



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IX kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-0610-97-23

Druk nr 3638
Warszawa, 14 sierpnia 2023 r.

Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

**- o zmianie ustawy - Prawo lotnicze oraz
niektórych innych ustaw.**

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem

Mateusz Morawiecki

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw^{1), 2)}

Art. 1. W ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, 1715, 1846, 2185 i 2642 oraz z 2023 r. poz. 1489) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Przepisów prawa lotniczego nie stosuje się do lotnictwa państwowego,
z wyjątkiem przepisów:

1) art. 1 ust. 6, art. 2–9, art. 14, art. 17 ust. 17, ust. 22 pkt 2 i ust. 23, art. 35 ust. 2,
art. 43, art. 59a ust. 6, art. 60, art. 66 ust. 1a–1d i 3, art. 66a, art. 66b, art. 68

¹⁾ Niniejsza ustawa służy stosowaniu:

- 1) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE L 212 z 22.08.2018, str. 1, Dz. Urz. UE L 236 z 05.07.2021, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 382 z 28.10.2021, str. 60);
- 2) rozporządzenia delegowanego 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. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 1, Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 7, Dz. Urz. UE L 232 z 20.07.2020, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 150 z 01.06.2022, str. 21);
- 3) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 11, Dz. Urz. UE L 150 z 13.05.2020, str. 1, Dz. Urz. UE L 176 z 05.06.2020, str. 13, Dz. Urz. UE L 253 z 16.07.2021, str. 49, Dz. Urz. UE L 87 z 15.03.2022, str. 20 oraz Dz. Urz. UE L 105 z 04.04.2022, str. 3).

²⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji, ustawę z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej, ustawę z dnia 28 września 1991 r. o lasach, ustawę z dnia 21 czerwca 1996 r. o szczególnych formach sprawowania nadzoru przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych, ustawę z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, ustawę z dnia 24 sierpnia 2001 r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych, ustawę z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu, ustawę z dnia 9 czerwca 2006 r. o Służbie Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego, ustawę z dnia 9 czerwca 2006 r. o Centralnym Biurze Antykorupcyjnym, ustawę z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, ustawę z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej, ustawę z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, ustawę z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej, ustawę z dnia 8 grudnia 2017 r. o Służbie Ochrony Państwa, ustawę z dnia 26 stycznia 2018 r. o Straży Marszałkowskiej oraz ustawę z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych.

ust. 2, 2e i 2f, art. 69 ust. 1–3, art. 74–76, art. 82 ust. 1 pkt 6–8, ust. 1a, 1b, i 3–8, art. 87, art. 87¹ ust. 1–8 i 10, art. 87², art. 87⁴ ust. 1, 2, 4 i 5, art. 87⁵ ust. 1–4, art. 87⁶–87a, art. 89, art. 92, art. 93a ust. 1 pkt 5 i 7, art. 104 ust. 4–9, art. 119–125, art. 128, art. 130, art. 133, art. 134 ust. 1–1f, art. 135 ust. 3 pkt 3, art. 135a ust. 2 pkt 8, art. 136, art. 137 ust. 1–4, art. 140–140e, art. 149a, art. 150, art. 156a ust. 1–4 i ust. 6–15, art. 156b ust. 2, art. 156h–156k, art. 156zd, art. 156ze, art. 193 ust. 5 oraz art. 207 ust. 8, z zastrzeżeniem ust. 5 – w odniesieniu do wojskowych statków powietrznych, załóg tych statków oraz lotnisk i lądowisk wojskowych;

- 2) art. 1 ust. 6, art. 2–9, art. 14, art. 17 ust. 17, ust. 22 pkt 2 i ust. 23, art. 35 ust. 2, art. 44, art. 59a ust. 6, art. 60, art. 66 ust. 3, art. 68 ust. 2, art. 69 ust. 1–3, art. 74–76, art. 82 ust. 1 pkt 6–8, ust. 1a, 1b, i 3–8, art. 87, art. 87¹ ust. 1–8 i 10, art. 87², art. 87⁴ ust. 1, 2, 4 i 5, art. 87⁵ ust. 1–4, art. 87⁶–87a, art. 92, art. 93a ust. 1 pkt 7, art. 94 ust. 2 pkt 2, art. 104 ust. 4–9, art. 119–125, art. 128, art. 130, art. 133, art. 134 ust. 1–1f, art. 136, art. 137 ust. 1–4, art. 140–140e, art. 150, art. 156a–156ze, art. 193 ust. 5 oraz art. 207 ust. 8, z zastrzeżeniem ust. 5 – w odniesieniu do statków powietrznych, załóg tych statków oraz lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego;
- 3) art. 1 ust. 6, art. 2–9, art. 14, art. 35 ust. 2, art. 74–76, art. 87a, art. 93a ust. 1 pkt 7, art. 94 ust. 1 i 2 pkt 2, art. 119–125, art. 128, art. 130, art. 133, art. 134 ust. 1–1f, art. 135 ust. 3, art. 136, art. 137 ust. 1–4, art. 140–140e, art. 150, art. 156a–156ze oraz art. 207 ust. 8, z zastrzeżeniem ust. 5 – w odniesieniu do bezzałogowych statków powietrznych używanych 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 2023 r. poz. 1136), operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz pilotów bezzałogowych statków powietrznych.”,

- b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Nadzór nad działalnością lotnictwa państwowego, z zastrzeżeniem przepisów ustawy, sprawują odpowiednio ministrowie właściwi ze względu na przynależność jednostki będącej właścicielem lub użytkownikiem danego statku powietrznego lub zarządzającej lotniskiem, a w przypadku bezzałogowych statków powietrznych używanych przez służby specjalne, o których mowa w art. 11 ustawy

z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu, Policję, Straż Graniczną, Państwową Straż Pożarną i Służbę Ochrony Państwa – odpowiednio centralne organy administracji rządowej właściwe ze względu na przynależność jednostki będącej właścicielem lub użytkownikiem danego statku powietrznego lub zarządzającej lotniskiem.”;

2) w art. 2:

a) po pkt 1 dodaje się pkt 1a i 1b w brzmieniu:

„1a) bezzałogowym statkiem powietrznym jest bezzałogowy statek powietrzny w rozumieniu art. 3 pkt 30 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE L 212 z 22.08.2018, str. 1, z późn. zm.³⁾);

1b) systemem bezzałogowego statku powietrznego jest system bezzałogowego statku powietrznego w rozumieniu art. 2 pkt 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.⁴⁾);”;

b) w pkt 2:

– lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) statek powietrzny używany przez jednostki organizacyjne Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej i Służbę Ochrony Państwa (statek powietrzny lotnictwa służb porządku publicznego),”;

– dodaje się lit. c w brzmieniu:

³⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 236 z 05.07.2021, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 382 z 28.10.2021, str. 60.

⁴⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 11, Dz. Urz. UE L 150 z 13.05.2020, str. 1, Dz. Urz. UE L 176 z 05.06.2020, str. 13, Dz. Urz. UE L 253 z 16.07.2021, str. 49, Dz. Urz. UE L 87 z 15.03.2022, str. 20 oraz Dz. Urz. UE L 105 z 04.04.2022, str. 3.

- „c) bezzałogowy statek powietrzny używany przez służby specjalne, o których mowa w art. 11 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (bezzałogowy statek powietrzny służb specjalnych);”,
- c) pkt 19 otrzymuje brzmienie:
- „19) EASA jest Agencją Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w rozumieniu rozporządzenia nr 2018/1139/UE;”,
- d) w pkt 23 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 24–26 w brzmieniu:
- „24) operatorem systemu bezzałogowego statku powietrznego jest operator systemu bezzałogowego statku powietrznego w rozumieniu art. 2 pkt 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 25) pilotem bezzałogowego statku powietrznego jest pilot bezzałogowego statku powietrznego w rozumieniu art. 3 pkt 31 rozporządzenia nr 2018/1139/UE;
- 26) rojem bezzałogowych statków powietrznych są operacje co najmniej dwóch bezzałogowych statków powietrznych, których ruch jest wzajemnie i automatycznie koordynowany, kontrolowane przez pilota bezzałogowego statku powietrznego za pośrednictwem jednego wyposażenia do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym.”;
- 3) w art. 21:
- a) w ust. 2:
- pkt 8 otrzymuje brzmienie:
 - „8) prowadzenie rejestrów: statków powietrznych, w tym systemów bezzałogowych statków powietrznych, lotnisk, lotniczych urządzeń naziemnych, personelu lotniczego, operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, podmiotów szkolących oraz ewidencji lądowisk;”,
 - pkt 27 otrzymuje brzmienie:
 - „27) przetwarzanie danych osobowych, w tym także danych medycznych oraz danych dotyczących skazań, orzeczeń o ukaraniu i mandatów karnych oraz danych osobowych przetwarzanych w systemach teleinformatycznych, o których mowa w art. 3b ust. 1 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. z 2023 r. poz. 191), wyłącznie dla potrzeb rejestrów i postępowań określonych w ustawie oraz w ustawie z dnia 5 sierpnia 2022 r. o transporcie materiałów niebezpiecznych drogą

powietrzną (Dz. U. poz. 1715), zgodnie z przepisami o ochronie danych osobowych;”;

- w pkt 28 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 29 i 30 w brzmieniu:
 - „29) wykonywanie zadań określonych w art. 18 lit. a–e, g–k oraz m rozporządzenia nr 2019/947/UE;
 - 30) autoryzacja jednostek oceniających zgodność systemów bezzałogowych statków powietrznych na zasadach określonych w ustawie z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. z 2022 r. poz. 1854) oraz notyfikowanie tych jednostek Komisji Europejskiej oraz innym państwom członkowskim Unii Europejskiej na zasadach określonych w sekcji 4 rozporządzenia delegowanego 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. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 1, z późn. zm.⁵⁾).”;

b) ust. 2a otrzymuje brzmienie:

„2a. W zakresie, o którym mowa w ust. 2, Prezes Urzędu wykonuje uprawnienia państwa członkowskiego Unii Europejskiej, właściwego organu państwa członkowskiego oraz kompetentnej władzy państwa członkowskiego określone w rozporządzeniach i decyzjach Unii Europejskiej, niezastrzeżone w niniejszej ustawie, innych ustawach oraz umowach międzynarodowych na rzecz ministra właściwego do spraw transportu, innych organów administracji publicznej lub Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.”;

c) dodaje się ust. 2f–2k w brzmieniu:

„2f. Na potrzeby wykonywania przez Prezesa Urzędu zadań, o których mowa w art. 18 lit. a–e, g–k oraz m rozporządzenia nr 2019/947/UE, oraz wykonywania przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej zadań, o których mowa w art. 18 lit. f i l rozporządzenia nr 2019/947/UE, ustanawia się mechanizm koordynacji między Prezesem Urzędu oraz Polską Agencją Żeglugi Powietrznej, polegający na obowiązku współdziałania przy wykonywaniu tych zadań.

⁵⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 7, Dz. Urz. UE L 232 z 20.07.2020, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 150 z 01.06.2022, str. 1.

2g. Na potrzeby mechanizmu koordynacji Prezes Urzędu oraz Polska Agencja Żeglugi Powietrznej zawierają porozumienie, które określa co najmniej:

- 1) sposób udostępniania i wymiany informacji wytworzonych lub posiadanych przez jedną ze stron porozumienia w związku z wykonywaniem zadań, w tym informacji podlegających ujawnieniu w rejestrach prowadzonych przez Prezesa Urzędu;
- 2) sposób współdziałania stron porozumienia przy wykonywaniu zadań przez strony porozumienia, w tym sposób współdziałania przy wykonywaniu przez Prezesa Urzędu zadań określonych w ust. 2 pkt 8 w zakresie prowadzenia rejestru statków powietrznych, w obszarze systemów bezzałogowych statków powietrznych, rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz czynności określonych w przepisach działu VIa.

2h. Porozumienie, o którym mowa w ust. 2g, jest zatwierdzane przez ministra właściwego do spraw transportu.

2i. Jeżeli współdziałanie, o którym mowa w ust. 2f, polega na realizowaniu przez Prezesa Urzędu zadań lub kompetencji wynikających z przepisów ustawy przy wykorzystaniu systemu teleinformatycznego, do którego autorskie prawa majątkowe w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (Dz. U. z 2022 r. poz. 2509) przysługują Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, o którym mowa w art. 3b ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, zwanego dalej „systemem teleinformatycznym BSP”, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej nieodpłatnie udziela dostępu do systemu Prezesowi Urzędu w granicach uzasadnionych celem realizacji jego zadań oraz kompetencji wynikających z przepisów ustawy.

2j. Sposób korzystania przez Prezesa Urzędu z systemu teleinformatycznego BSP, w tym pola eksploatacji, do których dostęp ma Prezes Urzędu, określa porozumienie, o którym mowa w ust. 2g.

2k. Jeżeli współdziałanie, o którym mowa w ust. 2f, polega na prowadzeniu rejestrów i postępowań określonych w ustawie przy wykorzystaniu systemu teleinformatycznego BSP, w wyniku których dochodzi do przetwarzania danych osobowych, Prezes Urzędu oraz Polską Agencję Żeglugi Powietrznej uznaje się za odrębnych administratorów w rozumieniu art. 4 pkt 7 rozporządzenia 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) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, z późn. zm.⁶⁾) na potrzeby wykonywania przez Prezesa Urzędu zadań, o których mowa w art. 18 lit. a–e, g–k oraz m rozporządzenia nr 2019/947/UE, oraz wykonywania przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej zadań, o których mowa w art. 18 lit. f i l rozporządzenia nr 2019/947/UE.”;

4) w art. 21b ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W związku z przetwarzaniem przez Prezesa Urzędu danych osobowych uzyskanych w toku prowadzenia postępowań, o których mowa w ustawie oraz w ustawie z dnia 5 sierpnia 2022 r. o transporcie materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, prawo, o którym mowa w art. 15 ust. 1 lit. g rozporządzenia nr 2016/679/UE, przysługuje w zakresie, w jakim nie wpływa ono na ochronę praw i wolności osób, od których te dane pozyskano.”;

5) art. 26a:

a) w ust. 1 po pkt 3a dodaje się pkt 3b w brzmieniu:

„3b) sprawowanie nadzoru nad:

- a) operatorami systemów bezzałogowych statków powietrznych, którzy:
- złożyli oświadczenie, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub oświadczenie o wykonywaniu operacji zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym,
 - posiadają zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE,
 - posiadają zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE,
 - posiadają certyfikat operatora lekkich systemów bezzałogowych statków powietrznych (certyfikat LUC), o którym mowa w art. 2 pkt 9 rozporządzenia nr 2019/947/UE,
 - wykonują operacje w kategorii „certyfikowanej”, o której mowa w art. 6 rozporządzenia nr 2019/947/UE, certyfikowanym systemem bezzałogowego statku powietrznego,

⁶⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 127 z 23.05.2018, str. 2 oraz Dz. Urz. UE L 74 z 04.03.2021, str. 35.

- posiadają uprawnienie do prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych, o którym mowa w art. 156o ust. 1 pkt 2,
 - b) wyznaczonymi podmiotami, o których mowa w art. 156n ust. 1,
 - c) uznanymi podmiotami, o których mowa w art. 156o ust. 1 pkt 1.”,
 - b) w ust. 6 w pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:
„5) ust. 1 pkt 3b – są pobierane od:
 - a) operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, którzy:
 - złożyli oświadczenie, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub oświadczenie o wykonywaniu operacji zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym,
 - posiadają zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE,
 - posiadają zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE,
 - posiadają certyfikat LUC,
 - posiadają certyfikat, o którym mowa w art. 6 rozporządzenia nr 2019/947/UE,
 - posiadają uprawnienie do prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych, o którym mowa w art. 156o ust. 1 pkt 2,
 - b) wyznaczonych podmiotów, o których mowa w art. 156n ust. 1,
 - c) uznanych podmiotów, o których mowa w art. 156o ust. 1 pkt 1.”,
 - c) ust. 8 otrzymuje brzmienie:
„8. Przepis ust. 7 stosuje się w zakresie czynności urzędowych związanych z wydawaniem uprawnień wynikających z licencji, o których mowa w art. 94 ust. 6 i 7, świadectw kwalifikacji, o których mowa w art. 95 ust. 2, wydawaniem certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 2, oraz wydawaniem certyfikatu wiedzy teoretycznej, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 3.”;
- 6) w art. 26g w ust. 6 w pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3 w brzmieniu:
„3) podmiotami wymienionymi w art. 26a ust. 1 pkt 3b.”;
- 7) w art. 27:

- a) w ust. 2 w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:
„4) członkowie personelu odpowiedzialni za zadania z zakresu szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych, o których mowa w pkt 4 dodatku 3 załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE.”,
- b) w ust. 3a:
- po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:
„2a) zabezpieczenia lub przyjęcia do depozytu, w celu niedopuszczenia do jego używania, systemu bezzałogowego statku powietrznego znajdującego się w nieodpowiednim stanie technicznym lub używanego przez osoby nieuprawnione, lub używanego z naruszeniem zasad bezpiecznego użytkowania;”,
 - po pkt 4 dodaje się pkt 4a w brzmieniu:
„4a) wstrzymania lub ograniczenia działalności wykonywanej przez podmiot w ramach wyznaczenia, o którym mowa w art. 156n ust. 1, uznania, o którym mowa w art. 156o ust. 1 pkt 1, albo uprawnienia, o którym mowa w art. 156o ust. 1 pkt 2, do czasu podjęcia przez ten podmiot skutecznych działań naprawczych;”,
 - w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu:
„6) wstrzymania lub ograniczenia prowadzonej działalności w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w ramach:
 - a) zezwolenia na operację albo
 - b) certyfikatu LUC oraz oświadczenia, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub oświadczenia o wykonywaniu operacji zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym– do czasu podjęcia przez podmiot skutecznych działań naprawczych.”,
- c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:
„5. Kontrole niezapowiedziane statków powietrznych i ich załóg oraz lotnisk, przeprowadza się po okazaniu upoważnienia do przeprowadzenia kontroli wydanego przez Prezesa Urzędu oraz w celu ustalenia tożsamości:
 - 1) legitymacji służbowej – w przypadku pracownika Urzędu;
 - 2) dowodu tożsamości – w przypadku osoby niebędącej pracownikiem Urzędu.”,

d) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Kontrole niezapowiedziane statków powietrznych i ich załóg, systemów bezzałogowych statków powietrznych i ich operatorów oraz lotnisk, przeprowadza się po okazaniu upoważnienia do przeprowadzenia kontroli wydanego przez Prezesa Urzędu oraz w celu ustalenia tożsamości:

- 1) legitymacji służbowej – w przypadku pracownika Urzędu;
- 2) dowodu tożsamości – w przypadku osoby niebędącej pracownikiem Urzędu.”;

8) w art. 31 w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Do wykonywania lotów w przestrzeni powietrznej dopuszcza się, z zastrzeżeniem art. 33 ust. 2 i art. 156b ust. 3 pkt 1, wyłącznie cywilne statki powietrzne.”;

9) w art. 35 po ust. 1 dodaje się w ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W przypadku bezzałogowych statków powietrznych do rejestru statków wpisuje się systemy bezzałogowych statków powietrznych wykorzystywane do wykonywania operacji w kategorii „certyfikowanej”, o której mowa w art. 6 rozporządzenia nr 2019/947/UE.”;

10) w art. 40 w ust. 1:

a) po pkt 4 dodaje się pkt 4a w brzmieniu:

„4a) statek powietrzny podlega wpisowi do rejestru, o którym mowa w art. 43 ust. 1, art. 44 ust. 1 albo art. 44a ust. 1;”;

b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) mimo zaistnienia odpowiednich okoliczności nie obowiązuje porozumienie, o którym mowa w art. 32 ust. 1.”;

11) art. 44 otrzymuje brzmienie:

„Art. 44. 1. Minister właściwy do spraw wewnętrznych prowadzi rejestr statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego, z wyłączeniem rejestru bezzałogowych statków powietrznych.

2. Komendant Główny Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, Komendant Główny Państwowej Straży Pożarnej oraz Komendant Służby Ochrony Państwa prowadzą odrębnie dla każdej ze służb rejestry bezzałogowych statków powietrznych używanych przez te służby.

3. Minister właściwy do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, sposób prowadzenia rejestru, o którym mowa w ust. 1, tryb dokonywania wpisów i wykreśleń w rejestrze, a także wzór rejestru i świadectwa rejestracji, uwzględniając dane

podlegające wpisowi, w szczególności znaki rejestracyjne oraz typ i numer fabryczny statku powietrznego.

4. Komendant Główny Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, Komendant Główny Państwowej Straży Pożarnej oraz Komendant Służby Ochrony Państwa, po uprzednim uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, określają, w drodze zarządzeń, z uwzględnieniem wymogów dotyczących ochrony informacji niejawnych, odrębnie dla każdej ze służb, sposób prowadzenia rejestru bezzałogowych statków powietrznych służb, tryb dokonywania wpisu i wykreśleń tych statków z rejestru oraz wzór rejestru.”;

12) po art. 44 dodaje się art. 44a w brzmieniu:

„Art. 44a. 1. Szefowie służb specjalnych, o których mowa w art. 11 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu, prowadzą rejestry statków powietrznych używanych przez te służby.

2. Szefowie służb specjalnych, o których mowa w art. 11 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu, określają, w drodze zarządzeń, z uwzględnieniem wymogów dotyczących ochrony informacji niejawnych, odrębnie dla każdej ze służb specjalnych, sposób prowadzenia rejestru bezzałogowych statków powietrznych służb specjalnych, tryb dokonywania wpisu i wykreśleń tych statków z rejestru oraz wzór rejestru.”;

13) w art. 93a w ust. 1 w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) wykonywania operacji przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego.”;

14) w art. 94 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Członkiem personelu lotniczego jest osoba, która posiada:

- 1) ważną licencję lub świadectwo kwalifikacji i jest wpisana do państwowego rejestru personelu lotniczego lub innego odpowiedniego rejestru prowadzonego zgodnie z odrębnymi przepisami lub
- 2) ważny dokument potwierdzający posiadanie kwalifikacji i uprawniający do wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego i jest wpisana do rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych.”;

15) w art. 95:

a) w ust. 2:

- uchyla się pkt 5a,
- pkt 7 otrzymuje brzmienie:

- „7) mechanik poświadczenia obsługi spadochronu, lotni, paralotni, motolotni lub statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg;”,
- b) w ust. 3 uchyla się pkt 6,
- c) w ust. 4b wyrazy „pkt 1–3 i 5a–7” zastępuje się wyrazami „pkt 1–3, 6 i 7”;
- 16) art. 102 otrzymuje brzmienie:
- „Art. 102. Prezes Urzędu prowadzi rejestr personelu lotniczego. Do rejestru nie wpisuje się osób, o których mowa w art. 94 ust. 2 pkt 2.”;
- 17) w art. 105 w ust. 1a wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
- „Badaniom, o którym mowa w ust. 1, nie podlegają osoby, o których mowa w art. 94 ust. 2 pkt 2, członkowie personelu lotniczego oraz kandydaci na członków personelu lotniczego specjalności:”;
- 18) w art. 119 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:
- „1a. W przypadku systemów bezzałogowych statków powietrznych dostępność przestrzeni powietrznej może być ograniczona przez wyznaczenie strefy geograficznej dla systemów bezzałogowych statków powietrznych, o której mowa w art. 15 rozporządzenia nr 2019/947/UE, zwanej dalej „strefą geograficzną.”;
- 19) uchyla się art. 126, art. 126a i art. 149;
- 20) po dziale VI dodaje się dział VIa w brzmieniu:

„DZIAŁ VIA

Bezzałogowe statki powietrzne

Rozdział 1

Wykonywanie operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego

Art. 156a. 1. W polskiej przestrzeni powietrznej operacje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego, w tym wykonywane w związku z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego i porządku publicznego, bezpieczeństwa strategicznej infrastruktury energetycznej, bezpieczeństwa państwa, obronności państwa, ochroną granicy państwowej, prowadzeniem działań poszukiwawczo-ratowniczych, przeciwpowodziowych oraz przeciwdziałaniem przestępczości środowiskowej, a także prowadzeniem kontroli podmiotów w tym zakresie, wykonuje się zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 2018/1139/UE, rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz ustawy.

2. Zamiar wykonania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego podlega zgłoszeniu do Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej przy wykorzystaniu systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 3b ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Zgłoszenia dokonuje operator systemu bezzałogowego statku powietrznego lub pilot bezzałogowego statku powietrznego.

3. Z obowiązku, o którym mowa w ust. 2, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej może zwolnić podmioty wykonujące operacje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w związku z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego i porządku publicznego, bezpieczeństwa strategicznej infrastruktury energetycznej, bezpieczeństwa państwa, obronności państwa, ochroną granicy państwowej, prowadzeniem działań poszukiwawczo-ratowniczych lub przeciwpożarowych oraz przeciwdziałaniem przestępczości środowiskowej, a także prowadzeniem kontroli podmiotów w tym zakresie. Podmiot zwolniony z obowiązku, o którym mowa w ust. 2, informuje o zamiarze wykonania operacji Polską Agencję Żeglugi Powietrznej w sposób przez nią wskazany.

4. Przepisów ust. 1–3 nie stosuje się do operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego wykonywanych:

- 1) przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej lub obce siły zbrojne, lub
- 2) na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej lub obcych sił zbrojnych, albo
- 3) przez Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencję Wywiadu, Służbę Kontrwywiadu Wojskowego, Służbę Wywiadu Wojskowego, Centralne Biuro Antykorupcyjne, Policję, Straż Graniczną, Państwową Straż Pożarną, Służbę Ochrony Państwa, Krajową Administrację Skarbową, Służbę Więzienną, Straż Leśną albo Inspekcję Ochrony Środowiska w celu realizacji zadań ustawowych – w polskiej przestrzeni powietrznej w wydzielonych elementach struktury przestrzeni powietrznej.

5. Do operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego wykonywanych przez Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencję Wywiadu, Służbę Kontrwywiadu Wojskowego, Służbę Wywiadu Wojskowego, Centralne Biuro Antykorupcyjne, Policję, Straż Graniczną, Państwową Straż Pożarną, Służbę Ochrony Państwa, Krajową Administrację Skarbową, Służbę Więzienną oraz Inspekcję Ochrony Środowiska, w celu realizacji zadań

ustawowych, z zastrzeżeniem, że do tych operacji stosuje się wyłącznie przepisy wydane na podstawie art. 156g ust. 8 pkt 4.

6. Do wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego wykonywanych według wskazań przyrządów (IFR) przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej lub obce siły zbrojne, lub na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej lub obcych sił zbrojnych w polskiej przestrzeni powietrznej nie stosuje się ust. 2–4 oraz przepisów rozporządzenia nr 2018/1139/UE i rozporządzenia nr 2019/947/UE.

7. Wykonywanie operacji, o których mowa w ust. 6, przez obce siły zbrojne lub na potrzeby obcych sił zbrojnych wymaga uzyskania zezwolenia Ministra Obrony Narodowej. Zezwolenie wydaje się na wiosek.

8. Wniosek zawiera:

- 1) nazwę i siedzibę wnioskodawcy;
- 2) informację na temat operacji, o których mowa w ust. 6, które mają być objęte zezwoleniem, lub ich rodzaju oraz planowanego okresu wykonywania tych operacji.

9. Do wniosku dołącza się ocenę i analizę ryzyka operacyjnego operacji, o których mowa w ust. 6, na które ma zostać wydane zezwolenie.

10. W zezwoleniu określa się okres obowiązywania zezwolenia, operacje objęte zezwoleniem lub ich rodzaj oraz potwierdza się prawidłowość przeprowadzonej oceny i analizy ryzyka operacyjnego.

11. Operacje, o których mowa w ust. 6, są wykonywane w:

- 1) wydzielonych elementach struktury przestrzeni powietrznej sklasyfikowanych jako przestrzeń kontrolowana ze służbą kontroli ruchu lotniczego zapewnianą przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, certyfikowaną zgodnie z art. 127 ust. 4;
- 2) przestrzeni powietrznej, w której służba kontroli ruchu lotniczego jest zapewniana przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, certyfikowaną zgodnie z art. 127 ust. 4;
- 3) wydzielonych elementach struktury przestrzeni powietrznej niesklasyfikowanych;
- 4) strefach kontrolowanych lotnisk wojskowych (MCTR);
- 5) rejonach kontrolowanych lotnisk wojskowych lub węzłów lotnisk wojskowych (MTMA);

- 6) wydzielonych elementach struktury przestrzeni powietrznej sklasyfikowanych jako przestrzeń kontrolowana z zapewnianymi przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej służbami kontroli ruchu lotniczego.

12. Operacje, o których mowa w ust. 6, wykonuje się przy zachowaniu następujących warunków:

- 1) na podstawie porozumienia zawartego między właściwą instytucją zapewniającą służby kontroli ruchu lotniczego a zainteresowanym podmiotem – w przypadku operacji wykonywanych w przestrzeni, o której mowa w ust. 11 pkt 1 i 2;
- 2) w sposób ustalony między właściwym organem wojskowym a zainteresowanym podmiotem – w przypadku operacji wykonywanych w przestrzeni, o której mowa w ust. 11 pkt 3–6;
- 3) przez pilota bezzałogowego statku powietrznego posiadającego wiedzę i umiejętności w zakresie wykonywania lotów zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów (IFR).

13. Porozumienie, o którym mowa w ust. 12 pkt 1, określa co najmniej:

- 1) klasę wykorzystywanych systemów bezzałogowych statków powietrznych;
- 2) sposoby koordynacji rejonów i tras lotów;
- 3) minimalne wyposażenie systemu bezzałogowego statku powietrznego;
- 4) sposób informowania Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej o wykonywaniu operacji;
- 5) standardowe procedury operacyjne, w tym w zakresie łączności radiowej;
- 6) procedury awaryjne.

14. W porozumieniu, o którym mowa w ust. 12 pkt 1, strony mogą postanowić, że w odniesieniu do niektórych operacji, o których mowa w ust. 6, lub ich kategorii, nie stosuje się wymagań określonych w porozumieniu.

15. Właściwa instytucja zapewniająca służby kontroli ruchu lotniczego uzależnia zawarcie porozumienia, o którym mowa w ust. 12 pkt 1, od ustalenia w porozumieniu warunków wykonywania operacji, o których mowa w ust. 6, których spełnienie jest niezbędne w celu utrzymania bezpieczeństwa ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej, oraz przedstawienia potwierdzenia, że została przeprowadzona analiza i ocena ryzyka operacyjnego oraz, że zostały lub zostaną podjęte działania ograniczające spełnienie ryzyk zidentyfikowanych na podstawie tej analizy.

Art. 156b. 1. Do systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz do operacji wykonywanych z użyciem tych systemów nie stosuje się przepisów wydanych na podstawie:

- 1) art. 119 ust. 4 i 5;
- 2) art. 159 ust. 1.

2. Przepis ust. 1 pkt 1 nie narusza uprawnień do wnioskowania oraz wyznaczania stref określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 119 ust. 4 i 5.

3. Do systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz do operacji wykonywanych z użyciem tych systemów w kategorii:

- 1) „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE, i „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE – nie stosuje się przepisów art. 31, art. 32, rozdziału 2 i 3 w dziale III, art. 123 oraz art. 160 ust. 3 pkt 6;
- 2) „certyfikowanej”, o której mowa w art. 6 rozporządzenia nr 2019/947/UE – nie stosuje się przepisów art. 47–49a, art. 50, art. 53a, art. 123 oraz art. 160 ust. 3 pkt 6 w zakresie projektowania.

Art. 156c. 1. W kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, Prezes Urzędu wydaje zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, wykonywaną przy użyciu:

- 1) jednego systemu bezzałogowego statku powietrznego albo
- 2) roju bezzałogowych statków powietrznych

– na zasadach określonych w art. 12 ust. 1–4 rozporządzenia nr 2019/947/UE z uwzględnieniem UAS.SPEC.030, UAS.SPEC.040, UAS.SPEC.070 i UAS.SPEC.080 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE.

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego wykonywanych przez Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencję Wywiadu, Służbę Kontrwywiadu Wojskowego, Służbę Wywiadu Wojskowego, Żandarmerię Wojskową, Centralne Biuro Antykorupcyjne, Policję, Straż Graniczną, Państwową Straż Pożarną, Służbę Ochrony Państwa, Krajową Administrację Skarbową, podmiot uprawniony do wykonywania ratownictwa wodnego i podmiot uprawniony do wykonywania ratownictwa górskiego.

3. Zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, wydaje się na wniosek operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego zawierający informacje wskazane w UAS.SPEC.030 pkt 3 części B

załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, jeżeli zostały spełnione wymagania określone w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz w UAS.SPEC.040 pkt 1 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE.

4. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3, operator systemu bezzałogowego statku powietrznego dołącza ocenę ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE, opracowaną przy zastosowaniu metodologii określonej w wytycznych Prezesa Urzędu, ogłoszonych w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

5. Prezes Urzędu zmienia zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, na wniosek operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego w zakresie, o którym mowa w UAS.SPEC.030 pkt 2 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, do którego dołączono zaktualizowaną ocenę ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w przypadku gdy zmiana:

- 1) dotyczy operacji, która wpływa na założenia w ocenie ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 2) dotyczy systemu zarządzania operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, w tym zmiany personelu wskazanego w zezwoleniu na operację;
- 3) wpływa na sprawozdanie z oceny ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 4) wpływa na zasady i procedury, o których mowa w UAS.SPEC.050 pkt 1 lit. a części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 5) dotyczy instrukcji operacyjnej operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, o której mowa w UAS.SPEC.030 pkt 3 lit. e – jeżeli jest wymagana.

6. Prezes Urzędu przedłuża ważność zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w okresie ważności tego zezwolenia, na wniosek operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego złożony nie później niż 30 dni przed końcem ważności zezwolenia, jeżeli nie uległy zmianie zakres, warunki i ograniczenia przedłużanego zezwolenia. W przypadku zezwoleń na operację, których termin obowiązywania jest nie dłuższy niż 30 dni, operator systemu bezzałogowego statku powietrznego składa wniosek o przedłużenie nie później niż 12 dni przed końcem ważności tego zezwolenia.

7. Prezes Urzędu zawiesza na czas określony zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE:

- 1) w przypadku stwierdzenia, że operator systemu bezzałogowego statku powietrznego nie spełnia wymagań, o których mowa w UAS.SPEC.050 lub UAS.SPEC.080 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 2) na wniosek posiadacza zezwolenia na operację.

8. W przypadku, o którym mowa w ust. 7 pkt 1, Prezes Urzędu zawieszając zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, określa rodzaj stwierdzonych nieprawidłowości oraz wskazuje okres zawieszenia, pod rygorem cofnięcia zezwolenia na operację w razie nieusunięcia nieprawidłowości w okresie zawieszenia.

9. Prezes Urzędu cofa zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE:

- 1) jeżeli operator systemu bezzałogowego statku powietrznego:
 - a) nie usunie stwierdzonych nieprawidłowości w okresie, na jaki zezwolenie zostało zawieszone,
 - b) uzyskał zezwolenie na podstawie sfałszowanego dokumentu;
- 2) jeżeli pilot bezzałogowego statku powietrznego wykonujący operację na rzecz operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego na podstawie zezwolenia:
 - a) utracił kwalifikacje wymagane do wykonywania określonych czynności lotniczych,
 - b) wykonując czynności lotnicze, do których uprawnia go zezwolenie, zagraża bezpieczeństwu ruchu lotniczego, osób lub mienia na ziemi,
 - c) wykonywał czynności lotnicze pod wpływem alkoholu lub środków odurzających;
- 3) na wniosek posiadacza zezwolenia.

10. Decyzje administracyjne, o których mowa w ust. 7 i 9, podlegają natychmiastowemu wykonaniu.

11. Ocena ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE, może być przeprowadzona przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP.

12. Prezes Urzędu wydaje potwierdzenie, o którym mowa w art. 13 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE. Potwierdzenie może być wydane przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP. Potwierdzenie może być wydane także w języku angielskim.

13. Prezes Urzędu odmawia wydania potwierdzenia, o którym mowa w art. 13 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w drodze decyzji administracyjnej.

14. Prezes Urzędu zmienia zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w zakresie zaktualizowanych środków ograniczających ryzyko, po otrzymaniu potwierdzenia, o którym mowa w art. 13 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, od właściwego organu państwa członkowskiego, w którym planowana operacja ma zostać wykonana.

15. Prezes Urzędu wydaje, zmienia, przedłuża ważność, zawiesza oraz cofa zezwolenie na operację, o którym mowa art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w drodze decyzji administracyjnej. Decyzje administracyjne mogą być wydane przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP.

Art. 156d. 1. W kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, Prezes Urzędu na zasadach określonych w art. 12 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE wydaje operatorowi systemu bezzałogowego statku powietrznego potwierdzenie odbioru i kompletności oświadczenia, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, po spełnieniu przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego wymagań określonych w UAS.SPEC.020 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE.

2. W zakresie niezastrzeżonym dla EASA i nieobjętym scenariuszem standardowym, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, krajowe scenariusze standardowe, uwzględniające wymagania UAS.SPEC.020 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, określają warunki wykonywania operacji w kategorii „szczególnej” z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego.

3. W kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, operator systemu bezzałogowego statku powietrznego może wykonywać operację na podstawie krajowego scenariusza standardowego po złożeniu do Prezesa Urzędu oświadczenia o wykonywaniu operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym, zawierającego informacje, o których mowa w UAS.SPEC.020 pkt 2 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, i otrzymaniu potwierdzenia odbioru i kompletności oświadczenia, o którym mowa w ust. 4.

4. Prezes Urzędu wydaje operatorowi systemu bezzałogowego statku powietrznego potwierdzenie odbioru i kompletności oświadczenia o wykonywaniu operacji systemem

bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym po spełnieniu przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego wymagań określonych w danym krajowym scenariuszu standardowym.

5. Prezes Urzędu przekazuje potwierdzenie, o którym mowa w ust. 1 lub 4, przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP oraz wysyła o tym informację na wskazany przez składającego oświadczenie adres poczty elektronicznej.

6. Prezes Urzędu odmawia wydania potwierdzenia, o którym mowa w ust. 1 lub 4, w drodze decyzji administracyjnej. Decyzja administracyjna może być wydana przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP.

7. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, krajowe scenariusze standardowe, o których mowa w ust. 2, uwzględniając przepisy UAS.SPEC.020 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz zasady bezpiecznego korzystania z przestrzeni powietrznej, ochrony środowiska naturalnego i ochrony prywatności osób trzecich.

Art. 156e. 1. W kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, Prezes Urzędu wydaje certyfikat LUC, na wniosek, o którym mowa w UAS.LUC.010 pkt 2 części C załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, złożony przez organ administracji rządowej lub osobę prawną.

