia online oraz zaliczeniu egzaminu online z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w sekcji UAS.OPEN.020 pkt 4 lit. b); oraz
 - b) zdaniu dodatkowego egzaminu z wiedzy teoretycznej przeprowadzonego przez właściwy organ lub podmiot wyznaczony przez właściwy organ państwa członkowskiego zgodnie z załącznikiem A do niniejszego rozdziału.
- 10) Certyfikat ten jest ważny przez pięć lat. Przedłużenie ważności certyfikatu, w okresie jego ważności, jest uzależnione od spełnienia któregokolwiek z poniższych warunków:
- a) wykazania kompetencji zgodnie z pkt 9;

▼ M1

- b) ukończenia szkolenia przypominającego, które dotyczy przedmiotów z zakresu wiedzy teoretycznej, jak określono w pkt 9, przeprowadzanego przez właściwy organ lub podmiot wyznaczony przez właściwy organ.

- 11) W celu przedłużenia ważności certyfikatu po jego wygaśnięciu pilot bezzałogowego statku powietrznego stosuje się do przepisów pkt 9.

UAS.STS-02.030 Obowiązki operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego

Oprócz obowiązków określonych w sekcji UAS.SPEC.050 operator systemu bezzałogowego statku powietrznego:

- 1) opracowuje instrukcję operacyjną obejmującą elementy określone w dodatku 5;
- 2) określa przestrzeń operacyjną i bufor ryzyka naziemnego w odniesieniu do planowanych operacji, w tym kontrolowany obszar naziemny obejmujący rzuty na powierzchnię Ziemi zarówno przestrzeni operacyjnej, jak i bufora;
- 3) zapewnia adekwatność procedur bezpieczeństwa i procedur awaryjnych poprzez przeprowadzenie którychkolwiek z poniższych czynności:
 - a) specjalnych prób w locie;
 - b) symulacji, pod warunkiem że reprezentatywność środków symulacji jest odpowiednia do zamierzonego celu;
- 4) opracowuje skuteczny plan działania w sytuacjach awaryjnych odpowiedni dla operacji, obejmujący co najmniej:
 - a) plan ograniczenia eskalacji skutków sytuacji awaryjnej;
 - b) warunki powiadamiania właściwych organów i organizacji;
 - c) kryteria identyfikacji sytuacji awaryjnej;
 - d) jasne określenie obowiązków pilota(-ów) bezzałogowego statku powietrznego oraz wszelkich innych członków personelu odpowiedzialnych za realizację obowiązków istotnych z punktu widzenia operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego;
- 5) zapewnia, aby poziom realizacji wszelkich zewnętrznych usług niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa lotu był odpowiedni do planowanej operacji;
- 6) w stosownych przypadkach określa podział ról i obowiązków między operatorem a zewnętrznym dostawcą (zewnętrznymi dostawcami) usług;
- 7) wgrywa zaktualizowane informacje do systemu świadomości przestrzennej, jeżeli funkcja ta jest zainstalowana w systemie bezzałogowego statku powietrznego, w przypadku gdy wymaga tego strefa geograficzna dla systemów bezzałogowych statków powietrznych dla planowanej lokalizacji operacji;

