

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

z dnia ..... 2018 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów  
ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia  
warunków i wymagań dotyczących używania tych statków**

Na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2017 r. poz. 959 i 1089) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. z 2016 r. poz. 1993) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 1 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do państwowych statków powietrznych innych niż bezzałogowe statki powietrzne o masie statku powietrznego gotowego do lotu (masie startowej) nie większej niż 150 kg, z zastrzeżeniem art. 1 ust. 6 ustawy.”;

2) w § 2:

a) w ust. 3 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) statków powietrznych, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, przepisów wydanych na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy, z uwzględnieniem przepisów określonych w załącznikach nr 6–6b do rozporządzenia.”,

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Wyłącza się zastosowanie do bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż:

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 2322).

1) 150 kg, używanych wyłącznie w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS,

2) 25 kg, używanych w operacjach poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS – przepisów art. 121 ust. 6 oraz art. 126 ust. 2–5 ustawy, z uwzględnieniem przepisów określonych w załącznikach nr 6–6b do rozporządzenia.”,

c) dodaje się ust. 12 w brzmieniu:

„12. Wyłącza się zastosowanie do bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 5 kg, używanych wyłącznie w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe, przepisów:

1) art. 105 ust. 1 ustawy, z wyłączeniem osób wykonujących operacje na podstawie posiadanego uprawnienia instruktora INS;

2) art. 95 ust. 3 pkt 6, art. 96 ust. 1 pkt i 7, art. 99 ust. 1 ustawy oraz pkt 1.3.2.5 i 1.3.2.6 załącznika nr 6 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 czerwca 2013 r. w sprawie świadectw kwalifikacji (Dz. U. z 2017 r. poz. 288).”;

3) w § 4 w ust. 1 dodaje się pkt 9 w brzmieniu:

„9) bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 25 kg, używanych wyłącznie w operacjach poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS – w załączniku nr 6b do rozporządzenia.”;

4) w § 5 w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Urządzenia latające oraz bezzałogowe statki powietrzne o masie startowej nie większej niż 25 kg, używane w operacjach poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS, podlegają obowiązkowi wpisu do ewidencji statków powietrznych prowadzonej przez Prezesa Urzędu albo podmiot upoważniony do wykonywania niektórych czynności nadzoru lub kontroli na podstawie art. 22 ust. 3 ustawy, z wyjątkiem:”;

5) w załączniku nr 6 do rozporządzenia:

a) w pkt 2 ppkt 13 otrzymuje brzmienie:

„13) strefa R – (Restricted Area) – strefę ograniczoną;”;

b) w pkt 4.1:

- ppkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) w obszarze strefy R obejmującym przestrzeń powietrzną znajdującą się bezpośrednio nad terenem parku narodowego jedynie za zgodą zarządzającego danym parkiem narodowym i na warunkach przez niego określonych;”;

- po ppkt 9 dodaje się ppkt 9a w brzmieniu:

„9a) w strefie EP R40 Słupsk za zgodą, o której mowa w art. VII ust. 3 Porozumienia wykonawczego między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki do Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki dotyczącej rozmieszczenia na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej systemu obrony przed rakietami balistycznymi w sprawie użytkowania terenów oraz przestrzeni powietrznej wokół Bazy systemu obrony przed rakietami balistycznymi, podpisanego w Warszawie dnia 27 kwietnia 2015 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 234);”;

6) w załączniku nr 6a do rozporządzenia:

- a) w pkt 2 ppkt 14 otrzymuje brzmienie:

„14) strefa R – (Restricted Area) – strefę ograniczoną;”;

b) w pkt 4.1:

- ppkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) w obszarze strefy R obejmującym przestrzeń powietrzną znajdującą się bezpośrednio nad terenem parku narodowego jedynie za zgodą zarządzającego danym parkiem narodowym i na warunkach przez niego określonych;”;

- po ppkt 8 dodaje się ppkt 8a w brzmieniu:

„8a) w strefie EP R40 Słupsk za zgodą, o której mowa w art. VII ust. 3 Porozumienia wykonawczego między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki do Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki

dotyczącej rozmieszczenia na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej systemu obrony przed raketami balistycznymi w sprawie użytkowania terenów oraz przestrzeni powietrznej wokół Bazy systemu obrony przed raketami balistycznymi, podpisanego w Warszawie dnia 27 kwietnia 2015 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 234);”;

- 7) po załączniku nr 6a do rozporządzenia dodaje się załącznik nr 6b do rozporządzenia w brzmieniu określonym w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

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

**MINISTER**

**INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA**

**W porozumieniu:**

**MINISTER OBRONY NARODOWEJ**

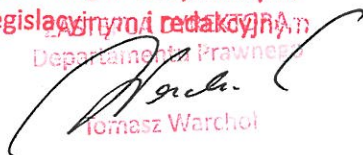
**MINISTER SPRAW**

**WEWNĘTRZNYCH I**

**ADMINISTRACJI**

**MINISTER SPORTU I TURYSTYKI**

**Za zgodność  
pod względem prawnym,  
legislacyjnym i redakcyjnym**  
Departament Prawny

  
Tomasz Warchol

Załącznik do rozporządzenia  
Ministra Infrastruktury i  
Budownictwa z dnia .... 2017 r.  
(Dz. U. poz. ...)

BEZZAŁOGOWE STATKI POWIETRZNE O MASIE STARTOWEJ NIE WIĘKSZEJ NIŻ  
25 KG, UŻYWANE W OPERACJACH POZA ZASIĘGIEM WIDOCZNOŚCI  
WZROKOWEJ BVLOS

**Rozdział 1**

**Zastosowanie**

- 1.1. Przepisy załącznika stosuje się do bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 25 kg, używanych w operacjach poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS, zwanych dalej „bezzałogowymi statkami powietrznymi”.
- 1.2. Na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadkach wykonywania lotów operacyjnych, specjalistycznych, eksperymentalnych lub doświadczalnych, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może zwolnić zainteresowany podmiot od obowiązku spełnienia niektórych wymagań załącznika, z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa.

**Rozdział 2**

**Określenia**

2. Użyte w załączniku określenia oznaczają:
  - 1) AMC Polska – (Airspace Management Cell) – Komórka Zarządzania Przestrzenią Powietrzną w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej;
  - 2) ATS – (Air Traffic Services) – służby ruchu lotniczego;
  - 3) instytucja zapewniająca służbę ruchu lotniczego – Polska Agencja Żeglugi Powietrznej;
  - 4) kamizelka ostrzegawcza – odzież ostrzegawczą o intensywnej barwie w kolorze żółtym, czerwonym lub pomarańczowym noszoną na odzieży wierzchniej;
  - 5) lot automatyczny – lot wykonywany po zaprogramowanej trasie bez udziału operatora, ale z zachowaniem możliwości niezwłocznego przejęcia zdalnego sterowania w przypadku wystąpienia sytuacji wymagającej ingerencji w trasę lotu bezzałogowego statku powietrznego;