2. Certyfikat LUC wydaje się:

- 1) jeżeli operator systemu bezzałogowego statku powietrznego spełnia warunki określone w UAS.LUC.020, UAS.LUC.030 i UAS.LUC.040 części C załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE lub
- 2) w przypadku gdy operator systemu bezzałogowego statku powietrznego ubiega się o uzyskanie certyfikatu LUC do zatwierdzania własnych operacji w zakresie składania oświadczeń o operacji, o których mowa w UAS.LUC.060 pkt 2 lit. a części C załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE – jeżeli operator systemu bezzałogowego statku powietrznego posiada potwierdzenie odbioru i kompletności oświadczenia:
 - a) o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub
 - b) o wykonywaniu operacji zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym – obejmującego operacje, które operator systemu bezzałogowego statku powietrznego zamierza zatwierdzać w ramach wnioskowanego certyfikatu LUC, lub

3) w przypadku gdy operator systemu bezzałogowego statku powietrznego ubiega się o uzyskanie certyfikatu LUC do zatwierdzania własnych operacji w zakresie zezwoleń na operację, o których mowa w UAS.LUC.060 pkt 2 lit. b części C załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, jeżeli:

a) operator systemu bezzałogowego statku powietrznego uzyskał w ciągu 12 miesięcy przed dniem złożenia wniosku o uzyskanie certyfikatu LUC co najmniej pięć zezwoleń na operacje, o których mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE:

- obejmujących operacje, które zamierza zatwierdzać w ramach wnioskowanego certyfikatu LUC,
- do których analiza ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE, została sporządzona na podstawie metodologii określonej przez Prezesa Urzędu w wytycznych, o których mowa w art. 156c ust. 4,
- z których co najmniej dwa zezwolenia są ważne co najmniej przez okres trzech miesięcy od dnia złożenia wniosku o uzyskanie certyfikatu LUC, oraz

b) w procesie weryfikacji zezwoleń, o których mowa w lit. a, Prezes Urzędu nie stwierdził żadnych nieprawidłowości w ocenie ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w tym nie wzywał operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego do uzupełnienia braków.

3. Prezes Urzędu zmienia certyfikat LUC na wniosek posiadacza certyfikatu LUC po spełnieniu wymagań określonych w UAS.LUC.070 części C załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE.

4. Prezes Urzędu cofa certyfikat LUC:

- 1) jeżeli operator systemu bezzałogowego statku powietrznego nie spełnia wymagań, o których mowa w UAS.LUC.080 pkt 1 lit. a części C załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 2) na wniosek posiadacza certyfikatu LUC.

5. Wydanie, odmowa wydania, zmiana i cofnięcie certyfikatu LUC następuje w drodze decyzji administracyjnej. Decyzja administracyjna może być wydana przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP.

6. Decyzja administracyjna, o której mowa w ust. 5, podlega natychmiastowemu wykonaniu.

Art. 156f. 1. W kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, Prezes Urzędu wydaje zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE, na wniosek klubu lub stowarzyszenia modelarstwa lotniczego.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, zawiera:

- 1) oznaczenie klubu lub stowarzyszenia modelarstwa lotniczego, jego siedzibę i adres, w tym adres poczty elektronicznej;
- 2) numer rejestracyjny w rejestrze operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych;
- 3) określenie rodzaju operacji, w tym jej celu, lokalizacji, zasięgu, obszaru i maksymalnej wysokości lotu przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, dołącza się:

- 1) kopię dokumentu określającego strukturę organizacyjną klubu lub stowarzyszenia modelarstwa lotniczego;
- 2) kopie procedur i systemu zarządzania, obowiązujących w klubie lub stowarzyszeniu modelarstwa lotniczego, wskazujących imię i nazwisko osoby zarządzającej klubem lub stowarzyszeniem;
- 3) kopię dokumentu stwierdzającego zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej lub stwierdzającego opłacenie składki tego ubezpieczenia przez klub lub stowarzyszenie modelarstwa lotniczego;
- 4) ocenę ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE, opracowaną przy zastosowaniu metodologii określonej w wytycznych Prezesa Urzędu, o których mowa w art. 156c ust. 4.

4. Prezes Urzędu wydaje zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE, jeżeli struktura organizacyjna, procedury i system zarządzania obowiązujące w klubie lub stowarzyszeniu modelarstwa lotniczego spełniają wymagania określone w art. 16 ust. 2 lit. b rozporządzenia nr 2019/947/UE.

5. Prezes Urzędu cofa zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE, jeżeli:

- 1) struktura organizacyjna, procedury i system zarządzania klubu lub stowarzyszenia modelarstwa lotniczego przestały spełniać wymagania określone w art. 16 ust. 2 lit. b rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 2) klub lub stowarzyszenie modelarstwa lotniczego wykonały operację przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego z naruszeniem warunków określonych w zezwoleniu dla tego klubu lub stowarzyszenia, przepisach ustawy lub przepisach wydanych na podstawie art. 156g ust. 8.

6. Prezes Urzędu wydaje, odmawia wydania oraz cofa zezwolenie na operację, o którym mowa art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE w drodze decyzji administracyjnej. Decyzja administracyjna może być wydana przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP.

Art. 156g. 1. Operacje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE, wykonuje się zgodnie z warunkami, określonymi w art. 4 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE, oraz w przepisach wydanych na podstawie ust. 8 pkt 1.

2. Operacje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „szczególnej”, w tym ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego, wykonuje się zgodnie z warunkami określonymi w art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz w przepisach wydanych na podstawie ust. 8 odpowiednio pkt 2 albo pkt 3.

3. Operacje w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, operatorów infrastruktury krytycznej, podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa wodnego i podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa górskiego, wykonuje się zgodnie z warunkami określonymi w przepisach wydanych na podstawie ust. 8 pkt 5.

4. Operacje w przestrzeni kontrolowanej, w której służba kontroli ruchu lotniczego jest zapewniana przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, certyfikowaną zgodnie z art. 127 ust. 4, poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Żandarmerii Wojskowej, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Ochrony Państwa, Krajowej

Administracji Skarbowej, Straży Leśnej, podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa wodnego i podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa górskiego są wykonywane na podstawie porozumienia z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej oraz na warunkach określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 8 pkt 6.

5. Porozumienie, o którym mowa w ust. 4, określa co najmniej:

- 1) klasę wykorzystywanych systemów bezzałogowych statków powietrznych;
- 2) sposoby koordynacji rejonów i tras lotów;
- 3) minimalne wyposażenie systemu bezzałogowego statku powietrznego;
- 4) sposób informowania Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej o wykonywaniu operacji;
- 5) operacyjne, w tym standardowe procedury operacyjne;
- 6) procedury awaryjne.

6. W porozumieniu, o którym mowa w ust. 4, strony mogą postanowić, że w odniesieniu do niektórych operacji, o których mowa w ust. 3, lub ich kategorii nie stosuje się wymagań określonych w porozumieniu.

7. Właściwa instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej może uzależnić zawarcie porozumienia, o którym mowa w ust. 4, od ustalenia w porozumieniu warunków wykonywania operacji, o których mowa w ust. 4, których spełnienie jest niezbędne w celu utrzymania bezpieczeństwa ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej.

8. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) warunki operacyjne wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE,
- 2) warunki operacyjne wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego, warunki eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego i wymagania dla tego systemu, w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE,
- 3) warunki operacyjne wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego,
- 4) warunki operacyjne wykonywania operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego Agencji

- Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Żandarmerii Wojskowej, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Ochrony Państwa, Krajowej Administracji Skarbowej, Służby Więziennej, lub Inspekcji Ochrony Środowiska, z uwzględnieniem specyfiki wykonywanych operacji w związku z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego i porządku publicznego, bezpieczeństwa państwa i obronności państwa, ochroną granicy państwowej, prowadzeniem działań poszukiwawczo-ratowniczych lub przeciwpożarowych, a także przeciwdziałaniem przestępczości środowiskowej oraz prowadzeniem kontroli podmiotów w tym zakresie,
- 5) warunki operacyjne wykonywania operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, operatorów infrastruktury krytycznej, podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa wodnego oraz podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa górskiego, z uwzględnieniem specyfiki wykonywanych operacji w związku z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego i porządku publicznego, bezpieczeństwa strategicznej infrastruktury krytycznej, w tym energetycznej, prowadzeniem działań poszukiwawczo-ratowniczych oraz prowadzeniem kontroli podmiotów w tym zakresie,
- 6) warunki operacyjne wykonywania operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Ochrony Państwa, Żandarmerii Wojskowej, Krajowej Administracji Skarbowej, Straży Leśnej, podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa wodnego i podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa górskiego oraz, z uwzględnieniem specyfiki wykonywanych operacji w związku z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego i porządku publicznego, bezpieczeństwa strategicznej infrastruktury energetycznej, bezpieczeństwa państwa i obronności państwa, ochroną granicy państwowej, prowadzeniem działań poszukiwawczo-ratowniczych lub przeciwpożarowych, a także przeciwdziałaniem przestępczości środowiskowej oraz prowadzeniem kontroli podmiotów w tym zakresie

– uwzględniając przepisy Unii Europejskiej, zasady bezpiecznego korzystania z przestrzeni powietrznej, ochrony środowiska naturalnego i ochrony prywatności osób trzecich, a także podział na operacje wykonywane z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych w kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE, oraz w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w tym w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego.

Rozdział 2

Strefy geograficzne dla systemów bezzałogowych statków powietrznych

Art. 156h. 1. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej wyznacza strefy geograficzne:

- 1) z własnej inicjatywy, w przypadku konieczności zapewnienia bezpieczeństwa operacji wykonywanych przy użyciu systemów bezzałogowych statków powietrznych,
- 2) na wniosek podmiotu uprawnionego do złożenia wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej złożony, za pośrednictwem poczty elektronicznej lub systemu teleinformatycznego BSP, w sposób wskazany przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej, w terminie określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 156k – z uwzględnieniem zakazów lub ograniczeń lotów określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 119 ust. 4 i 5 oraz struktury przestrzeni powietrznej określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 121 ust. 5.

2. W przypadku wprowadzenia ograniczenia lotów w części przestrzeni powietrznej zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 2, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej wyznacza strefę geograficzną odpowiadającą wprowadzonemu ograniczeniu lotów w przestrzeni powietrznej.

3. W przypadku ustanowienia elementów przestrzeni powietrznej zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 121 ust. 5, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej wyznacza strefy geograficzne odpowiadające ustanowionym elementom przestrzeni powietrznej oraz ustala warunki wykonywania operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych na wniosek podmiotu, dla którego ustanowiono dany element struktury przestrzeni powietrznej. W okresie wyznaczenia strefy geograficznej Polska Agencja Żeglugi Powietrznej aktywuje tę strefę na okres aktywności elastycznych elementów przestrzeni powietrznej.

4. Podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej jest:

- 1) organ administracji publicznej, organ Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, przewodniczący Komisji, przewodniczący Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, Dyrektor Generalny Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, podmiot uprawniony do wykonywania ratownictwa wodnego i podmiot uprawniony do wykonywania ratownictwa górskiego i dyrektor Rządowego Centrum Bezpieczeństwa – w przypadku konieczności zabezpieczenia przestrzeni powietrznej w celu realizacji zadań ustawowych;
- 2) zarządzający infrastrukturą krytyczną, w tym lotniczą, morską, kolejową lub energetyczną, lub terenem górniczym – w przypadku konieczności zabezpieczenia przestrzeni powietrznej w celu wykonania obowiązków tego zarządzającego;
- 3) organizator ćwiczeń, treningów, zawodów, pokazów lotniczych lub przelotów okolicznościowych – w przypadku konieczności zabezpieczenia przestrzeni powietrznej na potrzeby wykonania lotów w czasie ćwiczeń, treningów, zawodów, pokazów lotniczych lub przelotów okolicznościowych;
- 4) operator systemu bezzałogowego statku powietrznego zamierzający wykonywać operację w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE – w przypadku gdy konieczność wyznaczenia strefy geograficznej wynika z zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 albo 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE, certyfikatu LUC, scenariusza standardowego, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub krajowego scenariusza standardowego;
- 5) uznany podmiot, o którym mowa w art. 156o ust. 1 pkt 1, operator szkolący, o którym mowa w art. 156o ust. 4, i producent systemów bezzałogowych statków powietrznych w rozumieniu art. 3 pkt 13 rozporządzenia nr 2019/945/UE.

5. W przypadkach określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 156k wyznaczenie strefy geograficznej wymaga uzyskania pozytywnej opinii Prezesa Urzędu.

6. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej przeprowadza ocenę wstępną wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej.

7. Jeżeli w wyniku przeprowadzenia oceny wstępnej wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej Polska Agencja Żeglugi Powietrznej ustali, że dla realizacji oczekiwanych rezultatów określonych przez wnioskodawcę jest wystarczające wyznaczenie stref

geograficznych w liczbie określonej we wniosku, wzywa wnioskodawcę do uiszczenia opłaty za wyznaczenie każdej strefy geograficznej, wyznaczając termin na jej uiszczenie. Opłata za przeprowadzenie oceny wstępnej podlega zaliczeniu na poczet opłaty za wyznaczenie strefy geograficznej.

8. Jeżeli w wyniku przeprowadzenia oceny wstępnej wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej Polska Agencja Żeglugi Powietrznej ustali, że realizacja oczekiwanych rezultatów określonych przez wnioskodawcę może nastąpić wyłącznie przez wyznaczenie większej niż wnioskowana liczby stref geograficznych, wzywa wnioskodawcę do zmiany wniosku oraz uiszczenia opłat za wyznaczenie stref geograficznych, wyznaczając termin na dokonanie tych czynności. Opłata za przeprowadzenie oceny wstępnej podlega zaliczeniu na poczet opłaty za wyznaczenie strefy geograficznej.

9. Jeżeli w wyniku przeprowadzenia oceny wstępnej wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej Polska Agencja Żeglugi Powietrznej ustali brak możliwości uwzględnienia wniosku może wezwać wnioskodawcę do jego zmiany, wyznaczając termin na zmianę wniosku.

10. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej odmawia wyznaczenia strefy geograficznej w przypadku:

- 1) nieuiszczenia w wyznaczonym terminie opłaty za wyznaczenie strefy geograficznej, na podstawie wezwania, o którym mowa w ust. 7, albo
- 2) niezłożenia w wyznaczonym terminie lub odmowy złożenia zmienionego wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej lub nieuiszczenia opłat za wyznaczenie stref geograficznych, na podstawie wezwania, którym mowa w ust. 8, albo
- 3) niezłożenia w wyznaczonym terminie zmienionego wniosku lub odmowy złożenia zmienionego wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej, na podstawie wezwania, o którym mowa w ust. 9;
- 4) braku możliwości realizacji celu wyznaczenia strefy geograficznej.

Wnioskodawcy nie przysługuje zwrot opłaty za przeprowadzenie oceny wstępnej wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej.

11. W odniesieniu do wniosków o wyznaczenie strefy geograficznej składanych przez Dyrektora Generalnego Służby Więziennej, Głównego Inspektora Straży Leśnej, właściwego ministra, kierownika urzędu centralnego, Przewodniczącego Komisji, operatora infrastruktury krytycznej lub Prezesa Urzędu, sposób uiszczania opłat za wyznaczenie stref geograficznych może zostać określony w porozumieniu zawartym

między Polską Agencją Żeglugi Powietrznej a zainteresowanym podmiotem. W przypadku zawarcia porozumienia przepisów ust. 7, 8 i 10 w zakresie dotyczącym wzywania do uiszczenia opłaty za wyznaczenie strefy geograficznej oraz skutków jej nieuiszczenia nie stosuje się.

12. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, wyznaczając strefę geograficzną określa okres obowiązywania strefy geograficznej, obszar strefy geograficznej oraz warunki wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w tej strefie geograficznej, z uwzględnieniem warunków wykonywania operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych określonych w art. 15 rozporządzenia nr 2019/947/UE, przepisów wydanych na podstawie art. 156g ust. 8 oraz art. 156k.

13. W przypadku odmowy wyznaczenia strefy geograficznej przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej podmiot uprawniony do złożenia wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej może wystąpić do Prezesa Urzędu z wnioskiem o ponowne rozpoznanie wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej, zwanym dalej „wnioskiem o ponowne rozpoznanie”.

14. Wniosek o ponowne rozpoznanie wnosi się do Prezesa Urzędu, za pośrednictwem Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, w terminie 14 dni od dnia otrzymania informacji o odmowie wyznaczenia strefy geograficznej. Wniosek wniesiony po terminie pozostawia się bez rozpoznania.

15. W wyniku rozpatrzenia wniosku o ponowne rozpoznanie Prezes Urzędu wydaje pisemne rozstrzygnięcie w sprawie wyznaczenia strefy geograficznej utrzymujące w mocy odmowę wyznaczenia strefy geograficznej albo określające sposób realizacji wniosku o ponowne rozpoznanie oraz niezwłocznie przekazuje je Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, a także podmiotowi uprawnionemu do złożenia wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej.

16. Przed upływem okresu obowiązywania strefy geograficznej Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, z własnej inicjatywy albo na wniosek podmiotu uprawnionego, na wniosek którego strefa geograficzna została wyznaczona, może przedłużyć obowiązywanie strefy geograficznej na kolejny okres.

17. Po upływie okresu obowiązywania strefy geograficznej Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, z własnej inicjatywy albo na wniosek podmiotu uprawnionego, na wniosek którego strefa geograficzna została wyznaczona, może ponownie wyznaczyć strefę geograficzną.

18. Do przedłużania okresu obowiązywania strefy geograficznej oraz ponownego wyznaczania strefy geograficznej stosuje się przepis ust. 12, a w przypadku przedłużania okresu obowiązywania strefy geograficznej oraz ponownego wyznaczania strefy geograficznej na wniosek podmiotu uprawnionego – również przepisy ust. 13–15.

19. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej jest uprawniona do zawieszania obowiązywania strefy geograficznej oraz do dokonywania w niej zmian, dotyczących określenia nowego obszaru strefy geograficznej, warunków wykonywania operacji w tej strefie lub okresu jej obowiązywania, w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego oraz efektywnej i ciągłej żeglugi powietrznej, w szczególności w związku z koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa publicznego i porządku publicznego, bezpieczeństwa strategicznej infrastruktury energetycznej, bezpieczeństwa państwa i obronności państwa, ochrony granicy państwowej, prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych lub przeciwpożarowych, z uwzględnieniem przepisów wydanych na podstawie art. 156g ust. 8 oraz art. 156k.

20. Czynności związane z wyznaczaniem strefy geograficznej, przedłużaniem okresu obowiązywania strefy geograficznej oraz ponownym wyznaczaniem strefy geograficznej, w tym złożenie wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej mogą być realizowane przy użyciu systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 3b ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Art. 156i. 1. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej podaje do wiadomości publicznej informacje na temat stref geograficznych oraz warunków wykonywania operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych w tych strefach w sposób określony w art. 15 ust. 3 rozporządzenia nr 2019/947/UE za pośrednictwem strony podmiotowej Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

2. Zakres informacji na temat stref geograficznych podawany do publicznej wiadomości obejmuje:

- 1) dane dotyczące wyznaczonych stref geograficznych – nazwę, obszar oraz okres obowiązywania;
- 2) nazwę podmiotu, który wnioskował o wyznaczenie danej strefy, oraz dane kontaktowe tego podmiotu – z wyjątkiem stref geograficznych wyznaczanych w związku z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego i porządku publicznego, bezpieczeństwa strategicznej infrastruktury energetycznej, bezpieczeństwa państwa, obronności państwa, ochroną granicy państwowej, a także przeciwdziałaniem

przestępczości środowiskowej oraz prowadzeniem kontroli podmiotów w tym zakresie.

3. Informacje na temat stref geograficznych, inne niż określone w ust. 2, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej udostępnia na podstawie umowy zawartej między Polską Agencją Żeglugi Powietrznej a zainteresowanym podmiotem. Informacji nie udostępnia się w przypadku konieczności zapewnienia bezpieczeństwa publicznego i porządku publicznego, bezpieczeństwa strategicznej infrastruktury energetycznej, bezpieczeństwa państwa, obronności państwa, ochrony granicy państwowej, a także przeciwdziałania przestępczości środowiskowej oraz prowadzenia kontroli podmiotów w tym zakresie.

4. Udostępnianie informacji na temat stref geograficznych, innych niż określone w ust. 2, jest odpłatne. Wysokość opłaty ustala się w umowie, o której mowa w ust. 3.

5. Informacje na temat stref geograficznych, inne niż określone w ust. 2, nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 902).

Art. 156j. 1. Czynności związane z:

- 1) przeprowadzaniem wstępnej oceny wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej, o którym mowa w art. 156h ust. 1 pkt 2,
 - 2) wyznaczaniem strefy geograficznej,
 - 3) przedłużaniem okresu obowiązywania strefy geograficznej,
 - 4) ponownym wyznaczaniem strefy geograficznej
- podlegają opłacie.

2. Opłacie, o której mowa w ust. 1, nie podlegają czynności związane z realizacją wniosków składanych przez Dowódcę Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych, Dowódcę Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych, Komendanta Głównego Żandarmerii Wojskowej, Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Agencji Wywiadu, Szefa Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Szefa Służby Wywiadu Wojskowego, Komendanta Służby Ochrony Państwa, Szefa Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Komendanta Głównego Policji, Komendanta Głównego Straży Granicznej, Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej, Szefa Krajowej Administracji Skarbowej, i dyrektora Rządowego Centrum Bezpieczeństwa.

3. Stawki opłat, o których mowa w ust. 1, określa załącznik nr 7 do ustawy. Stawki opłat, o których mowa w zdaniu pierwszym, nie uwzględniają kwoty podatku od towarów

i usług, o którym mowa w ustawie z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2022 r. poz. 931, z późn. zm.⁷⁾).

4. Wysokość stawek opłat, o których mowa w ust. 3, podlega waloryzacji w każdym roku o średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w poprzednim roku kalendarzowym, ogłaszany przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. W przypadku gdy wskaźnik ten ma wartość ujemną stawki opłat nie ulegają zmianie.

5. W przypadku gdy wskaźnik, o którym mowa w ust. 4, ma wartość dodatnią, na podstawie tego wskaźnika, minister właściwy do spraw transportu ogłasza w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, w terminie do dnia 15 lutego danego roku, w drodze obwieszczenia, stawki, o których mowa w ust. 3, zaokrąglając je w górę do pełnych złotych. Opłata w zwaloryzowanej stawce obowiązuje od dnia następującego po dniu publikacji obwieszczenia.

6. Opłata, o której mowa w ust. 1, jest pobierana przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej od podmiotu uprawnionego do złożenia wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej i rozliczana w sposób określony w przepisach wydanych na podstawie art.156k.

7. Opłatę za wyznaczenie, przedłużenie okresu obowiązywania albo ponowne wyznaczenie jednej strefy geograficznej pobiera się odrębnie od każdej strefy geograficznej, w tym odrębnie od wyznaczenia każdej strefy geograficznej zaproponowanej do wyznaczenia w wyniku przeprowadzenia oceny wstępnej wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej oraz wezwania wnioskodawcy do zmiany wniosku.

8. Prezes Urzędu może udzielić dotacji celowej z budżetu państwa na sfinansowanie Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej kosztów związanych z wykonywaniem czynności, o których mowa w ust. 1, związanych z realizacją wniosków składanych przez podmioty, o których mowa w ust. 2.

9. Dotacji, o której mowa w ust. 8, udziela się na wniosek Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej złożony do Prezesa Urzędu, w terminie do końca miesiąca następującego po zakończeniu kwartału, którego wniosek dotyczy, pod rygorem utraty prawa do uzyskania dotacji za ten kwartał.

⁷⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2022 r. poz. 974, 1137, 1301, 1488, 1561, 2180 i 2707 oraz z 2023 r. poz. 535, 556, 996 i 1059.

10. Sposób i tryb rozliczania i dokumentowania kosztów, o których mowa w ust. 8, określa umowa zawarta między Prezesem Urzędu a Polską Agencją Żeglugi Powietrznej.

Art. 156k. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) rodzaje stref geograficznych wraz z ich maksymalnymi wymiarami przyjmowanymi na potrzeby dokonania oceny wstępnej wniosku oraz okresami ich obowiązywania, w tym rodzaje stref geograficznych, których wyznaczenie wymaga uzyskania pozytywnej opinii Prezesa Urzędu, z uwzględnieniem specyfiki wykonywania operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych, zasad bezpiecznego korzystania z przestrzeni powietrznej, struktury przestrzeni powietrznej oraz konieczności zapewnienia łatwości identyfikacji tych stref geograficznych;
- 2) szczegółowe warunki i sposób korzystania ze stref geograficznych przez wszystkich jej użytkowników, z uwzględnieniem specyfiki wykonywania operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz zasad bezpiecznego korzystania ze stref geograficznych;
- 3) elementy wniosków o wyznaczenie strefy geograficznej, przedłużenie okresu obowiązywania strefy geograficznej i ponowne wyznaczenie strefy geograficznej, ich formę oraz sposób i tryb ich rozpatrywania, w tym termin składania wniosków, z uwzględnieniem konieczności zapewnienia przejrzystości przedstawianych informacji i efektywności wyznaczania stref geograficznych;
- 4) sposób uiszczania i rozliczania opłat za czynności związane z wyznaczaniem strefy geograficznej, przedłużaniem okresu obowiązywania strefy geograficznej oraz ponownym wyznaczaniem strefy geograficznej, z uwzględnieniem efektywności pobierania i przejrzystości rozliczania tych opłat.

Rozdział 3

Rejestr operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych

Art. 156l. 1. Prezes Urzędu prowadzi rejestr operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, zwany dalej „rejestrem operatorów”, w celu prowadzenia skutecznego nadzoru nad tymi operatorami i umożliwienia ich sprawnej identyfikacji.

2. Rejestr operatorów jest prowadzony przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP zgodnie z art. 14 ust. 4–6 rozporządzenia nr 2019/947/UE. W rejestrze operatorów

gromadzi się dane określone w art. 14 ust. 2 oraz dane dotyczące uprawnień pilotów bezzałogowych statków powietrznych.

3. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego przed wykonaniem pierwszej operacji bezzałogowym statkiem powietrznym rejestruje się w rejestrze operatorów, w przypadkach określonych w art. 14 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE.

4. Prezes Urzędu, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego BSP, przydziela operatorowi systemu bezzałogowego statku powietrznego numer rejestracyjny oraz potwierdza wpisanie operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego do rejestru operatorów.

5. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego zgłasza Prezesowi Urzędu zmianę danych zawartych w rejestrze operatorów w terminie 14 dni od dnia zaistnienia zmiany. Prezes Urzędu zmienia dane zawarte w rejestrze operatorów w terminie 14 dni od dnia otrzymania zgłoszenia.

6. Prezes Urzędu wykreśla operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego z rejestru operatorów na wniosek operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego albo z urzędu, w przypadku gdy operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, będący osobą fizyczną, przestał spełniać warunek określony w art. 14 ust. 5 lit. b rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz nie posiada ważnych dokumentów potwierdzających kwalifikacje pilota bezzałogowego statku powietrznego, uprawniających do wykonywania operacji przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego w podkategorii A2 kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub w kategorii „szczegółnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE.

7. Prezes Urzędu, na wniosek, udostępnia nieodpłatnie Siłom Zbrojnym, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służbie Kontrwywiadu Wojskowego, Służbie Wywiadu Wojskowego, Centralnemu Biuru Antykorupcyjnemu, Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służbie Ochrony Państwa, Krajowej Administracji Skarbowej, Służbie Więziennej, Straży Marszałkowskiej, Straży Leśnej, Straży Parku, strażom gminnym (miejskim), Żandarmerii Wojskowej, Biuru Nadzoru Wewnętrznego oraz Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej dane zawarte w rejestrze operatorów w zakresie niezbędnym do realizacji zadań ustawowych służących zapewnieniu bezpieczeństwa publicznego i porządku publicznego, bezpieczeństwa strategicznej infrastruktury energetycznej, bezpieczeństwa państwa, obronności państwa,

ochrony granicy państwowej, prowadzeniu działań poszukiwawczo-ratowniczych lub przeciwpożarowych, a także przeciwdziałaniu przestępczości oraz wykrywaniu lub ściganiu czynów zabronionych.

Art. 156m. 1. Prezes Urzędu dokonuje w rejestrze operatorów na profilu operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, w tym na profilu pilota bezzałogowego statku powietrznego – jeżeli dotyczy, adnotacji dotyczącej:

- 1) wydania, zawieszenia albo cofnięcia potwierdzenia zaliczenia szkolenia i zdania egzaminu online, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 1;
- 2) wydania, zawieszenia albo cofnięcia certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 2;
- 3) wydania, zawieszenia albo cofnięcia certyfikatu wiedzy teoretycznej, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 3, oraz jego przedłużenia albo wznowienia, po otrzymaniu informacji od wyznaczonego podmiotu, o którym mowa w art. 156n ust. 1;
- 4) wydania, zmiany, zawieszenia albo cofnięcia zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 5) wydania, zawieszenia albo cofnięcia potwierdzenia odbioru i kompletności oświadczenia, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub oświadczenia o wykonywaniu operacji zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym;
- 6) stwierdzenia, że zostały spełnione okoliczności, o których mowa w UAS.SPEC.085 pkt 1 i 2 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 7) wydania, zmiany, zawieszenia albo cofnięcia zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 8) wydania, zmiany, zawieszenia albo cofnięcia certyfikatu LUC;
- 9) wydania potwierdzenia, o którym mowa w art. 13 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 10) wydania albo cofnięcia poświadczenia, o którym mowa w art. 156u ust. 3;
- 11) zmiany danych operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego.

2. Prezes Urzędu przechowuje dane o operatorach systemów bezzałogowych statków powietrznych wpisanych do rejestru operatorów przez okres 5 lat od dnia wykreślenia danego operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego z tego rejestru.

Rozdział 4

Wyznaczone podmioty, uznane podmioty oraz operatorzy szkolący

Art. 156n. 1. Prezes Urzędu wyznacza podmiot będący kwalifikowaną jednostką w rozumieniu art. 3 pkt 11 rozporządzenia nr 2018/1139/UE, lub centralny organ administracji rządowej, zwany dalej „wyznaczonym podmiotem”, który w celu przeprowadzania egzaminu z wiedzy teoretycznej lub szkolenia przypominającego, o którym mowa w UAS.STS-01.020 pkt 3 lit. b lub UAS.STS-02.020 pkt 10 lit. b dodatku 1 załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, potwierdzającego kwalifikacje do wykonywania operacji:

- 1) w podkategorii A2 kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE, złożył wniosek o zamiarze przeprowadzania egzaminu z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w UAS.OPEN.030 pkt 2 lit. c części A załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, według wzoru zamieszczonego na stronie internetowej Urzędu, lub
- 2) w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, zgodnie ze scenariuszem standardowym, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym złożył wniosek o zamiarze przeprowadzania egzaminu z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w:
 - a) UAS.STS-01.020 pkt 2 lit. b dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE lub
 - b) UAS.STS-02.020 pkt 9 lit. a dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub
 - c) krajowym scenariuszu standardowym– jeżeli wnioskodawca spełnia wymagania określone w załączniku VI do rozporządzenia nr 2018/1139/UE.

2. Prezes Urzędu wyznacza albo odmawia wyznaczenia podmiotu w drodze decyzji administracyjnej. W decyzji administracyjnej określa się warunki oraz zakres wyznaczenia. Decyzja administracyjna może być wydana przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP.

3. Wyznaczony podmiot jest obowiązany do przeprowadzania egzaminu z wiedzy teoretycznej, potwierdzającego kwalifikacje do wykonywania operacji w podkategorii A2

kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, na warunkach oraz w zakresie określonym w wyznaczeniu.

Art. 156o. 1. Prezes Urzędu:

- 1) uznaje podmiot, zwany dalej „uznanym podmiotem”, który w celu prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego do wykonywania operacji w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, złożył:
 - a) oświadczenie, o którym mowa w dodatku 6 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub
 - b) oświadczenie o zamiarze prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym,
- 2) przyznaje uprawnienie do prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych operatorowi systemu bezzałogowego statku powietrznego, który w celu prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego do wykonywania operacji w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, złożył:
 - a) oświadczenie, o którym mowa w dodatku 4 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub
 - b) oświadczenie o zamiarze prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym, lub
 - c) wniosek o zamiarze prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego w ramach uzyskanego przez tego operatora i ważnego na dzień prowadzenia szkolenia zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE– jeżeli podmiot składający oświadczenie lub wniosek spełnia wymagania określone w dodatku 3 załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE.

2. Prezes Urzędu uznaje albo odmawia uznania podmiotu w drodze decyzji administracyjnej. W decyzji administracyjnej określa się warunki i zakres uznania. Decyzja administracyjna może być wydana przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP.

3. Prezes Urzędu przyznaje uprawnienie do prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego, w drodze decyzji administracyjnej. W decyzji administracyjnej określa się warunki i zakres przyznanego uprawnienia. Decyzja administracyjna może być wydana przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP.

4. Uznany podmiot oraz operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, który posiada uprawnienie do prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych, zwany dalej „operatorem szkolącym”, jest obowiązany do prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego do wykonywania operacji w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, na warunkach i w zakresie uznania albo przyznanego uprawnienia.

Rozdział 5

Dokumenty potwierdzające kwalifikacje, szkolenia i egzaminy oraz wymagania w zakresie wieku pilota bezzałogowego statku powietrznego

Art. 156p. 1. Dokumentem potwierdzającym posiadanie kwalifikacji pilota bezzałogowego statku powietrznego i uprawniającym do wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego jest:

- 1) potwierdzenie zaliczenia szkolenia i zdania egzaminu online – w przypadku wykonywania operacji w podkategorii A1 i A3 w kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 2) certyfikat kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego, którego wzór określają przepisy wydane na podstawie ust. 2 – w przypadku wykonywania operacji w podkategorii A2 kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 3) certyfikat wiedzy teoretycznej, którego wzór określają przepisy wydane na podstawie ust. 2, oraz potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego – w przypadku wykonywania operacji w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzory certyfikatów, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, uwzględniając zalecenia EASA w tym zakresie.

Art. 156q. 1. Prezes Urzędu, przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP, przeprowadza szkolenie oraz egzamin online na warunkach określonych w części A załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, w podkategorii A1 i A3 w kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE.

2. Prezes Urzędu, przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP, potwierdza zaliczenie szkolenia i zdanie egzaminu online z wynikiem pozytywnym.

3. Zdanie egzaminu online z wynikiem pozytywnym skutkuje wpisem o uzyskaniu przez pilota bezzałogowego statku powietrznego uprawnień do wykonywania operacji w podkategorii A1 i A3 w kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w rejestrze operatorów.

Art. 156r. 1. Wyznaczony podmiot przeprowadza egzamin z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w UAS.OPEN.030 pkt 2 lit. c części A załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE.

2. Do egzaminu z wiedzy teoretycznej może przystąpić osoba, która spełniła warunki określone w UAS.OPEN.030 pkt 2 lit. a i b części A załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE i złożyła oświadczenie, o którym mowa w UAS.OPEN.030 pkt 2 lit. c części A załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE.

3. Egzamin z wiedzy teoretycznej może być przeprowadzony w formie online. Sposób przeprowadzania egzaminu w formie online Prezes Urzędu ogłasza w wytycznych w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

4. W przypadku zdania przez osobę, o której mowa w ust. 2, egzaminu z wiedzy teoretycznej, wyznaczony podmiot wydaje potwierdzenie zdania tego egzaminu w dwóch egzemplarzach, z których jeden otrzymuje osoba, która zdała ten egzamin, a drugi jest przechowywany przez wyznaczony podmiot.

5. Wyznaczony podmiot przechowuje potwierdzenie zdania egzaminu z wiedzy teoretycznej przez okres 3 lat od dnia jego wydania.

6. Wyznaczony podmiot informuje Prezesa Urzędu o wydaniu potwierdzenia zdania egzaminu z wiedzy teoretycznej za pomocą środków komunikacji elektronicznej lub systemu teleinformatycznego BSP, w terminie 7 dni od dnia wydania potwierdzenia.

7. Prezes Urzędu niezwłocznie po otrzymaniu informacji o wydaniu potwierdzenia zdania egzaminu z wiedzy teoretycznej wydaje osobie, która zdała ten egzamin, certyfikat kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 2. Certyfikat może być wydany przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP.

Art. 156s. Prezes Urzędu ogłasza w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w formie ogłoszenia:

- 1) zakres egzaminu z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w UAS.OPEN.030 pkt 2 lit. c części A załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, do wykonywania operacji w podkategorii A2 kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 do rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 2) program szkolenia praktycznego oraz zakres egzaminu z wiedzy teoretycznej do wykonywania operacji w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE.

Art. 156t. 1. W kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE:

- 1) egzamin z wiedzy teoretycznej pilotów bezzałogowych statków powietrznych jest przeprowadzany przez wyznaczony podmiot;
- 2) szkolenie praktyczne i ocena umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego są prowadzone przez uznany podmiot albo operatora szkolącego.

2. Szkolenie, o którym mowa w UAS.SPEC.050 pkt 1 lit. d ppkt iii części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, jest prowadzone przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, który uzyskał zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w warunkach którego wskazano, że szkolenie ma być prowadzone we współpracy z Prezesem Urzędu lub z innym operatorem wskazanym przez Prezesa Urzędu.

3. Prezes Urzędu wskazuje innego operatora, o którym mowa w ust. 2, który posiada kompetencje do wykonywania szkolenia, o którym mowa w UAS.SPEC.050 pkt 1 lit. d ppkt iii części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE.

Art. 156u. 1. Szkolenie praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego prowadzi członek personelu uznanego podmiotu albo operatora szkolącego, odpowiedzialny za zadania z zakresu szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych.

2. Członkiem personelu uznanego podmiotu albo operatora szkolącego, odpowiedzialnym za zadania z zakresu szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych jest osoba, która:

- 1) posiada certyfikat wiedzy teoretycznej, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 3;

- 2) odbyła szkolenie na członka personelu odpowiedzialnego za zadania z zakresu szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych w zakresie wymagań, o których mowa w pkt 4 lit. c i d dodatku 3 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, w uznanym podmiocie albo u operatora szkolącego.

3. Prezes Urzędu, na wniosek, w drodze decyzji administracyjnej, wydaje osobie, która spełnia wymagania określone w ust. 2, poświadczenie o spełnieniu wymagań, o których mowa w pkt 4 lit. c i d dodatku 3 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, określając zakres jej uprawnień albo odmawia jego wydania.

4. Wniosek o wydanie poświadczenia, o którym mowa w ust. 3, zawiera:

- 1) dane identyfikacyjne wnioskodawcy: imię i nazwisko, adres zamieszkania, adres poczty elektronicznej, numer telefonu, numer rejestracyjny w rejestrze operatorów;
- 2) oświadczenie, że wnioskodawca spełnia wymagania określone w pkt 4 lit. c i d dodatku 3 załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE i będzie przestrzegać przepisów rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz prawa krajowego;
- 3) wskazanie rodzaju operacji, do wykonywania których wnioskodawca ma zamiar szkolić;
- 4) podpis wnioskodawcy.

5. Poświadczenie, o którym mowa w ust. 3, jest ważne przez okres 2 lat od dnia wydania i może być wydane przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP.

6. Prezes Urzędu cofa, w drodze decyzji administracyjnej, poświadczenie, o którym mowa w ust. 3, osobie, która przestała spełniać wymagania określone w ust. 2.

Art. 156w. 1. W kategorii „szczegółnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego przez pilota bezzałogowego statku powietrznego w odniesieniu do:

- 1) scenariusza standardowego, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub krajowego scenariusza standardowego – wydaje uznany podmiot albo operator szkolący;
- 2) zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE – wydaje operator szkolący.

2. Potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego zawiera:

- 1) dane identyfikacyjne osoby szkolonej: imię i nazwisko, adres zamieszkania, numer rejestracyjny w rejestrze operatorów;

- 2) dane identyfikacyjne uznanego podmiotu albo operatora szkolącego: imię i nazwisko albo nazwa, adres do korespondencji, adres poczty elektronicznej, numer telefonu, numer decyzji administracyjnej, o której mowa w art. 156o ust. 2 albo 3;
- 3) rodzaj operacji, na które osoba szkolona uzyskała kwalifikacje;
- 4) imię i nazwisko osoby prowadzącej szkolenie praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych – członka personelu uznanego podmiotu albo operatora szkolącego, posiadającego ważne poświadczenie, o którym mowa w art. 156u ust. 3;
- 5) datę wydania potwierdzenia;
- 6) podpis uznanego podmiotu albo operatora szkolącego wydającego potwierdzenie.