▼ M1

- 8) zapewnia, aby przed rozpoczęciem operacji zastosowano wszystkie właściwe środki mające na celu ograniczenie ryzyka wtargnięcia osób postronnych na kontrolowany obszar naziemny zgodny z minimalną odległością określoną w sekcji UAS.STS-02.020 pkt 2, oraz, w razie potrzeby, przeprowadzono koordynację z właściwymi organami;
- 9) zapewnia, aby przed rozpoczęciem operacji wszystkie osoby obecne na kontrolowanym obszarze naziemnym:
 - a) zostały poinformowane o ryzyku związanym z operacją;
 - b) zostały poinstruowane oraz, w stosownych przypadkach, przeszkolone w zakresie środków ostrożności i środków ustanowionych przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego w celu zapewnienia ich ochrony; oraz
 - c) wyraźnie wyraziły zgodę na udział w operacji;
- 10) przed rozpoczęciem operacji, w przypadku udziału obserwatorów przestrzeni powietrznej:
 - a) zapewnia prawidłowe rozmieszczenie i liczbę obserwatorów przestrzeni powietrznej wzdłuż planowanego toru lotu;
 - b) weryfikuje, czy:
 - (i) widoczność i planowana odległość, w jakiej znajduje się obserwator przestrzeni powietrznej, mieszczą się w dopuszczalnych granicach określonych w instrukcji operacyjnej;
 - (ii) nie występują przeszkody terenowe dla każdego obserwatora przestrzeni powietrznej;
 - (iii) nie istnieją luki między strefami pokrytymi przez każdego z obserwatorów przestrzeni powietrznej;
 - (iv) ustanowiono skuteczną łączność z każdym obserwatorem przestrzeni powietrznej;
 - (v) środki, które obserwatorzy przestrzeni powietrznej ewentualnie stosują w celu określenia pozycji bezzałogowego statku powietrznego, funkcjonują i są skuteczne;
 - c) zapewnia, aby obserwatorów przestrzeni powietrznej poinformowano o planowanej trasie bezzałogowego statku powietrznego i przebiegu czasowym lotu;
- 11) zapewnia, aby:
 - a) do systemu bezzałogowego statku powietrznego dołączono odpowiednią deklarację zgodności UE, zawierającą odniesienie do klasy C6;
 - b) na bezzałogowym statku powietrznym umieszczono znak identyfikacyjny klasy C6.

UAS.STS-02.040 Obowiązki pilota bezzałogowego statku powietrznego

Oprócz obowiązków określonych w sekcji UAS.SPEC.060 pilot bezzałogowego statku powietrznego:

- 1) przed rozpoczęciem operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego:
 - a) ustawia programowalną przestrzeń lotu bezzałogowego statku powietrznego w celu utrzymania go w granicach przestrzeni lotu;

▼ M1

- b) sprawdza, czy środki służące zakończeniu lotu i funkcja umożliwiająca programowanie przestrzeni operacyjnej bezzałogowego statku powietrznego funkcjonują prawidłowo; oraz sprawdza, czy system jednoznacznej zdalnej identyfikacji jest aktywny i aktualny;

2) w trakcie lotu:

- a) o ile nie wspierają go obserwatorzy przestrzeni powietrznej – prowadzi dokładny przegląd przestrzeni powietrznej otaczającej bezzałogowy statek powietrzny w celu uniknięcia wszelkiego ryzyka kolizji z załogowymi statkami powietrznymi. Pilot bezzałogowego statku powietrznego przerywa lot, jeżeli operacja stwarza zagrożenie dla innych statków powietrznych, ludzi, zwierząt, środowiska lub mienia;
- b) musi mieć możliwość utrzymania kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym, z wyjątkiem przypadku utraty łącza do celów kierowania i kontroli (C2);
- c) obsługuje tylko jeden bezzałogowy statek powietrzny w danym czasie;
- d) nie może obsługiwać bezzałogowego statku powietrznego z poruszającego się pojazdu;
- e) nie może przekazywać kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym innej stacji kierowania;
- f) informuje odpowiednio szybko obserwatora (obserwatorów) przestrzeni powietrznej (o ile uczestniczą w operacji) o wszelkich odchyleniach bezzałogowego statku powietrznego od planowanej trasy i związanym z tym przebiegiem czasowym lotu;
- g) stosuje procedury bezpieczeństwa określone przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego na wypadek sytuacji odbiegających od normy, w tym w przypadku gdy pilot bezzałogowego statku powietrznego ma przesłanki, by sądzić, że bezzałogowy statek powietrzny może przekroczyć granice przestrzeni lotu;
- h) stosuje procedury awaryjne określone przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego na potrzeby sytuacji awaryjnych, w tym uruchamia środki służące zakończeniu lotu, w przypadku gdy pilot bezzałogowego statku powietrznego ma przesłanki, by sądzić, że bezzałogowy statek powietrzny może przekroczyć granice przestrzeni operacyjnej.

UAS.STS-02.050 Obowiązki obserwatora przestrzeni powietrznej

Obserwator przestrzeni powietrznej:

- 1) prowadzi dokładny przegląd przestrzeni powietrznej otaczającej bezzałogowy statek powietrzny w celu identyfikacji wszelkiego ryzyka kolizji z załogowymi statkami powietrznymi;
- 2) posiada stałą znajomość pozycji bezzałogowego statku powietrznego poprzez bezpośrednią obserwację przestrzeni powietrznej lub za pomocą środków elektronicznych;
- 3) ostrzega pilota bezzałogowego statku powietrznego w przypadku wykrycia zagrożenia oraz pomaga w unikaniu lub minimalizowaniu potencjalnych negatywnych skutków.