- 6) operacje poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS – (Beyond Visual Line of Sight Operation) – operacje, w których operator bezzałogowego statku powietrznego nie utrzymuje bezpośredniego kontaktu wzrokowego z bezzałogowym statkiem powietrznym;
- 7) operator – osobę zdalnie pilotującą bezzałogowy statek powietrzny;
- 8) PKOB – Polska Klasyfikacja Obiektów Budowlanych wprowadzona rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 1999 r. w sprawie Polskiej Klasyfikacji Obiektów Budowlanych (PKOB) (Dz. U. poz. 1316 oraz z 2002 r. poz. 170);
- 9) strefa ADIZ – (Air Defense Identification Zone) – strefę identyfikacji obrony powietrznej;
- 10) strefa ATZ – (Aerodrome Traffic Zone) – strefę ruchu lotniskowego;
- 11) strefa CTR – (Control Zone) – strefę kontrolowaną lotniska;
- 12) strefa D – (Danger Area) – strefę niebezpieczną;
- 13) strefa MATZ – (Military Aerodrome Traffic Zone) – strefę ruchu lotniskowego lotniska wojskowego;
- 14) strefa MCTR – (Military Control Area) – strefę kontrolowaną lotniska wojskowego;
- 15) strefa P – (Prohibited Area) – strefę zakazaną;
- 16) strefa R – (Restricted Area) – strefę ograniczoną;
- 17) system teleinformatyczny – określony przez instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego zespół współpracujących ze sobą urządzeń informatycznych i oprogramowania, zapewniający przetwarzanie i przechowywanie, a także wysyłanie i odbieranie danych poprzez sieci telekomunikacyjne za pomocą właściwego dla danego rodzaju sieci telekomunikacyjnego urządzenia końcowego w rozumieniu ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne (Dz. U. z 2017 r. poz. 1907);
- 18) szczególna ostrożność – ostrożność polegająca na zwiększeniu uwagi, dostosowaniu zachowania operatora lub zabezpieczenia i przystosowania miejsca startu i lądowania bezzałogowego statku powietrznego lub terenu, nad którym lot się odbywa, do warunków i sytuacji zmieniających się podczas wykonywania lotu, w stopniu umożliwiającym bezpieczne wykonanie lotu;
- 19) środki komunikacji elektronicznej – rozwiązania techniczne systemu teleinformatycznego, w tym urządzenia teleinformatyczne i współpracujące z nimi narzędzia programowe, umożliwiające indywidualne porozumiewanie się na odległość przy wykorzystaniu transmisji danych między systemami teleinformatycznymi.

### **Rozdział 3**

#### **Odpowiedzialność**

3. Operator:

- 1) zachowuje szczególną ostrożność, unika wszelkiego działania lub zaniechania działania, które mogłoby:
  - a) spowodować zagrożenie bezpieczeństwa, w tym zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lotniczego,
  - b) utrudniać ruch lotniczy,
  - c) zakłócić spokój lub porządek publiczny, ~~oraz~~
  - d) narazić kogokolwiek na szkodę,
  - e) utrudniać lub uniemożliwiać bezpieczne wykonywanie lotu i obserwację otoczenia bezzałogowego statku powietrznego celem zachowania separacji od innych użytkowników przestrzeni powietrznej;
- 2) steruje bezzałogowym statkiem powietrznym w sposób zapewniający uniknięcie kolizji z innym statkiem powietrznym;
- 3) zapewnia, że bezzałogowy statek powietrzny, którym wykonuje lot, daje pierwszeństwo drogi załogowym statkom powietrznym;
- 4) ponosi odpowiedzialność za decyzję o wykonaniu lotu i jego poprawność;
- 5) używa bezzałogowego statku powietrznego oraz urządzeń sterujących zgodnie z zaleceniami i ograniczeniami określonymi przez producenta, jeżeli zostały opublikowane, oraz zgodnie z zaleceniami profilaktycznymi Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w zakresie bezzałogowych statków powietrznych, wydanymi na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c ustawy, opracowanymi w oparciu o najnowszą wiedzę związaną z eksploatacją bezzałogowych statków powietrznych oraz w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi;
- 6) przed lotem dokonuje kontroli stanu technicznego bezzałogowego statku powietrznego;
- 7) wykonuje loty bezzałogowym statkiem powietrznym, który jest sprawny technicznie.

### **Rozdział 4**

#### **Ogólne warunki wykonywania lotów**

4.1. Bezzałogowy statek powietrzny może wykonywać lot poza strefą wydzieloną z ogólnodostępnej przestrzeni powietrznej, o której mowa w art. 126 ust. 4 ustawy, w przypadku wykonywania lotów:

1) operacyjnych – realizowanych w ramach lub na potrzeby działań:

- a) policyjnych,
- b) Straży Granicznej,
- c) przeciwpożarowych,
- d) służby zdrowia,
- e) poszukiwawczych lub ratowniczych,
- f) ochrony bezpieczeństwa wewnętrznego państwa;

2) specjalistycznych – realizowanych w ramach lub na potrzeby:

- a) dozoru, monitoringu, kontroli lub ochrony, w szczególności:
  - obiektów inżynierii lądowej lub wodnej w rozumieniu PKOB,
  - obszarów leśnych lub wodnych,
  - osób lub mienia,
- b) działań:
  - geodezyjnych,
  - gospodarki rolnej lub leśnej;

3) automatycznych – realizowanych w ramach lub na potrzeby:

- a) dozoru, monitoringu, kontroli lub ochrony:
  - obiektów inżynierii lądowej lub wodnej w rozumieniu PKOB,
  - obszarów leśnych lub wodnych,
- b) działań agrolotniczych;

4) szkoleniowych – realizowanych w ramach działalności szkoleniowej, o której mowa w art. 95a ustawy.

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

4.3. Zgodę, o której mowa w pkt 4.2, wydaje się na warunkach określonych w rozdziale 8.

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

4.5. Instytucja zapewniająca służbę ruchu lotniczego publikuje informacje:



- 1) o lotach bezzałogowych statków powietrznych:
    - a) co najmniej 2 dni przed dniem wykonywania lotu, w przypadku lotów operacyjnych, specjalistycznych, automatycznych i szkoleniowych,
    - b) w dniu wykonania lotu w przypadku lotów operacyjnych, jeżeli nie było możliwości wcześniejszego zaplanowania lotu;
  - 2) o realizowanych lotach z podaniem:
    - a) trasy lotu lub obszaru, nad którym lot będzie się odbywał,
    - b) wysokości lotu nad uśrednionym poziomem morza (AMSL) na całej długości trasy lub na poszczególnych odcinkach trasy,
    - c) planowanego przez operatora czasu lotu,
    - d) znaków rejestracyjnych bezzałogowego statku powietrznego.
- 4.6. Czynności, o których mowa w pkt 4.5 oraz w pkt 5.1 ppkt 4–7, w szczególności:
- 1) informowanie instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego o zamiarze wykonania lotu,
  - 2) uzyskiwanie zgód i warunków na loty w strefach, o których mowa w pkt 5.1,
  - 3) publikowanie przez instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego informacji o planowanych lub realizowanych lotach bezzałogowych statków powietrznych oraz innych informacji o okolicznościach mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów tych statków
- wykonuje się za pomocą systemu teleinformatycznego lub środków elektronicznego przekazu, określonych przez instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego.