3. Uznany podmiot albo operator szkolący wydaje potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego w dwóch egzemplarzach, z których jeden otrzymuje osoba szkolona, a drugi jest przechowywany przez operatora szkolącego albo uznany podmiot.

4. Uznany podmiot albo operator szkolący przechowuje potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego przez okres 3 lat od dnia jego wydania.

5. Uznany podmiot albo operator szkolący informuje Prezesa Urzędu o wydaniu potwierdzenia ukończenia szkolenia praktycznego, za pomocą środków komunikacji elektronicznej lub przy pomocy systemu teleinformatycznego BSP, w terminie 7 dni od dnia wydania tego potwierdzenia.

Art. 156x. 1. W kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, wyznaczony podmiot przeprowadza egzamin z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w:

- 1) UAS.STS-01.020 pkt 2 lit. b dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub
 - 2) UAS.STS-02.020 pkt 9 lit. b dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub
 - 3) krajowym scenariuszu standardowym
- na zasadach określonych odpowiednio w scenariuszu standardowym, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, albo krajowym scenariuszu standardowym.

2. Do egzaminu z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w krajowym scenariuszu standardowym, może przystąpić osoba, która przedstawiła potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego w odniesieniu do określonego w tym potwierdzeniu krajowego scenariusza standardowego.

Art. 156y. 1. W kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, wyznaczony podmiot, w zakresie wyznaczenia przyznanego zgodnie z art. 156n ust. 1, wydaje osobie, która zdała egzamin z wiedzy teoretycznej i spełnia warunki, o których mowa odpowiednio w:

- 1) UAS.STS-01.020 pkt 2 dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub
 - 2) UAS.STS-02.020 pkt 9 dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub
 - 3) krajowych scenariuszach standardowych
- potwierdzenie zdania egzaminu z wiedzy teoretycznej.

2. Potwierdzenie zdania egzaminu z wiedzy teoretycznej zawiera:

- 1) dane identyfikacyjne osoby szkolonej: imię i nazwisko, adres zamieszkania, numer rejestracyjny w rejestrze operatorów;
- 2) dane identyfikacyjne wyznaczonego podmiotu: imię i nazwisko albo nazwę, adres do korespondencji, adres poczty elektronicznej, numer telefonu, numer decyzji, o której mowa w art. 156n ust. 2;
- 3) rodzaj operacji, na które osoba szkolona uzyskała kwalifikacje;
- 4) datę wydania potwierdzenia ukończenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego;
- 5) imię i nazwisko albo nazwę uznanego podmiotu albo imię i nazwisko albo nazwę, numer rejestracyjny w rejestrze operatorów operatora szkolącego, który wydał to potwierdzenie;
- 6) datę i miejsce przeprowadzenia egzaminu z wiedzy teoretycznej;
- 7) imię i nazwisko członka personelu wyznaczonego podmiotu, odpowiedzialnego za zadania z zakresu egzaminu z wiedzy teoretycznej, posiadającego ważne poświadczenie, o którym mowa w art. 156u ust. 3;
- 8) podpis wyznaczonego podmiotu wydającego potwierdzenie.

3. Wyznaczony podmiot przechowuje potwierdzenie zdania egzaminu z wiedzy teoretycznej przez okres 3 lat od dnia jego wydania.

4. Wyznaczony podmiot informuje Prezesa Urzędu o wydaniu potwierdzenia zdania egzaminu z wiedzy teoretycznej, za pomocą środków komunikacji elektronicznej lub przy pomocy systemu teleinformatycznego BSP, w terminie 7 dni od dnia wydania tego potwierdzenia.

5. Prezes Urzędu na podstawie informacji otrzymanej od wyznaczonego podmiotu wydaje certyfikat wiedzy teoretycznej, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 3. Certyfikat jest wydawany przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP.

Art. 156z. 1. W celu przedłużenia ważności certyfikatu wiedzy teoretycznej, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 3, wyznaczony podmiot, na wniosek pilota bezzałogowego statku powietrznego, sprawdza wiedzę pilota bezzałogowego statku powietrznego przez przeprowadzenie szkolenia przypominającego lub egzaminu z wiedzy teoretycznej, o których mowa w UAS.STS-01.020 pkt 3 dodatku 1 załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, na zasadach określonych odpowiednio w scenariuszu standardowym o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, albo krajowym scenariuszu standardowym.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, składa się nie wcześniej niż 6 miesięcy i nie później niż 2 miesiące przed końcem utraty ważności posiadanego certyfikatu wiedzy teoretycznej. Wniosek złożony po terminie pozostawia się bez rozpoznania.

3. W przypadku pozytywnego sprawdzenia wiedzy pilota bezzałogowego statku powietrznego wyznaczony podmiot wydaje nowe potwierdzenie zdania egzaminu wiedzy teoretycznej, o którym mowa w art. 156y ust. 2. Przepisy art. 156y ust. 3 i 4 stosuje się.

4. Prezes Urzędu na podstawie informacji otrzymanej od wyznaczonego podmiotu przedłuża ważność certyfikatu wiedzy teoretycznej przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP.

5. W przypadku przedłużenia ważności certyfikatu wiedzy teoretycznej okres ważności certyfikatu jest liczony od dnia upływu poprzedniego okresu ważności certyfikatu.

Art. 156za. 1. W celu wznowienia ważności certyfikatu wiedzy teoretycznej, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 3, wyznaczony podmiot, na wniosek pilota bezzałogowego statku powietrznego, na zasadach określonych w UAS.STS-01.020 pkt 4 dodatku 1 załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE sprawdza wiedzę pilota bezzałogowego statku powietrznego przez przeprowadzenie egzaminu z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w UAS.STS-01.020 pkt 2 lit. b dodatku 1 załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, na zasadach określonych odpowiednio w scenariuszu standardowym, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, albo krajowym scenariuszu standardowym. Przepisy art. 156y ust. 3 i 4 i art. 156z ust. 3 zdanie pierwsze stosuje się.

2. Prezes Urzędu na podstawie informacji otrzymanej od wyznaczonego podmiotu wznawia ważność certyfikatu wiedzy teoretycznej przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP.

Art. 156zb. 1. Minimalny wiek pilota bezzałogowego statku powietrznego wykonującego operacje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE, i „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, wynosi 14 lat.

2. Osoba niepełnoletnia ubiegająca się o wydanie potwierdzenia zaliczenia szkolenia i zdania egzaminu online, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 1, zalicza szkolenie teoretyczne i zdaje egzamin online za zgodą jednego z rodziców albo opiekuna prawnego.

3. Osoba niepełnoletnia ubiegająca się o wydanie certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 2, przystępuje do egzaminu z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w UAS.OPEN.030 pkt 2 lit. c części A załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, za zgodą jednego z rodziców albo opiekuna prawnego.

4. Szkolenia oraz egzaminy, o których mowa w ust. 2 i 3, mogą być zaliczane i zdawane, pod warunkiem bezpośredniego nadzoru jednego z rodziców albo opiekuna prawnego osoby niepełnoletniej.

5. Osoba niepełnoletnia ubiegająca się o wydanie certyfikatu wiedzy teoretycznej, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 3, przystępuje do szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego oraz egzaminu z wiedzy teoretycznej za zgodą jednego z rodziców albo opiekuna prawnego.

Art. 156zc. 1. Prezes Urzędu cofa dokument, o którym mowa w art. 156p ust. 1, w przypadku stwierdzenia, że pilot bezzałogowego statku powietrznego:

- 1) przestał spełniać wymagania konieczne do otrzymania dokumentu zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia nr 2019/947/UE lub
- 2) uzyskał dokument w oparciu o sfałszowane dokumenty, sfałszował zapisy w dokumencie lub poświadczył nieprawdę, lub
- 3) wykonując czynności lotnicze:
 - a) zagraża życiu lub zdrowiu osób trzecich lub
 - b) stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa publicznego, lub
 - c) zakłóca spokój lub porządek publiczny, lub

- d) stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego, statku powietrznego lub życia lub zdrowia załogi lub pasażerów znajdujących się na jego pokładzie, lub
 - e) utrudnia ruch lotniczy lub powoduje jego wstrzymanie lub ograniczenie, lub
 - f) wykonuje czynności lotnicze niezgodnie z warunkami określonymi w przepisach będących podstawą wydania danego dokumentu, lub
- 4) wykonywał czynności lotnicze pod wpływem alkoholu lub środków działających podobnie do alkoholu.

2. W przypadku postępowania prowadzonego przez uprawnione organy państwowe w celu stwierdzenia, czy zaistniały okoliczności, o których mowa w ust. 1 pkt 2–4, na czas prowadzenia tego postępowania Prezes Urzędu zawiesza dokument, o którym mowa w ust. 1, jeżeli istnieje obawa, że dalsze wykonywanie czynności lotniczych przez pilota bezzałogowego statku powietrznego może zagrażać bezpieczeństwu ruchu lotniczego.

3. W przypadku zastosowania w stosunku do pilota bezzałogowego statku powietrznego środka zapobiegawczego polegającego na obowiązku powstrzymania się od prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych albo pojazdów określonego rodzaju lub od prowadzenia wszelkich pojazdów w ruchu powietrznym albo prawomocnego orzeczenia zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych albo pojazdów określonego rodzaju, dokument, o którym mowa w art. 156p ust. 1, podlega zawieszeniu na czas trwania tego środka lub zakazu.

4. Pilot bezzałogowego statku powietrznego, na którym spoczywa obowiązek powstrzymania się od prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych albo pojazdów określonego rodzaju lub od prowadzenia wszelkiego rodzaju pojazdów w ruchu powietrznym albo co do którego prawomocnie orzeczono zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych albo pojazdów określonego rodzaju:

- 1) nie może posługiwać się dokumentem, o którym mowa w art. 156p ust. 1;
- 2) jest obowiązany do poinformowania Prezesa Urzędu o nałożonym środku zapobiegawczym, polegającym na obowiązku powstrzymania się od prowadzenia wszelkiego rodzaju pojazdów mechanicznych lub od prowadzenia wszelkiego rodzaju pojazdów w ruchu powietrznym, albo orzeczoną zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych albo pojazdów określonego rodzaju.

5. Prezes Urzędu cofa albo zawiesza dokument, o którym mowa w art. 156p ust. 1, również na pisemny wniosek jego posiadacza.

6. Prezes Urzędu zawiesza albo cofa dokument, o którym mowa w art. 156p ust. 1, w drodze decyzji administracyjnej. Decyzja administracyjna podlega natychmiastowemu wykonaniu.

Rozdział 6

Zapobieganie bezprawnemu wykonywaniu operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego

Art. 156zd. 1. Osoba użytkująca system bezzałogowego statku powietrznego może zostać poddana sprawdzeniu, czy operacja jest wykonywana zgodnie z przepisami prawa, przez:

- 1) funkcjonariuszy Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, Służby Celno-Skarbowej, Służby Więziennej, Straży Marszałkowskiej, inspektorów Biura Nadzoru Wewnętrznego, żołnierzy zawodowych wyznaczonych na stanowiska służbowe w Służbie Kontrwywiadu Wojskowego albo w Służbie Wywiadu Wojskowego, żołnierzy Żandarmerii Wojskowej oraz Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, strażników straży gminnych (miejskich) oraz osoby upoważnione przez Prezesa Urzędu,
- 2) strażników leśnych – na terenach lasów,
- 3) funkcjonariuszy Straży Parku – na terenach parków narodowych,
- 4) funkcjonariuszy Państwowej Straży Pożarnej – w przypadku gdy wykonywana operacja może stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa funkcjonariuszy Państwowej Straży Pożarnej prowadzących działania ratowniczo-gaśnicze lub wykonujących inne obowiązki służbowe

– w związku z realizacją zadań ustawowych.

2. Osoba użytkująca system bezzałogowego statku powietrznego jest obowiązana wykonywać polecenia wydawane przez osobę dokonującą sprawdzenia, o którym mowa w ust. 1.

Art. 156ze. 1. Bezzałogowy statek powietrzny może zostać zniszczony, unieruchomiony albo nad jego lotem może zostać przejęta kontrola, w przypadku gdy:

- 1) przebieg operacji lub działanie bezzałogowego statku powietrznego:
 - a) zagraża lub może zagrazić życiu lub zdrowiu ludzi lub zwierząt,

- b) stwarza lub może stworzyć zagrożenie dla chronionych obiektów, urządzeń lub obszarów,
 - c) zakłóca lub może zakłócić przebieg imprezy masowej albo zagraża bezpieczeństwu jej uczestników,
 - d) stwarza lub może stworzyć uzasadnione podejrzenie, że może zostać użyty jako środek ataku terrorystycznego,
 - e) stwarza lub może stworzyć zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lotniczego, statku powietrznego lub życia lub zdrowia załogi lub pasażerów znajdujących się na jego pokładzie,
 - f) utrudnia lub może utrudnić ruch lotniczy lub powoduje lub może spowodować jego wstrzymanie lub ograniczenie;
- 2) bezzałogowy statek powietrzny wbrew zakazowi wykonuje operację w strefie geograficznej ustanowionej nad:
- a) chronionymi obiektami Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz jednostek organizacyjnych podległych, podporządkowanych lub nadzorowanych przez Ministra Obrony Narodowej,
 - b) obiektami, urządzeniami lub obszarami istotnymi dla bezpieczeństwa lub obronności państwa, bezpieczeństwa publicznego lub nienaruszalności granicy państwowej.

2. Do zniszczenia, unieruchomienia bezzałogowego statku powietrznego albo przejścia kontroli nad jego lotem, w związku z realizacją zadań ustawowych, w przypadkach, o których mowa w:

- 1) ust. 1 pkt 1 lit. a, b i d–f – są uprawnieni funkcjonariusze Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, Służby Celno-Skarbowej, Służby Więziennej, Straży Marszałkowskiej, inspektorzy Biura Nadzoru Wewnętrznego, żołnierze zawodowi wyznaczeni na stanowiska służbowe w Służbie Kontrwywiadu Wojskowego albo Służbie Wywiadu Wojskowego, żołnierze Żandarmerii Wojskowej i Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, pracownicy służby ochrony lotniska, strażnicy leśni, pracownicy ochrony specjalistycznych uzbrojonych formacji ochronnych oraz pracownicy wewnętrznych służb ochrony działających na

- terenach jednostek organizacyjnych podległych, podporządkowanych lub nadzorowanych przez Ministra Obrony Narodowej,
- 2) ust. 1 pkt 1 lit. c – są uprawnieni funkcjonariusze Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, żołnierze zawodowi wyznaczeni na stanowiska służbowe w Służbie Kontrwywiadu Wojskowego albo Służbie Wywiadu Wojskowego, żołnierze Żandarmerii Wojskowej, pracownicy ochrony specjalistycznych uzbrojonych formacji ochronnych oraz pracownicy wewnętrznych służb ochrony działających na terenach jednostek organizacyjnych podległych, podporządkowanych lub nadzorowanych przez Ministra Obrony narodowej,
 - 3) ust. 1 pkt 2 lit. a – są uprawnieni żołnierze Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz żołnierze Żandarmerii Wojskowej,
 - 4) ust. 1 pkt 2 lit. b – są uprawnieni żołnierze Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, żołnierze Żandarmerii Wojskowej, żołnierze zawodowi wyznaczeni na stanowiska służbowe w Służbie Kontrwywiadu Wojskowego albo Służbie Wywiadu Wojskowego, funkcjonariusze Policji, Straży Granicznej, Służby Więziennej, Służby Ochrony Państwa, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Straży Marszałkowskiej, pracownicy ochrony specjalistycznych uzbrojonych formacji ochronnych oraz pracownicy wewnętrznych służb ochrony działających na terenach jednostek organizacyjnych podległych, podporządkowanych lub nadzorowanych przez Ministra Obrony narodowej

– na zasadach określonych w ustawie z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej (Dz. U. z 2023 r. poz. 202, 547, 1053, 1088 i 1489).

3. Podmioty, o których mowa w ust. 1, w przypadkach wskazanych w ust. 1, są uprawnione do sprawdzenia spełnienia obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia, o którym mowa w art. 209 ust. 1 i 1a.

4. Za szkody powstałe w wyniku zniszczenia, unieruchomienia albo przejęcia kontroli nad lotem bezzałogowego statku powietrznego w przypadkach, o których mowa w ust. 1, odpowiada pilot bezzałogowego statku powietrznego lub operator systemu

bezzałogowego statku powietrznego zniszczonego, unieruchomionego albo nad lotem którego przejęto kontrolę.”;

21) w art. 160 w ust. 3 w pkt 8 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 9 w brzmieniu:

„9) wykonywanie operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „certyfikowanej”, o której mowa w art. 6 rozporządzenia 2019/947/UE.”;

22) w art. 209:

a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Użytkownicy będący operatorami systemów bezzałogowych statków powietrznych użytkujący bezzałogowe statki powietrzne o masie startowej od 0,25 kg do 20 kg są obowiązani do zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z wykonywanymi operacjami.”;

b) dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. Minister właściwy do spraw instytucji finansowych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy zakres ubezpieczenia obowiązkowego, o którym mowa w ust. 1a, termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną, biorąc pod uwagę specyfikę operacji wykonywanych przez operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych.”;

23) w art. 209o dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Podmiot, który nie zawarł umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, o której mowa w art. 209 ust. 1a, podlega karze pieniężnej w wysokości 4000 zł.”;

24) po art. 209um dodaje się art. 209un w brzmieniu:

„Art. 209un. 1. Kto wykonuje operacje przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego niezgodnie z warunkami wykonywania operacji w danej strefie geograficznej podlega karze pieniężnej w wysokości 10 000 zł za każde naruszenie.

2. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, który nie zarejestrował się w rejestrze operatorów, w przypadkach określonych w art. 14 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości 10 000 zł.

3. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, który nie poinformuje w terminie o zmianie danych zawartych w rejestrze operatorów dotyczących tego operatora, podlega karze pieniężnej w wysokości 500 zł.

4. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, który wykonuje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego operację w kategorii „otwartej”, o której

mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE, z naruszeniem warunków wykonywania takiej operacji określonych w art. 4 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości 4 000 zł za każde naruszenie.

5. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, który wykonuje operację w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, bezzałogowym statkiem powietrznym niezgodnym z art. 40 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/945/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości 10 000 zł.

6. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, który wykonuje operację w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego niespełniającego warunków określone w art. 40 ust. 3 rozporządzenia nr 2019/945/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości 10 000 zł.

7. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, który wykonuje operację w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego nie posiadając ważnego na dzień wykonywania operacji zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości 10 000 zł.

8. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, który wykonuje operację w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego z naruszeniem warunków scenariusza standardowego, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości 4 000 zł za każde naruszenie.

9. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, który wykonuje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego operację w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, naruszając warunki certyfikatu LUC, podlega karze pieniężnej w wysokości 12 000 zł.

10. Pilot bezzałogowego statku powietrznego, który wykonuje operację z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego z naruszeniem warunków wykonywania operacji określonych w scenariuszu standardowym, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości 3 000 zł.

11. Pilot bezzałogowego statku powietrznego, który wykonuje operację z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego z naruszeniem warunków wykonywania

operacji określonych w krajowym scenariuszu standardowym, podlega karze pieniężnej w wysokości 4 000 zł.

12. Pilot bezzałogowego statku powietrznego, który wykonuje operacje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego z naruszeniem wymogów, o których mowa w art. 8 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości 500 zł.

13. Pilot bezzałogowego statku powietrznego, który wykonuje operacje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego niezgodnie z zezwoleniem na operację, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości 250 zł.

14. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, który wykonuje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego operację w kategorii „certyfikowanej”, o której mowa w art. 6, z naruszeniem art. 7 ust. 3 rozporządzenia nr 2019/947/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości 15 000 zł.

15. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, który wykonuje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego operację w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5, z naruszeniem art. 13 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości 10 000 zł.

16. Pilot bezzałogowego statku powietrznego, który wykonuje operacje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego z przekroczeniem zaleceń i ograniczeń określonych przez producenta, podlega karze pieniężnej w wysokości 1000 zł.

17. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, który wykonuje operacje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego z naruszeniem art. 14 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości 10 000 zł.

18. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, który wykonuje operacje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego z naruszeniem art. 14 ust. 7 rozporządzenia nr 2019/947/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości 15 000 zł.

19. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, który wykonuje operacje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego z naruszeniem art. 14 ust. 8 rozporządzenia nr 2019/947/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości 300 zł.”;

25) w art. 209w ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kary pieniężne, o których mowa w art. 209a–209un, nakłada Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej.”;

26) w art. 210 w ust. 1 po pkt 15 dodaje się pkt 16 w brzmieniu:

„16) wykonuje operacje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego niezgodnie z zasadami i warunkami operacyjnymi wykonywania takich operacji.”;

27) w załączniku nr 6 do ustawy wprowadza się następujące zmiany:

a) w „Objaśnieniach terminów użytych w załączniku”:

– po pkt 11 dodaje się pkt 11a w brzmieniu:

„11a) certyfikacie LUC – należy przez to rozumieć certyfikat operatora lekkich systemów bezzałogowych statków powietrznych w rozumieniu art. 2 pkt 9 rozporządzenia nr 2019/947/UE;”,

– po pkt 28a dodaje się pkt 28b w brzmieniu:

„28b) rozporządzeniu nr 2019/947/UE – należy przez to rozumieć rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych;”,

b) w tabeli nr 1:

– w części I w podczęści 1.2 po ust. 10 dodaje się ust. 11–21 w brzmieniu:

11. Rozpatrzenie wniosku o uznanie certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego lub certyfikatu operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z rozporządzeniem nr 2019/945/UE lub równoważnego dokumentu do celów operacji międzynarodowych z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego z państwa trzeciego, oraz jego uznanie	1000
12. Rozpatrzenie wniosku i wydanie decyzji w przedmiocie potwierdzenia, o którym mowa w art. 13 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE	1500
13. Rozpatrzenie wniosku i wydanie decyzji w przedmiocie zezwolenia, o którym mowa w art.	500

12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, na operację w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, wykonywaną przy użyciu jednego systemu bezzałogowego statku powietrznego	
14. Rozpatrzenie wniosku i wydanie decyzji w przedmiocie zezwolenia, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, na operacje w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, wykonywane rojem bezzałogowych statków powietrznych	1000
15. Wydanie potwierdzenia odbioru i kompletności oświadczenia, o którym mowa w art. 156d ust. 2 ustawy, za każdy krajowy scenariusz standardowy	50
16. Wydanie potwierdzenia odbioru i kompletności oświadczenia, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, za każdy scenariusz standardowy, o którym mowa w dodatku 1 załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE	50
17. Rozpatrzenie wniosku i wydanie decyzji w przedmiocie zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE	50
18. Rozpatrzenie wniosku i wydanie decyzji w przedmiocie zmiany, o której mowa w art. 156c ust. 5, zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, wskazanego w ust. 13 i 14	500

19. Rozpatrzenie wniosku i wydanie decyzji w przedmiocie przedłużenia ważności zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, wskazanego w ust. 13 i 14	250
20. Rozpatrzenie wniosku o pojedynczą zmianę w potwierdzeniu wskazanym w ust. 15 i 16	10
21. Rozpatrzenie wniosku o pojedynczą zmianę w zezwoleniu wskazanym w ust. 17	15

- w części II w podczęści 2.2 w ust. 6 w pkt 1 oraz w ust. 7 w pkt 1 skreśla się wyrazy „operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe”,
- w części III:
 - po podczęści 3.2 dodaje się podczęść 3.2a w brzmieniu:

3.2a. Rejestracja operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w zł
1	2
1. Wydanie zaświadczenia o wykreśleniu operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego z rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych	25

- w podczęści 3.3 w ust. 6 uchyla się pkt 4,
- w podczęści 3.4 w ust. 1 w pkt 2 skreśla się wyrazy „i bezpilotowych”,
- w podczęści 3.13 po ust. 43 dodaje się ust. 44–50 w brzmieniu:

44. Rozpatrzenie wniosku oraz wydanie decyzji administracyjnej w przedmiocie certyfikatu „LUC”	Opłata podstawowa 5000 zwiększona o opłatę za poszczególne wskazany poziom ryzyka:
1. SAIL I	2500

2. SAIL II	2500
3. SAIL III	3000
4. SAIL IV	3000
5. SAIL V	3500
6. SAIL VI	3500
45. Rozpatrzenie wniosku o pojedynczą zmianę do certyfikatu LUC, o której mowa w UAS.LUC.070 rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz jego wydanie	1000
46. Rozpatrzenie wniosku o zamiarze przeprowadzania egzaminu z wiedzy teoretycznej do wykonywania operacji w podkategorii A2 kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE, oraz wyznaczenie podmiotu	600
47. Rozpatrzenie wniosku o zamiarze przeprowadzania egzaminu z wiedzy teoretycznej do wykonywania operacji w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, oraz wyznaczenie podmiotu	1000
48. Rozpatrzenie, złożonego przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego ubiegającego się o przyznanie uprawnienia do prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych, oświadczenia, o którym mowa w dodatku 4 załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub oświadczenia o zamiarze prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych zgodnie z krajowym	400

scenariuszem standardowym – za każdy scenariusz	
49. Rozpatrzenie wniosku o zamiarze prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych w ramach zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE	400
50. Rozpatrzenie, złożonego przez podmiot ubiegający się uznanie, oświadczenia, o którym mowa w dodatku 6 załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE lub oświadczenia o zamiarze prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym – za każdy scenariusz	400

c) w tabeli nr 2 w części I w podczęści 1.2 w ust. 4 uchyla się pkt 5 i 7,

d) w tabeli nr 3 dodaje się część VII w brzmieniu:

Część VII Sprawowanie bieżącego nadzoru nad operatorami systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz podmiotami prowadzącymi szkolenia praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość stawki w zł
1. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad operatorem systemu bezzałogowego statku powietrznego, który złożył oświadczenie o wykonywaniu operacji w kategorii „szczegółnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym lub scenariuszem standardowym, o którym mowa rozporządzenia nr 2019/947/UE	0

2. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad operatorem systemu bezzałogowego statku powietrznego, który posiada zezwolenie, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE	1000
3. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad operatorem systemu bezzałogowego statku powietrznego, który posiada zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE	0
4. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad operatorem systemu bezzałogowego statku powietrznego, który posiada certyfikat LUC	5000
5. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad wyznaczonym podmiotem, o którym mowa w art. 156n ust. 1	500
6. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad uznanym podmiotem, o którym mowa w art. 156o ust. 1 pkt 1	400
7. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad operatorem systemu bezzałogowego statku powietrznego posiadającym uprawnienie, o którym mowa w art. 156o ust. 1 pkt 2	400

28) dodaje się załącznik nr 7 do ustawy w brzmieniu:

„Załącznik nr 7

**OPLATY ZA CZYNNOŚCI ZWIĄZANE Z WYZNACZANIEM STREF
GEOGRAFICZNYCH DLA SYSTEMÓW BEZZAŁOGOWYCH STATKÓW
POWIETRZNYCH, PRZEDŁUŻANIEM OKRESU ICH OBOWIĄZYWANIA I ICH
PONOWNYM WYZNACZANIEM**

1. Opłata za przeprowadzenie wstępnej oceny 100 zł od każdego wniosku o wyznaczenie wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej strefy geograficznej
2. Opłata za wyznaczenie strefy geograficznej:
 - 1) w przypadku gdy wnioskodawca występuje 350 zł za każdą strefę geograficzną jednocześnie o wyznaczenie od 1 do 10 stref geograficznych lub w przypadku gdy w wyniku przeprowadzenia wstępnej oceny wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej

wnioskodawca zostaje wezwany do zmiany wniosku, tak aby dotyczył on wyznaczenia do 10 stref geograficznych

- 2) w przypadku gdy wnioskodawca występuje jednocześnie o wyznaczenie od 11 do 49 stref geograficznych lub w przypadku gdy w wyniku przeprowadzenia wstępnej oceny wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej wnioskodawca zostaje wezwany do zmiany wniosku, tak aby dotyczył on wyznaczenia od 11 do 49 stref geograficznych 230 zł za każdą strefę geograficzną
- 3) w przypadku gdy wnioskodawca występuje jednocześnie o wyznaczenie powyżej 49 stref geograficznych lub w przypadku gdy w wyniku przeprowadzenia wstępnej oceny wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej wnioskodawca zostaje wezwany do zmiany wniosku, tak aby dotyczył on wyznaczenia powyżej 49 stref geograficznych 140 zł za każdą strefę geograficzną

3. Opłata za przedłużenie okresu obowiązywania

strefy geograficznej:

- 1) w przypadku gdy wnioskodawca występuje jednocześnie o przedłużenie okresów obowiązywania od 1 do 10 stref geograficznych 90 zł za każdą strefę geograficzną
- 2) w przypadku gdy wnioskodawca występuje jednocześnie o przedłużenie okresów obowiązywania od 11 do 49 stref geograficznych 70 zł za każdą strefę geograficzną
- 3) w przypadku gdy wnioskodawca występuje jednocześnie o przedłużenie okresów obowiązywania powyżej 49 stref geograficznych 35 zł za każdą strefę geograficzną

4. Opłata za ponowne wyznaczenie strefy geograficznej:

- 1) w przypadku gdy wnioskodawca występuje 170 zł za każdą strefę geograficzną jednocześnie o ponowne wyznaczenie od 1 do 10 stref geograficznych
- 2) w przypadku gdy wnioskodawca występuje 115 zł za każdą strefę geograficzną jednocześnie o ponowne wyznaczenie od 11 do 49 stref geograficznych
- 3) w przypadku gdy wnioskodawca występuje 70 zł za każdą strefę geograficzną jednocześnie o ponowne wyznaczenie powyżej 49 stref geograficznych

”.

Art. 2. W ustawie z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2023 r. poz. 171, z późn. zm.⁸⁾) w art. 16 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadkach, o których mowa w art. 11 pkt 1–6 i 8–15 ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej (Dz. U. z 2023 r. poz. 202, 547, 1053, 1088 i 1489), policjanci mogą użyć środków przymusu bezpośredniego, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 1–13 i 17–21 tej ustawy, lub wykorzystać te środki.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2023 r. poz. 1080, 1088 i 1489) w art. 23 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadkach, o których mowa w art. 11 ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej (Dz. U. z 2023 r. poz. 202, 547, 1053, 1088 i 1489), funkcjonariusze mogą użyć środków przymusu bezpośredniego, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 1–7, 9–13 i 16–21 tej ustawy, lub wykorzystać te środki.”.

Art. 4. W ustawie z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2023 r. poz. 1356) w art. 47 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadkach, o których mowa w art. 11 pkt 1–3, 8, 10 i 12–15 ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej (Dz. U. z 2023 r. poz. 202, 547, 1053, 1088 i 1489), strażnik leśny może użyć środków przymusu

⁸⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2023 r. poz. 185, 240, 289, 347, 535, 641 i 1088.

bezpośredniego, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 1, pkt 2 lit. a, pkt 5, 7, 9, 11, pkt 12 lit. a, pkt 13 i 21 tej ustawy, lub wykorzystać te środki.”.

Art. 5. W ustawie z dnia 21 czerwca 1996 r. o szczególnych formach sprawowania nadzoru przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 2487 i 2600) w art. 11r w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) użyć środków przymusu bezpośredniego, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 1, 2, 13, 18, 19 i 21 *ustawy* z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej (Dz. U. z 2023 r. poz. 202, 547, 1053, 1088 i 1489), w przypadkach, o których mowa w art. 11 pkt 1–3, 10 i 12–15 tej *ustawy*, lub wykorzystać te środki;”.

Art. 6. W ustawie z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2021 r. poz. 1995) w art. 36 wprowadza się następujące zmiany:

1) w ust. 1 w pkt 4 wprowadzenie do wyliczenia i lit. a otrzymują brzmienie:

„użycia lub wykorzystania środków przymusu bezpośredniego, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 1 lit. a, b i d, pkt 2 lit. a, pkt 5, 7, 9, 11, pkt 12 lit. a oraz pkt 13 i 21 ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej (Dz. U. z 2023 r. poz. 202, 547, 1053, 1088 i 1489):

a) w granicach chronionych obiektów i obszarów – w przypadkach, o których mowa w art. 11 pkt 2, 5, 8, 10, 13 i 15 tej ustawy;”;

2) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Środki przymusu bezpośredniego, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 5 lub 11 ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej, mogą być wykorzystane wyłącznie w przypadku, o którym mowa w art. 11 pkt 15 tej ustawy.”.

Art. 7. W ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1266) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 42 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadkach, o których mowa w art. 11 pkt 1–6 i 8–15 ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej, żołnierze Żandarmerii Wojskowej mogą użyć środków przymusu bezpośredniego, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 1–5, 7–9, 11, pkt 12 lit. a, c i d, pkt 13 i 17–21 tej ustawy, lub wykorzystać te środki.”;

2) w art. 51 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W przypadkach, o których mowa w art. 11 pkt 1–6 i 8–15 ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej, żołnierze wojskowych organów porządkowych wchodzących w skład służby garnizonowej i służby wewnętrznej jednostki wojskowej w związku z wykonywaniem czynności służbowych mogą użyć środków przymusu bezpośredniego, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 1–5, 7–9, 11, pkt 12 lit. a, c i d, pkt 13, 17, 19–21 tej ustawy, lub wykorzystać te środki.”.

Art. 8. W ustawie z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz. U. z 2023 r. poz. 1136)

1) w art. 25 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadkach, o których mowa w art. 11 pkt 1–6 i 8–15 ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej, funkcjonariusz ABW może użyć środków przymusu bezpośredniego, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 1, 2, 5, 7, 9, 11, pkt 12 lit. a i d, pkt 13 i 17–21 tej ustawy, lub wykorzystać te środki.”;

2) w art. 26 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadkach, o których mowa w art. 11 pkt 1–3, 5, 6, 8–10, 12, 13 i 15 ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej, funkcjonariusz AW może użyć środków przymusu bezpośredniego, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 1, pkt 2 lit. a i b, pkt 7, 9, pkt 12 lit. a, pkt 13, 18 i 21 tej ustawy, lub wykorzystać te środki.”.

Art. 9. W ustawie z dnia 9 czerwca 2006 r. o Służbie Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego (Dz. U. z 2023 r. poz. 81) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 30 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadkach, o których mowa w art. 11 pkt 1–3, 5, 6, 8, 9, 12, 13 i 15 ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej, funkcjonariusz SKW może użyć środków przymusu bezpośredniego, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 1, 2, 7, 9, 11, pkt 12 lit. a i d, pkt 13, 18 i 21 tej ustawy, lub wykorzystać te środki.”;

2) w art. 30a ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadkach, o których mowa w art. 11 pkt 1–3, 5, 6, 8–10, 12, 13 i 15 ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej, funkcjonariusz SWW może użyć środków przymusu bezpośredniego, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 1, pkt 2 lit. a i b, pkt 7, 9, pkt 12 lit. a, pkt 13, 18 i 21 tej ustawy, lub wykorzystać te środki.”;

3) w art. 44:

a) w ust. 2 po pkt 6 dodaje się przecinek i pkt 7 w brzmieniu:

„7) unieruchomienia, zniszczenia bezzałogowego statku powietrznego albo przejścia kontroli nad jego lotem”,

b) w ust. 3 wyrazy „pkt 2, 4 i 6” zastępuje się wyrazami „pkt 2, 4, 6 i 7”;

4) po art. 44a dodaje się art. 44b w brzmieniu:

„Art. 44b. 1. Szefowie SKW i SWW zapewniając ochronę wykorzystywanych przez siebie urządzeń, obszarów lub obiektów, a także przebywających w nich osób mogą stosować środki i urządzenia, o których mowa w art. 33a ust. 2 ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej.

2. Bezzałogowy statek powietrzny, który znalazł się w miejscu lub przestrzeni powietrznej miejsca, o którym mowa w art. 44 ust. 1 lub ust. 3, w tym również wskutek czynności, o której mowa w art. 44 ust. 2 pkt 7, podlega sprawdzeniu w celu wyjaśnienia istotnych okoliczności nieuprawnionego naruszenia przestrzeni powietrznej.

3. Sprawdzeniu podlega urządzenie umożliwiające lot, nawigację i łączność z bezzałogowym statkiem powietrznym oraz urządzenia lub przedmioty połączone z bezzałogowym statkiem powietrznym.

4. W przypadku ujawnienia materiałów lub przedmiotów uzasadniających podejrzenie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia, lub mogących zagrozić obronności państwa, w tym ochronie informacji niejawnych, są one przekazywane do właściwego prokuratora.

5. W przypadku ujawnienia materiałów lub substancji mogących zagrozić urządzeniu, obszarowi lub obiektowi chronionemu, a także życiu lub zdrowiu przebywających w nich osób niezwłocznie dokonuje się zabezpieczenia i neutralizacji tych materiałów lub substancji w sposób właściwy dla rodzaju zagrożenia jakie wywołują.

6. Szefowie SKW i SWW, każdy w zakresie swojego działania, mogą określić, w drodze zarządzenia niepodlegającego ogłoszeniu, sposób organizacji ochrony użytkowanych przez SKW i SWW urządzeń, obszarów lub obiektów w związku z nieuprawnionym naruszeniem przestrzeni powietrznej przez bezzałogowy statek powietrzny, szczegółowy sposób i tryb niszczenia, unieruchomienia lub przejścia kontroli lotu bezzałogowego statku powietrznego, sposób dokonywania sprawdzenia, o którym mowa w ust. 2 i 3, sposób przekazywania materiałów do właściwego prokuratora oraz sposób dokumentowania tych czynności, uwzględniając potrzebę zapewnienia jak

najbardziej efektywnej ochrony urządzeń, obszarów i obiektów oraz przebywających w nich osób.”.

Art. 10. W ustawie z dnia 9 czerwca 2006 r. o Centralnym Biurze Antykorupcyjnym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1900 oraz z 2023 r. poz. 240 i 347) w art. 15 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadkach, o których mowa w art. 11 pkt 1–6 i 8–15 ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej, funkcjonariusz CBA może użyć środków przymusu bezpośredniego, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 1–5, 7, 11, pkt 12 lit. a i d, pkt 13, 18, 20 i 21 tej ustawy, oraz środków przeznaczonych do pokonywania zamknięć budowlanych i innych przeszkód, z wyłączeniem materiałów wybuchowych, lub wykorzystać te środki.”.

Art. 11. W ustawie z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. z 2023 r. poz. 191) wprowadza się następujące zmiany:

1) w rozdziale 1 po art. 3 dodaje się art. 3a–3c w brzmieniu:

„Art. 3a. 1. Agencja jest organem właściwym, o którym mowa w art. 17 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.⁹⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2019/947/UE”, w zakresie zadań, o których mowa w art. 18 lit. f i l rozporządzenia nr 2019/947/UE.

2. Agencja może współdziałać przy wykonywaniu zadań organu właściwego, o których mowa w art. 18 lit. a–e oraz g–k i m rozporządzenia nr 2019/947/UE, zastrzeżonych do kompetencji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego na zasadach określonych w porozumieniu, o którym mowa w art. 21 ust. 2h Prawa lotniczego.