ZAŁĄCZNIK A: EGZAMIN Z WIEDZY TEORETYCZNEJ I EGZAMIN PRAKTYCZNY DLA PILOTA BEZZAŁOGOWEGO STATKU POWIETRZNEGO W ODNIESIENIU DO STS-02

1. Egzaminy z wiedzy teoretycznej

Egzamin określa się zgodnie z pkt 1 załącznika A do rozdziału I.

▼ **M1****2. Szkolenie praktyczne i ocena umiejętności praktycznych**

Oprócz obszarów określonych w pkt A.2 załącznika A do rozdziału I uwzględnia się następujące obszary:

Tabela 1

Dodatkowe tematy i dziedziny, które należy uwzględnić w ramach szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych w odniesieniu do STS-02

Temat	Obszary, które należy uwzględnić
a) Operacje poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS wykonywane zgodnie z STS-02	(i) Czynności przed lotem – planowanie operacji, względy dotyczące przestrzeni powietrznej i ocena ryzyka na miejscu operacji. Kwestie, które należy uwzględnić: A) obserwacja przestrzeni powietrznej; B) operacje z udziałem obserwatorów przestrzeni powietrznej: odpowiednie rozmieszczenie obserwatorów przestrzeni powietrznej i system dekonfliktowania obejmujący frazeologię, koordynację i środki komunikacji; (ii) Procedury w trakcie lotu, określone w pkt 2 lit. b) ppkt (ii) załącznika A do rozdziału I, stosuje się w operacjach zarówno w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS, jak i poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS.



Dodatek 2

Oświadczenie o operacji

		Oświadczenie o operacji	
Ochrona danych: Dane osobowe zawarte w niniejszym oświadczeniu są przetwarzane przez właściwe organy zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych). Będą one przetwarzane do celów realizacji działań w zakresie nadzoru, zarządzania nimi i ich monitorowania zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/947. Jeżeli potrzebują Państwo dodatkowych informacji na temat przetwarzania Państwa danych osobowych lub chcieliby Państwo skorzystać z przysługujących im praw (np. dostępu do danych lub sprostowania nieprawidłowych lub niepełnych danych), proszę zwrócić się do punktu kontaktowego właściwego organu. Wnioskodawca ma prawo w dowolnym momencie złożyć skargę dotyczącą przetwarzania danych osobowych do krajowego organu nadzorczego ds. ochrony danych.			
Numer rejestracyjny operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego			
Nazwa/Imię i nazwisko operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego			
Producent systemu bezzałogowego statku powietrznego			
Model systemu bezzałogowego statku powietrznego			
Numer seryjny systemu bezzałogowego statku powietrznego			
Niniejszym oświadczam, że: — będę przestrzegać wszystkich mających zastosowanie przepisów rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947 oraz stosować się do STS.x, oraz — każdy lot wykonywany w ramach oświadczenia będzie objęty odpowiednią ochroną ubezpieczeniową, jeżeli wymaga tego prawo unijne lub krajowe.			
Data		Podpis lub inny sposób weryfikacji	

▼ **M1***Dodatek 3*

Dodatkowe wymogi dotyczące podmiotów uznanych przez właściwy organ oraz operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, którzy prowadzą szkolenie praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych w odniesieniu do operacji objętych STS

Podmiot, który zamierza zostać uznany przez właściwy organ do celów prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych do celów STS, zgłasza właściwemu organowi spełnienie następujących wymogów przy użyciu formularza oświadczenia określonego w dodatku 6.

Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, który zamierza prowadzić szkolenie praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego do celów STS, oprócz złożenia oświadczenia o operacji w odniesieniu do danego STS, zgłasza właściwemu organowi spełnienie następujących wymogów przy użyciu formularza oświadczenia określonego w dodatku 4.

Jeżeli właściwy organ lub operator systemu bezzałogowego statku powietrznego zamierzają prowadzić szkolenie praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego do celów STS w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie rejestracji, kopię formularza oświadczenia określonego w dodatku 4 przedkłada się właściwemu organowi państwa członkowskiego, w którym prowadzone jest szkolenie.