## **Rozdział 5**

### **Szczegółowe warunki wykonywania lotów**

- 5.1. Operacje poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS wykonuje się z zachowaniem następujących warunków:
- 1) po poinformowaniu instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego o zamiarze wykonania lotu co najmniej 7 dni przed dniem wykonania lotu;
  - 2) zgodnie z warunkami określonymi przez instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego w zakresie trasy i obszaru lotu;
  - 3) loty operacyjne, specjalistyczne lub szkoleniowe do wysokości nie większej niż 120 m nad poziomem terenu (AGL) i przy widzialności nie mniejszej niż 5 km;
  - 4) loty automatyczne:

- a) do wysokości 50 m AGL lub do wysokości 10 m nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 100 m od miejsca wykonywania lotu,
  - b) w odległości poziomej co najmniej 150 m od osiedli i innych skupisk ludności;
- 5) loty szkoleniowe w odległości poziomej nie większej niż 500 m od operatora wykonującego lot;
- 6) zapewniając ciągłą i pełną kontrolę lotu, w szczególności przez zdalne sterowanie przy użyciu fal radiowych;
- 7) uwzględniając warunki meteorologiczne oraz informacje o ograniczeniach w ruchu lotniczym;
- 8) w strefie CTR na warunkach określonych przez instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego;
- 9) w strefie ATZ, D, MCTR, MATZ lub strefie P za zgodą zarządzającego daną strefą i na warunkach przez niego określonych;
- 10) w obszarze:
- a) strefy R obejmującym przestrzeń powietrzną znajdującą się bezpośrednio nad terenem parku narodowego jedynie za zgodą zarządzającego danym parkiem narodowym i na warunkach przez niego określonych,
  - b) w strefy EP R40 Słupsk za zgodą, o której mowa w art. VII ust. 3 Porozumienia wykonawczego między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki do Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki dotyczącej rozmieszczenia na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej systemu obrony przed raketami balistycznymi w sprawie użytkowania terenów oraz przestrzeni powietrznej wokół Bazy systemu obrony przed raketami balistycznymi, podpisanego w Warszawie dnia 27 kwietnia 2015 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 234);
- 11) w strefie ADIZ po poinformowaniu o lokalizacji i czasie lotów organu ATS odpowiedzialnego za przestrzeń, w której ma być wykonywany lot lub AMC Polska;
- 12) w obiektach budowlanych za zgodą i na warunkach określonych przez zarządzającego obiektem oraz w sposób niezagrażający osobom i mieniu.

- 5.2. Operacje poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS wykonuje załoga złożona z co najmniej dwóch osób, w tym:
- 1) operatora odpowiedzialnego za wykonywanie lotu oraz
  - 2) osobę odpowiedzialną za obsługę urządzeń znajdujących się na bezzałogowym statku powietrznym lub będących jego wyposażeniem naziemnym, służących do wykonywania prac lotniczych przewidzianych w ramach wykonywanych operacji lotniczych.
- 5.3. W przypadku wykonywania w strefie P lotów związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa i porządku publicznego, z bezpieczeństwem i obronnością państwa, ochroną granicy państwowej, ochroną bezpieczeństwa wewnętrznego państwa lub poszukiwaniem i ratownictwem przepisu pkt 5.1 ppkt 9 nie stosuje się.
- 5.4. Postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych i awaryjnych podczas wykonywania lotów jest określone w pkt 5.4 oraz w zalecanej metodyce postępowania w sytuacjach niebezpiecznych, będącej częścią programu szkolenia do uzyskania uprawnień do wykonywania lotów bezzałogowymi statkami powietrznymi określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 104 ust. 1 ustawy, a także w instrukcji operacyjnej, o której mowa w pkt 7.1.
- 5.5. W przypadku utraty możliwości sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym lub wystąpieniu przerwy w łączności pomiędzy stacją zdalnego sterowania bezzałogowego statku powietrznego a tym statkiem operator bezzwłocznie:
- 1) powiadamia telefonicznie właściwy organ ATS oraz próbuje odzyskać łączność z bezzałogowym statkiem powietrznym;
  - 2) przekazuje właściwemu organowi ATS następujące informacje:
    - a) bieżącą lokalizację bezzałogowego statku powietrznego określaną przy pomocy urządzenia odpowiedzialnego za lokalizację awaryjną, o której mowa w pkt 6.1 ppkt 3 lit. e,
    - b) ostatnią znaną lokalizację bezzałogowego statku powietrznego, w przypadku braku działania urządzenia odpowiedzialnego za lokalizację awaryjną, o której mowa w pkt 6.1 ppkt 3 lit. e,
    - c) godzinę utraty łączności,
    - d) ostatnią zarejestrowaną prędkość, wysokość i kurs bezzałogowego statku powietrznego,

- e) przewidywany czas do wyczerpania zapasu paliwa lub wyczerpania akumulatorów zasilających układ napędowy statku powietrznego.

## **Rozdział 6**

### **Wymagania dotyczące bezzałogowych statków powietrznych**

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

- 1) wpisanym do ewidencji, o której mowa w załączniku nr 8 do rozporządzenia;
- 2) wyposażonym w oświetlenie antykolizyjne i pozycyjne jak na załogowym statku powietrznym określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy;
- 3) wyposażonym w urządzenia lub systemy zamontowane na jego pokładzie lub będące jego wyposażeniem naziemnym umożliwiające:
  - a) zachowanie założonych parametrów lotu,
  - b) automatyczne utrzymywanie wysokości oraz odległości od operatora poniżej maksymalnej dopuszczalnej wartości,
  - c) bieżące monitorowanie parametrów lotu, w tym określenie:
    - toru lotu,
    - prędkości lotu,
    - wysokości lotu poprzez wysokościomierz barometryczny,
    - stopnia naładowania akumulatorów zasilających lub stopnia zużycia paliwa,
  - d) lokalizację podstawową – w zakresie bieżącego położenia, prędkości, wysokości i kierunku lotu bezzałogowego statku powietrznego celem umożliwienia przekazania tych danych do instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego za pomocą systemu teleinformatycznego lub telefonicznie na żądanie organu ATS,
  - e) lokalizację awaryjną – określenie przez operatora bieżącego położenia bezzałogowego statku powietrznego w przypadku bezpowrotnej utraty możliwości sterowania tym statkiem lub występowania przerw w łączności pomiędzy stacją zdalnego sterowania bezzałogowego statku powietrznego a tym statkiem,
  - f) automatyczne wykonanie procedury awaryjnej w tym:
    - kontynuowanie lotu po zaprogramowanej przed lotem trasie,

- zakończenie lotu poprzez lądowanie awaryjne,
  - dolot do zaprogramowanego przed lotem miejsca,
  - g) rejestrowanie parametrów lotu od momentu uruchomienia systemu sterowania bezzałogowego statku powietrznego do momentu wyłączenia tego systemu;
- 4) wyposażonym w kamerę pozwalającą na obserwację otoczenia bezzałogowego statku powietrznego w celu zmniejszenia ryzyka kolizji z innym statkiem powietrznym lub przeszkodą.