3. Agencja wyznacza strefy geograficzne dla systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz określa warunki operacyjne wykonywania operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych w tych strefach, przedłuża okres obowiązywania tych stref oraz ponownie wyznacza te strefy, zgodnie z art. 15 rozporządzenia nr 2019/947/UE, Prawem lotniczym oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 156k Prawa lotniczego. Określając warunki operacyjne wykonywania

⁹⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 11, Dz. Urz. UE L 150 z 13.05.2020, str. 1, Dz. Urz. UE L 176 z 05.06.2020, str. 13, Dz. Urz. UE L 253 z 16.07.2021, str. 49, Dz. Urz. UE L 87 z 15.03.2022, str. 20 oraz Dz. Urz. UE L 105 z 04.04.2022, str. 3.

operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych w strefach geograficznych Agencja może zobowiązać operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, pilota bezzałogowego statku powietrznego, podmiot, na którego wniosek strefa geograficzna została wyznaczona, lub podmiot, od którego zgody zależy wykonywanie operacji w określonej strefie geograficznej do korzystania z usługi zapewnianej przy pomocy systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 3b ust. 1, jeżeli ustali konieczność korzystania z takiej usługi dla danej strefy geograficznej.

4. Wykonywanie przez Agencję zadań, o których mowa w ust. 1–3, stanowi realizację zadań publicznych i nie ma charakteru działalności gospodarczej.

5. Agencja pobiera opłaty za czynności związane z wyznaczaniem stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych, przedłużaniem okresu ich obowiązywania i ich ponownym wyznaczaniem, zgodnie z Prawem lotniczym oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 156k Prawa lotniczego.

6. Opłaty, o których mowa w ust. 5, mają charakter publicznoprawny.

7. Agencja przetwarza dane osobowe dla potrzeb realizacji zadań, o których mowa w ust. 1–3, oraz zadań określonych w Prawie lotniczym.

Art. 3b. 1. Agencja zapewnia utrzymanie, prowadzenie i rozwój:

- 1) systemu teleinformatycznego wykorzystywanego do realizacji usług związanych z wykonywaniem przez Agencję zadań, o których mowa w art. 15 i art. 18 lit. f i l rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 2) systemu teleinformatycznego wykorzystywanego do realizacji usług związanych z wykonywaniem przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz Agencję zadań, o których mowa w przepisach rozporządzenia nr 2019/947/UE.

2. System teleinformatyczny, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, zapewnia w szczególności usługi w zakresie wyznaczania stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych, zgłaszania wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego oraz przekazywania operatorom systemów bezzałogowych statków powietrznych informacji i wytycznych, które służą zapewnieniu bezpieczeństwa operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych w zakresie, w jakim jest to związane z wyznaczaniem stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych.

3. System teleinformatyczny, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, zapewnia w szczególności usługi w zakresie:

- 1) podnoszenia poziomu wiedzy oraz kwalifikacji dotyczących użytkowania systemów bezzałogowych statków powietrznych;
- 2) obsługi spraw związanych z nadawaniem uprawnień pilotom bezzałogowych statków powietrznych;
- 3) informowania w czasie rzeczywistym o legalności operacji wykonywanych przy użyciu systemów bezzałogowych statków powietrznych;
- 4) wprowadzania w czasie rzeczywistym ograniczeń w przestrzeni powietrznej związanych z użytkowaniem systemów bezzałogowych statków powietrznych;
- 5) wsparcia operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych w opracowywaniu oceny ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 6) przekazywania operatorom systemów bezzałogowych statków powietrznych informacji i wytycznych, które służą zapewnieniu bezpieczeństwa operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych w zakresie, w jakim nie jest to związane z wyznaczaniem stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych.

4. Do oddania do korzystania systemów, o których mowa w ust. 1, podmiotom, o których mowa w art. 156h ust. 4 Prawa lotniczego, przepisów rozdziału 7 ustawy z dnia 16 grudnia 2016 r. o zasadach zarządzania mieniem państwowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 973) nie stosuje się.

Art. 3c. 1. W związku z przetwarzaniem przez Agencję danych osobowych uzyskanych w toku realizacji jej zadań, o których mowa w art. 3a ust. 7, uprawnienie, o którym mowa w art. 15 ust. 1 lit. g rozporządzenia 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) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, z późn. zm.¹⁰⁾) przysługuje w zakresie, w jakim nie wpływa ono na ochronę praw i wolności osób, od których te dane pozyskano.

2. Agencja informuje o ograniczeniu, o którym mowa w ust. 1, przy pierwszej czynności skierowanej do osoby, której dane dotyczą, a także w Biuletynie Informacji Publicznej na swojej stronie podmiotowej.

¹⁰⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 127 z 23.05.2018, str. 2 oraz Dz. Urz. UE L 74 z 04.03.2021, str. 35.

3. Dane osobowe, o których mowa w ust. 1, podlegają zabezpieczeniom zapobiegającym nadużyciom lub niezgodnemu z prawem dostępowi lub przekazywaniu polegającym co najmniej na:

- 1) dopuszczeniu do przetwarzania danych osobowych wyłącznie osób posiadających pisemne upoważnienie wydane przez administratora danych;
 - 2) pisemnym zobowiązaniu osób upoważnionych do przetwarzania danych osobowych do zachowania ich w tajemnicy;
 - 3) na zawarciu porozumienia z Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego, o którym mowa w art. 21 ust. 2h Prawa lotniczego – w przypadku, o którym mowa w art. 21 ust. 2j Prawa lotniczego.”;
- 2) w art. 4 w ust. 5 wyrazy „w ust. 1 i 3” zastępuje się wyrazami „w ust. 1, 3 oraz art. 3a i art. 3b”;
- 3) po art. 4 dodaje się art. 4a w brzmieniu:
- „Art. 4a. Agencja jest instytucją świadczącą centralne usługi informacyjne wyznaczoną w celu świadczenia centralnych usług informacyjnych, o których mowa w art. 5 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2021/664 z dnia 22 kwietnia 2021 r. w sprawie ram regulacyjnych dotyczących U-space (Dz. Urz. UE L 139 z 23.04.2021, str. 161), na zasadzie wyłączności we wszystkich strefach geograficznych U-space, o których mowa w tym rozporządzeniu.”;
- 4) w art. 9 w ust. 4 po pkt 4 dodaje się pkt 4a i 4b w brzmieniu:
- „4a) przychody z opłat za czynności związane z wyznaczaniem stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych;
- 4b) przychody z umów, o których mowa w art. 156i ust. 3 Prawa lotniczego.”.

Art. 12. W ustawie z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej (Dz. U. z 2023 r. poz. 202, 547, 1053, 1088 i 1489) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 4:
 - a) po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) broni pneumatycznej – należy przez to rozumieć broń pneumatyczną, o której mowa w art. 8 ustawy z dnia 21 maja 1999 r. o broni i amunicji (Dz. U. z 2022 r. poz. 2516 oraz z 2023 r. poz. 535, 803 i 1030);”,
 - b) pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) wykorzystaniu środka przymusu bezpośredniego – należy przez to rozumieć zastosowanie środka przymusu bezpośredniego wobec zwierzęcia albo

zastosowanie go w celu zatrzymania, zablokowania lub unieruchomienia pojazdu lub pokonania przeszkody, a przypadku bezzałogowego statku powietrznego zniszczenia, unieruchomienia albo przejęcia kontroli nad jego lotem;”;

- 2) w art. 11 w pkt 14 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 15 w brzmieniu:
„15) zniszczenia, unieruchomienia bezzałogowego statku powietrznego albo przejęcia kontroli nad jego lotem, w przypadkach, o których mowa w art. 156ze ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, 1715, 1846, 2185 i 2642 oraz z 2023 r. poz. 1489).”;
- 3) w art. 12 w ust. 1 w pkt 20 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 21 w brzmieniu:
„21) środki i urządzenia przeznaczone do zniszczenia, unieruchomienia bezzałogowego statku powietrznego albo przejęcia kontroli nad jego lotem.”;
- 4) w art. 18 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:
„1. Siatki obezwładniającej można użyć lub ją wykorzystać, jeżeli użycie innych środków przymusu bezpośredniego jest niemożliwe albo może okazać się nieskuteczne, w przypadkach, o których mowa w art. 11 pkt 2–5, 7, 10–11 i 15.
2. Siatki obezwładniającej używa się w celu unieruchomienia osoby lub wykorzystuje się ją w celu unieruchomienia zwierzęcia oraz bezzałogowego statku powietrznego.”;
- 5) w art. 23:
 - a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
„1. Pocisków niepenetracyjnych miotanych z broni palnej lub urządzeń do tego przeznaczonych można użyć lub wykorzystać w przypadkach, o których mowa w art. 11 pkt 2–5, 7–11, 13 i 15.”;
 - b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:
„3. Pocisków niepenetracyjnych używa się w celu obezwładnienia osób lub wykorzystuje się w celu obezwładnienia zwierzęcia przez zadanie bólu fizycznego, przy czym nie celuje się w głowę lub szyję, oraz w celu zniszczenia lub unieruchomienia bezzałogowego statku powietrznego.”;
- 6) po art. 33 dodaje się art. 33a w brzmieniu:

„Art. 33a. 1. Środki i urządzenia przeznaczone do zniszczenia, unieruchomienia bezzałogowego statku powietrznego albo przejęcia kontroli nad jego lotem można wykorzystać w przypadku, o którym mowa w art. 11 pkt 15.

2. Zniszczenie, unieruchomienie bezzałogowego statku powietrznego albo przejęcie kontroli nad jego lotem może nastąpić przez wykorzystanie:

- 1) urządzenia wykorzystującego lub zakłócające fale radiowe;
 - 2) siatki obezwładniające;
 - 3) bezzałogowych statków powietrznych;
 - 4) pocisków niepenetracyjnych lub innych przedmiotów miotanych za pomocą przeznaczonych do tego urządzeń oraz za pomocą broni palnej i broni pneumatycznej;
 - 5) urządzeń emitujących skumulowaną wiązkę energii lub fal elektromagnetycznych.”;
- 7) w art. 47 w pkt 7 skreśla się wyrazy „(Dz. U. z 2019 r. poz. 1580 i 1495)”.

Art. 13. W ustawie z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. z 2022 r. poz. 1854) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 1 ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Ustawy nie stosuje się do wyrobów i części, wobec których stosuje się przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE L 212 z 22.08.2018, str. 1, z późn. zm.¹¹⁾), z wyłączeniem systemów bezzałogowych statków powietrznych w zakresie warunków oraz trybu akredytacji oraz zasad i warunków autoryzacji jednostek oceniających zgodność oraz sposobu notyfikacji autoryzowanych jednostek oceniających zgodność.”;

- 2) w art. 58:

a) w ust. 2 w pkt 9 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 10 w brzmieniu:

¹¹⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 236 z 05.07.2021, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 382 z 28.10.2021, str. 60.

„10) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.”,

- b) w ust. 3 w pkt 9 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 10 w brzmieniu:
„10) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.”.

Art. 14. W ustawie z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. z 2023 r. poz. 615, z późn. zm.¹²⁾) w art. 139 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadkach, o których mowa w art. 11 ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej, funkcjonariusze mogą użyć środków przymusu bezpośredniego, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 1, 2, 5, 7, 9, 11, 12 lit. a, pkt 13, 17, 18, 20 i 21 tej ustawy, lub wykorzystać te środki, oraz środków przeznaczonych do pokonywania zamknięć budowlanych i innych przeszkód, z wyłączeniem materiałów wybuchowych, lub wykorzystać te środki.”.

Art. 15. W ustawie z dnia 8 grudnia 2017 r. o Służbie Ochrony Państwa (Dz. U. z 2023 r. poz. 66, 240, 347 i 641) w art. 37 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadkach, o których mowa w art. 11 pkt 1–6 i 9–15 ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej (Dz. U. z 2023 r. poz. 202, 547, 1053, 1088 i 1489), funkcjonariusz może użyć środków przymusu bezpośredniego, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 1, pkt 2 lit. a, pkt 5, 7, 9, 11, pkt 12 lit. a, c i d, pkt 13 i 17–21 tej ustawy, lub wykorzystać te środki.”.

Art. 16. W ustawie z dnia 26 stycznia 2018 r. o Straży Marszałkowskiej (Dz. U. z 2022 r. poz. 1727 oraz z 2023 r. poz. 240, 347 i 641) w art. 16 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadkach, o których mowa w art. 11 pkt 1–6 i 8–15 ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej (Dz. U. z 2023 r. poz. 202, 547, 1053, 1088 i 1489), funkcjonariusze Straży Marszałkowskiej mogą użyć środków przymusu bezpośredniego, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 1, 2, 4, 5, 7, 9, 11, 12 lit. a, pkt 13, 18, 20 i 21 tej ustawy, lub wykorzystać te środki.”.

Art. 17. W ustawie z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1327 i 1429) uchyla się art. 15zzzzl.

¹²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2023 r. poz. 556, 588, 641, 658, 760, 996, 1059, 1193, 1195 i 1234.

Art. 18. W terminie 14 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego zawiera z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej porozumienie, o którym mowa w art. 21 ust. 2g ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 19. 1. Do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy dotyczących:

- 1) kontroli:
 - a) podmiotów prowadzących działalność w zakresie lotnictwa cywilnego z użyciem bezzałogowych statków powietrznych,
 - b) użytkowników bezzałogowych statków powietrznych, w tym posiadających świadectwo kwalifikacji operatora bezzałogowych statków powietrznych używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe,
 - c) przedsiębiorców wykonujących działalność szkoleniową, o której mowa w art. 95a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym,
- 2) zezwoleń na wykonywanie lotów międzynarodowych, o których mowa w art. 149 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym

– stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 156d ust. 7 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w zakresie operacji wykonywanych z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych zgodnie z krajowymi scenariuszami standardowymi, stosuje się przepisy dotychczasowe.

3. Potwierdzenia odbioru i kompletności oświadczeń o wykonywaniu operacji zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym, wydane przed dniem wejścia w życie ustawy zmienianej w art. 1, zachowują ważność przez okres na jaki zostały wydane.

Art. 20. Pozwolenia na wykonywanie lotów, wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy na podstawie art. 53a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 dla bezzałogowych statków powietrznych kategorii specjalnej, zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

Art. 21. Postępowania w sprawie o wydanie pozwolenia na wykonywanie lotów, o którym mowa w art. 53c ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, dla bezzałogowych statków powietrznych wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy umarza się.

Art. 22. W terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wykreśla z urzędu z rejestru cywilnych statków powietrznych, o którym mowa w art. 34 ustawy zmienianej w art. 1, bezzałogowe statki powietrzne wpisane do tego rejestru, których projektowanie, produkcja i konserwacja nie podlega certyfikacji, o której mowa w art. 40 rozporządzenia delegowanego 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. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 1, z późn. zm.¹³⁾), oraz do których nie mają zastosowania przepisy działu III rozdziału 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 23. Uprawnienia wynikające z decyzji administracyjnych wydanych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy w przedmiocie konwersji, o której mowa w art. 21 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.¹⁴⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2019/947/UE”, zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

Art. 24. 1. W terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego skreśla z urzędu z rejestru podmiotów szkolących, o którym mowa w art. 95a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, podmioty szkolące wyłącznie w zakresie bezzałogowych statków powietrznych.

2. W przypadku gdy podmiot wpisany do rejestru podmiotów szkolących, o którym mowa w art. 95a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, prowadzi szkolenia również w zakresie innym niż w zakresie bezzałogowych statków powietrznych, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego dokonuje z urzędu, w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, adnotacji w rejestrze podmiotów szkolących, o którym mowa w art. 95a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, o wykreśleniu uprawnienia dotyczącego szkolenia w zakresie bezzałogowych statków powietrznych.

3. Uzyskane od Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego na podstawie przepisów rozporządzenia nr 2019/947/UE przed dniem wejścia w życie ustawy:

¹³⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 7, Dz. Urz. UE L 232 z 20.07.2020, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 150 z 01.06.2022, str. 1.

¹⁴⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 11, Dz. Urz. UE L 150 z 13.05.2020, str. 1, Dz. Urz. UE L 176 z 05.06.2020, str. 13, oraz Dz. Urz. UE L 253 z 16.07.2021, str. 49, Dz. Urz. UE L 87 z 15.03.2022, str. 20 oraz Dz. Urz. UE L 105 z 04.04.2022, str. 3.

- 1) wyznaczenia do przeprowadzania: egzaminu z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w UAS.OPEN.030 pkt 2 lit. c części A załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, egzaminu z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w scenariuszu standardowym, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub krajowym scenariuszu standardowym lub egzaminu teoretycznego,
- 2) uznania lub wskazania do prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych, o których mowa w dodatku 3 załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE

– zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

Art. 25. W terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego skreśla z urzędu z ewidencji, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy zmienianej w art. 1, bezzałogowe statki powietrzne wpisane do tej ewidencji.

Art. 26. 1. W terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy Polska Agencja Żeglugi Powietrznej wyznaczy strefy geograficzne, o których mowa w art. 156h ust. 1 pkt 1, w odniesieniu do struktur przestrzeni powietrznej wyznaczonych na podstawie przepisów wydanych na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 1. Do czasu wyznaczenia tych stref geograficznych zasady wykonywania operacji systemami bezzałogowych statków powietrznych w tych strukturach przestrzeni powietrznej określają strefy geograficzne wyznaczone przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. Do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 156k ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, strefy geograficzne dla systemów bezzałogowych statków powietrznych, o których mowa w art. 15 rozporządzenia nr 2019/947/UE, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej wyznacza na podstawie przepisów dotychczasowych.

Art. 27. 1. Do dnia zapewnienia przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej w systemie teleinformatycznym, o którym mowa w art. 3b ust. 1 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 11 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, funkcjonalności związanych z prowadzeniem rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, o którym mowa w art. 156l ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego prowadzi rejestr operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, z

uwzględnieniem art. 14 ust. 1, 2, 4–6 i 9 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego, przy pomocy systemu teleinformatycznego.

2. Rejestr operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych prowadzony, z uwzględnieniem art. 14 ust. 1, 2, 4–6 i 8 rozporządzenia nr 2019/947/UE, przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy uznaje się za rejestr operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, o którym mowa w art. 21 ust. 2 pkt 8 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

3. Do dnia oddania do użytku systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 3b ust. 1 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 11 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, do zgłaszania zamiaru wykonania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego stosuje się przepisy dotychczasowe.

4. Minister właściwy do spraw transportu, po otrzymaniu od Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego informacji o wdrożeniu rozwiązań technicznych umożliwiających korzystanie z systemów, o których mowa w art. 3b ust. 1 ustawy zmienianej w art. 11 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, ogłasza w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, komunikat określający termin oddania do użytku tych systemów. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 14 dni przed dniem określonym w tym komunikacie.

Art. 28. Minister właściwy do spraw transportu może udzielić Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej dotacji celowej z budżetu państwa z części, której jest dysponentem, na pokrycie kosztów utrzymania trwałości projektu „Usługi cyfrowe dla bezzałogowych statków powietrznych”, realizowanego przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej, Ministerstwo Infrastruktury i Urząd Lotnictwa Cywilnego przy wsparciu środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa 2014–2020, przez okres 5 lat od dnia zakończenia realizacji projektu.

Art. 29. Waloryzacji wysokości stawek opłat, o której mowa w art. 156j ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, dokonuje się po raz pierwszy w 2024 r.

Art. 30. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 44 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 44 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym

niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez okres 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 31. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 3 lit. c i art. 18 które wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia;
- 2) art. 1 pkt 22 i 23, które wchodzi w życie po upływie 9 miesięcy od dnia ogłoszenia;
- 3) art. 11 pkt 1 w zakresie art. 3b, który wchodzi w życie z dniem określonym w komunikacie wydanym na podstawie art. 27 ust. 4.

UZASADNIENIE

I. POTRZEBA I CEL WYDANIA USTAWY

Organy Unii Europejskiej są bardzo aktywne w obszarze wprowadzania nowych rozwiązań i przepisów w dziedzinie lotnictwa cywilnego. Jakkolwiek większość z przyjmowanych aktów to rozporządzenia, które są bezpośrednio stosowane w państwach członkowskich Unii Europejskiej, tym niemniej część rozwiązań musi być rozwinięta w ramach szczegółowych przepisów prawa krajowego. Niniejsza nowelizacja ma na celu wdrożenie takich rozwiązań.

Przewidywane w niniejszym projekcie zmiany ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”, oraz zmiany niektórych innych ustaw mają na celu zapewnienie stosowania przepisów prawa Unii Europejskiej dotyczących bezzałogowych statków powietrznych oraz systemów bezzałogowych statków powietrznych zawartych w:

- 1) rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającym rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającym rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE L 212 z 22.08.2018, str. 1, z późn. zm), zwanym dalej „rozporządzeniem bazowym”;
- 2) rozporządzeniu delegowanym 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. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 232 z 20.07.2020, str. 1, z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem delegowanym”;
- 3) rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem wykonawczym”.

II. WSKAZANIE RÓŻNIC MIĘDZY DOTYCHCZASOWYM A PROJEKTOWANYM STANEM PRAWNYM ORAZ ZAKRES REGULACJI

1. Zmiany ustawy – Prawo lotnicze

W związku z rozpoczęciem stosowania z dniem 31 grudnia 2020 r. przepisów rozporządzenia wykonawczego przestały obowiązywać dotychczasowe regulacje krajowe dotyczące bezzałogowych statków powietrznych, ujęte 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 2019 r. poz. 1497), zwanego dalej „rozporządzeniem o wyłączeniu”, w szczególności przepisy załączników nr 6–7 do tego rozporządzenia. Należy podkreślić, że podstawową zmianą dotyczącą wykorzystywania BSP będzie brak podziału operacji wykonywanych tymi statkami powietrznymi na operacje o charakterze sportowym lub rekreacyjnym oraz na operacje inne niż sportowe i rekreacyjne (tzw. komercyjne). Wprowadzenie do ustawy – Prawo lotnicze nowego działu dedykowanego bezzałogowym statkom powietrznym wymaga również zmian w dotychczasowych przepisach tej ustawy z obszaru m.in. kompetencji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, dalej „Prezesa ULC”, dotyczących nadzoru czy kontroli.

W ustawie – Prawo lotnicze pojawi się klasyfikacja lotów wykonywanych przy użyciu bezzałogowych statków powietrznych, podzielona na kategorie: „otwartą”, „szczególną” oraz „certyfikowaną”. Podział został dokonany w oparciu o stopień ryzyka wykonywanych operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym. Projektowane zmiany zawierają również instrumenty, które powinny ułatwiać wdrażanie prostych i proporcjonalnych zasad w lotnictwie sportowym i rekreacyjnym wykonywanych w ramach klubów i stowarzyszeń modelarstwa lotniczego.

Zmiana art. 1 ust. 4

Zaproponowana nowelizacja art. 1 ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze wskazującego przepisy ustawy – Prawo lotnicze, które są stosowane przez lotnictwo państwowe, jest konsekwencją wprowadzanych niniejszą nowelizacją zmian ustawy – Prawo lotnicze w zakresie regulacji dotyczących systemów bezzałogowych statków powietrznych.

Lotnictwo państwowe, tj. lotnictwo wykonujące operacje z użyciem polskiego państwowego statku powietrznego: wojskowego (używanego przez Siły Zbrojne RP) oraz służb porządku publicznego (używanego przez jednostki organizacyjne Straży Granicznej, Policji

i Państwowej Straży Pożarnej), coraz częściej wykonuje swoje ustawowe zadania przy użyciu takich narzędzi jak system bezzałogowego statku powietrznego. Poza opisanym w ustawie – Prawo lotnicze lotnictwem państwowym systemy bezzałogowych statków powietrznych są coraz częściej stosowane również przez inne służby państwa, w tym Służbę Ochrony Państwa, Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencję Wywiadu, Centralne Biuro Antykorupcyjne, Krajową Administrację Skarbową, Służbę Więzienną, a także straż gminną (miejską). Najlepszym przykładem takiej działalności jest wykorzystywanie systemów bezzałogowych statków powietrznych przez straż gminną do pozyskiwania próbek wyziewów z kominów.

Z uwagi na coraz powszechniejsze używanie systemów bezzałogowych statków powietrznych nie tylko przez lotnictwo wojskowe, ale też przez inne służby czy jednostki samorządu terytorialnego, w przepisach projektu założono, że przepisy regulujące zasady wykonywania operacji przy użyciu systemów bezzałogowych statków powietrznych na użytek cywilny będą co do zasady stosowane również w przypadku wykonywania operacji przy użyciu tych systemów BSP przez podmioty, których ustawowym zadaniem są wszelkiego rodzaju usługi wykonywane w interesie publicznym. Takie rozwiązanie przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa państwa, interoperacyjności i efektywności działań organów państwa także na poziomie lokalnym, z zastosowaniem najnowszych technologii. Ponieważ systemy bezzałogowych statków powietrznych wykorzystywane na potrzeby realizacji zadań przez służby państwowe poruszają się w przestrzeni powietrznej, z której korzystają cywilni użytkownicy systemów bezzałogowych statków powietrznych, uzasadnione jest, aby zasady wykonywania operacji przy użyciu systemu bezzałogowych statków powietrznych oraz poziom kwalifikacji osób wykonujących operacje na rzecz służb państwowych były takie same jak dla pozostałych użytkowników wspólnej dla wszystkich przestrzeni powietrznej. Mając jednak na uwadze, że specyfika operacji wykonywanych przez wojsko, służby porządku publicznego oraz służby specjalne w zakresie korzystania z systemów bezzałogowych jest różna, a także że służby specjalne nie używają aktualnie innych statków powietrznych niż bezzałogowe, podzielono ust. 4 na trzy punkty, z których każdy dedykowany jest innemu rodzajowi lotnictwa państwowego. Co do zasady inne niż nowelizowane niniejszym projektem przepisy dedykowane lotnictwu wojskowemu oraz lotnictwu służb porządku publicznego pozostają bez zmian – w pkt 1 i 2 dodano jedynie nowe przepisy obecnej nowelizacji dotyczące systemów bezzałogowych statków powietrznych, które będą stosowane odpowiednio przez wojsko oraz Policję, Państwową Straż Pożarną i Straż Graniczną. W nowym pkt 3 ujęto artykuły ustawy – Prawo lotnicze, które będą stosowane przez służby specjalne, wskazane w art. 11 ustawy z dnia

24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz. U. z 2023 r. poz. 1136).

Dodatkowo należy mieć na uwadze, że w obszarze bezzałogowych statków powietrznych do czasu wejścia w życie rozporządzenia wykonawczego lotnictwo państwowe oraz inne służby państwowe wykonywały tego typu operacje, mając na uwadze przede wszystkim przepisy art. 126 ustawy – Prawo lotnicze oraz przepisy wydane na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 tej ustawy. Niniejszą nowelizacją uchyla się art. 126, zastępując go rozdziałem dedykowanym systemom bezzałogowych statków powietrznych. Jednocześnie przepisy rozporządzenia wydane na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze, w których określono sposób wykonywania takich operacji, nie będą dalej stosowane. Ujęcie opisanych powyżej zagadnień w przedmiotowej nowelizacji jest możliwe z uwagi na regulację ujętą w rozporządzeniu bazowym. Zgodnie bowiem z art. 2 ust. 6 rozporządzenia bazowego Państwo Członkowskie może objąć bezzałogowe statki powietrzne użytkowane „podczas prowadzenia działań wojskowych, celnych, policyjnych, poszukiwawczo-ratowniczych, przeciwpożarowych, w zakresie kontroli granic, ochrony wybrzeża lub innych tego rodzaju działań lub usług będących pod kontrolą i wchodzących w zakres odpowiedzialności państwa członkowskiego, podejmowanych w interesie publicznym przez organ posiadający uprawnienia władz publicznych lub w jego imieniu, ani do personelu i organizacji uczestniczących w działaniach i zaangażowanych w usługi wykonywane przez te statki powietrzne” przepisami rozporządzenia bazowego i tym samym przepisami rozporządzenia wykonawczego. Zgodnie bowiem z tym przepisem: (cyt.:) „Państwo członkowskie może podjąć decyzję o stosowaniu którejkolwiek z następujących sekcji rozdziału III: sekcja I, II, III lub VII, lub jakiegokolwiek ich kombinacji, do niektórych lub wszystkich działań, o których mowa w ust. 3 akapit pierwszy lit. a, oraz do personelu i organizacji uczestniczących w tych działaniach, w przypadku gdy stwierdzi, że – w świetle charakterystyki odnośnych działań, personelu i organizacji oraz celu i treści danych przepisów – przepisy te mogą być skutecznie stosowane (...)”. Sekcja VII, o której mowa w cytowanym przepisie, dotyczy bezzałogowych statków powietrznych.

Zasadne jest, aby również w tym obszarze lotnictwo państwowe oraz pozostałe podmioty wykonujące zadania w interesie publicznym korzystały z uregulowań przeznaczonych co do zasady cywilnemu wykorzystaniu systemów bezzałogowych statków powietrznych.

W zmienianym art. 1 ust. 6 wskazano, że nadzór nad działalnością lotnictwa państwowego w przypadku bezzałogowych statków powietrznych używanych przez służby specjalne, o których mowa w art. 11 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa

Wewnętrzny oraz Agencji Wywiadu, Policję, Straż Graniczną, Państwową Straż Pożarną i Służbę Ochrony Państwa sprawują odpowiednio centralne organy administracji rządowej właściwe ze względu na przynależność jednostki będącej właścicielem lub użytkownikiem danego statku powietrznego lub zarządzającej lotniskiem.

Zmiana w art. 2

Przepisy rozporządzeń unijnych wprowadziły do obrotu prawnego szereg nowych definicji. Zasadne jest wprowadzenie do ustawy – Prawo lotnicze definicji bezzałogowego statku powietrznego, systemu bezzałogowego statku powietrznego oraz pilota bezzałogowego statku powietrznego – przez odesłanie do uregulowań unijnych – w celu ułatwienia odbiorcom przepisów stosowania nowych regulacji ustawy oraz rozwiania ewentualnych wątpliwości interpretacyjnych. W art. 2 zdefiniowano ponadto określenie roju bezzałogowych statków powietrznych, które oznacza operacje co najmniej dwóch bezzałogowych statków powietrznych, których ruch jest wzajemnie i automatycznie koordynowany, kontrolowane przez co najmniej jednego pilota bezzałogowego statku powietrznego za pośrednictwem jednego wyposażenia do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym. Rój dronów może być kontrolowany przez jednego pilota BSP, ale też dwóch czy trzech pilotów BSP – w zależności od skali operacji, tj. liczby użytych urządzeń latających. Ponadto w art. 2 w pkt 2 rozszerzono definicję polskiego państwowego statku powietrznego o bezzałogowy statek powietrzny służb specjalnych oraz dopisano do katalogu statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego statki powietrzne używane przez Służbę Ochrony Państwa.

Zmiana w art. 21

Zmiana w art. 21 w ust. 2 w pkt 8 ustawy – Prawo lotnicze polega na ujęciu wśród rejestrów obecnie prowadzonych przez Prezesa ULC rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, którego obowiązek prowadzenia wynika z art. 14 rozporządzenia wykonawczego. Ponadto z uwagi na fakt, że przepisy tego rozporządzenia wprowadzają również obowiązek rejestrowania systemów bezzałogowych statków powietrznych, których konstrukcja wymaga certyfikacji, uszczegółowiono, że w rejestrze cywilnych statków powietrznych będą wpisywane także systemy bezzałogowych statków powietrznych, ale tylko certyfikowane. Takie rozwiązanie wynika z faktu, że obecnie Prezes ULC wpisuje do prowadzonego rejestru cywilnych statków powietrznych bezzałogowe statki powietrzne, które na podstawie obecnych regulacji wymagają rejestracji. Od dnia rozpoczęcia stosowania przepisów rozporządzenia wykonawczego w przypadku operacji wykonywanych nad

zgromadzeniami osób, wiążących się z przewozem osób albo z przewozem materiałów niebezpiecznych – co wynika z art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia wykonawczego – konieczne jest, aby system bezzałogowego statku powietrznego wykorzystywany do takich operacji przeszedł proces certyfikacji. Zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. a rozporządzenia wykonawczego system bezzałogowego statku powietrznego jest certyfikowany na podstawie art. 40 ust. 1 lit. a, b i c rozporządzenia delegowanego. Po przejściu przez dany system bezzałogowego statku powietrznego procesu certyfikacji, jeżeli podmiot będzie chciał wykonywać operacje w kategorii certyfikowanej, będzie musiał uzyskać wpis do rejestru cywilnych statków powietrznych.

Natomiast nowym rejestrem, którego prowadzenie przewiduje nowelizacja, jest rejestr operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych. Szerzej będzie on omówiony w dalszej części uzasadnienia.

Do obecnych kompetencji Prezesa ULC wskazanych w art. 21 ustawy – Prawo lotnicze dodano dwie nowe ujęte w dodawanych w art. 21 pkt 29 i 30.

Przepisy rozporządzenia wykonawczego wymagają wyznaczenia przez państwo członkowskie Unii Europejskiej co najmniej jednego organu właściwego, który będzie odpowiedzialny za wykonywanie obowiązków nadzoru lotniczego wymienionych w art. 18 tego rozporządzenia. Z uwagi na określone w polskim prawie zakresy obowiązków Prezesa ULC oraz Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, zwanej dalej „PAŻP”, niniejszy projekt przewiduje, że Prezes ULC będzie odpowiedzialny za zadania wskazane w art. 18 lit. a–e oraz g–k i m rozporządzenia wykonawczego. Natomiast czynności określone w art. 18 lit. f oraz lit. l będą realizowane przez PAŻP, co znalazło również odzwierciedlenie w proponowanych zmianach do ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. z 2023 r. poz. 191), zwanej dalej również „ustawą o PAŻP”, w art. 4 omawianego projektu. PAŻP została wskazana jako instytucja zarządzająca polską przestrzenią powietrzną, w tym także dbająca o prawidłowe wykonywanie operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych. Jej także będzie powierzone zadanie wyznaczania stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych. PAŻP jest w ocenie projektodawcy odpowiednią instytucją, która może rzetelnie udzielać informacji na temat stref geograficznych. Posiada ona również narzędzia konieczne do przekazywania operatorom systemów bezzałogowych statków powietrznych informacji i wytycznych służących zapewnieniu bezpieczeństwa operacji z użyciem tych statków powietrznych.

Zgodnie z art. 19 ust. 1 rozporządzenia delegowanego państwa członkowskie są zobowiązane do wyznaczenia organu notyfikującego, który odpowiada za opracowanie i stosowanie procedur niezbędnych do oceny jednostek oceniających zgodność i ich notyfikacji. Zgodnie z dodawanym pkt 30 w art. 21 ustawy – Prawo lotnicze obowiązki państwa członkowskiego w tym zakresie będzie realizował Prezes ULC.

Zmiana brzmienia ust. 2a w omawianym artykule jest zmianą wynikową uwzględniającą fakt, że zgodnie z podziałem zadań ujętych w art. 18 rozporządzenia wykonawczego, między Prezesem Urzędu a PAŻP, konieczne jest ujęcie rzeczowej Agencji jako instytucji, która w zakresie wskazanym w ustawie z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (zadania ujęte w art. 18 lit. f i l rozporządzenia wykonawczego) wykonuje zadania właściwego organu.

Dodatkowo mając na uwadze art. 17 ust. 2 lit. b rozporządzenia wykonawczego w omawianym art. 21 ustawy – Prawo lotnicze dodano ust. 2f–2k, w których określono m.in., że mechanizmem koordynacji współpracy między Prezesem ULC a PAŻP, jako dwoma organami, które będą realizować czynności określone w art. 18 tego rozporządzenia, będzie porozumienie. W omawianych przepisach zaproponowano zakres takiego porozumienia. Należy przy tym zwrócić uwagę, że prawodawca unijny posłużył się w art. 17 rozporządzenia wykonawczego pojęciem „mechanizm” (w angielskiej wersji językowej „mechanism”), które w ocenie projektodawcy należy odczytywać jako ustalenie sposobu współdziałania dwóch podmiotów wyznaczonych do wykonywania zadań państwa członkowskiego. Nie powinno być to jednak rozumiane jako wskazywanie na katalog czynności, które każdy z tych podmiotów ma podjąć, żeby można było ustalić istnienie mechanizmu koordynacyjnego. Przyjęcie takiego kierunku interwencji legislacyjnej prowadziłoby do trudnych do przewidzenia skutków, gdyż sposób, w jaki PAŻP i Prezes ULC będą współdziałać, może ewoluować, podobnie jak nieustannie zmieniają się wytyczne Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) dotyczące stosowania przepisów ujętych w rozporządzeniu wykonawczym. Należy mieć ponadto na uwadze, że podział zadań (katalog czynności) wykonywanych przez Prezesa ULC i PAŻP został wskazany w projektowanej ustawie – zarówno przez dodanie do art. 21 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze nowego punktu – określającego zadania Prezesa ULC, jak też przez dodanie nowego art. 3a do ustawy o PAŻP. Dlatego też w projekcie założono, że między Prezesem ULC a PAŻP dojdzie do zawarcia porozumienia, w którym zostaną ujęte określone zobowiązania, procedury koordynacji, sposób współdziałania i tym podobne. Kwestie, które będą mogły podlegać okresowym aktualizacjom i dostosowaniu do nowych wymogów EASA.

Rozwiązanie takie można uznać za zbieżne z już funkcjonującymi na gruncie przepisów dotyczących Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej. Jednocześnie projekt ustawy zakłada, że zadania przypisane na podstawie ww. przepisów do jednego z wyznaczonych organów będą mogły być wykonywane w oparciu o współdziałanie z drugim. W przypadku, w którym owe współdziałanie polegać będzie na korzystaniu przez Prezesa ULC z systemu teleinformatycznego PAŻP, w celu realizacji określonych czynności składających się na kompetencje Prezesa ULC, wówczas PAŻP udzieli bezpłatnego dostępu Prezesowi ULC do tego systemu.

Zmiana w art. 26a, w art. 26g oraz w załączniku nr 6

Wprowadzenie opłat za sprawowanie bieżącego nadzoru nad operatorami systemów bezzałogowych statków powietrznych, którzy złożyli oświadczenie, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia wykonawczego, lub oświadczenie o wykonywaniu operacji zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym, lub którzy uzyskali zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego, albo posiadają certyfikat LUC, o którym mowa w art. 2 pkt 9 tego rozporządzenia, wyznaczonymi podmiotami prowadzącymi szkolenia i egzaminy teoretyczne oraz szkolenia praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych oraz nad uznanymi podmiotami, prowadzącymi szkolenia praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych – jest podyktowane przewidywanymi kosztami ponoszonymi przez ULC w związku z egzekwowaniem przez Prezesa ULC przepisów rozporządzenia wykonawczego. Objęcie bieżącym nadzorem operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, którzy będą wykonywać operacje tymi systemami na podstawie scenariuszy standardowych, jest konieczne z uwagi na ciągłą potrzebę monitorowania przez nadzór lotniczy, czy wykonywane przez nich operacje są rzeczywiście wykonywane z zachowaniem opisanych w tych scenariuszach warunków. Mając także na uwadze, że wydawanie certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego zostanie powierzone wyznaczonym przez Prezesa ULC podmiotom, które złożyły oświadczenie, że zamierzają prowadzić szkolenie teoretyczne i egzamin teoretyczny oraz szkolenie praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych (dodatek 4 do załącznika do rozporządzenia wykonawczego lub na podstawie krajowego scenariusza standardowego lub zezwolenia na operację), oraz że szkolenie praktyczne i ocena umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych może być prowadzone przez podmioty uznane przez Prezesa ULC, które złożyły oświadczenie, o którym mowa w dodatku 6 załącznika do

rozporządzenia wykonawczego – również ich należy poddać bieżącemu nadzorowi Prezesa ULC. Odpowiedni bieżący nadzór nad tymi podmiotami, w tym podmiotami, które będą przeprowadzać szkolenie dla osób, które mają w przyszłości wykonywać operacje systemami bezzałogowych statków powietrznych, ma gwarantować, że osoby szkolące będą miały odpowiednią wiedzę oraz umiejętności, aby prawidłowo przeprowadzić takie szkolenie. Stały nadzór nad nimi – w ocenie projektodawcy – będzie zapewniony przez sprawowanie przez Prezesa ULC takiego nadzoru. Stawki opłat za bieżący nadzór zostały określone w tabeli 3 załącznika nr 6 do ustawy – Prawo lotnicze jako część VII. Poziom opłat z tytułu nadzoru nad podmiotami, które będą przeprowadzać szkolenie oraz wydawać certyfikaty kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego, został dostosowany do charakteru oraz złożoności prowadzonej działalności. Należy mieć również na uwadze, że nadzorowane podmioty będą prowadziły działalność komercyjną i będą czerpać dochody z organizacji takich szkoleń. Wysokość zaproponowanych stawek opłat za bieżący nadzór nad tymi organizacjami jest uzasadniona kosztami ULC z tego tytułu, wynikającymi z konieczności zaangażowania w te procesy zespołów inspektorskich, prowadzenia kontroli tych podmiotów często w wielu lokalizacjach, co ma przełożenie na pracochłonność oraz koszty realizacji procesów prowadzonych przez ULC. W skład ww. kosztów wchodzi również koszty delegacji krajowych związanych z realizacją prowadzonych kontroli, utrzymania kwalifikacji pracowników wykonujących audyty, utrzymania systemu informatycznego niezbędnego do gromadzenia oraz analizowania danych, niezbędnych do planowania audytów w oparciu o analizę ryzyka i nadzoru.