Jeżeli podmiot uznany przez właściwy organ zamierza prowadzić szkolenie praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego do celów STS w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie, w którym został uznany, dowód uznania przedkłada się właściwemu organowi państwa członkowskiego, w którym prowadzone jest szkolenie.

- 1) Podmiot uznany przez właściwy organ lub operator systemu bezzałogowego statku powietrznego zapewniają wyraźny rozdział między działalnością szkoleniową a wszelką inną działalnością operacyjną, aby zagwarantować niezależność oceny.
- 2) Podmiot uznany przez właściwy organ lub operator systemu bezzałogowego statku powietrznego muszą posiadać zdolność do odpowiedniego prowadzenia działań technicznych i administracyjnych związanych z całym procesem realizacji zadania, co obejmuje zapewnienie odpowiedniego personelu oraz możliwość korzystania z zaplecza i wyposażenia właściwych dla danego zadania.
- 3) Podmiot uznany przez właściwy organ lub operator systemu bezzałogowego statku powietrznego muszą posiadać kierownika odpowiedzialnego za zapewnienie, by wszystkie zadania były wykonywane zgodnie z informacjami i procedurami określonymi w pkt 8.
- 4) Członkowie personelu odpowiedzialni za zadania z zakresu szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych:
 - a) muszą posiadać kompetencje niezbędne do wykonywania tych zadań;
 - b) muszą być bezstronni i nie mogą uczestniczyć w ocenach, jeżeli mają poczucie, że ich obiektywizm może zostać naruszony;
 - c) muszą posiadać solidną wiedzę teoretyczną i doświadczenie w zakresie przeprowadzania szkoleń praktycznych oraz zadowalającą znajomość wymogów dotyczących wykonywanych przez nich zadań w zakresie oceny umiejętności praktycznych, a także odpowiednie doświadczenie w zakresie tych procesów;
 - d) muszą posiadać umiejętność zarządzania oświadczeniami, dokumentacją i sprawozdaniami, które stanowią dowód przeprowadzenia odpowiednich ocen umiejętności praktycznych, oraz wyciągania wniosków z tych ocen umiejętności praktycznych; oraz
 - e) mogą ujawniać informacje przekazane przez operatora lub pilota bezzałogowego statku powietrznego wyłącznie właściwemu organowi na jego wniosek.

▼ **M1**

- 5) Szkolenie i ocena obejmują umiejętności praktyczne odpowiadające STS, w odniesieniu do którego składane jest oświadczenie, określone w załączniku A do odpowiedniego rozdziału.
- 6) Szkolenie praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych przeprowadza się w środowisku reprezentatywnym dla warunków STS.
- 7) Ocena umiejętności praktycznych składa się z ustawicznej oceny ucznia-pilota bezzałogowego statku powietrznego.
- 8) Po zakończeniu oceny umiejętności praktycznych podmiot uznany przez właściwy organ lub operator systemu bezzałogowego statku powietrznego sporządza sprawozdanie z oceny, które:
 - a) musi zawierać co najmniej:
 - (i) dane identyfikacyjne ucznia-pilota bezzałogowego statku powietrznego;
 - (ii) tożsamość osoby odpowiedzialnej za ocenę umiejętności praktycznych;
 - (iii) wskazanie STS, w odniesieniu do którego przeprowadzono ocenę umiejętności praktycznych;
 - (iv) oceny za każdą czynność wykonaną przez ucznia-pilota bezzałogowego statku powietrznego;
 - (v) ogólną ocenę umiejętności praktycznych ucznia-pilota bezzałogowego statku powietrznego; oraz
 - (vi) informacje zwrotne z oceny umiejętności praktycznych zawierające, w stosownych przypadkach, wskazówki na temat obszarów wymagających poprawy;
 - b) musi być odpowiednio podpisane i opatrzone datą przez osobę odpowiedzialną za ocenę umiejętności praktycznych po jej zakończeniu; oraz
 - c) musi być zewidencjowane i udostępniane do wglądu na żądanie właściwego organu.
- 9) Potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego do celów STS uczniowi-pilotowi bezzałogowego statku powietrznego doręcza podmiot uznany przez właściwy organ lub operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, jeżeli w sprawozdaniu z oceny stwierdzono, że uczeń-pilot bezzałogowego statku powietrznego osiągnął zadowalający poziom umiejętności praktycznych.
- 10) O wydaniu potwierdzenia ukończenia szkolenia, o którym mowa w pkt 9, powiadamia się właściwy organ państwa członkowskiego, w którym przeprowadza się szkolenie praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych, wraz z podaniem danych identyfikacyjnych ucznia-pilota bezzałogowego statku powietrznego, informacji o STS, którego dotyczy szkolenie, daty wydania oraz danych identyfikacyjnych podmiotu uznanego przez właściwy organ państwa członkowskiego lub operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, który wydał wspomniane potwierdzenie.
- 11) Podmiot uznany przez właściwy organ lub operator systemu bezzałogowego statku powietrznego zamieszcza w instrukcji operacyjnej, opracowanej zgodnie z dodatkiem 5, oddzielną sekcję obejmującą elementy szkolenia, w tym:
 - a) wyznaczony personel prowadzący szkolenia praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych, w tym:
 - (i) opisy kompetencji poszczególnych członków personelu;