## **Rozdział 7**

### **Warunki eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych**

- 7.1. Warunkiem eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych w lotach operacyjnych, specjalistycznych i automatycznych jest posiadanie i stosowanie przez podmiot realizujący te loty instrukcji operacyjnej:
- 1) zawierającej co najmniej:
    - a) dane podmiotu świadczącego usługi lotnicze,
    - b) wykaz wykorzystywanych bezzałogowych statków powietrznych wraz z ich numerami rejestracyjnymi,
    - c) dane operatorów wykonujących loty ze wskazaniem posiadanych przez nich uprawnień,
    - d) ocenę i ograniczanie ryzyka wykonywanych operacji lotniczych,
    - e) listę czynności kontrolnych dokonywanych przed startem i po lądowaniu,
    - f) procedury i zasady wykonywania operacji lotniczych,
    - g) procedury awaryjne;
  - 2) uzupełnianej i zmienianej w sposób niezbędny do utrzymania jej stałej aktualności;
  - 3) uwzględniającej zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, wydane na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c ustawy.
- 7.2. Warunkiem eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych w lotach operacyjnych i specjalistycznych jest noszenie kamizelki ostrzegawczej przez operatora wykonującego lot.
- 7.3. Warunków, o których mowa w pkt 7.2, nie stosuje się:
- 1) do państwowych bezzałogowych statków powietrznych;
  - 2) w przypadku wykonywania lotów w celu realizacji ustawowych zadań w zakresie ochrony bezpieczeństwa wewnętrznego państwa i jego porządku konstytucyjnego

przez służby specjalne, o których mowa w art. 11 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz. U. z 2017 r. poz. 1920).

## **Rozdział 8**

### **Uzyskiwanie zgody na wykonywanie lotów operacyjnych, specjalistycznych i automatycznych**

- 8.1. Otrzymanie zgody na wykonywanie lotów operacyjnych, specjalistycznych i automatycznych następuje na wniosek podmiotu, który zamierza realizować tego rodzaju loty, po sprawdzeniu przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, czy podmiot spełnia wymagania określone w rozdziale 6 oraz w pkt 7.1.
- 8.2. Do wniosku o wydanie zgody na wykonywanie lotów operacyjnych, specjalistycznych lub automatycznych podmiot jest obowiązany dołączyć:
  - 1) instrukcję operacyjną;
  - 2) kopie dokumentów potwierdzających kwalifikacje operatorów;
  - 3) kopię ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej;
  - 4) deklarację zgodności z wymaganiami określonymi w niniejszym rozporządzeniu dla eksploatowanych bezzałogowych statków powietrznych.
- 8.3. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego informuje za pomocą środków komunikacji elektronicznej instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego o podmiotach, które uzyskały zgodę na wykonywanie lotów operacyjnych, specjalistycznych i automatycznych. Informacja jest przekazywana w ciągu 2 dni roboczych od dnia wydania zgody przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

## UZASADNIENIE

### I. Cel wydania rozporządzenia

Przedmiotowe rozporządzenie wprowadza zmiany do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. z 2016 r. poz. 1993), zwanego dalej „rozporządzeniem o wyłączeniu”. Podstawą do wydania rozporządzenia o wyłączeniu jest upoważnienie ustawowe zawarte w art. 33 ust. 2 i 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2017 r. poz. 959 i 1089). Rozporządzenie ustanawia wyjątki w stosunku do określonej kategorii statków powietrznych, z uwagi na ich specyfikę konstrukcji i budowy, a także użytkowania, ogólnych zasad z zakresu bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych i zdolności do lotów, polegające na niestosowaniu ogólnych przepisów z zakresu bezpieczeństwa eksploatacji oraz zdolności do lotu, wynikających z ustawy – Prawo lotnicze. Niniejsze rozporządzenie reguluje między innymi kwestie zasad wykonywania lotów w zasięgu wzroku operatora modelami latającymi oraz bezzałogowymi statkami powietrznymi o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 150 kg.

Konieczność nowelizacji powyższego rozporządzenia wynika z potrzeby wprowadzenia zmian w zakresie dotyczącym bezzałogowych statków powietrznych.

Gwałtowny postęp technologiczny w tym obszarze sprawił, że obowiązujące w chwili obecnej rozporządzenie i regulacje z niego wynikające nie wykorzystują w pełni potencjału wykorzystywanego obecnie sprzętu bezzałogowego.

Spektrum wykorzystania bezzałogowych statków powietrznych w ciągu ostatnich lat rozszerzyło się o wiele nowych i zróżnicowanych zastosowań. Obejmuje ono wiele dziedzin gospodarki, włączając w to szeroko pojęte usługi lub prace lotnicze takie jak fotografia czy filmowanie, loty fotogrametryczne, patrolowanie granic, lasów, jezior, wód terytorialnych, dróg i autostrad, koordynacja i wsparcie akcji ratunkowych czy też dokumentowanie strat po klęskach żywiołowych. Bezzałogowe statki powietrzne znakomicie sprawdzają się również w roli platform do badania skażenia atmosfery, stanu upraw, rurociągów lub linii energetycznych. Są w stanie wykonywać prace lotnicze w miejscach niedostępnych lub zbyt niebezpiecznych dla tradycyjnych, załogowych statków powietrznych. Koszty ich zakupu i użytkowania są często nieporównywalnie niższe, a eksploatacja znacznie prostsza i bezpieczniejsza.

Przedłożony projekt ma za zadanie określenie zasad wykonywania lotów poza zasięgiem wzroku operatora, co przełoży się w sposób bezpośredni na rozwój branży lotnictwa bezzałogowego.

Dalszy rozwój i funkcjonowanie tej nowej gałęzi lotnictwa są w dużym stopniu uzależnione od właściwie skonstruowanych regulacji prawnych obejmujących ten obszar. Należy pamiętać, że ten rodzaj statków powietrznych wymaga przemyślanych i opracowanych specjalnie na ich potrzeby regulacji, nie wszystkie bowiem zasady

funkcjonujące w lotnictwie tradycyjnym mogą zostać zastosowane wprost do lotnictwa bezzałogowego.

Wiążą się z nim także nowe wyzwania dotyczące kwestii bezpieczeństwa, ochrony i poszanowania praw obywateli, a brak zharmonizowanych przepisów na poziomie europejskim stanowi obecnie główną przeszkodę dla pełnego otwarcia rynku bezzałogowych statków powietrznych i bezpiecznego zintegrowania ich z europejską przestrzenią powietrzną, dlatego ważną stała się kwestia uregulowania tego obszaru na poziomie przepisów krajowych.

Rozwijający się rynek związany z lotnictwem bezzałogowym stanowić będzie wsparcie w tworzeniu miejsc pracy oraz źródło innowacji i wzrostu gospodarczego w nadchodzących latach. Już w tej chwili świadczy o tym istnienie kilku wiodących na polskim rynku producentów systemów bezzałogowych oraz około 5000 małych przedsiębiorstw świadczących usługi z wykorzystaniem małych platform bezzałogowych (głównie loty w zasięgu wzroku operatora VLOS).

Obowiązujące w Rzeczypospolitej Polskiej prawo uwzględnia wykorzystywanie bezzałogowych statków powietrznych w celach cywilnych. Pierwsze polskie regulacje prawne dotyczące bezzałogowych statków powietrznych wprowadzone zostały ustawą z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1015). Zgodnie z art. 126 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze w polskiej przestrzeni powietrznej mogą być wykonywane loty bezzałogowych statków powietrznych przy założeniu spełnienia określonych wymogów dotyczących wyposażenia statków wykonujących takie loty oraz kwalifikacji personelu lotniczego. Przepisy te określają zasady wykonywania lotów w zasięgu widoczności wzrokowej operatora, bezpiecznej eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych, licencjonowania personelu lotniczego oraz w pewnym zakresie spraw związanych z dopuszczaniem statku powietrznego do lotu. Do tej pory brak było jednak szczegółowych regulacji określających zasady wykonywania lotów poza zasięgiem widoczności wzrokowej operatora (BVLOS) co stanowi poważne utrudnienie w dalszym rozwoju lotnictwa bezzałogowego.