Zmiana w art. 27, w art. 28 oraz w art. 94

Dodanie w art. 27 w ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze pkt 4 ma umożliwić kontrolowanie nie tylko członków personelu lotniczego, ale także osób przeprowadzających u wyznaczonych podmiotów egzaminy teoretyczne, a u uznanych podmiotów albo operatorów systemów bezzałogowych mających uprawnienia do przeprowadzania takich szkoleń (operator szkolący) – szkolenia praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych. Należy mieć przy tym na uwadze, że w ramach tej kontroli nie będzie prowadzona kontrola danej osoby jako członka personelu lotniczego, natomiast kontrola będzie prowadzona tylko pod kątem posiadania przez osobę – członka personelu odpowiedzialnego za prowadzenia szkolenia praktycznego i ocenę umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych – odpowiednich uprawnień wymaganych do prowadzenia odpowiednio tych egzaminów albo szkoleń.

Od 1 stycznia 2022 r. podmioty szkolące wpisane do rejestru podmiotów szkolących (RPS) nie mogą wykonywać działalności szkoleniowej w zakresie bezzałogowych statków powietrznych na podstawie wpisu uzyskanego przed 30 grudnia 2020 r., tzn. stosowaniem przepisów rozporządzenia nr 2019/947/UE. Aby móc wykonywać działalność szkoleniową dany podmiot musi złożyć odpowiednio oświadczenia albo wnioski i uzyskać wyznaczenie lub uznanie albo uprawnienie operatora szkolącego od Prezesa ULC. Dlatego też istnieje konieczność dodania w ustawie – Prawo lotnicze przepisów dotyczących podmiotów szkolących czy użytkowników statków powietrznych (np. przewoźników lotniczych) – przepisów analogicznych dla operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych czy podmiotów wyznaczonych albo uznanych lub uprawnionych do prowadzenia szkoleń praktycznych i ocen umiejętności praktycznych w zakresie tych systemów. Projekt przewiduje w art. 27 zmianę brzmienia ust. 3a i 5. W omawianym artykule dokonano jeszcze jednej zmiany – brzmienia ust. 7 umożliwiającego wykonywanie kontroli niezapowiedzianych także w przypadku kontroli systemów bezzałogowych statków powietrznych.

Ponieważ od dnia 31 grudnia 2020 r. nie są już wydawane operatorom bezzałogowych statków powietrznych świadectwa kwalifikacji, konieczna jest taka zmiana przepisu definiująca członka personelu lotniczego, która uwzględnia fakt, że operatorzy systemów bezzałogowych statków powietrznych wpisani do rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych są członkami personelu lotniczego. Zaproponowano więc odpowiednią zmianę w art. 94 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze.

Zmiana brzmienia art. 31 ust. 1 oraz dodanie do art. 35 ust. 1a

Dodanie do ustawy – Prawo lotnicze art. 156b ust. 3 pkt 1 przy jednoczesnym wyłączeniu z obszaru regulacji rozporządzenia wydanego na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze systemów bezzałogowych statków powietrznych powoduje konieczność zmiany brzmienia omawianego przepisu. Zasadne jest, aby art. 33 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze wskazywał, że do wykonywania lotów w przestrzeni powietrznej były dopuszczone wyłącznie cywilne statki powietrzne spełniające wymagania określone w tym przepisie, z zastrzeżeniem art. 33 ust. 2 i art. 156b ust. 3 pkt 1 ustawy – Prawo lotnicze – a więc statków powietrznych regulowanych przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze oraz systemów bezzałogowych statków powietrznych używanych w kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia wykonawczego, i „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia wykonawczego – wobec których nie stosuje się przepisów art. 31, art. 32, rozdziału 2 i 3 w dziale III, art. 123 oraz art. 160 ust. 3 pkt 6 ustawy – Prawo lotnicze.

Do rejestru statków powietrznych prowadzonego przez Prezesa ULC na podstawie art. 34 będą wpisywane systemy bezzałogowych statków powietrznych, których konstrukcja podlega certyfikacji. Przez dodanie w art. 35 ust. 1a wskazano, że rozdział 2 Rejestr statków powietrznych obejmuje także certyfikowane systemy bezzałogowych statków powietrznych i do nich należy stosować zawarte w tym rozdziale regulacje. Należy mieć na uwadze, że norma ujęta w ust. 1 omawianego przepisu jest normą o charakterze ogólnym. Dodawany nowy ust. 1a jest normą szczególną wobec ogólnych rozwiązań objętych tym przepisem.

Zmiana brzmienia art. 40 ust. 1

Dodanie w art. 40 ustawy – Prawo lotnicze pkt 4a ma na celu aktualizację katalogu przesłanek wykreślenia statku powietrznego z rejestru cywilnych statków powietrznych do sytuacji wynikających z potrzeb podmiotów wnioskujących o wykreślenie albo możliwości podjęcia takich działań z urzędu przez Prezesa ULC, a nieuwzględnionych w dotychczasowym przepisie. Dotyczy to bezzałogowych statków powietrznych, których projektowanie, produkcja i konserwacja zgodnie z nowymi przepisami nie podlega certyfikacji.

Natomiast bezzałogowym statkom powietrznym podlegającym certyfikacji zgodnie z przepisami unijnymi, niezależnie od rejestracji w rejestrze cywilnych statków powietrznych, zostanie nadany numer rejestracyjny operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, który zostanie wpisany do nowo utworzonego, niezależnego od rejestru cywilnych statków powietrznych oraz ewidencji urządzeń latających, rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych.

Dodatkowo przepis umożliwia wykreślenie z rejestru cywilnych statków powietrznych statków powietrznych podlegających wpisowi do rejestru wojskowych statków powietrznych albo rejestru statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego, które zostały wprowadzone do rejestru cywilnych statków powietrznych.

Zmiana art. 44

W art. 44 ustawy – Prawo lotnicze wprowadzono zmiany stanowiące konsekwencję zmiany art. 1 ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze. Zgodnie z propozycją minister właściwy do spraw wewnętrznych będzie prowadził rejestr statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego, z wyłączeniem rejestru bezzałogowych statków powietrznych. Jednocześnie Komendant Główny Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, Komendant Główny Państwowej Straży Pożarnej oraz Komendant Służby Ochrony Państwa będą prowadzić odrębnie dla każdej ze służb rejestry bezzałogowych statków powietrznych używanych przez

te służby, a sposób prowadzenia rejestru bezzałogowych statków powietrznych służb, tryb dokonywania wpisu i wykreśleń tych statków z rejestru oraz wzór rejestru zostanie określony w zarządzeniu wydanym przez te podmioty po uprzednim uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych.

W odniesieniu do tej zmiany należy wskazać, że wynikający z dalszej części projektu 14-dniowy termin wejścia w życie zmiany art. 44 zapewnia komendantom możliwość opracowania odpowiednich zarządzeń, w związku z czym w przedmiotowym zakresie nie jest konieczne wprowadzenie dłuższej *vacatio legis*.

Dodatkowo należy wyjaśnić, że przepisy obowiązującego rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 3 grudnia 2002 r. w sprawie prowadzenia rejestru statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego (Dz. U. poz. 1739, z późn. zm.), wydanego na podstawie art. 44 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze w obowiązującym brzmieniu, w § 3 precyzyjnie wskazują kategorie statków powietrznych wpisywanych do tego rejestru. Wśród tych kategorii nie są wymienione bezzałogowe statki powietrzne, w związku z czym dotychczas nie istniały przesłanki do wpisywania takich statków powietrznych, użytkowanych przez służby podległe i nadzorowane przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych, do rejestru statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego. Przewidziana w projekcie regulacja w zakresie prowadzenia rejestrów bezzałogowych statków powietrznych przez właściwych komendantów służb jest rozwiązaniem nowym, niepowiązanym z dotychczasowym rejestrem statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego. Z tego względu nie zachodzi konieczność dodawania w omawianym zakresie przepisów dostosowujących i przejściowych.

Dodanie art. 44a

W projekcie ustawy sklasyfikowano bezzałogowe statki powietrzne używane przez służby specjalne jako polskie państwowe statki powietrzne. Z uwagi na niejawną charakter działań wykonywanych z użyciem bezzałogowych statków powietrznych służb specjalnych oraz ze względu na fakt, że – zgodnie z projektowanym art. 1 ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze, nadzór nad działalnością lotnictwa służby specjalnej nie będzie już sprawowany przez Prezesa ULC, wprowadzono w projekcie przepis dający podstawę do prowadzenia przez służby specjalne odrębnego rejestru. W dodawanym art. 44a wskazano, iż szefowie służb specjalnych, o których mowa w art. 11 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu, prowadzą rejestr statków powietrznych używanych przez te służby.

Szefowie służb specjalnych określą, w drodze zarządzenia, z uwzględnieniem wymogów dotyczących ochrony informacji niejawnych, sposób prowadzenia rejestru bezzałogowych statków powietrznych służb specjalnych, tryb dokonywania wpisu i wykreśleń tych statków z rejestru oraz wzór rejestru.

Zmiana w art. 93a ust. 1

Dodanie w art. 93a w ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze pkt 7 to zmiana wynikowa związana z konieczną (po wejściu w życie procedowanej ustawy) zmianą przepisów wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze polegająca na uchyleniu przepisów dotyczących bezzałogowych statków powietrznych, które aktualnie przewidują możliwość startu i lądowania bezzałogowymi statkami powietrznymi z miejsc innych niż lotnisko i lądowisko. Konieczne jest zatem utrzymanie *status quo* i rozszerzenie przypadków wskazanych w art. 93a ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze, czyli przypadków, w których dopuszcza się wykorzystanie do startu i lądowania statku powietrznego terenu innego niż lotnisko wpisane do rejestru lotnisk i lądowisko.

Zmiana w art. 95

Zmiany w art. 95 ustawy – Prawo lotnicze mają charakter porządkujący i są wynikiem zmian w podejściu do rejestracji certyfikowanych systemów bezzałogowych statków powietrznych, w tym niekwalifikowania ich do kategorii specjalnej oraz rezygnacji z wydawania świadectw kwalifikacji operatorom bezzałogowych statków powietrznych.

Zmiana w art. 102 i art. 105

Wprowadzone zmiany mają na celu doprecyzowanie przepisów przez wskazanie, że do rejestru nie wpisuje się osób wykonujących operacje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego oraz że takie osoby nie podlegają badaniom lotniczo-lekarskim.

Dodanie w art. 119 ust. 1a

Dodawany w art. 119 ust. 1a przesądza, że w przypadku systemów bezzałogowych statków powietrznych dostępność przestrzeni powietrznej może być ograniczona przez wyznaczenie strefy geograficznej dla systemów bezzałogowych statków powietrznych.

Uchylenie art. 126, art. 126a i art. 149

Ujęcie całej materii dotyczącej bezzałogowych statków powietrznych w nowym dziale VIa powoduje, że uchylenie art. 126 i art. 126a ustawy – Prawo lotnicze jest konieczne.

Z uwagi na fakt, że przepisy UE, w tym art. 41 rozporządzenia delegowanego, który reguluje zasady wykonywania lotów międzynarodowych przez operatorów z państw trzecich, są stosowane wprost, oraz mając na uwadze akceptowalne sposoby potwierdzania spełnienia wymagań rekomendowane przez EASA, zdaniem projektodawcy nie wydaje się zasadna dodatkowa regulacja w tym w zakresie w prawie krajowym, tj. w ustawie – Prawo lotnicze. Ponadto warto dodać, że wskazany w aktualnym brzmieniu art. 149 nigdy nie został zastosowany i w tym kontekście jest przepisem martwym.

Z powyższych przyczyn zasadne jest uchylene art. 149 ustawy – Prawo lotnicze.

W dalszej części uzasadnienia zostaną opisane poszczególne rozdziały działu VIa ustawy – Prawo lotnicze oraz pozostałe zmiany wprowadzone do tej ustawy, a także zmiany zaproponowane w ustawie z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej oraz w ustawie z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. z 2022 r. poz. 1854).

Dodanie działu VIa „Bezzałogowe statki powietrzne”

Najważniejszą zmianą zaproponowaną w projekcie jest wprowadzenie do ustawy – Prawo lotnicze nowego działu dedykowanego bezzałogowym statkom powietrznym. Projektowany dział VIa „Bezzałogowe statki powietrzne” ustawy – Prawo lotnicze został podzielony na 6 rozdziałów regulujących: wykonywanie operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych, strefy geograficzne dla systemów bezzałogowych statków powietrznych, rejestr operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, wyznaczone podmioty, uznane podmioty oraz operatorów szkolących, dokumenty potwierdzające kwalifikacje, szkolenia i egzaminy oraz wymagania w zakresie wieku pilota bezzałogowego statku powietrznego, a także zapobieganie bezprawnemu użyciu bezzałogowych statków powietrznych. Dotychczas rozwiązania merytoryczne dotyczące bezzałogowych statków powietrznych były analogiczne jak w lotnictwie cywilnym załogowym. Ze względu na przepisy unijne wprowadzenie nowego działu do projektu ustawy – Prawo lotnicze wyodrębni bezzałogowe statki powietrzne, co znacznie ułatwi wyszukiwanie regulacji z nimi związanych.

Rozdział 1 określa zasady wykonywania operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych, które dotychczas były zawarte w rozporządzeniu o wyłączeniu oraz w art. 126 i art. 126a ustawy – Prawo lotnicze. Jedną z najistotniejszych zmian będzie brak podziału na operacje o charakterze sportowym lub rekreacyjnym oraz na operacje inne niż sportowe i rekreacyjne (komercyjne). Dotychczasowe tzw. komercyjne wykorzystywanie

bezzałogowych statków powietrznych było możliwe jedynie dla posiadaczy świadectwa kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego, natomiast w związku z projektowaną zmianą stanie się ogólnodostępne. W zamian pojawią się kategorie wykonywania operacji: „otwarta”, „szczególna” oraz „certyfikowana”. Podział został dokonany w oparciu o analizę ryzyka wykonywanych operacji lotniczych oraz wynika z przepisów rozporządzenia wykonawczego. Kategoria „otwarta” przeznaczona będzie dla operacji wykonywanych w warunkach widzialności wzrokowej VLOS, o najniższym ryzyku. Niskie ryzyko zapewnione zostanie dzięki bardzo jasno określonym wytycznym, definiującym między innymi dopuszczalne masy startowe eksploatowanych bezzałogowych statków powietrznych, ich wyposażenie, prędkości lotu, maksymalną energię kinetyczną uderzenia oraz odległość od pojedynczych osób i zgromadzeń osób.

Na początku rozdziału 1, w projektowanym art. 156a ustawy – Prawo lotnicze wskazano, że wykonywanie operacji systemami bezzałogowych statków powietrznych następuje na zasadach określonych zarówno w przepisach unijnych jak i krajowych, będących uzupełnieniem i uszczegółowieniem rozwiązań przewidzianych przez ustawodawcę unijnego – takie podejście jest m.in. możliwe z uwagi na brzmienie art. 56 ust. 8 rozporządzenia bazowego. Wskazano także, że regulacje przewidziane dla lotnictwa cywilnego w obszarze używania systemów bezzałogowych statków powietrznych, są co do zasady stosowane przez pozostałe rodzaje lotnictwa, jeżeli operacja będzie wykonywana w związku z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego i porządku publicznego, bezpieczeństwa strategicznej infrastruktury energetycznej, bezpieczeństwa państwa, obronności państwa, ochroną granicy państwowej, prowadzeniem działań poszukiwawczo-ratowniczych, przeciwpożarowych, przeciwdziałaniem przestępczości środowiskowej, a także prowadzeniem kontroli podmiotów w tym zakresie. W projektowanym art. 156a ust. 3 wskazano, w przypadku których operacji, PAŻP może zwolnić niektóre podmioty z obowiązku zgłaszania zamiaru wykonywania operacji. Dotyczyłoby to sytuacji kiedy operacja jest wykonywana w celu zapewnienia bezpieczeństwa publicznego i porządku publicznego, bezpieczeństwa strategicznej infrastruktury energetycznej, bezpieczeństwa państwa, obronności państwa, ochrony granicy państwowej, prowadzeniem działań poszukiwawczo-ratowniczych, przeciwpożarowych, przeciwdziałaniem przestępczości środowiskowej, a także prowadzeniem kontroli podmiotów w tym zakresie. Celem proponowanej regulacji jest zagwarantowanie odpowiednim służbom możliwości skutecznego wykonywania ustawowych uprawnień, w zakresie wykorzystania bezzałogowych systemów powietrznych do przeciwdziałania, zapobiegania, zwalczania przestępstw

i wykroczeń oraz ustalania i wykrywania ich sprawców, jak również zapobiegania skutkom poważnych awarii. Wymóg wcześniejszego zgłoszenia planu operacji powietrznej poza zasięgiem wzroku, w celu dokonania publikacji, zasadniczo stoi w sprzeczności z zasadą efektywności działań operacyjnych służb publicznych oraz może prowadzić do ujawnienia osobom trzecim danych podmiotów, wobec których czynności są prowadzone. Należy zauważyć, że realizacja ustawowych zadań służb takich jak Policja, Straż Graniczna czy Inspekcja Ochrony Środowiska wymaga realizacji lotów bez możliwości wcześniejszego ich zaplanowania i rozpoznania miejsca ich wykonania. Ponadto przedmiotowe operacje niejednokrotnie muszą być prowadzone poza zasięgiem wzroku nad terenami przemysłowymi, rolniczymi, zamieszkanymi oraz na wysokościach wyższych niż dopuszczone przepisami.

Jednocześnie w art. 156a ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze przesądzono, że przepisów prawa Unii Europejskiej, ustawy – Prawo lotnicze oraz przepisów wydanych na jej podstawie nie stosuje się w przypadku wykonywania operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych wykonywanych przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej lub obce siły zbrojne, na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej lub obcych sił zbrojnych albo przez Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencję Wywiadu, Służbę Kontrwywiadu Wojskowego, Służbę Wywiadu Wojskowego, Centralne Biuro Antykorupcyjne, Służbę Ochrony Państwa, Policję, Straż Graniczną, Państwową Straż Pożarną, Krajową Administrację Skarbową, Służbę Więzienną, Straż Leśną albo Inspekcję Ochrony Środowiska w polskiej przestrzeni powietrznej w wydzielonych elementach struktury przestrzeni powietrznej, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 121 ust. 5 ustawy – Prawo lotnicze. W przepisie wskazano, że służby oraz inne podmioty publiczne w nim wymienione mogą być zwolnione ze stosowania przepisów prawa unijnego i krajowego, jeżeli wykonują operację w celu realizacji ich zadań ustawowy. W przypadku np. dotyczących działań Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego chodzi o operacje wykonywane w celu realizacji czynności operacyjno-rozpoznawczych przez precyzyjne odesłanie do przepisów ustawy z dnia 25 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Agencji Wywiadu. Wydzielenie elementów struktury przestrzeni powietrznej na potrzeby wykonywania operacji wojskowych czy Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego powoduje brak możliwości realizowania w tych wydzielonych elementach innych operacji lotniczych, w związku z czym dla zachowania bezpieczeństwa ruchu lotniczego nie jest konieczne stosowanie się w przypadku wykonywania operacji przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego w tych elementach do ogólnych reguł wynikających z przepisów prawa unijnego i krajowego. Wspomniany brak powoduje również,

że nie jest konieczne zgłaszanie przez operujące w wydzielonych elementach struktury przestrzeni powietrznej takich operacji PAŻP. Wyłączenie ujęte w ust. 4 obejmuje regulacje ujęte w ust. 1–3 omawianego artykułu.

W art. 156a ust. 5 ustawy – Prawo lotnicze wyłączono stosowanie ust. 1 wobec operacji wykonywanych w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego wykonywanych przez wskazane tam służby wykonywane z uwzględnieniem przepisów wydanych na podstawie art. 156g ust. 8 pkt 4 ustawy – Prawo lotnicze.

Natomiast w art. 156a ust. 6 i następnych ustawy – Prawo lotnicze przewidziano, że reguł wynikających z art. 156a ust. 1 i 4 ustawy – Prawo lotnicze nie stosuje się do operacji z użyciem wojskowego statku powietrznego będącego systemem bezzałogowego statku powietrznego wykonywanych według wskazań przyrządów (IFR) przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej lub obce siły zbrojne, lub na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej lub obcych sił zbrojnych, w polskiej przestrzeni powietrznej, określając jednocześnie, że wykonywanie tych operacji powinno następować na podstawie i zgodnie z porozumieniem zawartym między właściwą instytucją zapewniającą służby żeglugi powietrznej a zainteresowanym podmiotem oraz po spełnieniu warunków opisanych w ustawie. Zasadą wyrażoną w projekcie ustawy jest realizowanie operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych wyłącznie w przestrzeni kontrolowanej, z zastrzeżeniem pewnych wyjątków. Zaproponowano formę porozumienia jako najbardziej elastyczną formę współpracy. Sposób wykonywania lotów przez bezzałogowe statki powietrzne na rzecz wojska i specyfika tego typu operacji wymusza wybór takiej formy współpracy, która zagwarantuje możliwość ewentualnej szybkiej ich zmiany przy jednoczesnym zachowaniu bezpieczeństwa w całej przestrzeni powietrznej. Przepisy projektu wskazują także podstawowe elementy porozumienia. Ponadto przepisy normują kwestię wydawania przez Ministra Obrony Narodowej zezwolenia na wykonywanie operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego przez obce siły zbrojne lub na potrzeby obcych sił zbrojnych. Zezwolenie będzie wydawane na wniosek do którego konieczne będzie dołączenie oceny i analizy ryzyka operacyjnego takich operacji. Zezwolenie będzie określało okres obowiązywania zezwolenia, operacje objęte zezwoleniem lub ich rodzaj, a także będzie zawierało potwierdzenie prawidłowości przeprowadzonej oceny i analizy ryzyka operacyjnego.

Z uwagi na szczególne cechy operacji wykonywanych z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych należy wyłączyć stosowanie niektórych przepisów ustawy – Prawo

lotnicze oraz przepisów wydanych na podstawie tej ustawy wobec tych systemów oraz operacji wykonywanych z ich użyciem. Obecnie takie wyłączenia wynikają z przepisów rozporządzenia o wyłączeniu, jednak z uwagi na nowe kompleksowe uregulowanie tej kwestii w ustawie – Prawo lotnicze w projektowanym art. 156b ustawy – Prawo lotnicze określono jakich przepisów tej ustawy i aktów wykonawczych do tej ustawy w całości albo w części nie stosuje się do systemów bezzałogowych statków powietrznych i poszczególnych operacji wykonywanych przy użyciu tych systemów. Należy mieć bowiem na uwadze, że zakazy oraz ograniczenia wykonywania operacji w przestrzeni powietrznej dla systemów bezzałogowych statków powietrznych będą wskazane poprzez wyznaczenie strefy geograficznej dedykowanej tego rodzajom urządzeń. Strefy geograficzne są wyznaczane dla systemów bezzałogowych statków powietrznych. W zależności od sytuacji w przypadku ograniczenia lub zakazu w przestrzeni powietrznej z art. 119 ust. 4 jeżeli zajdzie taka konieczność – na wniosek uprawnionego podmiotu będzie wyznaczana strefa geograficzna ograniczająca lub zakazująca operacje z użycie systemu bezzałogowego statku powietrznego, bądź takie ograniczenia będą wynikały jedynie dla lotnictwa załogowego. Dlatego też wyłączono stosowanie przepisów wydanych na podstawie art. 119 ust. 4 wobec systemów bezzałogowych statków powietrznych bowiem dla nich zakazy i ograniczenia są ustanawiane w strefach geograficznych, o których mowa w art. 15 rozporządzenia nr 2019/947/UE. W miejscu występujących obecnie struktur przestrzeni powietrznej wyznaczanych na podstawie przepisów wydanych na podstawie art. 119 ust. 4 ust. 2 występować będą strefy geograficzne, wyznaczone przez PAŻP. W miejscach, w których występują ograniczenia i zakazy lotów wyznaczone na czas krótszy niż trzy miesiące, tj. wyznaczonych na podstawie rozporządzenia wydanego zgodnie z art. 119 ust. 4 pkt 2, zgodnie z art. 156h ust. 2 projektowanej ustawy, PAŻP będzie wyznaczała strefy geograficzne, w których określać będzie warunki wykonywania operacji w sposób odpowiadający ograniczeniom tam występującym dla lotnictwa załogowego.

Dalsze artykuły tego rozdziału określają sposób wykonywania przez Prezesa ULC czynności administracyjnych, które w konsekwencji umożliwią podmiotom wykonywanie operacji przy użyciu systemów bezzałogowych statków powietrznych w kategorii „szczególnej”.

Mając na uwadze rozwiązania przyjęte w rozporządzeniu wykonawczym określono sposób wydawania przez Prezesa ULC w kategorii „szczególnej” zezwolenia na operację, potwierdzenia, o którym mowa w art. 13 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, czy potwierdzenia odbioru i kompletności oświadczenia, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia wykonawczego. Zasady wykonywania operacji w kategorii „szczególnej” są

bardziej złożone i sformalizowane niż zasady wykonywania lotów z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych w kategorii „otwartej”.

W kategorii „szczególnej” operacje mogą być wykonywane na podstawie zezwolenia na operację wydawanego przez Prezesa ULC. Rozporządzenie wykonawcze w art. 12 ust. 1–4 wskazało sposób wydawania oraz zakres tego zezwolenia. Projektowane przepisy w tym zakresie wskazują jedynie Prezesa ULC jako organ, który wydaje, zmienia, przedłuża ważność, zawiesza albo cofa takie zezwolenie. W projektowanych przepisach zostały także określone przesłanki zawieszenia albo cofania zezwolenia na operację. Mając na uwadze, że operacje wykonywane w kategorii „szczególnej” wiążą się z większym ryzykiem – każda tego typu operacja musi być poprzedzona przeprowadzeniem analizy ryzyka operacyjnego. Jest to zupełnie nowe podejście do wykonywania operacji przy użyciu systemów bezzałogowych statków powietrznych. Obecnie w materiałach doradczych Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) jako rekomendowany sposób przeprowadzania analizy ryzyka jest wskazywana metodologia SORA wypracowana przez Organizację JARUS. Jednocześnie EASA dopuszcza w materiałach doradczych AMC/GM inną metodologię niż SORA, byle by była równoważna i zapewniała odpowiedni poziom bezpieczeństwa. Metodologia SORA jest bardzo skomplikowana i wydaje się być nie do zastosowania, w szczególności przez małych operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, do pojedynczych operacji – głównie chodzi o operacje o niskim ryzyku np. operacje w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS, lekkim bezzałogowym statkiem powietrznym, ale powyżej 120 m nad poziomem terenu. Z uwagi na powyższe w ULC, w oparciu o dotychczasowe doświadczenia, oraz we współpracy z wyspecjalizowanymi jednostkami badawczymi wypracowano sposób przeprowadzania analizy ryzyka operacyjnego w oparciu o metodologię SORA, jednak zawierający pewnie uproszczenia tej procedury z zachowaniem odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa wykonywania tego typu operacji. Metodologia opracowywania analizy ryzyka operacyjnego powinna być określana w oparciu o najnowszą wiedzę, w związku z czym musi być uregulowana w dokumencie umożliwiającym jego ewentualną szybką zmianę oraz powszechność dotarcia do jego treści przez potencjalnych wnioskujących – operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych. Z tego względu przyjęto założenie, że metodologia opracowywania oceny ryzyka operacyjnego będzie przyjmowana przez Prezesa ULC w formie wytycznych i ogłaszana w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Wytyczne Prezesa ULC będą zawierały zarówno metodologię dla opracowania analizy ryzyka operacyjnego dla operacji wykonywanych lekkim bezzałogowym statkiem

powietrznym, ale powyżej 120 m nad poziomem terenu w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS, jak i metodologię dla innych operacji, o wyższym poziomie ryzyka. Mając jednak na uwadze, że operacje z wykorzystaniem cięższych systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz operacje wykonywane przez podmioty starające się o uzyskanie certyfikatu LUC, a także że jedynie w oparciu o metodologię SORA będzie możliwa certyfikacja systemu bezzałogowego statku powietrznego, Prezes ULC w omawianych wytycznych wyda także metodologię SORA, której założenia są obecnie doprecyzowywane przez EASA (przygotowywana jest kolejna zmiana AMC i GM do rozporządzenia nr 2019/947/UE). Po opublikowaniu nowego AMC i GM będą one w zakresie SORA przygotowywane do publikacji poprzez wydanie wytycznych, ze wskazaniem do jakiego typu operacji ma być ona stosowana.

Drugą podstawą wykonywania operacji w kategorii „szczególnej” jest oświadczenie o zgodności operacji ze scenariuszem standardowym. Scenariusze standardowe to dokumenty określające sposób i warunki wykonywania lotów dla rodzaju operacji wykonywanej w kategorii „szczególnej”. Są one wydane przez EASA jako dodatek 1 do załącznika do rozporządzenia wykonawczego. Przepisy UE obecnie przewidują dwa europejskie scenariusze standardowe – STS01 (dotyczący operacji w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS nad kontrolowanym obszarem naziemnym w środowisku zaludnionym) oraz STS02 (dotyczący operacji poza zasięgiem widoczności wzorkowej BVLOS z udziałem obserwatorów przestrzeni powietrznej nad kontrolowanym obszarem naziemnym w środowisku słabo zaludnionym) – jako dodatek 1 do załącznika do rozporządzenia wykonawczego. Opisane w dodatku 1 europejskie scenariusze standardowe nie obejmują niektórych rodzajów operacji obecnie wykonywanych przez użytkowników systemów bezzałogowych statków powietrznych na podstawie dotychczasowych polskich przepisów dedykowanych temu rodzajowi lotnictwa, m. in. w zakresie geodezji czy monitorowania infrastruktury gazowej czy paliwowej. Aby nie ograniczać działalności lotniczej wykonywanej przy użyciu systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz aby można było dalej bezpiecznie wykonywać pewne typy operacji tymi systemami, zasadne jest opracowanie krajowych scenariuszy standardowych jako uzupełnienia scenariuszy unijnych. Pozwoli to na dalsze wykorzystywanie systemów bezzałogowych statków powietrznych do operacji już obecnie wykonywanych w polskiej przestrzeni powietrznej, z zachowaniem odpowiednich warunków bezpieczeństwa. Rozwiązanie to uwzględnia przepisy rozporządzenia wykonawczego, które w art. 23 ust. 4 pozwalają na korzystanie z krajowych scenariuszy standardowych do 2 grudnia 2023 r. Dodatkowo na podstawie art. 56 ust. 8 rozporządzenia bazowego, zdecydowano by krajowe scenariusze

standardowe mogły być stosowane obok regulacji unijnych. Krajowe scenariusze standardowe są bowiem opracowane w oparciu o przewidziane w rozporządzeniu wykonawczym regulacje, m.in. zakładają konieczność wykonywania operacji do wysokości 120 m od powierzchni ziemi. Projektodawca ujął więc w art. 156d ust. 7 projektu delegację ustawą dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia określającego krajowe scenariusze standardowe. Krajowe scenariusze standardowe, które jako przepisy krajowe będą mogły być wykorzystywane przez operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych wyłącznie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego będzie składał Prezesowi ULC oświadczenie, że będzie wykonywał operacje w oparciu o dany scenariusz standardowy lub krajowy scenariusz standardowy. Prezes ULC będzie następnie potwierdzał odbiór i kompletność oświadczenia, tak aby operator miał możliwość rozpoczęcia wykonywania operacji (projektowany art. 156d ustawy – Prawo lotnicze). Z uwagi na ogromną liczbę składanych oświadczeń oraz fakt, że rolą Prezesa ULC jako organu wskazanego do realizacji art. 18 lit. d rozporządzenia wykonawczego jest jedynie zweryfikowanie ich kompletności (co wiąże się jedynie ze sprawdzeniem, czy dany operator jest wpisany do rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz czy ma uprawnienia do wykonywania operacji zgodnie z danym scenariuszem) i niezwłoczne wydawanie potwierdzenia w tym zakresie, fakt, że cały proces jest dokonywany w systemie teleinformatycznym, a także że operacje systemami bezzałogowych statków powietrznych są wykonywane z użyciem najnowszych cyfrowych technologii przyjęto rozwiązanie, zgodnie z którym potwierdzenie odbioru i kompletności oświadczeń będzie przekazywane do operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych bez konieczności wydawania decyzji administracyjnych – jest to bowiem czynność nosząca znamiona czynności technicznej i informacyjnej. Prezes ULC jest informowany o wykonywaniu tego typu operacji i informacja w tym zakresie jest zamieszczana w rejestrze operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz może być przyczyną do podjęcia przez Prezesa ULC ewentualnej kontroli. Przepisy unijne przewidują bowiem, że w przypadku instytucji oświadczenia weryfikacja, czy dany operator systemu bezzałogowego statku powietrznego wykonuje operacje zgodnie ze scenariuszem, jest dokonywana przez właściwy organ kontroli. Jednocześnie przewidziano, że w formie decyzji administracyjnej będzie następowała odmowa wydawania potwierdzenia odbioru i kompletności oświadczenia. Dla krajowych scenariuszy standardowych opracowano

analogiczne rozwiązania prawne przyjmowania oraz potwierdzania przyjmowania oświadczeń dotyczących krajowych scenariuszy standardowych.

Trzecią podstawą wykonywania operacji w kategorii „szczególnej” jest uzyskanie certyfikatu operatora lekkiego systemu bezzałogowego powietrznego (certyfikat LUC) na zasadach określonych w część C załącznika do rozporządzenia wykonawczego. W projektowanych art. 156e ustawy – Prawo lotnicze określono sposób uzyskania certyfikatu LUC oraz wskazano kiedy przyznany certyfikat LUC może być zmieniony albo cofnięty.

Członkowie klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego będą mogli wykonywać operacje w kategorii „szczególnej” po uzyskaniu od Prezesa ULC zezwolenia. Zasady jego wydania zostały określone w art. 16 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego. Ustawodawca unijny wskazał w tym przepisie, że to zezwolenie wydaje się między innymi w oparciu o przepisy krajowe. Projektowany art. 156f ustawy – Prawo lotnicze zawiera więc regulacje i kryteria dla Prezesa ULC, jakim będzie się kierował wydając zezwolenie na operacje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego wykonywane w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego. Przepisy określają również elementy wniosku składanego przez klub lub stowarzyszenie modelarstwa lotniczego o wydanie zezwolenia oraz dokumenty, jakie należy dołączyć do takiego wniosku. Na podstawie informacji zawartych we wniosku oraz załączników do tego wniosku Prezes ULC będzie wydawał zezwolenie. Ponieważ w zezwoleniu Prezes ULC będzie określał warunki, na jakich operacje w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego mogą być wykonywane, i ograniczenia, zgodnie z art. 16 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego, istotne jest, aby przekazane przez klub lub stowarzyszenie modelarstwa lotniczego informacje pozwoliły ocenić, czy wskazane w zezwoleniu warunki i ograniczenia będą umożliwiały wykonywanie operacji zgodnie z intencją wnioskodawcy. Prezes ULC wydając takie zezwolenie będzie miał na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa wykonywania operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych.

Dodatkowo mając na uwadze ujęte w art. 13 rozporządzenia wykonawczego zasady wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego – transgraniczne oraz poza granicami państwa rejestracji – wskazano w projektowanym art. 156c ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze, że potwierdzenie, że zainteresowany podmiot zastosował zaktualizowane środki ograniczające ryzyko planowanej operacji, wydaje w drodze decyzji administracyjnej Prezes ULC. Regulacje dotyczące zezwoleń transgranicznych dla BSP zostały opisane w art. 156c ust. 14–16 projektu. Zgodnie z opisaną w art. 13 rozporządzenia

wykonawczego procedurą wykonywania operacji transgranicznych i poza granicami państwa rejestracji operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego Prezes Urzędu będzie zobowiązany – po otrzymaniu odpowiedniej informacji od nadzoru lotniczego innego państwa członkowskiego, w którym będzie wykonywana operacja zagraniczna przez operatora wpisanego do polskiego rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, i któremu Prezes Urzędu wydał zezwolenia na operację transgraniczną lub zagraniczną w innym niż terytorium Polski państwie członkowskim – nanieść w wydanym wcześniej zezwoleniu na operację zmiany w zakresie warunków ograniczających ryzyko tych operacji wskazanych przez obcy nadzór lotniczy (ten na terenie którego będzie ta operacja wykonana), na które Prezes Urzędu wydał zezwolenie. Po otrzymaniu takiej informacji, w myśl art. 13 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego, Prezes Urzędu będzie musiał wprowadzić w zezwoleniu na operację zaktualizowane środki ograniczające ryzyko (warunki wpisane do zezwolenia na operację).

Mając na uwadze wskazane rodzaje operacji oraz fakt, że dotychczas warunki wykonywania operacji bezzałogowymi statkami powietrznymi były określone w załącznikach do rozporządzenia o wyłączeniu, zaproponowano, aby nowe warunki operacyjne wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „otwartej”, w kategorii „szczególnej” i w kategorii „otwartej” oraz w kategorii „szczególnej” w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego, a także warunki eksploatacji tego systemu i wymagania dla tego systemu w odniesieniu do kategorii „szczególnej” były określone w przepisach wykonawczych do ustawy – Prawo lotnicze. Upoważnienie do jego wydania zawarte jest w projektowanym art. 156g ust. 8 ustawy – Prawo lotnicze. Określenie w rozporządzeniu tego typu regulacji wynika z konieczności szczegółowego określenia warunków wykonywania operacji z podziałem na kategorie („otwartą” oraz „szczególną”) oraz rodzaje operacji i obszerność tej regulacji. Jest to uszczegółowienie zasad wykonywania operacji opisanych w projekcie ustawy i będzie uzupełnieniem regulacji ustawowych.

Trzecią kategorią wykonywania operacji systemami bezzałogowych statków powietrznych jest kategoria „certyfikowana”. Ponieważ ustawa – Prawo lotnicze w art. 160 wskazuje obszary objęte certyfikacją w ust. 3 tego przepisu dodano pkt 9 wskazujący na konieczność certyfikacji w przypadku wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „certyfikowanej”.

Rozdział 2 dotyczy stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych.

W projektowanym art. 156h ustawy – Prawo lotnicze określono zasady wyznaczania nad terytorium RP stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych zgodnie z art. 15 rozporządzenia nr 2019/947/UE, projektowaną ustawą oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 156k.