▼ M1

- (ii) zakres obowiązków i odpowiedzialności personelu; oraz
- (iii) schemat organizacji wskazujący powiązane łańcuchy odpowiedzialności;
- b) procedury i procesy stosowane w ramach szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych, w tym program szkolenia obejmujący umiejętności praktyczne odpowiadające STS, w odniesieniu do którego składane jest oświadczenie, określone w załączniku A do odpowiedniego rozdziału;
- c) opis systemu bezzałogowego statku powietrznego oraz wszelkiego innego sprzętu i wszelkich innych narzędzi i środowiska wykorzystywanych do celów szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych; oraz
- d) wzór sprawozdania z oceny.

▼ **M1**

Dodatek 4

Oświadczenie operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, którzy zamierzają prowadzić szkolenie praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych w odniesieniu do STS-x

		STS-x Oświadczenie operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, którzy zamierzają prowadzić szkolenie praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych	
Ochrona danych: Dane osobowe zawarte w niniejszym oświadczeniu są przetwarzane przez właściwe organy zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych). Będą one przetwarzane do celów realizacji działań w zakresie nadzoru, zarządzania nimi i ich monitorowania zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) 2019/947. Jeżeli potrzebują Państwo dodatkowych informacji na temat przetwarzania Państwa danych osobowych lub chcieliby Państwo skorzystać z przysługujących im praw (np. dostępu do danych lub sprostowania nieprawidłowych lub niepełnych danych), proszę zwrócić się do punktu kontaktowego właściwego organu. Wnioskodawca ma prawo w dowolnym momencie złożyć skargę dotyczącą przetwarzania danych osobowych do krajowego organu nadzorczego ds. ochrony danych.			
Numer rejestracyjny operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego			
Nazwa/Imię i nazwisko operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego			
Niniejszym oświadczam, że: — złożyłem/złożyłam oświadczenie o operacji w odniesieniu do STS-x, — spełniam wymogi określone w dodatku 3 do załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, oraz — podczas eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego w kontekście szkoleń w odniesieniu do STS.x przestrzegam wszystkich mających zastosowanie przepisów rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, w tym wymogów dotyczących operacji w ramach STS.x.			
Data		Podpis lub inny sposób weryfikacji	

▼ **M1***Dodatek 5***Instrukcja operacyjna dla scenariusza standardowego**

Instrukcja operacyjna dla STS określonego w dodatku 1 musi zawierać co najmniej:

- 1) oświadczenie, że instrukcja operacyjna spełnia odpowiednie wymogi niniejszego rozporządzenia i jest zgodna z oświadczeniem oraz zawiera instrukcje, których musi przestrzegać personel uczestniczący w operacjach lotniczych;
- 2) podpis zatwierdzający złożony przez kierownika odpowiedzialnego lub operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego w przypadku osoby fizycznej;
- 3) ogólny opis organizacji operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego;
- 4) opis koncepcji operacji, w tym co najmniej:
 - a) charakter i opis działań prowadzonych w ramach operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz zidentyfikowane ryzyko z tym związane;
 - b) środowisko operacyjne i obszar geograficzny planowanych operacji, w tym:
 - (i) charakterystyka obszaru, nad którym ma być wykonywany lot, pod względem gęstości zaludnienia, topografii, przeszkód itp.;
 - (ii) charakterystyka przestrzeni powietrznej, która ma być wykorzystywana;
 - (iii) warunki środowiskowe, w tym przynajmniej warunki pogodowe i środowisko elektromagnetyczne;
 - (iv) określenie przestrzeni operacyjnej i buforów ryzyka w celu uwzględnienia zagrożeń na ziemi i w powietrzu;
 - c) stosowane środki techniczne i ich główne cechy, osiągi i ograniczenia, w tym w odniesieniu do systemu bezzałogowego statku powietrznego, zewnętrznych systemów wspierających operację z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego, instalacji itp.;
 - d) personel niezbędny do wykonywania operacji, w tym skład zespołu, role i zakres odpowiedzialności jego członków, kryteria rekrutacji, szkolenie początkowe oraz wymagania dotyczące najnowszego doświadczenia lub szkolenia okresowe;
- 5) instrukcje dotyczące obsługi technicznej wymaganej do utrzymania systemu bezzałogowego statku powietrznego w bezpiecznym stanie, obejmujące, w stosownych przypadkach, instrukcje i wymogi dotyczące obsługi technicznej przekazane przez producenta systemu bezzałogowego statku powietrznego;
- 6) procedury operacyjne, które opierają się na instrukcjach producenta dostarczonych przez producenta systemu bezzałogowego statku powietrznego i obejmują:
 - a) uwzględnienie następujących aspektów w celu zminimalizowania błędów ludzkich:
 - (i) jasny podział i przydział zadań; oraz
 - (ii) wewnętrzna lista kontrolna w celu sprawdzenia, czy personel wykonuje przydzielone im zadania w odpowiedni sposób;

▼ **M1**

- b) uwzględnienie przypadków pogorszenia się funkcjonowania zewnętrznych systemów wspierających operację z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego;
- c) procedury normalne, w tym co najmniej:
 - (i) przygotowania przed lotem i listy kontrolne obejmujące:
 - A) ocenę przestrzeni operacyjnej i związanych z nią buforów (bufora ryzyka naziemnego oraz, w stosownych przypadkach, bufora ryzyka powietrznego), w tym terenu i potencjalnych przeszkód, które mogą ograniczać zdolność do utrzymywania bezzałogowego statku powietrznego w zasięgu widoczności wzrokowej lub prowadzenia obserwacji przestrzeni powietrznej, ewentualnych przelotów nad osobami postronnymi oraz ewentualnych przelotów nad infrastrukturą krytyczną;
 - B) ocenę otaczającego środowiska i otaczającej przestrzeni powietrznej, w tym bliskości stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz ewentualnych działań prowadzonych przez innych użytkowników przestrzeni powietrznej;
 - C) warunki środowiskowe odpowiednie do wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego;
 - D) minimalną liczbę członków personelu odpowiedzialnego za realizację obowiązków istotnych z punktu widzenia operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego, którzy są wymagani do wykonania operacji, oraz zakres ich obowiązków;
 - E) wymagane procedury komunikacji między pilotem (pilotami) bezzałogowego statku powietrznego a wszystkimi innymi członkami personelu odpowiedzialnymi za realizację obowiązków istotnych z punktu widzenia operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego oraz, w razie potrzeby, z wszelkimi osobami trzecimi;
 - F) zgodność z wszelkimi szczególnymi wymogami właściwych organów obowiązującymi na planowanym obszarze operacji, w tym z wymogami dotyczącymi bezpieczeństwa, prywatności, ochrony danych i ochrony środowiska oraz wykorzystania widma częstotliwości radiowych;
 - G) zastosowane wymagane środki ograniczania ryzyka mające na celu zapewnienie bezpiecznego przebiegu operacji; w szczególności w odniesieniu do kontrolowanego obszaru naziemnego:
 - a) określenie kontrolowanego obszaru naziemnego; oraz
 - b) zabezpieczenie kontrolowanego obszaru naziemnego, aby uniemożliwić osobom trzecim wejście na ten obszar w trakcie operacji, oraz, w razie potrzeby, zapewnienie koordynacji z władzami lokalnymi;
 - H) procedury mające na celu sprawdzenie, czy system bezzałogowego statku powietrznego jest w stanie nadającym się do bezpiecznego wykonania zaplanowanej operacji;
 - (ii) procedury startu i lądowania;
 - (iii) procedury w trakcie lotu, w tym procedury służące zapewnieniu, aby bezzałogowy statek powietrzny pozostawał w granicach przestrzeni lotu;