W Europie trwają obecnie prace nad uregulowaniem omawianych zagadnień na poziomie unijnym, jednak zanim przepisy wspólnotowe wejdą w życie projektowane rozporządzenie ma umożliwić wykonywanie lotów poza zasięgiem wzroku operatora przynajmniej w ograniczonym zakresie.

Projekt niniejszego rozporządzenia jest opracowaniem nowatorskim z uwagi na brak regulacji międzynarodowych o charakterze przepisów powszechnie obowiązującego prawa określającego zasady wykonywania lotów bezzałogowych statków powietrznych w tak szerokim zakresie oraz zróżnicowanie rozwiązań wprowadzanych w innych krajach. Opracowując projekt wykorzystano dostępne materiały o charakterze doradczym oraz wiedzę uzyskaną poprzez udział w pracach koncepcyjnych prowadzonych przez gremia międzynarodowe oraz krajowe, podejmujące wysiłki na rzecz rozwiązania problemu użytkowania bezzałogowych statków powietrznych, w szczególności do celów innych niż rekreacyjne lub sportowe. Wzorowano się również na rozwiązaniach prawnych stosowanych już we Francji.



W projekcie skupiono się na określeniu sposobów bezpiecznego wykonywania lotów przez bezzałogowe statki powietrzne poza zasięgiem widoczności wzrokowej, określając jednocześnie warunki umożliwiające wykonywanie tego rodzaju lotów.

## II. Zakres regulacji

Przedłożony projekt wprowadza następujące zmiany:

1) Zmiana § 2 ust. 3 pkt 2 rozporządzenia wyłącza stosowanie przepisów do modeli latających oraz bezzałogowych statków powietrznych, ale z uwzględnieniem przepisów załączników 6, 6a oraz nowego załącznika 6b. Ust. 5 otrzymuje nowe brzmienie uwzględniające operacje poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS, ale z uwzględnieniem przepisów nowego załącznika 6b. Ponadto dodaje się nową regulację wyłączającą stosowanie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 121 ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze wobec bezzałogowych statków powietrznych. Należy bowiem mieć na uwadze, że wobec bezzałogowych statków powietrznych nie mają zastosowania m.in. przepisy rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiającego wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniającego rozporządzenie wykonawcze (WE) 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. Urz. UE L 281 z 13.10.2012, str. 1, z późn. zm.).

2) W § 2 dodaje się ust. 12, w którym w pkt 1 wyłącza się zastosowanie art. 105 ust 1 wobec operatorów bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 5 kg używanych jedynie w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe. Technologia stosowana w obecnie produkowanych bezzałogowych statkach powietrznych jest bardzo zaawansowana. BSP wyposażone są w skomplikowane systemy wspomagające pilotaż co sprawia, że urządzenia te potrafią w razie potrzeby same zakończyć lot wykonując bezpieczne lądowanie. Zmiana rozporządzenia znosi obowiązek przeprowadzania badań lotniczo lekarskich dla operatorów bezzałogowych statków powietrznych do 5 kg.

3) Jednocześnie w § 2 w ust. 11 w pkt 2 wskazano na wyłączenie stosowania wobec operatorów bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 5 kg używanych jedynie w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe także art. 95 ust 3. pkt. 6, art. 96 ust. 1 pkt 7, art. 99 ust. 1 ustawy oraz pkt 1.3.2.5 i 1.3.2.6 załącznika nr 6 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 czerwca 2013 r. w sprawie świadectw kwalifikacji (Dz. U. z 2017 r. poz. 288). Powyższe przepisy znoszą minimalny wiek kandydata na operatora bezzałogowego statku powietrznego do 5 kg. Zmiana ta podyktowana jest zapotrzebowaniem środowiska i branży oraz ułatwieniami wykazanymi w uzasadnieniu ust. 7. Przepisy te znoszą również egzaminy państwowe w stosunku do BSP nie cięższych niż 5 kg zastępując je egzaminami prowadzonymi przez podmioty szkolące co ułatwi dostęp do uzyskiwania uprawnień i usprawni proces ich wydawania.

4) W § 5 w ust. 1 zmieniono brzmienie zdania wprowadzającego do wyliczenia określając, że bezzałogowe statki powietrzne o masie startowej nie większej niż 25 kg, używane wyłącznie w operacjach poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS, podobnie

jak urządzenia latające, będą ewidencjonowane w ewidencji statków powietrznych prowadzonej przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego albo podmiot upoważniony na podstawie art. 22 ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze.

5) W pkt 5 i 6 przedłożonego projektu zaproponowano nowe brzmienie punktów w załącznikach nr 6 i 6a rozporządzenia, dotyczące sposobu wykonywania operacji bezzałogowymi statkami powietrznych w obszarze strefy R. Należy mieć na uwadze, że loty w strefie R:

a) bezzałogowymi statkami powietrznymi o masie startowej nie większej niż 150 kg używanymi w celach rekreacyjnych i sportowych,

b) bezzałogowymi statkami powietrznymi o masie startowej nie większej niż 25 kg używanymi w celach innych niż rekreacyjne i sportowe

mogą się odbywać bez potrzeby uzyskiwania przez operatorów zgód od podmiotów zarządzających tą strefą – co wynika z brzmienia § 2 ust. 3 pkt 2 rozporządzenia o wyłączeniu. Z przytoczonego przepisu wynika ponadto, że wykonując lot w tej strefie należy mieć na uwadze przepisy załączników regulujących wykonywanie lotów przez tego rodzaju statki powietrzne. Zaproponowana w pkt 5 i 6 projektu nowelizacja przepisów załącznika nr 6 i 6a doprecyzowuje, kiedy zgoda na wykonywanie tych operacji w strefie R jest wymagana. Są to dwa przypadki. Pierwszy z nich dotyczy sytuacji gdy strefa R obejmuje teren parku narodowego – uszczegółowiono, że zgoda wydawana jest jedynie w przypadku lotów wykonywanych bezpośrednio nad tym parkiem (strefy R nad parkami obejmują bowiem także obszar wykraczający poza granice parku). Jeżeli więc strefa R obejmuje dany park narodowy oraz teren poza tym parkiem, to wykonywanie lotów bezzałogowym statkiem powietrznym w tej strefie nad terenem nieobejmującym parku narodowego nie wymaga uzyskania zgody. Drugi przypadek to obowiązek uzyskania zgody na wykonywanie operacji bezzałogowym statkiem powietrznym w nowej strefie R – EP R40 SŁUPSK, zgodnie z procedowanym obecnie projektem rozporządzenia wydawanego na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy – Prawo lotnicze.

Podkreślić należy, że przepisy rozporządzenia nie wyłączają przepisów wydanych na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 do bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej większej niż 25 kg w operacjach innych niż rekreacyjne i sportowe.

6) W rozdziale pierwszym i drugim załącznika do przedłożonego projektu rozporządzenia zawarto przepisy o charakterze ogólnym, przewidujące szczegółowe warunki wykonywania lotów przez bezzałogowe statki powietrzne poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS. Wymienione są określenia stosowane w niżej zamieszczonych przepisach.