Ponadto, proponuje się regulacje, zgodnie z którymi, w przypadku wprowadzania przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego ograniczeń lotów w części przestrzeni powietrznej w oparciu o wniosek uprawnionego podmiotu, PAŻP wyznaczy strefę geograficzną dla BSP w obszarze wprowadzonego ograniczenia, w przypadku konieczności zapewnienia bezpieczeństwa operacji wykonywanych przy użyciu systemów bezzałogowych statków powietrznych. Przed wyznaczeniem stref skorelowanych ze strukturami przestrzeni powietrznej wyznaczanych na podstawie rozporządzenia określonego w art. 119 ust. 4 i 5, PAŻP każdorazowo będzie przeprowadzała konsultacje z zarządzającym strukturą przestrzeni powietrznej, który następnie będzie również zarządzającym strefą geograficzną. Konsultacje obejmować będą ustalenie granic poziomych i pionowych strefy, a także zasady lotów systemów bezzałogowych statków powietrznych. PAŻP będzie informowała zarządzającego strukturą przestrzeni powietrznej o wyznaczeniu w jej obszarze strefy geograficznej. Szczegółowy zakres konsultacji określony zostanie na poziomie rozporządzenia. Jednocześnie, w przypadku wyznaczania przez PAŻP z własnej inicjatywy stref geograficznych w miejscach występowania struktur przestrzeni powietrznej (SPP) wyznaczonych na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 grudnia 2018 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (Dz. U. z 2019 r. poz. 619), w rozporządzeniu o strefach geograficznych określone zostanie, że zasady wykonywania operacji systemów bezzałogowych statków powietrznych będą stanowiły *lex specialis* do rozporządzenia w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej. Należy mieć ponadto na uwadze, że PAŻP w przypadkach określonych w ust. 2 i 3 omawianego przepisu, najpierw wyznacza zakazy i ograniczenia na podstawie przepisów wydanych na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 2 albo art. 121 ust. 5 ustawy – Prawo lotnicze, a potem dokonuje konwersja tych zakazów lub ograniczeń na warunki wykonywania operacji w strefach geograficznych przeznaczonych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych.

Regulacje zawarte w art. 156h mają na celu zagwarantowanie bezpieczeństwa operacji wykonywanych z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych przez umożliwienie PAŻP wyznaczenia stref geograficznych w miejscach, w których wprowadzone zostaną ograniczenia lotów dla lotnictwa załogowego. Objęcie wyznaczaniem nowych stref

geograficznych w obszarze struktur przestrzeni powietrznej miejsc, w których wyznaczone są obecnie stałe ograniczenia w strukturze przestrzeni powietrznej publikowane na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 marca 2019 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące, ma na celu ochronę obiektów strategicznych takich jak: zakłady produkujące materiały wybuchowe (np. EP P2 KRUPSKI MŁYN – NITROERG S.A. G), zakłady zbrojeniowe (np. EP P14 SKARŻYSKO – KAMIENNA MESKO S.A.), terminale naftowe (np. EP P7 PŁOCK Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A.), lub lokalizacje, gdzie rozlokowana jest wojskowa infrastruktura o szczególnym znaczeniu (np. EP R40 DORSZ). Powyższe nie stanowi enumeratywnego wymienienia chronionych obiektów, zaś jedynie przykładowe wyliczenie, które ma na celu wskazanie konieczności zapewnienia ochrony obiektów objętych długotrwałymi SPP również przy pomocy stref geograficznych. Ochrona obiektów przy pomocy stref geograficznych sprowadzać się będzie przede wszystkim do dokładnego ustalenia granic danej strefy geograficznej, tak aby strefa geograficzna realizowała cel jaki przyświecał uprawnionemu podmiotowi.

Przepis art. 15 rozporządzenia wykonawczego umożliwia państwu członkowskiemu wyznaczanie takich stref ze względów bezpieczeństwa, ochrony prywatności lub środowiskowych. W Polsce instytucją odpowiedzialną za wyznaczania stref geograficznych do wykonywania operacji bezzałogowym systemem powietrznym będzie PAŻP. Strefa geograficzna będzie wyznaczana na wniosek składany przez podmioty uprawnione wskazane w projektowanym art. 156h ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze, złożony w terminie określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 156k ustawy – Prawo lotnicze, lub z własnej inicjatywy PAŻP, po uzyskaniu pozytywnej opinii Prezesa ULC w przypadkach określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 156k ustawy – Prawo lotnicze, oraz zgodnie z przepisami ustawy – Prawo lotnicze i przepisami wykonawczymi do tej ustawy, wydanymi na podstawie projektowanego art. 156k ustawy – Prawo lotnicze, określającymi rodzaje stref geograficznych, elementy tego wniosku, jak również sposób i tryb jego rozpatrywania, w tym sposób uiszczania i rozliczania opłat za czynności związane z wyznaczaniem strefy geograficznej. PAŻP wyznaczając konkretną strefę geograficzną dla danego uprawnionego podmiotu określi w wyznaczeniu warunki, na jakich operacje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w takiej strefie mogą być wykonywane. Nie jest możliwe wskazanie warunków, na jakich w danej strefie będzie mógł być wykonany dany lot w przepisach prawa powszechnie obowiązującego, bowiem liczba rodzajów tego typu operacji jest nieskończenie duża i w każdym przypadku specyficzna. Będzie to uzależnione od rodzaju operacji, obszaru, nad

którym ma być wyznaczona strefa, celu w jakim strefa ma być wyznaczona oraz rodzaju wykorzystywanych bezzałogowych statków powietrznych. Dlatego też przepisy wydane na podstawie projektowanego art. 156k ustawy – Prawo lotnicze wskazywać będą także elementy wniosku wypełniane przez podmiot zainteresowany wyznaczeniem danej strefy. Podmiot ten będzie zobowiązany także przeprowadzić analizę ryzyka operacji zgodnie z art. 11 rozporządzenia wykonawczego oraz uiścić stosowną opłatę, o której mowa poniżej. Opracowując przepisy ustawy projektodawca wyszedł z założenia, że wyznaczanie stref geograficznych powinno następować na podstawie kompetencji przyznanych na zasadzie wyłączności PAŻP, która podejmując decyzje z tym związane będzie obowiązana do przestrzegania regulacji określonych w przepisach rozporządzenia wykonawczego, ustawy – Prawo lotnicze i wydanych na jej podstawie aktów wykonawczych. Z uwagi jednak na trudne do przewidzenia skutki wdrożenia przepisów prawa UE do polskiego porządku prawnego, ich nowatorski charakter, jak również dynamicznie zmieniający się sektor operacji wykonywanych z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych w Polsce postanowiono pozostawić PAŻP jak najszerszy zakres swobody w działaniu przy wydawaniu rozstrzygnięć w zakresie dotyczącym wyznaczania stref geograficznych, przedłużania okresu ich obowiązywania i ich ponownego wyznaczania. Na wypadek zaś uzyskania przez wnioskodawcę rozstrzygnięcia negatywnego, np. w sytuacji, w której PAŻP uzna, że wniosek innego podmiotu ma w danym przypadku pierwszeństwo, przewidziano proces weryfikacyjny, za którego przeprowadzenie będzie odpowiadał Prezes ULC. Tego rodzaju rozwiązanie wydaje się przy obecnym poziomie rozwoju rynku w pełni wystarczające, tym bardziej, że podobnie jak to ma miejsce w lotnictwie załogowym, trudno jest w sposób wyczerpujący i jednoznaczny skwantyfikować przesłanki pierwszeństwa dostępu do przestrzeni powietrznej, w szczególności w przypadku kolizji wniosków złożonych przez służby państwowe odpowiedzialne za bezpieczeństwo państwa lub bezpieczeństwo i porządek publiczny.

Przepis art. 15 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego formułuje po stronie państwa członkowskiego obowiązek podawania informacji na temat stref geograficznych, w tym dotyczących okresu ich obowiązywania, do wiadomości publicznej we wspólnym unikalnym formacie cyfrowym. Obowiązek ten będzie realizowany przez PAŻP zgodnie z projektowanym art. 156i ust. 1 i 2 ustawy – Prawo lotnicze. Dane o strefach geograficznych ujęte w ust. 1 i 2 omawianego przepisu będą podawane do wiadomości publicznej nieodpłatnie – będzie to informacja o nazwie strefy, obszarze oraz okresie jej obowiązywania. Ujęcie tego przepisu

w przedmiotowym projekcie wynika z faktu braku regulacji w tym zakresie na poziomie przepisów europejskich.

Przewiduje się również w projektowanym art. 156i ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze możliwość udostępniania informacji na temat stref geograficznych w zakresie innym niż będzie to wynikać z powszechnie obowiązujących przepisów prawa. W oparciu o umowę z zainteresowanym podmiotem PAŻP będzie mogła wytwarzać, przetwarzać i dostarczać bardziej szczegółowe informacje na temat stref geograficznych, które będą niezbędne do lokalnego zarządzania ruchem bezzałogowych statków powietrznych np. w celach komercyjnych. Informacje na temat stref geograficznych w zakresie niewynikającym z przepisów prawa powszechnie obowiązującego nie będą stanowiły informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 902).

Projektowane przepisy ustawy – Prawo lotnicze zakładają, że działalność PAŻP związana z realizacją nowych zadań, w tym przede wszystkim z wyznaczaniem stref geograficznych, przedłużaniem okresu ich obowiązywania i ich ponownym wyznaczaniem finansowana będzie z opłat pobieranych od podmiotów uprawnionych do wystąpienia z wnioskiem o wyznaczenie strefy geograficznej. Opłata będzie rozliczana w sposób określony w przepisach wydanych na podstawie art.156k ustawy – Prawo lotnicze. Ustalenie możliwości pobierania przez PAŻP opłat z tytułu realizacji ww. czynności jest konieczne z uwagi na przepisy prawa Unii Europejskiej określające zasady funkcjonowania PAŻP jako instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, zgodnie z którymi nie jest możliwe finansowanie działalności innej niż zapewnianie ww. służb z opłat nawigacyjnych pochodzących od użytkowników przestrzeni powietrznej. Zgodnie z projektowanym art. 156j ustawy – Prawo lotnicze PAŻP będzie pobierała opłaty za czynności związane z wyznaczaniem stref geograficznych, przedłużaniem ich obowiązywania oraz ich ponownym wyznaczaniem w oparciu o złożone wnioski. Jednocześnie z uwagi na poszerzające się zagrożenie ze strony BSP wykorzystywanych w sposób sprzeczny z prawem, aby ułatwić ich neutralizację w przypadku naruszenia strefy o znaczeniu dla obronności państwa lub operacji służb, sił zbrojnych, a także w celu ułatwienia ochrony obiektów o znaczeniu strategicznym, konieczne jest w wąskim zakresie zwolnienie z opłat podmiotów realizujących zadania państwa, w obszarach kluczowych z punktu widzenia bezpieczeństwa i obronności państwa. W związku z tym w projektowanym art. 156j ustawy – Prawo lotnicze wskazano, że opłacie nie będą podlegały czynności PAŻP związane z realizacją wniosków składanych przez Dowódcę Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych, Komendanta Głównego Żandarmerii Wojskowej, Dowódcę Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych, Szefa

Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Szefa Służby Wywiadu Wojskowego, Szefa Agencji Wywiadu, Szefa Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Komendanta Głównego Policji, Komendanta Głównego Straży Granicznej, Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej, Szefa Krajowej Administracji Skarbowej, Komendanta Służby Ochrony Państwa, Dyrektora Rządowego Centrum Bezpieczeństwa. Przebieg rozpatrywania wniosków jest określony w projektowanym art. 156h ustawy – Prawo lotnicze i zostanie uszczegółowiony na poziomie przepisów wykonawczych do ustawy, wydanych na podstawie projektowanego art. 156k ustawy – Prawo lotnicze. Podmiot uprawniony będzie występował z wnioskiem o wyznaczenie strefy geograficznej, do którego obowiązany będzie dołączyć wymagane załączniki oraz dowód wniesienia opłaty za wstępną ocenę wniosku. Wniosek będzie podlegał ocenie wstępnej, w ramach której PAŻP ustali, czy dla realizacji oczekiwanych przez wnioskodawcę rezultatów wystarczające jest wyznaczenie stref geograficznych w liczbie określonej we wniosku, czy zachodzi potrzeba wyznaczenia większej ich liczby. Jeżeli PAŻP wskaże, że wystarczającym jest wyznaczenie stref geograficznych w liczbie określonej we wniosku, wezwie wnioskodawcę do uiszczenia opłaty za wyznaczenie każdej strefy geograficznej, wyznaczając termin na jej uiszczenie. W przypadku zaś, w którym realizacja oczekiwań wnioskodawcy wymagać będzie wyznaczenia większej niż wnioskowana liczby stref geograficznych, PAŻP wezwie wnioskodawcę do zmiany wniosku oraz uiszczenia opłat za wyznaczenie stref geograficznych, wyznaczając termin na dokonanie tych czynności. Założenie jest bowiem takie, że jeden wniosek może dotyczyć wyznaczenia więcej niż jednej strefy geograficznej i od wyznaczenia każdej z nich pobierana jest odrębna opłata. Wysokość opłat za wyznaczenie strefy geograficznej uzależniona będzie od liczby wnioskowanych jednocześnie do wyznaczenia stref geograficznych. Wyznaczając strefy geograficzne PAŻP określi okres ich obowiązywania, przed upływem którego, wnioskodawca będzie mógł złożyć wniosek o przedłużenie okresu obowiązywania stref geograficznych. Przedłużenie okresu obowiązywania każdej strefy geograficznej wymagać będzie wniesienia opłaty. Podobnie w przypadku, w którym wnioskodawca zwróci się z wnioskiem o ponowne wyznaczenie strefy geograficznej już po upływie okresu jej obowiązywania. Katalog podmiotów uprawnionych do wystąpienia z wnioskiem o wyznaczenie stref geograficznych został rodzajowo wskazanych w ust. 4 art. 156h. Opłata za ocenę wstępną wniosku, o której mowa powyżej, będzie podlegała zaliczeniu na poczet opłaty za wyznaczenie strefy geograficznej. Opłaty za wyznaczenie, przedłużenie okresu obowiązywania oraz ponowne wyznaczenie strefy geograficznej uwzględniają opłatę za podanie do wiadomości publicznej informacji o strefie geograficznej oraz warunków

wykonywania operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych w tej strefie geograficznej, w zakresie i w sposób wynikający z przepisów rozporządzenia nr 2019/947/UE.

Jednocześnie z uwagi na zwolnienie z opłat podmiotów wymienionych w projektowanym art. 156j ust. 2 ustawy –Prawo lotnicze, w projektowanym art. 156j ust. 9–10 ustawy – Prawo lotnicze dodano regulację, w której przewidziano fakultatywne udzielanie przez Prezesa ULC dotacji celowej z budżetu państwa dla PAŻP. Z uwagi na konieczność elastycznego reagowania na szybki postęp technologiczny w zakresie funkcjonowania narzędzi informatycznych wykorzystywanych przez PAŻP, jak również dynamiczny rozwój rynku BSP oraz konieczność dostosowywania systemów do potrzeb rynku i związanych z tym możliwych zmian w zakresie obrotu dokumentacją – zwłaszcza z instytucjonalnymi podmiotami wnioskującymi o strefy geograficzne, zdecydowano się na określenie w drodze umowy zawartej pomiędzy Prezesem ULC a PAŻP sposobu i trybu rozliczania i dokumentowania kosztów PAŻP.

W projekcie przewidziano również uprawnienie PAŻP do zawieszania obowiązywania stref geograficznych, jak również do wprowadzania zmian w już wyznaczonych strefach, jeżeli jest to związane koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa oraz porządku publicznego lub bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Zasadą będzie bowiem, że wyznaczona strefa geograficzna obowiązuje przez ustalony z góry okres na warunkach określonych przez PAŻP przy jej wyznaczaniu. Nie można jednak wykluczyć sytuacji, że z uwagi np. na potrzeby operacyjne służb porządku publicznego czy obronność państwa, nie powstanie konieczność czasowego zawieszenia obowiązywania strefy geograficznej wyznaczonej na wniosek innego podmiotu (np. jednostki samorządu terytorialnego). Zakłada się jednak, że sytuacje, w których PAŻP będzie musiała ingerować w istniejące strefy geograficzne, będą rzadkie i nie będą powodować istotnych utrudnień dla podmiotów, które wnioskowały o wyznaczenie stref.

W projektowanym art. 156k ustawy – Prawo lotnicze przewidziane zostało upoważnienie dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia zawierającego regulacje stanowiące uzupełnienie regulacji ustawowych w zakresie dotyczącym stref geograficznych.

W rozporządzeniu zostaną określone:

- 1) rodzaje stref geograficznych wraz z ich maksymalnymi wymiarami przyjmowanymi na potrzeby dokonania oceny wstępnej wniosku oraz okresami ich obowiązywania, w tym rodzaje stref geograficznych, których wyznaczenie wymaga uzyskania pozytywnej opinii Prezesa ULC;

- 2) szczegółowe warunki i sposób korzystania ze stref geograficznych przez wszystkich jej użytkowników, z uwzględnieniem specyfiki wykonywania operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych, zasad bezpiecznego korzystania ze stref geograficznych określonych w art. 15 rozporządzenia 2019/947/UE;
- 3) elementy wniosków o wyznaczenie strefy geograficznej, przedłużenie okresu obowiązywania strefy geograficznej, ponowne wyznaczenie strefy geograficznej, ich formę oraz sposób i tryb ich rozpatrywania, w tym termin ich składania;
- 4) sposób uiszczania i rozliczania opłat za czynności związane z wyznaczaniem stref geograficznych, przedłużaniem okresów obowiązywania stref geograficznych oraz ponownym wyznaczaniem stref geograficznych.

Rozdział 3 projektowanego działu VIa ustawy – Prawo lotnicze opisuje szczegółowe zasady dotyczące rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych. W rozumieniu nowych unijnych przepisów operatorem systemów bezzałogowych statków powietrznych jest osoba fizyczna lub prawna, a loty bezzałogowych statków powietrznych są wykonywane przez pilotów. W obecnej wersji ustawy – Prawo lotnicze, pilot bezzałogowego statku powietrznego jest określany jako operator posiadający świadectwo kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego, wpisany do rejestru personelu lotniczego. Przedłożony projekt określa szczegółowe zasady prowadzenia rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, które zostały uregulowane ogólnie w art. 14 ust. 1, 2, 4–6 rozporządzenia wykonawczego.

Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego będzie miał przydzielony przez Prezesa ULC numer rejestracyjny.

Rejestr operatorów jest prowadzony obecnie przez Prezesa ULC. System teleinformatyczny BSP, jako narzędzie wykorzystywane do prowadzenia tego rejestru, jest zaprojektowany w oparciu o rozwiązania przyjęte w obecnym systemie teleinformatycznym. Dlatego też ocena skutków dla przetwarzania danych osobowych w rejestrze operatorów jest taka sama jak dla obecnie funkcjonującego systemu. Dodatkowo należy mieć na uwadze, że podstawą ujętych w projekcie ustawy przepisów regulujących kwestię prowadzenia rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych i tym samym przetwarzania danych osobowych osób wpisywanych do tego rejestru są przepisy Unii Europejskiej, a konkretnie art. 14 rozporządzenia wykonawczego nr 2019/947/UE. Ten artykuł prawa unijnego określa zakres danych wpisywanych do rejestru. Przepisy ujęte w projektowanej ustawie wskazują organ,

który prowadzi ten rejestr i jedynie w niezbędnym zakresie dookreśla pewne aspekty jego funkcjonowania, m.in. wskazując ile czasu dane są w nim przechowywane oraz jakich adnotacji w rejestrze dokonuje Prezes ULC z uwagi na uzyskiwane przez danego operatora lub pilota uprawnienia czy kwalifikacje. Podczas opracowywania niniejszych norm projektodawca miał na uwadze zapewnienie stosowanie RODO oraz zapewnienia, że wykonawcy tych norm będą przetwarzać dane osobowe zgodnie z przepisami o ochronie danych osobowych – mając na uwadze m.in. art. 21b ustawy – Prawo lotnicze.

Jednocześnie projektodawca wskazuje, że w związku z powierzeniem w projektowanej ustawie Prezesowi ULC realizacji zadań art. 18 lit. a–e oraz g–k i m rozporządzenia nr 2019/947/UE, oraz powierzeniem PAŻP wykonywania zadań, o których mowa w art. 18 lit. f i l rozporządzenia nr 2019/947/UE, w projektowanej ustawie przewidziane zostały postanowienia stanowiące podstawę do przetwarzania danych osobowych w związku z realizacją ww. zadań, jak również postanowienia wskazujące na zakres przetwarzanych danych osobowych oraz określające sposób uregulowania zasad przetwarzania danych osobowych.

Zważywszy, że realizacja przypisanych Prezesowi ULC zadań, o których mowa powyżej, realizowana będzie przez Prezesa ULC za pomocą systemów teleinformatycznych udostępnionych przez PAŻP, zaproponowano rozszerzenie dotychczasowej normy art. 21 ust. 2 pkt 27 Prawa lotniczego, w ten sposób, że zakres danych osobowych, do których przetwarzania uprawniony jest Prezes ULC, rozszerzono o dane osobowe przetwarzane w systemach teleinformatycznych, o których mowa w art. 3b ust. 1 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

W projektowanym art. 156l w ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze określono przypadki, w których dany operator systemu bezzałogowego statku powietrznego będzie wykreślany z rejestru operatorów. W rejestrze operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych będą odnotowywane informacje o danym operatorze, m.in. o wydaniu albo zawieszeniu zezwolenia na wykonywanie operacji w kategorii „szczególnej”. Dane z rejestru operatorów będą mogły być udostępniane podmiotom wymienionym w ust. 7 omawianego artykułu w zakresie niezbędnym do realizacji ich zadań ustawowych służących zapewnieniu porządku i bezpieczeństwa publicznego, bezpieczeństwa i obronności państwa, bezpieczeństwa strategicznej infrastruktury energetycznej, ochrony granicy państwowej lub ochrony bezpieczeństwa wewnętrznego, prowadzeniu działań poszukiwawczo-ratowniczych lub przeciwpożarowych, a także przeciwdziałaniu przestępczości oraz wykrywaniu lub ściganiu czynów zabronionych. Przepis w zaproponowanym brzmieniu będzie spełniał przesłanki

wymienione w art. 23 ust. 1 lit. a–f oraz h rozporządzenia 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) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, z późn zm.).

Lista adnotacji jakich w rejestrze dokonuje Prezes ULC znajduje się w art. 156m ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze. Jednocześnie określono, że nie będą to tylko informacje o zawieszeniu zezwolenia na operację, ale także wszelkie inne informacje dotyczące danego operatora, w tym na profilu pilota bezzałogowego statku powietrznego np. o uzyskanych kompetencjach. Na profilu operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego będzie informacja np. o wydaniu potwierdzenia odbioru i kompletności oświadczenia w sprawie danego krajowego scenariusza standardowego (np. NSTS-01), a na profilu pilota bezzałogowego statku powietrznego będzie informacja o uzyskanym przez pilota uprawnieniu do wykonywania tego typu operacji – uzyskaniu certyfikatu wiedzy teoretycznej w zakresie tego przykładowo wskazanego NSTS-01.

W ust. 2 omawianego przepisu wskazano, że Prezes ULC przechowuje dane o operatorach systemów bezzałogowych statków powietrznych przez 5 lat, bowiem przez taki okres czasu jest ważne uprawnienie operatora systemu bezzałogowego do wykonywania operacji przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego. Jest to też okres wystarczający w przypadku konieczności udzielenia informacji o danych w rejestrze w przypadku prowadzenia przez organy ścigania czynności śledczych.

Rozdział 4 opisuje, jakie podmioty mogą zostać wyznaczonymi podmiotami, prowadzącymi w imieniu Prezesa ULC egzaminy teoretyczne do uzyskania certyfikatu kompetencji pilota dla kategorii „otwartej” w podkategorii A2 oraz kategorii „szczególnej”, jak również uznanymi podmiotami i operatorami szkolącymi. Przepisy rozporządzenia wykonawczego przewidują, że aby móc prowadzić działalność podlegającą na prowadzeniu szkoleń praktycznych i dokonywaniu oceny umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych należy złożyć oświadczenie będące dodatkiem do rozporządzenia wykonawczego. Dodatek nr 4 jest przeznaczony dla zarejestrowanego operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, zamierzającego prowadzić szkolenia praktyczne oraz ocenę umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych. Dodatek nr 6 może złożyć dowolny podmiot, niebędący zarejestrowanym operatorem systemu bezzałogowego statku powietrznego, ubiegający się o uzyskanie statusu uznanego podmiotu.

Po przejściu szkolenia praktycznego i pozytywnej oceny umiejętności praktycznych osoba ubiegająca się o certyfikat kompetencji pilota musi udać się do wyznaczonego podmiotu w celu zaliczenia egzaminu teoretycznego wymaganego do uzyskania certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego. Kluczowym dla procesu uzyskania kompetencji pilota jest to, aby egzamin teoretyczny został przeprowadzony przez wyznaczony podmiot, spełniający kryteria przewidziane dla jednostki kwalifikowanej, wskazane w załączniku VI do rozporządzenia bazowego. Zagwarantuje to obiektywną ocenę egzaminu teoretycznego wymaganego do uzyskania certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego, która w przypadku pozostawienia egzaminu w kompetencjach podmiotu odpowiedzialnego za proces szkolenia (o których mowa w dodatku 4 i 6 do rozporządzenia wykonawczego) jest nieosiągalna. W projektowanym art. 156n ustawy – Prawo lotnicze określono kim jest wyznaczony podmiot oraz sposób jego wyznaczania przez Prezesa ULC. Wskazano w tym przepisie również, że wyznaczony podmiot będzie mógł uzyskać uprawnienie do przeprowadzenia szkolenia przypominającego, o którym mowa w UAS. STS-01.020 pkt 3 lub UAS.STS-02.020 pkt 10 dodatku 1 załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, przeprowadzanego w przypadku przedłużania ważności albo odnawiania certyfikatu wiedzy teoretycznej. Natomiast w art. 156o projektu opisano sposób uznawania przez Prezesa ULC uznanego podmiotu oraz sposób akceptacji oświadczenia operatora szkolącego. Prezes ULC wyznacza albo odmawia wyznaczenia podmiotu odpowiedzialnego za przeprowadzenie egzaminu teoretycznego do uzyskania certyfikatu kompetencji pilota w drodze decyzji administracyjnej po spełnieniu przez ten podmiot kryteriów przewidzianych dla jednostki kwalifikowanej, wskazanych w załączniku VI do rozporządzenia bazowego. Uznany podmiot lub operator szkolący, po akceptacji przez Prezesa ULC złożonego uprzednio oświadczenia (odpowiednio dodatku 6 lub 4 do rozporządzenia wykonawczego) lub wniosku o zamiarze przeprowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego w ramach uzyskanego przez tego operatora i ważnego na dzień przeprowadzania szkolenia zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE mogą jedynie szkolić praktycznie i dokonywać podczas szkolenia oceny umiejętności osoby szkolonej. Na dowód przeprowadzenia takiego szkolenia uznany podmiot lub operator szkolący wydaje potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego, którego zakres określa projektowany art. 156w ustawy – Prawo lotnicze.

Prezes ULC w ramach bieżącego nadzoru będzie sprawdzał, czy uznany podmiot oraz operator szkolący spełniają warunki określone w rozporządzeniu wykonawczym, przewidziane w krajowym scenariuszu lub w zezwoleniu na operację, oraz czy podczas eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego w kontekście szkoleń w odniesieniu odpowiednio do danego scenariusza standardowego lub zezwolenia na operację przestrzega wszystkich mających zastosowanie przepisów rozporządzenia wykonawczego oraz przepisów krajowych, w tym wymogów dotyczących operacji w ramach danego scenariusza standardowego lub zezwolenia na operację – wg którego zgodnie z oświadczeniem lub przyznanym zezwoleniem szkoli. Bieżący nadzór, a także możliwość kontroli niezapowiedzianych takiego uznanego podmiotu oraz operatora szkolącego stanowi dostateczne narzędzie gwarantujące, że mogą oni szkolić przyszłych pilotów bezzałogowych statków powietrznych. Podobnie, bieżący nadzór, a także możliwość kontroli niezapowiedzianych w wyznaczonych podmiotach stanowi dostateczne narzędzie gwarantujące solidność i obiektywność prowadzonych w imieniu Prezesa ULC egzaminów teoretycznych do uzyskania certyfikatu kompetencji pilota. Zaproponowana konstrukcja pozwala na rozwój branży lotnictwa bezzałogowego z jednoczesnym zapewnieniem odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa.

Rozdział 5 określa dokumenty potwierdzające kwalifikacje pilotów bezzałogowych statków powietrznych oraz członków personelu wyznaczonego podmiotu albo uznanego podmiotu lub operatora szkolącego, odpowiedzialnych za zadania z zakresu odpowiednio egzaminu teoretycznego oraz szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych określonych w scenariuszach standardowych, o których mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia wykonawczego, krajowych scenariuszach standardowych lub zezwoleniu na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego, a także rodzaje oraz zasady przeprowadzania tych szkoleń i egzaminów w poszczególnych kategoriach. Ponadto w rozdziale tym zawarto zasady w zakresie zawieszania i cofania dokumentów, a także wymagania dotyczące wieku pilota bezzałogowego statku powietrznego.

W rozdziale tym wskazano również delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia wzoru certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego oraz certyfikatu wiedzy teoretycznej. Rozwiązanie to ma na celu wprowadzenie jednolitych wzorów certyfikatów, które będą stosowane przez wyznaczone podmioty.

W zakresie operacji wykonywanych w kategorii „otwartej” w podkategorii A1 i A3 w projektowanym art. 156q ustawy – Prawo lotnicze wskazano organ przeprowadzający szkolenie oraz egzamin online. Po zaliczeniu z wynikiem pozytywnym takiego egzaminu

Prezes ULC będzie potwierdzał jego zaliczenie, które będzie skutkowało wpisem osoby, która je uzyskała do rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych. Opisany system jest zdecydowanym uproszczeniem względem obecnie obowiązujących przepisów. Jednocześnie zakłada, że każdy, kto chce używać systemu bezzałogowego statku powietrznego jest obowiązany przejść szkolenie online oraz zdać w takiej samej formie egzamin. Zaproponowany system będzie również gwarantował minimum bezpieczeństwa wykonywanych operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego, bowiem każdy użytkownik takiego systemu będzie wiedział jak go używać oraz będzie znał zasady wykonywania operacji w omawianej kategorii w podkategorii A1 i A3.

W przypadku wykonywania operacji w kategorii „otwartej” w podkategorii A2 będzie wymagane uzyskanie certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego, który będzie wydawany przez Prezesa ULC. W projektowanym art. 156r ustawy – Prawo lotnicze określono przesłanki wydawania tego certyfikatu oraz sposób jego wydawania. Zobowiązano również wyznaczony podmiot do przekazywania Prezesowi ULC informacji o wydanych potwierdzeniach zdania egzaminu z wiedzy teoretycznej, które stanowią podstawę do wydania certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego.

W zakresie kategorii „szczególnej”, aby zachować jednolitość szkoleń oraz aby spełniały one odpowiednie standardy, program szkolenia będzie określany przez Prezesa ULC, co przewidziano w projektowanym art. 156s ustawy – Prawo lotnicze. Obecnie programy szkoleń dla personelu lotniczego są ogłaszane w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Taki sam mechanizm zostanie zastosowany wobec programów szkoleń z zakresu bezzałogowych systemów powietrznych. Prezes ULC będzie opracowywał programy szkoleń dla poszczególnych rodzajów operacji i będzie je publikował w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Zasadnym jest, aby sposób wydawania programów szkolenia był możliwie elastyczny, bowiem nowe możliwości zastosowania bezzałogowych systemów powietrznych są bardzo dynamiczne, a programy szkolenia muszą nadążać za zmianami technologicznymi. Prezes ULC będzie ogłaszał w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego także zakres egzaminu z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w UAS.OPEN.030 pkt 2 lit. c części A załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, do wykonywania operacji w podkategorii A2 kategorii „otwartej”.

W przypadku operacji wykonywanych w kategorii „szczególnej” będzie konieczne zdanie egzaminu teoretycznego oraz odbycie szkolenia praktycznego i poddanie się ocenie umiejętności praktycznych przez pilota bezzałogowego statku powietrznego. Tego rodzaju

szkolenie praktyczne i ocena umiejętności będą mogły być prowadzone w zakresie praktyki przez uznane podmioty albo operatorów szkolących, natomiast egzamin z wiedzy teoretycznej będzie przeprowadzał wyznaczony podmiot. Osobą bezpośrednio przeprowadzającą szkolenie praktyczne i ocenę będzie członek personelu uznanego podmiotu albo operatora szkolącego, odpowiedzialny za zadania z zakresu odpowiednio szkolenia teoretycznego i egzaminu teoretycznego lub szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych. W projektowanym art. 156u ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze wskazano wymagania, jakie należy spełnić, by Prezes ULC mógł wydać omawianemu członkowi personelu poświadczenie. Intencją jest, aby ważnym ogniwem szkolenia był członek personelu uznanego podmiotu albo operatora szkolącego, który jest odpowiednio wykwalifikowany, doświadczony i sprawdzony. To na jego wiedzy i umiejętnościach w dużej mierze opierać będzie się właściwe przeprowadzenie szkolenia, zatem konieczne jest, aby spełniał on określone wymagania. Prezes ULC będzie wydawał, w drodze decyzji administracyjnej, poświadczenie o spełnieniu wymagań, o których mowa w pkt 4 lit. c i d dodatku 3 do załącznika do rozporządzenia wykonawczego albo wynikających ze scenariuszy standardowych (unijnych lub krajowych), czy zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego, jeżeli będzie ono dotyczyło także szkoleń do operacji objętych tym zezwoleniem.

Po zaliczeniu szkolenia i ocenie umiejętności u uznanego podmiotu albo operatora szkolącego pilot bezzałogowego statku powietrznego będzie uzyskiwał potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego. Natomiast po zdaniu egzaminu z wiedzy teoretycznej u wyznaczonego podmiotu, pilot bezzałogowego statku powietrznego będzie uzyskiwał potwierdzenie zdania egzaminu z wiedzy teoretycznej. Certyfikat wiedzy teoretycznej będzie wydawany pilotowi bezzałogowego statku powietrznego przez Prezesa ULC, na podstawie informacji o zdaniu przez danego pilota egzaminu z wiedzy teoretycznej przekazywanej przez wyznaczony podmiot, przy użyciu systemu teleinformatycznego.

Drugim dokumentem niezbędnym do wykonywania operacji w kategorii „szczególnej” będzie posiadanie przez pilota bezzałogowego statku powietrznego potwierdzenia ukończenia szkolenia praktycznego. W przypadku gdy szkolenie praktyczne będzie dotyczyło operacji dla scenariusza standardowego (STS) albo krajowego scenariusza standardowego (NSTS) wówczas będzie ono wydawane przez operatora szkolącego albo uznany podmiot. Natomiast w przypadku gdy szkolenie praktyczne będzie wymagane w warunkach wskazanych w zezwoleniu na operację, wówczas potwierdzenie takiego szkolenia będzie wydawane przez operatora szkolącego. Należy zwrócić uwagę, że szkolenie praktyczne i ocena umiejętności

praktycznych może być prowadzone także zgodnie z wydanymi dla danego operatora warunkami określonymi w zezwoleniu, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego. Wówczas operator, który uzyskał takie zezwolenie wraz z możliwością szkolenia do niego, może po złożeniu odpowiednich dokumentów do Prezesa ULC uzyskać status operatora szkolącego. Dodatkowo, jeżeli z warunków wskazanych w zezwoleniu na operację będzie wynikać konieczność dodatkowego przeszkolenia pilotów bezzałogowych statków powietrznych mających wykonywać taką operację, wówczas znajdzie zastosowanie procedura opisana w art. 156t ust. 2 projektu. W tym przepisie jest mowa o szkoleniu, którego ukończenie jest warunkiem, aby operator systemu bezzałogowego mógł wykonywać operację określoną w przyznanym mu zezwoleniu na operację, w którym Prezes ULC wskaże jakie kompetencje musi posiadać pilot bezzałogowego statku powietrznego zaangażowany w daną operację przez operatora lub sam operator. jeżeli jest jednocześnie pilotem bezzałogowego statku powietrznego. W warunkach zezwolenia na operację Prezes ULC określa m.in. zakres takiego szkolenia oraz wskazuje kto ma go przeprowadzić – może to być Prezes ULC albo inny podmiot wskazany przez Prezesa ULC. Taki inny podmiot będzie wskazywany spośród podmiotów uznanych lub operatorów szkolących posiadających aktualne uprawnienia do wykonywania szkoleń praktycznych w zakresie operacji podobnych do tych, na które zostało wydane zezwolenie na operację. Rodzajów takich operacji może być nieskończenie wiele w różnych konfiguracjach sprzętowych czy operacyjnych. Dlatego też konieczna i właściwa jest tutaj elastyczność podejścia do zakresu takiego szkolenia.

W art. 156z opisano przypadki przedłużania ważności, a w 156za wznawiania certyfikatu wiedzy teoretycznej. Takie przedłużenie czy wznowienie będzie dokonywane przez Prezesa Urzędu, po sprawdzeniu wiedzy pilota bezzałogowego statku powietrznego, bowiem przedłużenie i wznowienie zgodnie z UAS.STS-01.020 pkt 3 i 4 lub UAS.STS-02.020 pkt 10 i 11 dodatku 1 załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE wymaga przeprowadzenia szkolenia przypominającego lub egzaminu jedynie z wiedzy teoretycznej. W przypadku przedłużenia wyznaczony podmiot będzie przeprowadzał szkolenie przypominające lub egzamin z wiedzy teoretycznej, natomiast w przypadku wznowienia będzie to wyłącznie egzamin z wiedzy teoretycznej. Wyjaśnienia wymaga, że użyte w przywołanych przepisach rozporządzenia unijnego sformułowanie „przedłużenie ważności” (UAS.STS-01.020 pkt 4 lub UAS.STS-02.020 pkt 11) należy rozumieć jako wznowienie, bowiem w dalszej części tych przepisów użyto sformułowania „po jego wygaśnięciu”. Tak też zostało to ujęte w przepisach projektowanej ustawy.

Kwestia minimalnego wieku pilota bezzałogowego statku powietrznego została uregulowana w projektowanym art. 156zb ustawy – Prawo lotnicze w oparciu o art. 9 rozporządzenia wykonawczego. Opierając się na doczasowych doświadczeniach oraz w oparciu o analizę ryzyka proponuje się, aby osoba niepełnoletnia, która ukończyła 14 rok życia mogła starać się o uprawnienia do wykonywania operacji w kategorii „otwartej” i w kategorii „szczególnej”. Warunki, jakie musi spełnić osoba niepełnoletnia, nie różnią od tych przewidzianych dla osób pełnoletnich. W odniesieniu do osób niepełnoletnich określono jedynie sposób uzyskiwania uprawnień – są one zdobywane pod bezpośrednim nadzorem matki, ojca albo opiekuna prawnego – w przypadku kategorii „otwartej” lub za jednego z rodziców albo opiekuna prawnego – w przypadku kategorii „szczególnej”.