▼ **M1**

- (iv) procedury po zakończeniu lotu, w tym kontrole mające na celu weryfikację stanu systemu bezzałogowego statku powietrznego;
 - (v) procedury wykrywania statków powietrznych znajdujących się na potencjalnie kolizyjnym kursie przez pilota bezzałogowego statku powietrznego oraz – w przypadku gdy wymaga tego operator systemu bezzałogowego statku powietrznego – przez, stosownie do przypadku, obserwatora (obserwatorów) przestrzeni powietrznej lub obserwatora (obserwatorów) bezzałogowego statku powietrznego;
- d) procedury bezpieczeństwa, obejmujące co najmniej:
- (i) procedury postępowania w przypadku opuszczenia przez bezzałogowy statek powietrzny wyznaczonej przestrzeni lotu;
 - (ii) procedury postępowania z osobami postronnymi, które wkraczają na kontrolowany obszar naziemny;
 - (iii) procedury postępowania w przypadku niekorzystnych warunków operacyjnych;
 - (iv) procedury postępowania w przypadku pogorszenia się funkcjonowania zewnętrznych systemów wspierających operację;
 - (v) w przypadku skorzystania z obserwatorów przestrzeni powietrznej – frazeologię, którą należy stosować;
 - (vi) procedury unikania konfliktów z innymi użytkownikami przestrzeni powietrznej;
- e) procedury awaryjne regulujące postępowanie w sytuacjach awaryjnych, obejmujące co najmniej:
- (i) procedury mające na celu unikanie lub przynajmniej minimalizowanie szkód wobec osób trzecich w powietrzu lub na ziemi;
 - (ii) procedury postępowania w przypadku opuszczenia przez bezzałogowy statek powietrzny przestrzeni operacyjnej;
 - (iii) procedury awaryjnego lądowania bezzałogowego statku powietrznego;
- f) procedury bezpieczeństwa, o których mowa w sekcji UAS.SPEC.050 pkt 1 lit. a) ppkt (ii) i (iii);
- g) procedury ochrony danych osobowych, o których mowa w sekcji UAS.SPEC.050 pkt 1 lit. a) ppkt (iv);
- h) wytyczne dotyczące minimalizacji uciążliwości operacji i ich wpływu na środowisko, o których mowa w sekcji UAS.SPEC.050 pkt 1 lit. a) ppkt (v);
- i) procedury zgłaszania zdarzeń;
- j) procedury dotyczące prowadzenia dokumentacji; oraz
- k) zasady określające, w jaki sposób pilot (piloci) bezzałogowego statku powietrznego i każdy inny członek personelu odpowiedzialny za realizację obowiązków istotnych z punktu widzenia operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego mogą złożyć oświadczenie o ich zdolności do wykonania operacji przed przystąpieniem do jakiegokolwiek operacji.

▼ **M1**

Dodatek 6

Oświadczenie podmiotu ubiegającego się o uznanie przez właściwy organ do celów prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych w odniesieniu do STS-x

 STS-x Oświadczenie podmiotu ubiegającego się o uznanie przez właściwy organ do celów prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych			
Ochrona danych: Dane osobowe zawarte w niniejszym oświadczeniu są przetwarzane przez właściwe organy zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych). Będą one przetwarzane do celów realizacji działań w zakresie nadzoru, zarządzania nimi i ich monitorowania zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/947. Jeżeli potrzebują Państwo dodatkowych informacji na temat przetwarzania Państwa danych osobowych lub chcieliby Państwo skorzystać z przysługujących im praw (np. dostępu do danych lub sprostowania nieprawidłowych lub niepełnych danych), proszę zwrócić się do punktu kontaktowego właściwego organu. Wnioskodawca ma prawo w dowolnym momencie złożyć skargę dotyczącą przetwarzania danych osobowych do krajowego organu nadzorczego ds. ochrony danych.			
Dane identyfikacyjne podmiotu			
Imię i nazwisko, numer telefonu i adres e-mail osoby odpowiedzialnej			
Niniejszym oświadczam, że: — spełniam wymogi określone w dodatku 3 do załącznika do rozporządzenia (UE) 2019/947, oraz — podczas eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego w kontekście szkoleń w odniesieniu do STS.x przestrzegam wszystkich mających zastosowanie przepisów rozporządzenia (UE) 2019/947, w tym wymogów dotyczących operacji w ramach STS.x.			
Data		Podpis lub inny sposób weryfikacji	