7) W rozdziale trzecim załącznika określono granice odpowiedzialności operatora za przeprowadzenie bezpiecznej operacji lotniczej.

8) W rozdziale czwartym załącznika zawarto ogólne warunki wykonywania lotów stosowne do bezzałogowych lotów statkami powietrznymi w lotach bez widzialności bezzałogowego statku powietrznego.

9) W rozdziale piątym załącznika zawarto szczegółowe warunki bezpiecznego wykonywania lotów bezzałogowych statków powietrznych w przestrzeni powietrznej

kontrolowanej. Określono m.in., że podczas lotu bezzałogowego statku powietrznego w przestrzeni powietrznej należy zachowywać minima separacji takie same, jak przewidziane dla załogowych statków powietrznych. Ze względów bezpieczeństwa, uwzględniając nowatorski charakter systemów służących do zachowania łączności za pośrednictwem bezzałogowego statku powietrznego przewidziano, że podczas omawianych lotów utrzymywana będzie dodatkowa łączność z właściwym dla danej struktury przestrzeni powietrznej organem służby kontroli ruchu lotniczego np. telefoniczna. Projekt dopuszcza wykonywanie lotów BVLOS poza wydzielonymi strefami na różnych wysokościach w zależności od charakteru danego lotu. Ze względów bezpieczeństwa w przypadku lotów operacyjnych, specjalistycznych lub szkoleniowych – jedynie do wysokości 120 m AGL, natomiast w przypadku lotów automatycznych do wysokości 50 m AGL lub do wysokości 10 m nad najwyższą przeszkodą w promieniu 100 m od miejsca wykonywania lotów..

10) W rozdziale szóstym załącznika zawarto warunki wyposażenia bezzałogowych statków powietrznych na potrzeby lotów bez widoczności BVLOS. Określono zakres wymaganych rozwiązań technicznych, jakie musi spełnić bezzałogowy statek powietrzny przed przystąpieniem do operacji BVLOS.

11) W rozdziale siódmym załącznika określono warunki eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych. W tym rozdziale zawarte są warunki, jakie muszą być spełnione, aby wykonywać operacje BVLOS. Uwzględnione są również zwolnienia dla państwowych statków powietrznych i lotów w zakresie ochrony bezpieczeństwa wewnętrznego państwa.

12) W rozdziale ósmym załącznika opisano wymóg uzyskiwania zgody na wykonywanie lotów operacyjnych, specjalistycznych i automatycznych. Określono również zakres wymaganych do przedłożenia dokumentów. Projekt wskazuje równocześnie, że Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego informuje Polską Agencję Żeglugi Powietrznej (PAŻP) o podmiotach, które uzyskały taką zgodę.

Przedłożony projekt rozporządzenia odnosi się również do lotów realizowanych na potrzeby służb oraz zastosowań ważnych z gospodarczego punktu widzenia (np. monitoring infrastruktury krytycznej).

Projekt wprowadza także obowiązek informowania przez PAŻP użytkowników przestrzeni powietrznej o lotach bezzałogowych statków powietrznych poprzez stosowanie elektronicznych środków komunikacji takich jak aplikacje mobilne czy strony internetowe. PAŻP aktualnie prowadzi testy takich rozwiązań. Jest to też kierunek wyznaczony przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) do stosowania na terenie państw Unii Europejskiej. Zaproponowane w przedłożonym projekcie rozporządzenia rozwiązania prawne są pierwszą próbą uregulowania tej materii w przepisach krajów europejskich.

W ocenie projektodawcy, ze względu na nowe regulacje dotyczące wykonywania lotów przez bezzałogowe statki powietrzne poza zasięgiem widoczności wzrokowej, nie zachodzi konieczność wprowadzania przepisów przejściowych.

Zgodnie z intencją projektodawcy ujętą w § 2 projektowanego rozporządzenia wejdzie ono w życie po upływie 14 dni od dnia jego ogłoszenia – stosownie do art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1523).

### **III. Informacje związane z procedowaniem projektu**

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077) należy podnieść, że projektodawca nie przewiduje, aby projektowane przepisy miały wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych.

Regulacje zawarte w projektowanym rozporządzeniu nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), zatem nie podlega ono notyfikacji.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Stosownie do postanowień § 52 pkt 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204), projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

### **IV. Ocena wpływu regulacji na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców**

Projekt spowoduje ułatwienie prowadzenie działalności gospodarczej z wykorzystaniem bezzałogowych statków powietrznych.

<p><b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniające rozporządzenie w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Marek Chodkiewicz – Podsekretarz Stanu w MliB</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Anita Grabowska – Właż – Radca Ministra w Departamencie Lotnictwa MliB (tel. 6301322, e-mail: anita.grabowska-wlaz@mib.gov.pl), Paweł Szymański – Dyrektor w Departamencie Bezzałogowych Statków Powietrznych Urzędu Lotnictwa Cywilnego (tel. 022 520 72 57)</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 20.11.2017 r.</p> <p><b>Źródło:</b> art. 33 ust. 2 i 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2017 r. poz. 959 i 1089)</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych MliB</b> 181</p>
---	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Celem nowelizacji jest dokonanie zmian w zakresie przepisów regulujących wykonywanie lotów bezzałogowymi statkami powietrznymi poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS. Gwałtowny postęp technologiczny sprawił, że obowiązujące w chwili obecnej rozporządzenie i regulacje z niego wynikające nie są adekwatne do wykorzystywanego obecnie sprzętu bezzałogowego oraz zakresu usług, jakie są nim świadczone. Nowelizacja ma za zadanie doprecyzowanie zasad wykonywania lotów i świadczenia usług, co przełoży się w sposób bezpośredni na podniesienie bezpieczeństwa wykonywanych operacji, a także na rozwój tej nowej dziedziny lotnictwa. Dynamicznie rozwijający się rynek usług bezzałogowymi statkami powietrznymi ujawnił znaczące ograniczenie, którym jest konieczność wydzielenia specjalnej strefy lotniczej w przypadku operacji BVLOS. Obecna nowelizacja w znaczący sposób uprości procedurę ustanawiając specjalne kategorie operacji BVLOS w oparciu o analizę ryzyka. Podobne rozwiązania z powodzeniem stosowane są we Francji. Zmiana rozporządzenia znosi obowiązek badań lotniczo-lekarskich dla operatorów bezzałogowych statków powietrznych do 5 kg (oprócz instruktorów INS). Zmiana ta podyktowana jest wysokim stopniem zaawansowania technologicznego współczesnych bezzałogowych statków powietrznych oraz wysoką automatyzacją lotów. W związku z tym obniża się również wiek kandydatów do uzyskania świadectwa kwalifikacji operatorów UAVO.

### 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Zmiana brzmienia przepisów rozporządzenia w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków doprecyzuje zasady wykonywania lotów i świadczenia usług bezzałogowymi statkami powietrznymi, co skutkować będzie zwiększeniem przejrzystości przepisów i przystosowaniem ich do gwałtownie zmieniającej się w tym obszarze technologii. Wprowadzane zmiany przyczynią się również do uproszczenia niektórych, obowiązujących obecnie procedur oraz zwiększenia bezpieczeństwa.