W projektowanym art. 156zc ustawy – Prawo lotnicze określono czynności, jakie może podjąć Prezes ULC w przypadku, gdy wobec pilota bezzałogowego statku powietrznego zajdą okoliczności mogące skutkować zawieszeniem albo cofnięciem posiadanego uprawnienia. Podobne rozwiązania są obecnie stosowane wobec personelu lotniczego posiadającego licencję czy świadectwo kwalifikacji (art. 100 ust. 4 i następne ustawy – Prawo lotnicze). Zasadnym jest, aby w przypadku toczącego się postępowania przez np. prokuraturę czy Policję wobec danego pilota bezzałogowego statku powietrznego Prezes ULC, na czas trwania tego postępowania, mógł zawiesić albo cofnąć dane uprawnienie – w zależności od tego, jaki rodzaj dokumentu, uprawniający do wykonywania operacji systemem bezzałogowego statku powietrznego posiada ta osoba.

W **rozdziale 6** projektowanego działu VIa ustawy – Prawo lotnicze opisane zostało zapobieganie użyciu bezzałogowych statków powietrznych. Zaproponowano, że przeprowadzanie kontroli osób użytkujących bezzałogowe systemy powietrzne polega na sprawdzeniu czy dana operacja jest wykonywana zgodnie z obowiązującymi przepisami przez upoważnionych pracowników ULC, funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Służby Celno-Skarbowej, Służby Więziennej i Straży Marszałkowskiej, inspektorów Biura Nadzoru Wewnętrznego, żołnierzy zawodowych wyznaczonych na stanowiska służbowe w Służbie Kontrwywiadu Wojskowego albo w Służbie Wywiadu Wojskowego, żołnierzy Żandarmerii Wojskowej oraz Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, strażników straży gminnych (miejskich), strażników leśnych – na terenach lasów, funkcjonariuszy Straży Parku – na terenach parków narodowych, a także funkcjonariuszy Państwowej Straży Pożarnej –

w przypadku gdy wykonywana operacja może stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa funkcjonariuszy Państwowej Straży Pożarnej prowadzących działania ratowniczo-gaśnicze lub wykonujących inne obowiązki służbowe. Dodatkowo w projekcie wskazuje się odpowiedzialność osoby pilotującej bezzałogowy system powietrzny za potencjalne skutki zniszczenia, przejęcia, unieruchomienia BSP co stanowi jednoznaczne uporządkowanie zakresu odpowiedzialności funkcjonariuszy ww. służb (dotychczas sprawy te nie były wprost uregulowane co ograniczało podejmowanie przez nich interwencji). Katalog uprawnionych osób obejmuje m.in. inspektorów Biura Nadzoru Wewnętrznego, ponieważ zgodnie z art. 11a ust. 3 pkt 7 ustawy z dnia 21 czerwca 1996 r. o szczególnych formach sprawowania nadzoru przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 2487, z późn. zm.) Biuro Nadzoru Wewnętrznego realizuje zadania w zakresie rozpoznawania, zapobiegania i wykrywania popełnianych przez funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej i Służby Ochrony Państwa oraz strażaków Państwowej Straży Pożarnej, a także pracowników zatrudnionych w tych służbach umyślnych, ściganych z oskarżenia publicznego przestępstw oraz przestępstw skarbowych. Zgodnie z art. 11m przywołanej ustawy zadania te mogą być realizowane w formie czynności operacyjno-rozpoznawczych, cechujących się niejawnym charakterem. Ponadto, w myśl art. z art. 11l ust. 1 ustawy z dnia 21 czerwca 1996 r. o szczególnych formach sprawowania nadzoru przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych inspektorom Biura Nadzoru Wewnętrznego przysługuje szereg uprawnień służących realizacji ustawowych zadań, w tym prawo żądania niezbędnej pomocy od instytucji państwowych, organów administracji rządowej i samorządu terytorialnego oraz przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie użyteczności publicznej. Przyznanie uprawnień dających możliwość sprawdzenia legalności operacji wykonywanej przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego, a także uniemożliwienia mu lotu – w przypadkach, o których mowa w proponowanym art. 156ze ust. 1 ustawy – wpłynie przede wszystkim na zwiększenie bezpieczeństwa i porządku publicznego, a nadto przyczyni się do podniesienia efektywności działań podejmowanych przez Biuro Nadzoru Wewnętrznego oraz zapewnienia bezpieczeństwa osób realizujących ustawowe zadania Biura.

Dalsze przepisy tego rozdziału są powtórzeniem regulacji ujętej obecnie w art. 126a ustawy – Prawo lotnicze. Przeniesienie tej regulacji do art. 156ze i następnych ustawy – Prawo lotnicze jest związane z wykonaniem założenia, aby przepisy dotyczące bezzałogowych statków powietrznych były ujęte w jednym dziale ustawy – Prawo lotnicze. Jednocześnie w art. 156ze opisano przypadki kiedy jest możliwe zniszczenie, unieruchomienie lub przejęcie kontroli nad

bezzałogowym statkiem powietrznym. Taki przepis jest konieczny ze względów bezpieczeństwa osób i miejsc, nad którymi mogą być wprowadzane stałe lub czasowe ograniczone możliwości operacji takimi urządzeniami, albo gdy lot takim statkiem powietrznym jest zakazany. Ma to m.in. znaczenie w przypadku zakładów karnych. W ostatnich latach zauważane jest wzmożone nielegalne używanie systemów bezzałogowych statków powietrznych do przenoszenia nielegalnych substancji i ich zrzucanie z bezzałogowego statku powietrznego na teren zakładu karnego. Omawiane przepisy w zakresie zniszczenia, unieruchomienia lub przejęcia kontroli będą więc miały zastosowanie także przez Straż Więzienną celem ochrony zarządzanego przez nią terenu. Użytkownicy dronów mają bowiem cyfrowe narzędzia aby przed każdym lotem sprawdzić, czy lot w wybranym przez nich miejscu jest możliwy i czy nie ma w momencie jego wykonywania ograniczeń czy zakazów lotów – ustanowionych stref geograficznych nad danym obszarem. Każdy bowiem lot BSP musi być zgłaszany przez dedykowaną i wskazaną przez PAŻP aplikację (system teleinformatyczny), dzięki której pilot bezzałogowego statku powietrznego ma pełną informację o ograniczeniach lub ich braku w przestrzeni powietrznej, o wyznaczonych i aktywnych strefach geograficznych, w których zamierza wykonać operację. Dodatkowo przepisy wskazują, że za szkody powstałe w wyniku zniszczenia, unieruchomienia albo przejęcia kontroli nad lotem bezzałogowego statku powietrznego we wskazanych przypadkach odpowiada pilot bezzałogowego statku powietrznego lub operator systemu bezzałogowego statku powietrznego zniszczonego, unieruchomionego albo nad lotem którego przejęto kontrolę. Względem funkcjonariuszy będą przy tej normie miały zastosowanie ogólne zasady odpowiedzialności funkcjonariuszy publicznych ujęte w ustawie z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. z 2022 r. poz. 1360, z późn. zm.).

Zmiana brzmienia art. 209

W związku z koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa wykonywania operacji bezzałogowym systemem statku powietrznego także dla osób trzecich wprowadzono wymóg zawarcia przez osobę użytkującą także niski wagowo bezzałogowy statek powietrzny umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku prowadzoną operacją. Powielając obowiązujące już rozwiązania (art. 209 ust.7), wskazano jednocześnie nową delegację, która ureguluje szczegółowy zakres ubezpieczenia, termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną w przypadku wprowadzanego nowego obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe

w z związku z wykonywaną operacją. BSP o wadze powyżej 20 kg są objęte obowiązkiem ubezpieczenia, który wynika z art. 209 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze.

W tym miejscu należy wskazać, że podstawą odpowiedzialności cywilnej w zakresie szkód powstałych przy użyciu BSP jest art. 206 ustawy – Prawo lotnicze, który stanowi, że odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych podlega przepisom prawa cywilnego o odpowiedzialności za szkody wyrządzone przy posługiwaniu się mechanicznymi środkami komunikacji poruszanymi za pomocą sił przyrody, tj. art. 436 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny. Chociaż BSP nie spełniają wszystkich ustawowych cech „mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody”, to należy mieć na uwadze, że BSP są statkami powietrznymi. Ze względu na objęcie przez art. 206 ustawy – Prawo lotnicze swoją właściwością całego katalogu statków powietrznych, przepis ten ma również zastosowanie do BSP.

Dodanie w art. 209o ust. 3, dodanie art. 209un, zmiana art. 209w ust. 1, dodanie w art. 210 w ust. 1 pkt 16

Za nieprzestrzeganie przepisów ustawy dotyczących systemów bezzałogowych statków powietrznych wprowadzono kary administracyjne za naruszenia obowiązków i warunków wykonywania operacji ujęte w rozporządzeniu delegowanym i rozporządzeniu wykonawczym oraz – w przypadku cięższych i groźniejszych naruszeń – kary grzywny, ograniczenia i pozbawienia wolności. Względem zaproponowanych kar kierowano się zasadą, że sankcje powinny być sprawiedliwe, adekwatne do wagi naruszenia, przy zachowaniu jednolitych standardów traktowania jednostek oraz celów, dla których zostały wprowadzone, tj. represji, prewencji (zarówno ogólnej, jak i szczególnej) oraz kompensacji.

Dodanie załącznika nr 7 do ustawy

W związku z koniecznością uregulowania wysokości opłat za realizowane przez PAŻP czynności dotyczące stref geograficznych, projekt przewiduje dodanie do ustawy – Prawo lotnicze załącznika nr 7 określającego wysokość przedmiotowych opłat.

2. Zmiany w ustawie z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2023 r. poz. 171, z późn. zm.), ustawie z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2023 r. poz. 1080, z późn. zm.), ustawie z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2023 r. poz. 1356), ustawie z dnia 21 czerwca 1996 r. o szczególnych formach sprawowania nadzoru przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych, ustawie z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2021 r. poz. 1995), ustawie z dnia 24 sierpnia

2001 r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1266), ustawie z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz. U. z 2023 r. poz. 1136), ustawie z dnia 9 czerwca 2006 r. o Służbie Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego (Dz. U. z 2023 r. poz. 81), ustawie z dnia 9 czerwca 2006 r. o Centralnym Biurze Antykorupcyjnym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1900, z późn. zm.), ustawie z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. z 2023 r. poz. 615, z późn. zm.), ustawie z dnia 8 grudnia 2017 r. o Służbie Ochrony Państwa (Dz. U. z 2023 r. poz. 66, z późn. zm.), ustawie z dnia 26 stycznia 2018 r. o Straży Marszałkowskiej (Dz. U. z 2022 r. poz. 1727, z późn. zm.) oraz w ustawie z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej (Dz. U. z 2023 r. poz. 202, z późn. zm.)

Wprowadzenie w projekcie zmiany ustawy – Prawo lotnicze przepisu umożliwiającego dokonywanie pewnych czynności przez służby oraz wojsko, takich jak zniszczenie, unieruchomienie bezzałogowego statku powietrznego lub przejęcie kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym wymaga odpowiednich zmian w przepisach ustaw regulujących zadania wykonywane przez te formacje.

Dodatkowo projekt obejmuje nowelizację następujących aktów prawnych: ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji, ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej, ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach, ustawy z dnia 21 czerwca 1996 r. o szczególnych formach sprawowania nadzoru przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych, ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych, ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu, ustawy z dnia 9 czerwca 2006 r. o Centralnym Biurze Antykorupcyjnym, ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej, ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o Służbie Ochrony Państwa oraz ustawy z dnia 26 stycznia 2018 r. o Straży Marszałkowskiej.

Powyższe zmiany wynikają z proponowanego rozszerzenia katalogu środków przymusu bezpośredniego o środki i urządzenia przeznaczone do zniszczenia lub unieruchomienia bezzałogowego statku powietrznego albo przejęcia kontroli nad jego lotem oraz przewidzianymi w projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (art. 156ze ust. 2) uprawnieniami m.in. dla funkcjonariuszy Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej, Służby

Ochrony Państwa, inspektorów Biura Nadzoru Wewnętrznego, żołnierzy zawodowi wyznaczeni na stanowiska służbowe w Służbie Kontrwywiadu Wojskowego albo Służbie Wywiadu Wojskowego, żołnierzy Żandarmerii Wojskowej, pracowników służby ochrony lotniska, ochrony specjalistycznych uzbrojonych formacji ochronnych oraz wewnętrznych służb ochrony działających na terenach jednostek organizacyjnych podległych, podporządkowanych lub nadzorowanych przez Ministra Obrony narodowej, w zakresie zniszczenia, unieruchomienia lub przejęcia kontroli nad lotem bezzałogowego statku powietrznego. W obecnym stanie prawnym w celu zniszczenia lub unieruchomienia bezzałogowego statku powietrznego, w przypadkach określonych w ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze można wykorzystać tylko broń palną (art. 47 ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej).

W ustawie z dnia 9 czerwca 2006 r. o Służbie Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego zmiana w art. 30 ust. 1 polega na dodaniu odesłania do art. 11 pkt 5 i 15 dając tym samym podstawę prawną do wykorzystania bezzałogowego statku powietrznego jako środka przymusu bezpośredniego w przypadku konieczności podjęcia działania związanego z przeciwdziałaniem bezpośredniemu zamachowi na ochraniane przez uprawnionego obszary, obiekty lub urządzenia oraz w przypadkach wystąpienia konieczności unieruchomienia lub zniszczenia bezzałogowego statku powietrznego albo przejęcia kontroli nad jego lotem. Natomiast dodanie w tym przepisie odesłania do art. 12 pkt 21 spowoduje możliwość traktowania, a tym samym wykorzystania bezzałogowego statku powietrznego jako środka przymusu bezpośredniego. Analogicznie w przypadku zmian w art. 30a ust. 1 przedmiotowej ustawy.

Proponowane zmiany w art. 44 przyznają uprawnienie funkcjonariuszom Służby Kontrwywiadu Wojskowego i Służby Wywiadu Wojskowego w zakresie ochrony wykorzystywanych przez nich urządzeń oraz obszarów i obiektów, a także przebywających w nich osób do unieruchomienia lub zniszczenia bezzałogowego statku powietrznego albo przejęcia kontroli nad jego lotem. Uprawnienie to będzie mogło być realizowane również na terenie bezpośrednio sąsiadującym z chronionymi urządzeniami, obszarami lub obiektami, jeżeli jest to niezbędne do zapewnienia ich bezpieczeństwa lub bezpieczeństwa przebywających w nich osób. Uprawnienie takie posiadają już w swoich ustawach służby takie jak ABW, CBA, Policja czy Straż Graniczna.

Dodanie art. 44b to zmiana polegająca na uzupełnieniu ustawy o przepisy regulujące postępowanie funkcjonariuszy Służby Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służby Wywiadu

Wojskowego w przypadku unieruchomienia lub zniszczenia bezzałogowego statku powietrznego na terenie Służby Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służby Wywiadu Wojskowego oraz przeprowadzenie odpowiedniego sprawdzenia co do samego bezzałogowego statku powietrznego, jak i okoliczności towarzyszącym temu zdarzeniu.

Proponowane zmiany w ustawie z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej mają na celu uregulowanie takich spraw jak określenie możliwości wykorzystania bezzałogowych statków powietrznych jako środka przymusu bezpośredniego, uznanie bezzałogowego statku powietrznego jako środka przymusu bezpośredniego oraz określenia przypadków wykorzystania bezzałogowych statków powietrznych. Mają one bezpośredni związek ze zmianami proponowanymi w ustawie z dnia 9 czerwca 2006 r. o Służbie Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego.

Propozycja powyższych zmian jest nierozzerwalnie związana z głównym nurtem zmienianych przepisów ustawy – Prawo lotnicze w zakresie funkcjonowania spraw związanych z bezzałogowymi statkami powietrznymi. Natomiast wskazana łączność przedmiotowa powoduje to, iż procedowanie przedstawionych zmian do ustawy z dnia 9 czerwca 2006 r. o Służbie Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego oraz ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej powinno nastąpić w omawianym projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw.

Ponadto proponowane zmiany pozwolą w sposób realny i efektywny zapewnić bezpieczeństwo urządzeniom oraz obszarom i obiektom Służby Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służby Wywiadu Wojskowego, a także przebywającym w nich osobom przed ewentualnym zagrożeniem ze strony niewłaściwego czy bezprawnego użycia bezzałogowego statku powietrznego.

Zawarty w art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej katalog środków przymusu bezpośredniego należało rozszerzyć o środki i urządzenia przeznaczone do unieruchamiania albo przejmowania kontroli nad lotem bezzałogowych statków powietrznych (jako nowy pkt 21). Wprowadzenie wskazanego nowego środka przymusu bezpośredniego do katalogu środków wymusiło konieczność (tak jak to ma miejsce w ustawie w odniesieniu do innych środków z katalogu) określenia przypadków, gdy takie środki mogą być wykorzystane – stąd propozycja dodatkowych zmian dotyczących art. 4 pkt 9, art. 18 ust. 1 i 2 oraz art. 23 ust. 1 i 3 tej ustawy oraz zaproponowano nowe brzmienie

projektowanego art. 33a. Wprowadzone zmiany zapewnią spójności regulacji w tym obszarze w związku z nowymi przepisami dotyczącymi bezzałogowych statków powietrznych.

Ponadto wobec projektowanych zmian ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej istnieje potrzeba rozszerzenia uprawnień specjalistycznych uzbrojonych formacji ochronnych do użycia lub wykorzystania środków przymusu bezpośredniego w postaci siatki obezwładniającej oraz pocisków niepenetracyjnych wyłącznie w celu zniszczenia, unieruchomienia lub przejęcia kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym. Propozycje odpowiednich zmian w tym zakresie przedstawiono do ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia.

3. Zmiany w ustawie o PAŻP

W art. 11 projektu wskazano zmiany ustawy o PAŻP.

Zgodnie z projektowanym art. 3a ust. 1 ustawy o PAŻP, PAŻP będzie jednym z dwóch organów państwa członkowskiego w rozumieniu przepisu art. 17 rozporządzenia wykonawczego, odpowiedzialnym za realizację zadań określonych w art. 18 lit. f i l. Jednocześnie, w tym przepisie wskazano, że na zasadach określonych w porozumieniu, o którym mowa w art. 21 ust. 2h ustawy – Prawo lotnicze, PAŻP może współdziałać przy wykonywaniu zadań organu właściwego zastrzeżonych do kompetencji Prezesa ULC. Dla realizacji tego zadania jest budowany system teleinformatyczny BSP. System ten będzie zapewniał usługi wymienione w art. 3b ust. 3 ustawy o PAŻP. Katalog wymienionych tam usług nie jest zamknięty, ponieważ ewolucja technologii bezzałogowych statków powietrznych oraz możliwości techniczne i informatyczne są na takim poziomie rozwoju, że istotnym jest takie osadzenie tego systemu teleinformatycznego w przepisach prawa, by same przepisy nie blokowały rozwoju samego systemu oraz technologii bezzałogowych. Zamknięcie katalogu usług nie pozwoli na rozszerzenie w przyszłości funkcjonalności tego systemu oraz na ewentualne świadczenie innych usług sprzyjających bezpieczeństwu użytkowników systemów bezzałogowych statków powietrznych, które mogą być świadczone poprzez ten system teleinformatyczny.

W projektowanym art. 3a ust. 3 ustawy o PAŻP wskazano, że PAŻP jest podmiotem odpowiedzialnym za wyznaczanie stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz określanie warunków operacyjnych wykonywania operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych w tych strefach, przedłużanie okresu obowiązywania tych stref oraz ponowne ich wyznaczanie.

W projektowanym art. 3a ust. 4 ustawy o PAŻP określono, że wykonywanie przez PAŻP nakładanych projektowanymi przepisami zadań stanowi realizację zadań publicznych i nie ma charakteru działalności gospodarczej.

W kolejnych przepisach projektowanego art. 3a ustawy o PAŻP przesądzono, że PAŻP pobiera opłaty za czynności dotyczące stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych, zgodnie z ustawą – Prawo lotnicze oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 156k tej ustawy, a także że te opłaty mają charakter publicznoprawny i stanowią przychód PAŻP.

W projektowanym art. 3b ustawy o PAŻP, PAŻP została zobowiązana do zapewniania utrzymania, prowadzenia i rozwoju systemów teleinformatycznych na potrzeby realizacji zadań Prezesa ULC oraz PAŻP, o których mowa w art. 18 rozporządzenia wykonawczego.

Zmiany w art. 4 ust. 5 oraz w art. 9 w ust. 2 ustawy o PAŻP mają charakter wynikowy. W art. 4 ust. 5 ustawy o PAŻP zostały uwzględnione przepisy określające nowy zakres działalności PAŻP, natomiast w art. 9 w ust. 2 ustawy o PAŻP do źródeł przychodów PAŻP dopisane zostały przychody z opłat, które będą pobierane przez PAŻP za realizowane przez nią czynności dotyczące stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych, a także przychody z umów stanowiących podstawę udostępniania informacji na temat stref geograficznych w zakresie niewynikającym z przepisów rozporządzenia wykonawczego. Zmiana polegająca na dodaniu art. 4a wynika z konieczności implementacji art. 5 ust. 6 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2021/664 z dnia 22 kwietnia 2021 r. w sprawie ram regulacyjnych dotyczących U-space (Dz. Urz. UE L 139 z 23.04.2021, str. 161), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2021/664/UE”, które wchodzi w życie z dniem 26 stycznia 2023 r. Zgodnie z tym przepisem państwa członkowskie mogą wyznaczyć wyłączną instytucję świadczącą centralne usługi informacyjne. Wolą projektodawcy jest, aby te usługi w Rzeczypospolitej Polskiej świadczyła PAŻP. Pozostałe przepisy rozporządzenia rozporządzeniem nr 2021/664 zostaną implementowane do prawa krajowego w odrębnej nowelizacji ustawy – Prawo lotnicze oraz ustawy o PAŻP.

Tytułem wyjaśnienia należy wskazać, że centralne usługi informacyjne to usługi polegające na rozpowszechnianiu statycznych i dynamicznych danych w celu umożliwienia świadczenia usług U-space na potrzeby zarządzania ruchem bezzałogowych statków powietrznych. Z kolei zaś usługi U-space, o których mowa powyżej to – zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 2021/664/UE – usługi oparte na usługach cyfrowych i automatyzacji funkcji, przeznaczone do

wspierania bezpiecznego, pewnego i skutecznego dostępu dużej liczby systemów bezzałogowych statków powietrznych do przestrzeni powietrznej U-space. Sama natomiast koncepcja stref geograficznych U-space polega na automatyzacji operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych, które będą wyznaczane przez PAŻP w określonych częściach polskiej przestrzeni powietrznej. O ile jednak w strefach tych usługi U-space będą mogły być świadczone przez nieograniczoną liczbę podmiotów, o tyle centralne usługi informacyjne, których rezultatem będzie wymiana danych i koordynacja działań podejmowanych przez różnych dostawców usług U-space, zawsze będą zapewniane przez PAŻP. Wyznaczenie podmiotu zapewniającego centralne usługi informacyjne na zasadzie wyłączności jest zgodne z ww. przepisami prawa UE.

4. Zmiana ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku

W art. 13 projektu przewidziano zmiany ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku. Celem proponowanych zmian jest objęcie systemów bezzałogowych statków powietrznych zakresem przedmiotowym tej ustawy, a także wskazanie Prezesa ULC jako organu właściwego do kontroli spełniania przez wyroby wymagań, kontroli w zakresie stwarzania przez wyroby zagrożenia lub kontroli w zakresie niezgodności formalnych, a także prowadzenia postępowań, o których mowa w art. 76 ust. 1 i 1a oraz art. 85 ust. 1 tej ustawy – w odniesieniu do systemów bezzałogowych statków powietrznych.

5. Zmiana ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1327 i 1429)

W art. 17 projektu przewidziano zmiany ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych. Celem wprowadzanych zmian jest konieczność eliminacji z przywołanej ustawy przepisów dotyczących kwestii, które w wyniku przyjęcia projektowanej ustawy zostaną kompleksowo uregulowane w ustawie – Prawo lotnicze i ustawie o PAŻP.

6. Przepisy przejściowe i dostosowujące oraz przepis końcowy

W art. 18 projektu wskazano, że w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie ustawy Prezes ULC zawiera z PAŻP porozumienie, o którym mowa w projektowanym art. 21 pkt 2g ustawy –

Prawo lotnicze, tj. porozumienie określające m.in. sposób koordynacji przy wykonywaniu przez strony porozumienia określonych w art. 18 rozporządzenia wykonawczego.

Art. 19 projektu zawiera rozstrzygnięcia w zakresie prowadzenia wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy spraw dotyczących kontroli podmiotów prowadzących działalność w zakresie lotnictwa cywilnego z użyciem bezzałogowych statków powietrznych, użytkowników bezzałogowych statków powietrznych, przedsiębiorców wykonujących działalność szkoleniową i zezwoleń na wykonywanie lotów międzynarodowych bezzałogowymi statkami powietrznymi. Zgodnie z projektem w tym zakresie będą stosowane przepisy dotychczasowe. Projekt przewiduje też, że do czasu wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie art. 156d ust. 7 ustawy – Prawo lotnicze, w zakresie operacji wykonywanych z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych zgodnie z krajowymi scenariuszami standardowymi, stosować się będzie przepisy dotychczasowe, a potwierdzenia odbioru i kompletności oświadczeń o wykonywaniu operacji zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym, wydane przed dniem wejścia w życie ustawy zachowują ważność na okres na jaki zostały wydane

Natomiast w **art. 20** projektu przesądzono, że pozwolenie na wykonywanie lotów, wydane przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy na podstawie art. 53a ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze dla bezzałogowego statku powietrznego kategorii specjalnej, zachowuje ważność przez okres, na jaki zostało wydane.

Zgodnie z **art. 21** projektu wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy postępowania w sprawie o wydanie pozwolenia na wykonywanie lotów, o którym mowa w art. 53c ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze, dla bezzałogowego statku powietrznego zostaną umorzone.

W **art. 22** projektu zdecydowano o wykreśleniu przez Prezesa ULC z urzędu, w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy, z rejestru cywilnych statków powietrznych bezzałogowych statków powietrznych, których projektowanie, produkcja i konserwacja nie podlega certyfikacji, o której mowa w art. 40 rozporządzenia delegowanego.

W **art. 23** projektu wprowadzono uregulowania, które pozwoli na usankcjonowanie w polskim porządku prawnym decyzji administracyjnych w przedmiocie konwersji, o której mowa w art. 21 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, które do dnia 31 stycznia 2021 r. będą wydawane przez Prezesa Urzędu na podstawie przepisów tego rozporządzenia unijnego oraz przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego.

W pierwotnej wersji projektu ustawy był przewidziany również przepis opisujący sposób konwersji uprawnień dla operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych. Jednak w art. 21 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2019/947 wskazano, że do dnia 1 stycznia 2022 r. państwa członkowskie dokonują konwersji istniejących certyfikatów kompetencji pilota BSP. Ponieważ powyższy termin upłynął przepis przewidujący sposób konwersji został wykreślony z projektu.

W powyższym zakresie należy wyjaśnić, że z uwagi na wykonaną przez Prezesa ULC do 31 stycznia 2021 r. ww. konwersję nie ma konieczności formułowania w tym zakresie przepisów intertemporalnych. Zgodnie z art. 21 ust. 1 i 2 rozporządzenia 2019/947/UE do dnia 1 stycznia 2022 r. Prezes ULC dokonał konwersji istniejących certyfikatów kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego, zezwoleń dla operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz oświadczeń złożonych przez tych operatorów bądź równoważnej dokumentacji, w tym wydanych do 1 stycznia 2022 r. Uprawnienia krajowe tzn. świadectwo kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe (ŚK UAVO) utraciło ważność z dniem 1 stycznia 2022 r. Każda osoba, która chciała zachować uprawnienia wynikające z posiadanego i ważnego do 1 stycznia 2022 r. uprawnienia wpisanego do krajowego dokumentu tzn. ŚK UAVO miała możliwość złożenia wniosku do Prezesa ULC o dokonanie konwersji uprawnień krajowych na nowe uprawnienia unijne – wynikające z przepisów rozporządzenia wykonawczego w okresie przejściowym, tj. od 31 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2021 r. ULC informował o takiej możliwości przez umieszczenie stosownej informacji na stronie internetowej i w portalach społecznościowych oraz podczas ogólnodostępnych seminariów. Ponadto sposób dokonania konwersji został określony wytycznymi nr 25 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie sposobów wykonywania operacji przy użyciu systemów bezzałogowych statków powietrznych w związku z wejściem w życie przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 126 poz. 79) oraz wytycznymi nr 7 Prezesa Urzędu lotnictwa Cywilnego z dnia 9 czerwca 2021 r. w sprawie sposobów wykonywania operacji przy użyciu systemów bezzałogowych statków powietrznych w związku z wejściem w życie przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 126 poz. 35).

W **art. 24** projektu przesądzono, że w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy Prezes ULC z urzędu skreśli z rejestru podmiotów szkolących, o którym mowa w art. 95a ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze, podmioty szkolące wyłącznie w zakresie bezzałogowych statków powietrznych, a w przypadku gdy podmiot wpisany do rejestru podmiotów szkolących prowadzi szkolenia również w zakresie innym niż w zakresie bezzałogowych statków powietrznych – dokona adnotacji w rejestrze podmiotów szkolących, o wykreśleniu uprawnienia dotyczącego szkolenia w zakresie bezzałogowych statków powietrznych.

Przepisy projektowanej ustawy spowodują również konieczność zmiany rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 czerwca 2013 r. w sprawie świadectw kwalifikacji (Dz. U. z 2023 r. poz. 167) oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 grudnia 2018 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni.

W **art. 25** wskazano czynności jakie z urzędu musi wykonać Prezes ULC jako organ, który prowadzi ewidencję statków powietrznych, o której mowa w przepisach rozporządzenia wydanego na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze. Ponieważ katalog statków powietrznych objętych tą regulacją nie obejmuje już bezzałogowych statków powietrznych, konsekwencją jest konieczność wykreślenia ich z tej ewidencji.

W **art. 26** określono termin, w którym Polska Agencja Żeglugi Powietrznej wyznaczy strefy geograficzne, o których mowa w art. 156h ust. 1 pkt 1 w odniesieniu do struktur przestrzeni powietrznej opublikowanych w dniu wejścia w życie ustawy na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1. Termin ten określono na 12 miesięcy przez wzgląd na dużą liczbę takich struktur wyznaczonych obecnie w polskiej przestrzeni powietrznej i konieczność przeprowadzenia konsultacji z podmiotami zarządzającymi obecnie tymi strukturami.

W **art. 27** w ust. 1 projektu przepis przejściowy określa, że do czasu utworzenia przez PAŻP w systemie teleinformatycznym BSP funkcjonalności umożliwiającej prowadzenie w tym systemie rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, rejestr ten będzie prowadzony przez Prezesa ULC w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego, przy pomocy systemu teleinformatycznego. Jednocześnie w art. 13 ust. 2 projektu przesądzono, że prowadzony aktualnie w tym zakresie przez Prezesa ULC rejestr operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych z dniem wejścia w życie projektowanej ustawy uznaje się za rejestr operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych prowadzonym przez

Prezesa ULC, o którym mowa zmienionym niniejszą nowelizacją brzmieniu art. 21 ust. 2 pkt 8 ustawy – Prawo lotnicze. Obecnie prowadzony w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego w systemie teleinformatycznym rejestr operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych będzie wykorzystywany do czasu zbudowania i osiągnięcia pełnej funkcjonalności systemu teleinformatycznego BSP w PAŻP (opisanego w art. 3b ust. 1 pkt 2 ustawy o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej), obsługującego m.in. rejestr operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych. Jednocześnie przesądzono, że dzień wdrożenia rozwiązań technicznych systemów teleinformatycznych wykorzystywanych do realizacji usług związanych z wykonywaniem przez Agencję zadań, o których mowa w art. 15 i art. 18 lit. f i l rozporządzenia nr 2019/947/UE, i wykonywaniem przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz Agencję zadań, o których mowa w przepisach rozporządzenia nr 2019/947/UE, zostanie określony w komunikacie ogłoszonym w Monitorze Polskim przez ministra właściwego ds. transportu.

W **art. 28** projektu przewidziano, że PAŻP będzie mogła otrzymać dotację celową z budżetu państwa na pokrycie kosztów utrzymania trwałości projektu „Usługi cyfrowe dla bezzałogowych statków powietrznych”, realizowanego przez PAŻP, Ministerstwo Infrastruktury i ULC przy wsparciu środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa 2014–2020, przez okres 5 lat od dnia zakończenia realizacji projektu.

Propozycja ta wiąże się z koniecznością zapewnienia finansowania dla utrzymania trwałości projektu „Usługi cyfrowe dla bezzałogowych statków powietrznych” współfinansowanego ze środków UE w ramach Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa na lata 2014–2020, tj. zapewnienia PAŻP środków finansowych na pokrycie kosztów utrzymania wytworzonego przez PAŻP systemu teleinformatycznego, z którego korzystać będzie Prezes ULC i PAŻP w celu realizacji zadań określonych w art. 18 rozporządzenia wykonawczego.

W **art. 29** projektu przewidziano, że opłaty związane z wyznaczaniem, przedłużaniem okresu obowiązywania i ponownym wyznaczaniem stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych, które zostaną ustalone w ustawie – Prawo lotnicze po wejściu w życie projektu, zostaną zwaloryzowane po raz pierwszy w 2024 r.

W **art. 30** projektu, w związku ze zmianą brzmienia art. 44 ustawy – Prawo lotnicze, przewidziano utrzymanie w mocy dotychczasowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 44 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze, tj. rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 3 grudnia 2002 r. w sprawie prowadzenia rejestru statków

powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego (Dz. U. poz. 1739, z późn. zm.) do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 44 ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze w brzmieniu nadanym projektowaną ustawą, jednak nie dłużej niż przez okres 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

W **art. 31** projektu ustawy proponuje się, aby ustawa weszła w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem przepisów art. 1 pkt 3 lit. c i art. 18, które wejdą w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia, oraz przepisów art. 1 pkt 22 i 23, które wejdą w życie po upływie 9 miesięcy od dnia ogłoszenia. Przepisy ujęte w art. 1 pkt 3 lit. c i art. 18 projektowanej ustawy dotyczą zawarcia przez Prezesa ULC oraz PAŻP porozumienia będącego mechanizmem koordynacji między podmiotami, którym powierzono realizację postanowień rozporządzenia wykonawczego. Zawarcie takiego porozumienia powinno nastąpić jak najszybciej, aby każdy z podmiotów mógł w możliwie jak najszybszym czasie realizować swoje nowe ustawowe zadania. Natomiast odroczenie terminu wejścia w życie przepisu art. 1 pkt 22 projektowanej ustawy, nakładającego na operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z wykonywaną operacją, oraz przepisu art. 1 pkt 23 projektowanej ustawy, wprowadzającego karę pieniężną za niewywiązywanie się z tego obowiązku, wynika z konieczności zapewnienia podmiotom świadczącym usługi ubezpieczeniowe wdrożenie rozwiązań umożliwiających operatorom systemów bezzałogowych statków powietrznych na wywiązywanie się z nakładanego na nich obowiązku. Ponadto przepisy dotyczące utrzymania, prowadzenia i rozwoju przez PAŻP systemu teleinformatycznego wykorzystywanego do realizacji usług związanych z wykonywaniem przez Agencję zadań, o których mowa w art. 15 i art. 18 lit. f i l rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz systemu teleinformatycznego wykorzystywanego do realizacji usług związanych z wykonywaniem przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz Agencję zadań, o których mowa w przepisach rozporządzenia nr 2019/947/UE, wejdą w życie z dniem określonym w komunikacie ministra właściwego ds. transportu.

III. INFORMACJE ZWIĄZANE Z PROCEDOWANIEM PROJEKTU

Regulacje zawarte w projektowanej ustawie 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, z późn. zm.), zatem nie podlega ona notyfikacji.

Projekt ustawy nie zawiera wymogów nakładanych na usługodawców podlegających notyfikacji, o której mowa w art. 15 ust. 7 i art. 39 ust. 5 dyrektywy 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. dotyczącej usług na rynku wewnętrznym (Dz. Urz. UE L 376 z 27.12.2006, str. 36).

Projekt ustawy nie zawiera przepisów regulacyjnych lub przepisów określających wymogi dotyczące świadczenia usług transgranicznych w rozumieniu ustawy z dnia 22 grudnia 2015 r. o zasadach uznawania kwalifikacji zawodowych nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej (Dz. U. z 2023 r. poz. 334).

Projekt nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nie ma możliwości osiągnięcia celów projektu za pomocą innych środków niż zmiana przedmiotowych ustaw.

Projekt został rozpatrzony przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego na posiedzeniu w dniu 29 listopada 2022 r. Komisja wydała pozytywną opinię do projektu, z zastrzeżeniem postulatu:

- 1) wprowadzenia przepisów zwalniających jednostki samorządu terytorialnego od obowiązku ponoszenia opłat za czynności związane z przeprowadzeniem wstępnej oceny wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej, wyznaczeniem strefy geograficznej, przedłużeniem okresu obowiązywania strefy geograficznej i ponownym wyznaczeniem strefy geograficznej;
- 2) rozszerzenia katalogu podmiotów, na wniosek których Prezes ULC udostępnia nieodpłatnie dane zawarte w rejestrze operatorów systemów BSP o:
 - a) wójta (burmistrza, prezydenta miasta),
 - b) starostę,

c) marszałka województwa.

Uwagi nie zostały uwzględnione z niżej wskazanych powodów.

Ad 1. Zwolnienie jakichkolwiek podmiotów z konieczności wnoszenia opłat na rzecz PAŻP związanych z wyznaczaniem, przedłużaniem obowiązywania czy wznowianiem obowiązywania stref geograficznych nie znajduje uzasadnienia, a ponadto spowodowałoby konieczność wprowadzenia innego rozwiązania zapewniającego PAŻP środki finansowe na pokrycie kosztów PAŻP ponoszonych w tym zakresie.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa UE, zadań wynikających z przepisów rozporządzeniu wykonawczym PAŻP nie może finansować z opłat nawigacyjnych pobieranych od użytkowników przestrzeni powietrznej w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej. Jednocześnie brak jest możliwości zapewnienia PAŻP środków finansowych na realizację zadań związanych ze strefami geograficznymi z innych źródeł.

Z uwagi na powyższe za optymalne uznano rozwiązanie, zgodnie z którym koszty PAŻP w tym zakresie pokrywane są każdorazowo przez podmiot wnioskujący o wyznaczenie, przedłużenie obowiązywania czy wznowienie obowiązywania strefy geograficznej, niezależnie od tego czy jest on jednostką sektora finansów publicznych, czy też nie. Rozwiązanie to zapewni również korzystanie przez podmioty uprawnione z przyznanego im prawa w sposób rozważny i ograniczony do niezbędnego minimum, eliminując ryzyko nadmiernego ograniczania dostępności przestrzeni powietrznej.

Dlatego każdy z podmiotów uprawnionych do wnioskowania o wyznaczenie stref geograficznych, także jednostki samorządu terytorialnego, powinien samodzielnie ponosić opłaty z tego tytułu i zabezpieczyć odpowiednie środki na ten cel w ramach budżetu znajdującego się w jego dyspozycji.

Należy także podkreślić, że projektowana regulacja przewiduje możliwość wystąpienia przez jednostki samorządu terytorialnego, z wnioskiem o wyznaczenie strefy geograficznej – jest to uprawnienie, z którego JST może, ale nie musi korzystać.