### 3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Brak przepisów wspólnych dla krajów UE. W niektórych krajach europejskich nie istnieją żadne regulacje w tym obszarze. W innych, np. Wielkiej Brytanii, Irlandii, Szwecji czy Francji, obowiązują przepisy krajowe, podlegające jednak ciągłej ewolucji ze względu na dynamiczny rozwój technologii w obszarze bezzałogowych statków powietrznych. Przepisy opracowane do tej pory w innych krajach UE były wzorem do opracowania przedmiotowego projektu rozporządzenia, co miało na celu czerpanie z doświadczeń innych nadzorów lotniczych oraz stworzenie w miarę możliwości spójnych z innymi stosowanymi w Europie regulacjami w tym zakresie.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes Urzędu Lotnictwa	1 podmiot	Dane własne organu (ULC)	Nowelizacja nie spowoduje zwiększenia obciążenia Urzędu

Cywilnego			Lotnictwa Cywilnego ze względu na zmniejszenie ilości przetwarzanej dokumentacji
Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (PAŻP)	1 podmiot	Dane własne organu (ULC)	Nowelizacja nie spowoduje zwiększenia obciążenia PAŻP mimo planowanego zwiększenia ilości podmiotów użytkujących bezzałogowe statki powietrzne wobec zmniejszenia przetwarzanej dokumentacji
Podmioty wykonujące operacje lotnicze w zakresie usług z wykorzystaniem bezzałogowych statków powietrznych	Około 5000 podmiotów (liczba ta rośnie)	Dane własne organu (ULC)	Nowelizacja spowoduje zmniejszenie obciążenia podmiotów ze względu na rezygnację z konieczności wnioskowania do PAŻP o wydzielenie strefy do lotów BVLOS z 3 miesięcznym wyprzedzeniem
Podmioty produkujące i projektujące bezzałogowe statki powietrzne, ich elementy lub systemy	Około 30 podmiotów	Dane własne organu (ULC)	Nowelizacja uprości procedury związane z wykonywaniem lotów bezzałogowymi statkami powietrznymi w operacjach BVLOS, co uprości prace podmiotów nad nowymi konstrukcjami.

#### 5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

W ramach prac Zespołu ds. bezzałogowych statków powietrznych, powołanego przez Prezesa ULC w marcu 2013 r. konsultowano się formalnie oraz nieformalnie z przedstawicielami środowiska lotniczego działającymi w obszarze bezzałogowych statków powietrznych. Dodatkowo w latach 2013 - 2017 przeprowadzono szereg konferencji, warsztatów oraz seminariów dotyczących obszaru bezzałogowych statków powietrznych oraz wynikających z niego uregulowań prawnych. Do kluczowych konsultantów publicznych w ww. zakresie należą m.in.:

Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych, Flytronic, WB Electronics, FlyTech Solutions i wiele innych firm i instytucji.

W ramach konsultacji publicznych projekt otrzymają:

- 1) "AEROKRAK" Szkoła Latania Rekreacyjnego, Podolany 60, 32-420 Podolany;
- 2) "ALBATROS" Wojciech Owczarz, ul. Cegielniana 41, 43-300 Bielsko-Biała;
- 3) "AVIATOR"- Mieczysław Matyasik, ul. Elbląska 45, 87-100 Toruń;
- 4) "Beskid-Paragliding" - Tomasz Zarzecki, ul. Skośna 11, 43-370 Szczyrk;
- 5) "HENOR" Szkoła Motolotniowa Henryk Orwat, Powodowo 1, 64-200 Wolsztyn;
- 6) "KLIF" Gdyńska Szkoła Paralotniowa, ul. Gorczykowa 4D4, 81-591 Gdynia;
- 7) "KOMPOL" - Szkoła Motolotniowa Alojzy Dernbach, Chmielewo 20, 06-150 Świercze;
- 8) "PARAPASJA" Jan Lidke, ul. Elsnera 11/2 B, 94-504 Łódź;
- 9) "TOP" Wojciech Łuczyński, ul. Wiązowa 132, 43-378 Rybarzowice;
- 10) A. Gdański - Ośrodek Szkolenia Spadochronowego, ul. Powstańców Warszawy 36, 83-000 Pruszcz Gdański;
- 11) Adams' School of PPG Andrzej Adamek, ul. Chemiczna 15, 44-121 Gliwice;
- 12) Aeroklub Białostocki, ul. Ciołkowskiego 2, 15-602 Białystok;
- 13) Aeroklub Bielsko-Bialski, ul. Cieszyńska 321, 43-300 Bielsko-Biała;
- 14) Aeroklub Częstochowski, ul. Polskiej Organizacji Wojskowej 4, 42-200 Częstochowa;
- 15) Aeroklub Elbląski, ul. Lotnicza 8 b, 82-300 Elbląg;
- 16) Aeroklub Gliwicki, 44-100 Gliwice;
- 17) Aeroklub Jeleniogórski, ul. Łomnicka-Lotnisko, 58-500 Jelenia Góra;
- 18) Aeroklub Kielecki, ul. Jana Pawła II 9, 26-001 Masłów;
- 19) Aeroklub Krakowski, Al. Jana Pawła II 17, 30-969 Kraków;
- 20) Aeroklub Kujawski, ul. Toruńska 160, 88-100 Inowrocław;
- 21) Aeroklub Leszczyński, ul. Szybowników 28, 64-100 Leszno;
- 22) Aeroklub Lubelski w Radawcu, Radawiec Duży – Lotnisko, 21-030 Motycz;
- 23) Aeroklub Łódzki, ul. Gen. St. Maczka 36, 94-328 Łódź;
- 24) Aeroklub Mielecki, ul. Kosmonautów – Lotnisko, 39-300 Mielec;
- 25) Aeroklub Opolski, Polska Nowa Wieś – Lotnisko; 46-070 Komprachcice;
- 26) Aeroklub Podkarpacki, ul. Żwirki i Wigury 9, 38-400 Krosno;



- 27) Aeroklub Polski, ul. 17 Stycznia, 00-906 Warszawa;
- 28) Aeroklub Poznański, Lotnisko Kobylnica, 62-006 Poznań;
- 29) Aeroklub Północnego Mazowsza, Sierakowo 56, 06-300 Przasnysz;
- 30) Aeroklub Rybnickiego Okręgu Węglowego, ul. Żorska 332 skr. poczt. 117, 44-200 Rybnik;
- 31) Aeroklub Rzeszowski, Jasionka – Lotnisko, 36-002 Rzeszów;
- 32) Aeroklub Słupski, ul. Kilińskiego 11, 76-200 Słupsk;
- 33) Aeroklub Szczeciński, ul. Przestrzenna 10, 70-800 Szczecin;
- 34) Aeroklub Śląski w Katowicach, Lotnisko Muchowiec, 40-271 Katowice;
- 35) Aeroklub Warmińsko-Mazurski, ul. Sielska 34, 10-802 Olsztyn;
- 36) Aeroklub Warszawski, ul. Księżycowa 1, 01-934 Warszawa;
- 37) Aeroklub Włocławski, Lotnisko Kruszyn, 87-853 Kruszyn;
- 38) Aeroklub Wrocławski, Lotnisko Szymanów, 51-180 Wrocław;
- 39) Aeroklub Ziemi Lubuskiej, ul. Skokowa 18, 66-015 Przylep;
- 40) Aeroklub Ziemi Piłskiej, ul. Lotnicza 12; 64-920 Piła;
- 41) Aeroklub Ziemi Zamojskiej, Mokre 115, 22-400 Zamość;
- 42) Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Orła Białego 12, 78-449 Borne Sulinowo;
- 43) AEROTEKA Sp. z o.o., ul. 3 Maja 49, 05-080 Izabelin;
- 44) "AIRACTION" Szkoła Latania, ul. Andersa 7K, 42-200 Częstochowa;
- 45) "Aloha Aviation" TOMASZ CHODYRA, ul. Batorego 4, 59-700 Bolesławiec;
- 46) ALTI - Szkoła Paralotniowa, ul. Isepnicka 29, 34-315 Międzybrodzie Żywieckie;
- 47) "Altus" Szkoła Pilotażu Paralotni, ul. Osikowa 48, 40-181 Katowice;
- 48) AOS Politechniki Rzeszowskiej, Bezmiechowa Górna 111, 38-600 Lesko;
- 49) "Atmosfera" Ośrodek Szkolenia Spadochronowego, ul. Jaworowa 23, 05-830 Nadarzyn;
- 50) "AVIA-TECH" Szkoła Lotnicza, ul. Zagórze 1, 38-400 Krosno;
- 51) AVIATION SERVICE Stanisław Nowakowski, ul. Gen. S. Kaliskiego 57, 01-476 Warszawa;
- 52) "AXON POLSKA" Krzysztof Romicki, ul. Wielicka 36, 02-657 Warszawa;
- 53) "BB-Aero", ul. Żorska 332, 44-200 Rybnik;
- 54) "Bielik" - Ryszard Najman, Os. XXV - lecia 22/19, 58-260 Bielawa;
- 55) Bieszczadzka Szkoła Paralotniowa, ul. Ossolińskich 8a, 38-600 Lesko;
- 56) Biuro Ochrony Rządu, ul. Podchorążych 38, 00-463 Warszawa;
- 57) "Bravo-Delta" M. Cedro, ul. Warszawska 254, 25-414 Kielce;
- 58) Centralna Szkoła Szybowcowa AP; ul. Szybowników 28; 64-100 Leszno;
- 59) "Cloudbase" Szkoła Paralotniowa, ul. Zegrzyńska 83/23, 05-120 Legionowo;
- 60) "DRAGON" Paralotniowa Szkoła Latania Tomasz Kudaszewicz, ul. Wyszyńskiego 9 m 94, 15-888 Białystok;
- 61) "Dynamic Sport" Wojciech Pierzyński, ul. Reja 5, 05-070 Sulejówek;
- 62) EASYAIR D. Malec s.j., ul. Gen. Wiktora Thommee 1a, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;
- 63) Enter Air Sp. z o.o., ul. 17 Stycznia 45b, Okęcie Business Park, 02-146 Warszawa;
- 64) EUROTECH Sp. z o. o., ul. Wojska Polskiego 3, 39-300 Mielec
- 65) "FALCO" Marcin Sokół, ul. Wołowska 44/23, 02-583 Warszawa;
- 66) "Feniks" Szkoła Latania, ul. Rozwodowska 21 A, 61-334 Poznań;
- 67) FHU "TARM" - SkyDive Toruń, ul. Hipieczna 22, 86-005 Białe Błota;
- 68) "Fly Adventure" Szkoła Sportów Lotniczych, ul. Blankowa 15/17, 58-314 Wałbrzych;
- 69) FlyTech Solutions Sp.z o.o., ul. 28 lipca 1943 32d, 30-233 Kraków;
- 70) Flytronic Sp. z o.o., ul. Bojkowska 43, 44-100 Gliwice;
- 71) "GAGARIN" Lubelska Szkoła Paralotniowa, Łucka Kolonia 9, 21-100 Lubartów;
- 72) Grzegorz Trzeciak – Bezzałogowce.pl, ul. Heliosa 27A/1, 80-180 Gdańsk-Kowale;
- 73) "HEY PILOT" Aleksander Opoczyński, ul. Karmelicka 48/3, 31-128 Kraków;
- 74) Instytut Lotnictwa, al. Krakowska 110/114, 02-256 Warszawa;
- 75) Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych, ul. Księcia Bolesława 6, 01-494 Warszawa;
- 76) JANKI Grzegorz Jankiewicz, ul. Dolna 17 B, 15-641 Klepacz;
- 77) KAMIL MANKOWSKI "PROPPG", Podolany 60, 32-420 Gdów;
- 78) Kancelaria Prawna "Aerolex", Al. Józefa Piłsudskiego 11 lok. 30, Rzeszów;
- 79) "LANG", ul. Żorska 332, 44-200 Rybnik;
- 80) LET SK WILGA, Łakta Górna 284, 32-731 Żegocina;
- 81) Lotnicza Amatorska Federacja Rzeczypospolitej Polskiej - LAF RP, ul. Orła Białego 12, 78-449 Borne Sulinowo;
- 82) MOTO-LOT DG, ul. Kozacka 54/9, 87-100 Toruń;
- 83) MSP, ul. Poligonowa 1/81, 04-051 Warszawa;
- 84) "Nauka Latania" Marcin Tobiszewski, ul. Manteuffla 9 m 33, 03-988 Warszawa;
- 85) "Omega" Szkoła Spadochronowa, Malawa 124, 36-007 Krasne;
- 86) OSL Krzysztof Jurkiewicz, ul. Szosa Chełmońska 129/40, 87-100 Toruń;
- 87) Ośrodek Szkolenia Spadochronowego NORMAL Piotr Jafernik, ul. Cieszyńska 319, 43-300 Bielsko-Biała;



JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak wpływu na sektor finansów publicznych.												

### 7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki											
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie(0-10)					
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
Niemierzalne		Projekt spowoduje ułatwienie prowadzenie działalności gospodarczej z wykorzystaniem bezzałogowych statków powietrznych.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak wpływu												

### 8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE(szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

### 9. Wpływ na rynek pracy

Nie dotyczy.

### 10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input checked="" type="checkbox"/> inne: bezpieczeństwo	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	<p>Nowelizacja doprecyzowuje zasady wykonywania lotów bezzałogowymi statkami powietrznymi poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) skupiając się na podniesieniu poziomu bezpieczeństwa w przestrzeni powietrznej jak i bezpieczeństwa publicznego. Nowelizacja rozporządzenia wprowadza dodatkowy nadzór i certyfikację przez ULC podmiotów które będą chciały wykonywać operacje BVLOS w świetle nowych przepisów. Zmiana ta oparta jest przez stosowaną z powodzeniem w świecie lotniczym praktykę analizy ryzyka operacji. Zmiana uwzględnia regulacje Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego cedujące nadzór nad bezzałogowymi statkami powietrznymi, krajowym nadzorem lotniczym oraz standardami przyjętymi w innych krajach Unii Europejskiej (np.: w Wielkiej Brytanii, Szwecji, Norwegii). Zmiana ta spowoduje uproszczenie procedury uzyskiwania zgody na operacje BVLOS poprzez rezerwację przestrzeni z 3 miesięcznym wyprzedzeniem. W znaczący sposób ograniczało to działalność podmiotów w tym zakresie. Proponowana zmiana w przepisach uwzględnia również potrzeby służb dbających o bezpieczeństwo państwowe.</p>	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
Planowany efekt zostanie osiągnięty po wejściu w życie przepisów projektu. Brak konieczności określenia mierników.		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		
Brak		