W powyższym zakresie należy wyjaśnić, że w toku dalszych prac legislacyjnych, z uwagi na poszerzające się zagrożenie ze strony BSP wykorzystywanych w sposób sprzeczny z prawem, aby ułatwić ich neutralizację w przypadku naruszenia strefy o znaczeniu dla obronności państwa lub operacji służb, sił zbrojnych, a także w celu ułatwienia ochrony obiektów o znaczeniu strategicznym, zdecydowano się na wprowadzenie w wąskim zakresie zwolnienia z opłat czynności realizowanych przez PAŻP w związku z rozpatrywaniem wniosków

składanych przez Dowódcę Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych, Komendanta Głównego Żandarmerii Wojskowej, Szefa Szefostwa Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Szefa Służby Wywiadu Wojskowego, Szefa Agencji Wywiadu, Szefa Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Komendanta Głównego Policji, Komendanta Głównego Straży Granicznej, Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej, Szefa Krajowej Administracji Skarbowej, Komendanta Służby Ochrony Państwa, a także Dyrektora Rządowego Centrum Bezpieczeństwa – ten wąski katalog podmiotów zwolnionych z opłat zapewnia minimalizację ryzyka związanego z niekontrolowanym ograniczaniem dostępności przestrzeni powietrznej, przy zachowaniu dbałości o realizację kluczowych zadań ustawowych tych służb.

Ad 2. Projektowana regulacja przewiduje, że bezpłatny dostęp do danych zawartych w rejestrze operatorów będą miały przede wszystkim organy, które mają ustawowy obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa publicznego, w celu realizacji zadań ustawowych.

Organy te mają np. kompetencje do nakładania mandatów karnych, a ich zadania ustawowe skupiają się na roli, jaką pełnią, tj. utrzymanie porządku publicznego i zapewnienia bezpieczeństwa publicznego.

Wobec powyższego nie znajduje uzasadnienia dodanie do tego katalogu wójta, starosty czy marszałka województwa.

Ponadto propozycja budzi wątpliwości w zakresie zgodności z przepisami prawa UE dotyczącymi ochrony danych osobowych, zgodnie z którymi dane osobowe muszą być przetwarzane w konkretnych, wyraźnych i prawnie uzasadnionych celach, a uzasadnienie propozycji takiego celu nie wskazało.

Nazwa projektu Ustawa o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Andrzej Adamczyk – Minister Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka – Naczelnik Wydziału Prawnego w Departamencie Lotnictwa Ministerstwa Infrastruktury (tel.: 22 630 14 47; e-mail: Magdalena.Porzycka@mi.gov.pl)	Data sporządzenia 08.08.2023 r. Źródło Prawo UE Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów UC89

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W związku z rozpoczęciem stosowania z dniem 31 grudnia 2020 r. przepisów prawa Unii Europejskiej dotyczących systemów bezzałogowych statków powietrznych niezbędne stało się dostosowanie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”, do rozwiązań zawartych w:

- 1) rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającym rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającym rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE. L 212 z 22.08.2018, str. 1), zwanym dalej „rozporządzeniem bazowym”;
- 2) rozporządzeniu delegowanym 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. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 1, z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem delegowanym”;
- 3) rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE. L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem wykonawczym”.

Od dnia 31 grudnia 2020 r. krajowe przepisy i procedury państw członkowskich UE dotyczące cywilnych użytkowników bezzałogowych statków powietrznych (BSP) zostały zastąpione przepisami UE, z uwzględnieniem przepisów przejściowych określonych w art. 22 rozporządzenia wykonawczego.

Jedną z największych zmian względem dotychczas obowiązujących w RP regulacji w przedmiotowym zakresie jest zastąpienie podziału na loty o charakterze sportowym lub rekreacyjnym oraz na loty inne niż sportowe i rekreacyjne, podziałem na operacje wykonywane w kategorii „otwartej”, „szczególnej” i „certyfikowanej”, zgodnie z zasadami przewidzianymi w rozporządzeniu wykonawczym, urządzeniami o parametrach określonych w rozporządzeniu delegowanym. Komercyjne wykorzystywanie BSP, dotychczas możliwe jedynie dla posiadaczy świadectwa kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego wykorzystywanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe, stało się ogólnodostępne. Zmianą jest też możliwość wyznaczania w przestrzeni powietrznej stref geograficznych, które ułatwiają, ograniczają lub wykluczają wykonywanie operacji z użyciem systemów BSP, w celu wyeliminowania zagrożeń związanych z bezpieczeństwem, prywatnością, ochroną danych osobowych, ochroną lub środowiskiem naturalnym wynikających z wykonywania operacji z użyciem tych systemów. Zadania w zakresie wyznaczania stref geograficznych zostają powierzone Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (PAŻP). Zgodnie z projektowaną regulacją Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego (Prezes ULC) i PAŻP będą realizować swoje zadania w formie cyfrowej z wykorzystaniem systemu teleinformatycznego. Istotną zmianę stanowią również regulacje związane z wdrożeniem systemu nadzoru nad rynkiem BSP, ustanawiające nowe zadania dla Prezesa ULC oraz Polskiego Centrum Akredytacji (PCA). Projektowana regulacja wprowadza również mechanizmy koordynacji zadań wykonywanych w związku z wejściem w życie ww. rozporządzeń.

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

Rekomendowanym rozwiązaniem jest zmiana prawa krajowego w celu zapewnienia stosowania przepisów rozporządzenia bazowego, rozporządzenia delegowanego i rozporządzenia wykonawczego. Planowanym narzędziem interwencji jest m.in. zmiana ustawy – Prawo lotnicze, ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi

Powietrznej (Dz. U. z 2023 r. poz. 191), zwanej dalej „ustawą o PAŻP”, oraz w ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. z 2022 r. poz. 1854).

W projekcie przewiduje się w szczególności:

- 1) wskazanie organów uprawnionych do wykonywania określonych w rozporządzeniu delegowanym i rozporządzeniu wykonawczym zadań i kompetencji państwa członkowskiego i organu właściwego;
- 2) określenie zasad wykonywania operacji z użyciem systemów BSP;
- 3) uregulowanie możliwości wyznaczania przez PAŻP stref geograficznych dla systemów BSP, przedłużenia obowiązywania stref geograficznych dla systemów BSP i ponownego wyznaczania stref geograficznych dla BSP, a także procedury postępowania z wnioskami składanymi w tej sprawie;
- 4) unormowanie rejestru operatorów systemów BSP;
- 5) określenie zasad przeprowadzania szkoleń i egzaminów pilotów BSP;
- 6) wskazanie dokumentów potwierdzających posiadanie kwalifikacji pilota BSP i uprawniających do wykonywania operacji BSP, a także określenie trybu ich uzyskiwania, przedłużania, zawieszania i cofania;
- 7) uregulowanie zasad zapobiegania bezprawnemu wykonywaniu operacji z użyciem systemu BSP, w tym przepisów karnych i o karach pieniężnych;
- 8) wskazanie wysokości stawek opłat za czynności przewidziane w projektowanej regulacji;
- 9) ustanowienie sankcji za nieprzestrzeganie przepisów zawartych w projektowanej regulacji.

W wyniku wprowadzenia proponowanych zmian z prawa krajowego usunięte zostaną dotychczasowe, niespójne z regulacjami UE, przepisy dotyczące BSP, a także wprowadzone zostaną przepisy umożliwiające stosowanie obowiązujących bezpośrednio przepisów rozporządzenia bazowego, rozporządzenia delegowanego i rozporządzenia wykonawczego.

Brak możliwości osiągnięcia celu projektu w sposób inny niż uchwalenie projektowanej ustawy.

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

Organy Unii Europejskiej są bardzo aktywne w obszarze wprowadzania nowych rozwiązań i przepisów w dziedzinie lotnictwa cywilnego. Jakkolwiek większość z przyjmowanych aktów to rozporządzenia, które są bezpośrednio stosowane w państwach członkowskich Unii Europejskiej, tym niemniej część rozwiązań musi być rozwinięta w ramach szczegółowych przepisów prawa krajowego. Niniejsza nowelizacja ma na celu wdrożenie takich rozwiązań.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes ULC	1	Ustawa – Prawo lotnicze	Zgodnie z art. 21 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze do kompetencji Prezesa ULC należą wszystkie sprawy związane z lotnictwem cywilnym. Oddziaływanie – nowe kompetencje i zadania.
Minister Infrastruktury	1	Ustawa – Prawo lotnicze; rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937)	Zgodnie z art. 16 ust. 1 i ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze minister właściwy do spraw transportu jest naczelnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego, a także sprawuje nadzór nad polskim lotnictwem cywilnym w zakresie ustalonym ww. ustawie oraz w przepisach innych ustaw i umów międzynarodowych. Oddziaływanie – rozszerzenie zakresu nadzoru nad Prezesem ULC i PAŻP w związku nowymi

			kompetencjami i zadaniami Prezesa ULC i PAŻP, a także nowe zadania w zakresie udzielania PAŻP dotacji na pokrycie kosztów związanych z utrzymaniem trwałości projektu „Usługi cyfrowe dla bezzałogowych statków powietrznych”.
PAŻP	1	Ustawa o PAŻP	Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 3 ustawy o PAŻP, PAŻP zapewnia bezpieczną, ciągłą, płynną i efektywną żeglugę powietrzną w polskiej przestrzeni powietrznej przez wykonywanie funkcji instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, zarządzanie przestrzenią powietrzną oraz zarządzanie przepływem ruchu lotniczego zgodnie z przepisami ustawy – Prawo lotnicze. Oddziaływanie – nowe kompetencje i zadania.
Sądy powszechne	11 sądów apelacyjnych 47 sądów okręgowych 318 sądów rejonowych.	Ustawa z dnia 27 lipca 2001 r. – Prawo o ustroju sądów powszechnych (Dz. U. z 2023 r. poz. 217, z późn. zm.) oraz rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 grudnia 2018 r. w sprawie ustalenia siedzib i obszarów właściwości sądów apelacyjnych, sądów okręgowych i sądów rejonowych oraz zakresu rozpoznawanych przez nie spraw (Dz. U. z 2023 r. poz. 125, z późn. zm.)	Zwiększenie liczby spraw trafiających do sądów w związku z wprowadzeniem nowych typów wykroczeń, tj. wykonanie lotu z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego niezgodnie z zasadami i warunkami operacyjnymi wykonywania takich lotów oraz nieprzestrzeganie przepisów dotyczących rejestru operatorów oraz rejestru statków wbrew art. 14 rozporządzenia wykonawczego, będąc operatorem systemu bezzałogowego statku powietrznego.
PCA	1	Ustawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku	Organ, który zgodnie z ustawą o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku jest krajową jednostką akredytującą w RP. Oddziaływanie – nowe kompetencje i zadania.

Dowódca Generalny Rodzajów Sił Zbrojnych; Dowódca Operacyjny Rodzajów Sił Zbrojnych; Komendant Główny Żandarmerii Wojskowej; Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego; Szef Agencji Wywiadu; Szef Centralnego Biura Antykorupcyjnego; Szef Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Szef Służby Wywiadu Wojskowego; Komendant Główny Policji; Komendant Główny Straży Granicznej; Szef Krajowej Administracji Skarbowej; Komendant Służby Ochrony Państwa; Komendant Główny Państwowej Straży Pożarnej; Dyrektor Rządowego Centrum Bezpieczeństwa; właściwi ministrowie; kierownicy urzędów centralnych; Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych; Dyrektor Generalny Lasów Państwowych; Prezes Wodnego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego; Prezes Górskiego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego; Prezes Tatrzańskiego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego, Dyrektor Generalny Służby Więziennej	około 50 podmiotów	Ogólne	Stosowanie nowych zasad przy wykonywaniu operacji z użyciem systemu BSP, określonych w projektowanej regulacji. Umożliwienie składania wniosków o wprowadzenie stref geograficznych dla BSP w celu wyznaczenia strefy geograficznej dla BSP. Ułatwienie działań lub czynności o szczególnym znaczeniu operacyjnym lub rozpoznawczym służącym zapewnieniu bezpieczeństwa państwa lub porządku publicznego oraz umożliwienie ochrony terenów poprzez wyznaczenie strefy geograficznej dla BSP.
Organy jednostek samorządu terytorialnego: organy gminy, organy powiatu, organy samorządu województwa	16 województw 314 powiatów 2 477 gmin	Ogólne	Umożliwienie składania wniosków o wyznaczenie stref geograficznych dla BSP. Umożliwienie działań lub usług będących pod kontrolą i wchodzących w zakres odpowiedzialności organów

			samorządu terytorialnego, podejmowanych w interesie publicznym przez organ samorządu terytorialnego lub w jego imieniu, z użyciem systemów BPS.
Zarządzający lotniskiem; zgłaszający lądowisko; podmioty zarządzające terenami górniczymi; zarządzający portem lub przystanią morską; przedsiębiorstwa energetyczne; zarządcy infrastruktury w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 602, z późn. zm.); dyrektorzy parków narodowych	64 lotniska cywilne 455 lądowiska 30 podmiotów górniczych 32 porty morskie i 49 przystani morskich 15 podmiotów (grup) energetycznych 15 podmiotów kolejowych 23 dyrektorów parków narodowych	Ogólne	Umożliwienie składania wniosków o wyznaczenie stref geograficznych dla BSP
Operatorzy BSP posiadający świadectwo kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego.	Ok. 22 tys.	Rejestr personelu lotniczego prowadzony przez Prezesa ULC	Zmiana systemu wydawania uprawnień, szkoleń i zasad wykonywania operacji systemami BSP.
Operatorzy systemów BSP	ok. 180 tys.	Rejestr operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych prowadzony przez Prezesa ULC	Konieczność spełnienia wymagań wprowadzonych ustawą – Prawo lotnicze w konsekwencji wejścia w życie przepisów UE.
Kluby i stowarzyszenia modelarstwa lotniczego	Nieznana liczba	Brak danych	Konieczność spełnienia wymagań wprowadzonych ustawą – Prawo lotnicze w konsekwencji wejścia w życie przepisów UE.
Jednostki notyfikowane	Nieznana liczba	Brak danych	Przeprowadzanie oceny zgodności w zakresie BSP zgodnie z nowymi wymaganiami po notyfikacji zgodnie z art. 19 rozporządzenia delegowanego.

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

Z uwagi na unijny charakter nowelizacji oraz związaną z tym konieczność dostosowania prawa krajowego do rozwiązań unijnych w krótkim czasie ze względu na rozpoczęcie stosowania przepisów prawa UE dotyczących BSP z dniem 31 grudnia 2020 r., zrezygnowano z przeprowadzenia konsultacji publicznych projektu.

Projekt został rozpatrzony przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego na posiedzeniu w dniu 29 listopada 2022 r. Komisja wydała pozytywną opinię do projektu, z zastrzeżeniem postulatu:

- 1) wprowadzenia przepisów zwalniających jednostki samorządu terytorialnego od obowiązku ponoszenia opłat za czynności związane z przeprowadzeniem wstępnej oceny wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej, wyznaczeniem strefy geograficznej, przedłużeniem okresu obowiązywania strefy geograficznej i ponownym

wyznaczeniem strefy geograficznej;

- 2) rozszerzenia katalogu podmiotów, na wniosek których Prezes ULC udostępnia nieodpłatnie dane zawarte w rejestrze operatorów systemów BSP o:
- a) wójta (burmistrza, prezydenta miasta),
 - b) starostę,
 - c) marszałka województwa.

Uwagi nie zostały uwzględnione z niżej wskazanych powodów.

Ad. 1. Zwolnienie jakichkolwiek podmiotów z konieczności wnoszenia opłat na rzecz PAŻP związanych z wyznaczaniem, przedłużaniem obowiązywania czy wznowianiem obowiązywania stref geograficznych nie znajduje uzasadnienia, a ponadto spowodowałoby konieczność wprowadzenia innego rozwiązania zapewniającego PAŻP środki finansowe na pokrycie kosztów PAŻP ponoszonych w tym zakresie.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa UE, zadań wynikających z przepisów rozporządzenia wykonawczego PAŻP nie może finansować z opłat nawigacyjnych pobieranych od użytkowników przestrzeni powietrznej w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej. Jednocześnie brak jest możliwości zapewnienia PAŻP środków finansowych na realizację zadań związanych ze strefami geograficznymi z innych źródeł.

Z uwagi na powyższe za optymalne uznano rozwiązanie, zgodnie z którym koszty PAŻP w tym zakresie pokrywane są każdorazowo przez podmiot wnioskujący o wyznaczenie, przedłużenie obowiązywania czy wznowienie obowiązywania strefy geograficznej, niezależnie od tego czy jest on jednostką sektora finansów publicznych, czy też nie. Rozwiązanie to zapewni również korzystanie przez podmioty uprawnione z przyznanego im prawa w sposób rozważny i ograniczony do niezbędnego minimum, eliminując ryzyko nadmiernego ograniczania dostępności przestrzeni powietrznej.

Dlatego każdy z podmiotów uprawnionych do wnioskowania o wyznaczenie stref geograficznych, także jednostki samorządu terytorialnego, powinien samodzielnie ponosić opłaty z tego tytułu i zabezpieczyć odpowiednie środki na ten cel w ramach budżetu znajdującego się w jego dyspozycji.

Należy także podkreślić, że projektowana regulacja przewiduje możliwość wystąpienia przez jednostki samorządu terytorialnego, z wnioskiem o wyznaczenie strefy geograficznej – jest to uprawnienie, z którego jednostka samorządu terytorialnego może, ale nie musi korzystać.

W powyższym zakresie należy wyjaśnić, że w toku dalszych prac legislacyjnych, z uwagi na poszerzające się zagrożenie ze strony BSP wykorzystywanych w sposób sprzeczny z prawem, aby ułatwić ich neutralizację w przypadku naruszenia strefy o znaczeniu dla obronności państwa lub operacji służb, sił zbrojnych, a także w celu ułatwienia ochrony obiektów o znaczeniu strategicznym, zdecydowano się na wprowadzenie w wąskim zakresie zwolnienia z opłat czynności realizowanych przez PAŻP w związku z rozpatrywaniem wniosków składanych przez Dowódcę Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych, Dowódcę Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych, Komendanta Głównego Żandarmerii Wojskowej, Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Agencji Wywiadu, Szefa Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Szefa Służby Wywiadu Wojskowego, Komendanta Służby Ochrony Państwa, Szefa Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Komendanta Głównego Policji, Komendanta Głównego Straży Granicznej, Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej, Szefa Krajowej Administracji Skarbowej, a także dyrektora Rządowego Centrum Bezpieczeństwa – ten wąski katalog podmiotów zwolnionych z opłat zapewnia minimalizację ryzyka związanego z niekontrolowanym ograniczaniem dostępności przestrzeni powietrznej, przy zachowaniu dbałości o realizację kluczowych zadań ustawowych tych służb.

Ad. 2. Projektowana regulacja przewiduje, że bezpłatny dostęp do danych zawartych w rejestrze operatorów będą mieć przede wszystkim organy, które mają ustawowy obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa publicznego, w celu realizacji zadań ustawowych.

Organy te mają np. kompetencje do nakładania mandatów karnych, a ich zadania ustawowe skupiają się na roli jaką pełnią, tj. utrzymanie porządku publicznego i zapewnienia bezpieczeństwa publicznego.

Wobec powyższego nie znajduje uzasadnienia dodanie do tego katalogu wójta, starosty czy marszałka województwa.

Ponadto propozycja budzi wątpliwości w zakresie zgodności z przepisami prawa UE dotyczącymi ochrony danych osobowych, zgodnie z którymi dane osobowe muszą być przetwarzane w konkretnych, wyraźnych i prawnie uzasadnionych celach, a uzasadnienie propozycji takiego celu nie wskazało.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2022 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0 (2023)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem	1,88	1,55	1,69	1,92	2,21	2,52	2,92	3,37	3,91	4,55	5,34	31,86

budżet państwa – ULC (opłaty lotnicze)	1,1	0,67	0,7	0,81	0,94	1,09	1,29	1,52	1,81	2,17	2,61	14,71
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki – PAŻP (opłaty – strefy geograficzne dla BSP)	0,78	0,88	0,99	1,11	1,27	1,43	1,63	1,85	2,1	2,38	2,73	17,15
Wydatki ogółem	1,16	10,06	10,41	11,2	11,62	11,76	3,03	3,34	3,68	4,06	4,54	74,86
budżet państwa – urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu (środki na dotację dla PAŻP na potrzeby utrzymania trwałości projektu „Usługi cyfrowe dla bezzałogowych statków powietrznych”)	0	8,06	8,26	8,88	9,08	9,00	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	43,28
budżet państwa – ULC (koszty dotacji dla PAŻP na potrzeby sfinansowania czynności związanych z realizacją wniosków dot. stref geograficznych składanych przez podmioty zwolnione w opłat)	0	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	7
JST (opłaty – strefy geograficzne dla BSP)	0,20	0,23	0,26	0,30	0,35	0,40	0,46	0,53	0,61	0,70	0,81	4,85
pozostałe jednostki – sektor finansów publicznych (opłaty – strefy geograficzne dla BSP)	0,18	0,19	0,20	0,21	0,22	0,23	0,24	0,26	0,27	0,28	0,30	2,58
pozostałe jednostki – PAŻP (koszty związane z wyznaczaniem stref geograficznych dla BSP dla podmiotów objętych opłatami, w tym:	0,78	0,88	0,99	1,11	1,27	1,43	1,63	1,85	2,1	2,38	2,73	17,15
1. koszty utworzenia i utrzymania modułu systemu informatycznego dot. stref geograficznych dla BSP	0,34	0,38	0,43	0,48	0,53	0,6	0,67	0,76	0,86	0,97	1,09	7,11
2. pozostałe koszty, w tym koszty osobowe)	0,44	0,5	0,56	0,63	0,74	0,83	0,96	1,09	1,24	1,41	1,64	10,04
Saldo ogółem	0,72	-8,51	-8,72	-9,28	-9,41	-9,24	-0,11	0,03	0,23	0,49	0,8	-43
budżet państwa (ULC + urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu)	1,1	-8,09	-8,26	-8,77	-8,84	-8,61	0,59	0,82	1,11	1,47	1,91	-35,57
JST	-0,20	-0,23	-0,26	-0,30	-0,35	-0,40	-0,46	-0,53	-0,61	-0,70	-0,81	-4,85
pozostałe jednostki – sektor finansów publicznych	-0,18	-0,19	-0,20	-0,21	-0,22	-0,23	-0,24	-0,26	-0,27	-0,28	-0,30	-2,58
pozostałe jednostki – PAŻP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródła finansowania	Wydatki urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu zostaną sfinansowane z części 39 budżetu państwa – Transport w ramach rocznych limitów środków bez dodatkowych zwiększeń. Wydatki ULC w zakresie dotacji dla PAŻP na potrzeby sfinansowania czynności związanych z realizacją wniosków dot. stref geograficznych składanych przez podmioty zwolnione w opłat zostaną sfinansowane z części 39 budżetu państwa – Transport w ramach rocznych limitów środków bez dodatkowych zwiększeń. Wydatki jednostek samorządu terytorialnego związane z ewentualnym uiszczaniem opłat za czynności PAŻP związane z wyznaczaniem stref geograficznych zostaną sfinansowane w ramach dotychczasowego limitu wydatków tych jednostek. Wydatki PAŻP związane z wyznaczaniem stref geograficznych dla BSP zostaną sfinansowane z pobieranych przez PAŻP opłat za czynności realizowane w tym zakresie oraz z dotacji celowej z budżetu państwa udzielanej przez Prezesa ULC w związku z realizacją wniosków w sprawie stref geograficznych składanych przez podmioty korzystające ze zwolnienia z opłat. Wydatki pozostałych jednostek sektora finansów publicznych związane z ewentualnym uiszczaniem opłat za czynności PAŻP związane z wyznaczaniem stref geograficznych zostaną sfinansowane w ramach dotychczasowego limitu wydatków tych jednostek.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wzrost liczby operacji BSP świadczy o coraz większym rozwoju zastosowań BSP w obszarach gospodarki, co przekłada się na wpływy do budżetu. Wprowadzenie czytelnego systemu prowadzenia działalności z wykorzystaniem BSP wraz z udostępnieniem niezbędnych narzędzi informatycznych usprawniających korzystanie z przestrzeni powietrznej stwarza dogodne warunki do prowadzenia działalności gospodarczej w tym obszarze oraz zapewnia najwyższy możliwy poziom bezpieczeństwa operacji lotniczych wykonywanych przez BSP. Na początkowym etapie funkcjonowania nowego segmentu rynku lotniczego bezpośrednie wydatki państwa związane z wdrożeniem wszystkich rozwiązań wymaganych przez regulacje unijne będą przewyższać bezpośrednie wpływy. Mając na uwadze dostępne dane pozyskane od PAŻP, w 2020 r. odnotowano wyraźny wzrost liczby operacji BSP w stosunku do 2019 r. W 2019 r. liczba lotów BSP w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS i poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS w polskiej przestrzeni powietrznej wynosiła niespełna 15 tys. W roku 2020, kiedy wdrożony został do użytku operacyjny system PansaUTM oraz w związku z wprowadzonym obowiązkowym zgłaszaniem każdego lotu BSP, liczby te zaczęły gwałtownie rosnąć. W 2020 liczba wszystkich lotów wyniosła 29 6112, a w 2021 r. 53 3761. Z danych z rejestru operatorów systemów BSP wynika, że rynek BSP jest w Polsce jednym z największych w UE. W ciągu dwóch pierwszych miesięcy 2021 r. do omawianego rejestru wpisało się ok. 42 tysiące operatorów. Z czasem wpływy do budżetu państwa związane bezpośrednio lub pośrednio z rozwojem nowego obszaru gospodarki opartego o BSP będą przekraczać wydatki. Mając to na względzie istotne jest, aby wysokość planowanych opłat za realizację czynności Prezesa ULC nie była nadmierna i nie blokowała rozwoju wykonywania operacji lotniczych. Jednocześnie, organy administracji publicznej muszą zostać wyposażone w narzędzia pozwalające realizować zadania publiczne w sposób cyfrowy, umożliwiające zapewnienie najwyższego możliwego bezpieczeństwa operacji lotniczych i egzekwowanie naruszeń, co jest warunkiem zapewnienia stałego, zrównoważonego rozwoju lotnictwa bezzałogowego. Korzyści dla polskiej gospodarki wynikające z rozwoju zastosowań BSP szacowane są wg prognozy umiarkowanej na 567 mld złotych w latach 2017–2026 (Biała Księga Rynku Bezzałogowych Statków Powietrznych. U-space – Rynek – Wizja Rozwoju). <u>1) ULC</u> Budżet państwa zasila wpływy z opłat lotniczych za czynności dotychczas niewykonywane przez Prezesa ULC. W związku z rozpoczęciem stosowania od 31 grudnia 2020 r. przepisów rozporządzenia wykonawczego w ciągu dwóch pierwszych miesięcy 2021 r. ok. 3000 operatorów złożyło Prezesowi ULC oświadczenie o wykonywaniu operacji w kategorii „szczególnej” w oparciu o krajowe scenariusze standardowe. Należy mieć na uwadze, że od 1 stycznia 2024 r. przez użytkowników będą mogły być wykorzystywane dwa scenariusze standardowe unijne (określone w dodatku 1 załącznika do rozporządzenia UE), które w dalszej perspektywie mają zastąpić krajowe scenariusze standardowe. Ponieważ oświadczenie jest ważne 2 lata należy zakładać, że operatorzy cyklicznie co dwa

lata będą składać takie oświadczenia, co wiąże się ze stałymi wpływami do budżetu państwa. Jednocześnie w okresie dziewięciu miesięcy 2021 r. do Prezesa ULC wpłynęło 3940 oświadczeń o wykonywanie operacji na podstawie krajowych scenariuszy standardowych pozwalających na operację w kategorii „szczególnej”. Należy mieć przy tym na uwadze, że nakład pracy przy rozpatrywaniu wniosku o zezwolenie na operację ponoszony przez administrację jest znacznie wyższy niż przy przyjmowaniu oświadczeń do wykonywania operacji w oparciu o scenariusze standardowe. Jednocześnie należy założyć, że w związku z zakładanym rozwojem branży bezzałogowej i coraz szerszym wykorzystywaniem tych urządzeń w gospodarce, w kolejnych latach sukcesywnie zwiększać się będzie liczba wniosków o zezwolenia na operację w kategorii „szczególnej”, jak również składanych oświadczeń do wykonywania operacji w tej kategorii, w szczególności gdy nie będzie możliwości korzystania z krajowych scenariuszy standardowych. Zakładany wzrost został oszacowany na podstawie danych pozyskanych z PAŻP w zakresie wzrostu operacji wykonywanych systemami bezzałogowych statków powietrznych w relacji roku 2019 do roku 2020 oraz z uwzględnieniem danych z zakresie rozwoju niniejszej branży ujętych w Białej Księdze Rynku Bezzałogowych Statków Powietrznych. U-space – Rynek – Wizja Rozwoju. Niniejsze założenia są także spójne z danymi ze światowego rynku rozwoju dronów, w szczególności z danymi firmy badawczej IDTechEx (raport pt. „Drone Market and Industries 2021–2041”), zgodnie z którymi przewiduje się, że do 2041 r. rynek globalny urządzeń określanych ogólnie jako drony wart będzie ponad 22 mld USD, co będzie stanowić wzrost o 500% wobec stanu obecnego. Dodatkowo Prezes ULC będzie wydawał wysoko wyspecjalizowanym w obszarze BSP podmiotom certyfikat LUC. Mając na uwadze powyższe dane oraz dane o liczbie wykonanych operacji w 2020 r. przekazanych przez PAŻP można założyć, że z uwagi na coraz szersze zastosowanie systemów bezzałogowych statków powietrznych przez zainteresowane podmioty, w tym przedsiębiorców, i coraz większą liczbę operacji wykonywanych przy użyciu systemów bezzałogowych statków powietrznych, wpływy do budżetu spodziewane są w znacznej wysokości.

Wpływ do budżetu państwa stanowią także opłaty lotnicze za bieżący nadzór nad podmiotami posiadającymi certyfikat LUC oraz podmiotami, które będą przeprowadzać szkolenie praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych, oraz przeprowadzać egzamin, w wyniku którego będą wydawać potwierdzenie zdania egzaminu z wiedzy teoretycznej albo potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych. Wyznaczone podmioty po uzyskaniu wyznaczenia przez Prezesa ULC będą także mogły przeprowadzać egzamin w podkategorii A2 kategorii „otwartej” niezbędny do wydania certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowych statków powietrznych. Do końca września 2021 r. zostało wydanych 12 263 takich certyfikatów. Takie szkolenie, egzaminy oraz certyfikaty będą wymagane w przypadku wykonywania operacji w kategorii „szczególnej” oraz w przypadku wykonywania operacji w podkategorii A2 kategorii „otwartej” – przewiduje się, że będą dotyczyć one przede wszystkim przedsiębiorców.

Budżet państwa zasili dochód z opłat lotniczych za czynności wykonywane przez Prezesa ULC i kar pobieranych w związku z wykonywaniem operacji przy użyciu systemów BSP. Opłaty lotnicze (wysokość opłat lotniczych jest adekwatna do nakładu pracy związanej z wykonywaniem czynności administracyjnych i korzyści odnoszonych przez wnioskującego po uzyskaniu wnioskowanego uprawnienia, zatwierdzenia, itp.).

Wysokość dochodów ULC z tytułu opłat pobieranych na podstawie projektowanych przepisów w poszczególnych latach (z uwzględnieniem liczby podmiotów uprawnionych do występowania z wnioskami o zezwolenie i oświadczeniami, celem wykonania operacji w kategorii „szczególnej” i „certyfikowanej” oraz podmiotów obecnie świadczących usługę szkolenia i egzaminowania chętnych do uzyskania uprawnienia pilota BSP w poszczególnych rodzajach operacji) została skalkulowana przy następujących założeniach:

1. Operatorzy systemów BSP składający oświadczenia o wykonywaniu operacji w kategorii „szczególnej”:
 - 1) 4000 x 4 (od 1 do 9) nowych oświadczeń (50 zł) x 1 krajowy scenariusz standardowy (NSTS) w pierwszym roku,
 - 2) 2000 x 4 (od 1 do 9) nowych oświadczeń (50 zł) x 1 krajowy scenariusz standardowy (NSTS) w drugim roku,

- 3) 4000 x 2 nowe oświadczenie (50 zł) x 1 scenariusz standardowy unijny (STS-01 lub STS-02) w trzecim roku,
- 4) 20% wzrost w kolejnych latach w zakresie scenariuszy standardowych unijnych (STS-01 lub STS-02).
2. Operatorzy systemów BSP składający wnioski o zezwolenia na operację w kategorii „szczególnej”:
 - 1) 120 x 1 nowy wniosek (500 zł) x 1 operacja BSP wykonywana pojedynczym BSP w pierwszym roku,
 - 2) 10 x 1 nowy wniosek (1000 zł) x 1 operacje BSP dot. tzw. „roju dronów” w pierwszym roku,
 - 3) 100 x 1 nowy wniosek (500 zł) x 1 operacja BSP wykonywana pojedynczym BSP w drugim roku,
 - 4) 5 x 1 nowy wniosek (1000 zł) x 1 operacje BSP dot. tzw. „roju dronów” w drugim roku i kolejnych latach,
 - 5) 30% wzrost w kolejnych latach w zakresie zezwoleń, o których mowa w pkt 1.
3. Operatorzy systemów BSP składający wnioski o certyfikat LUC:
 - 1) 3 x 1 nowy wniosek (7500 – 8500 zł) w pierwszym roku,
 - 2) 2 x 1 nowy wniosek (7500 – 8500 zł) w drugim roku i kolejnych latach.
4. Wyznaczane podmioty albo uznawane podmioty lub operatorzy szkolący uprawnione do przeprowadzania szkoleń, egzaminów i wydawania potwierdzeń uprawnień dla pilotów BSP do wykonywania operacji w podkategorii A2 kategorii „otwarte” i kategorii „szczególnej”:
 - 1) 30 x 1 nowy wniosek (600 zł) x 1 wyznaczenie do dodatkowego egzaminu A2 w pierwszym roku,
 - 2) 35 x 1 nowy wniosek (600 zł) x 1 wyznaczenie do dodatkowego egzaminu A2 w drugim roku,
 - 3) 70 x 1 nowy wniosek (600 zł) x 4 krajowe scenariusze standardowe w pierwszym i drugim roku,
 - 4) 70 x 1 nowy wniosek (600 zł) na scenariusz standardowy unijny (STS-01) w trzecim roku i kolejnych latach,
 - 5) 50 x 1 nowy wniosek (600 zł) na scenariusz standardowy unijny (STS-02) w trzecim roku i kolejnych latach.
5. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad wyznaczonymi podmiotami i uznanymi podmiotami oraz operatorami SBSP wykonującymi operację w kategorii „szczególnej”:
 - 1) 120 x roczna opłata za nadzór nad operatorami posiadającymi zezwolenie na operację (1000 zł),
 - 2) 5 x roczna opłata za bieżący nadzór nad operatorami z certyfikatem LUC (5000 zł),
 - 3) 100 x roczna opłata za bieżący nadzór nad wyznaczonym (500 zł) którzy przeprowadzają egzaminy oraz wydają potwierdzenia zaliczenia egzaminu teoretycznego, które uprawniają pilotów BSP do wykonywania operacji w kategorii „szczególnej” lub podkategorii A2 kategorii „otwartej” (500 zł),
 - 4) 100 x roczna opłata za bieżący nadzór nad uznanymi podmiotami i operatorami szkolącymi, którzy przeprowadzają szkolenia praktyczne oraz wydają potwierdzenia zaliczenia egzaminu teoretycznego, które to uprawnienia uprawniają dla pilotów BSP do wykonywania operacji w kategorii „szczególnej” i lub podkategorii A2 kategorii „otwartej” (500 zł).

Kary zostały uregulowane w sposób kompleksowy, a ich wysokość jest adekwatna do naruszenia. Założenia poczynione zostały w oparciu o obserwacje występujących nieprawidłowości w działalności podmiotów. Należy jednocześnie zwrócić uwagę, że w stosunku do dotychczasowych rozwiązań, dopiero w projektowanym projekcie ustawy ustanowiono kompleksowy system kar w celu wyegzekwowania przestrzegania przepisów, więc należy spodziewać się, że wysokość dochodów z kar będzie nawet wyższa niż przewidziana (dotychczas nie zagrożone sankcją finansową naruszenia przepisów przez podmioty po wejściu w życie ustawy spotkają się z konsekwencjami w postaci

administracyjnych kar pieniężnych). Z drugiej strony należy podkreślić, że wprowadzane kary nie mają stanowić w pierwszej kolejności źródła wpływów do budżetu państwa, lecz pełnić funkcję prewencyjną i wpływać na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa.

2) PAŻP

2.1. Przychody

Wpływy PAŻP z tytułu opłat za wyznaczanie stref geograficznych dla BSP mają charakter publiczny, tym samym nie są związane z działalnością gospodarczą realizowaną przez PAŻP. Ich celem jest rekompensata dodatkowych kosztów osobowych, które będą ponoszone przez PAŻP z tytułu realizacji dodatkowych zadań nakładanych projektowaną ustawą, a także stworzenia i utrzymania systemu informatycznego do tworzenia stref geograficznych w sposób zautomatyzowany.

Prognoza przychodów PAŻP z tytułu opłat za wyznaczanie stref geograficznych opiera się na wiedzy eksperckiej PAŻP w zakresie potencjalnego rozwoju i kształtowania się rynku BSP w Polsce oraz stale aktualizowanym prognozowanym zapotrzebowaniem na strefy geograficzne w związku ze wzrostem konieczności zabezpieczania infrastruktury przed nieuprawnionymi lotami BSP. W tym celu, po pierwsze określono potencjalny pułap przychodów możliwych do osiągnięcia i pozyskania przez PAŻP jako podmiotu odpowiedzialnego za wyznaczanie stref geograficznych. Po drugie, zidentyfikowano podmioty gospodarcze, które będą potencjalnie zainteresowane wyznaczaniem stref geograficznych na potrzeby prowadzonej działalności. Po trzecie, ogólny poziom prognozowanych przychodów, przyporządkowano proporcjonalnie do poszczególnych grup podmiotów uwzględniając jednostkową opłatę. Rezultatem przeprowadzonych prac analitycznych są zaprezentowane w OSR założenia odnośnie liczby jednostek wnioskujących o strefy geograficzne oraz ich zakładane wzrosty w kolejnych latach.

W prezentowanych kalkulacjach uwzględniono opłaty za czynności PAŻP w wartościach netto.

W toku prac legislacyjnych wszelkie opłaty związane z obsługą wniosków dot. stref geograficznych dla BSP zostały waloryzowane o odpowiednie oraz skumulowane wskaźniki cen towarów i usług konsumpcyjnych opublikowane dla 2021 i 2022 r. przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego (19,7%).

Wysokość potencjalnych przychodów PAŻP z tytułu wniosków o strefy geograficzne na podstawie projektowanych przepisów w poszczególnych latach, z uwzględnieniem katalogu podmiotów uprawnionych do występowania z wnioskami o wyznaczenie stref geograficznych dla BSP, została skalkulowana w następujący sposób:

1. Organy jednostek samorządu terytorialnego: organy gminy; organy powiatu; organy samorządu województwa:
 - 1) Liczba podmiotów uprawnionych wg stanu na 01.01.2022 r.: 2477 gmin, 314 powiatów i 66 miast na prawach powiatu, 16 województw;
 - 2) Nowych stref geograficznych dla BSP wyznaczonych na podstawie wniosku o wyznaczenie naraz 1–10 stref geograficznych dla BSP: 305 (opłata w wys. 350 zł za taką strefę);
 - 3) Nowych stref geograficznych dla BSP wyznaczonych na podstawie wniosku o wyznaczenie naraz 11–49 stref geograficznych dla BSP: 170 (opłata w wys. 230 zł za taką strefę);
 - 4) Nowych stref geograficznych dla BSP wyznaczonych na podstawie wniosku o wyznaczenie naraz powyżej 49 stref geograficznych dla BSP: 90 (opłata w wys. 140 zł za taką strefę);
 - 5) Przedłużeń obowiązywania stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o przedłużenie obowiązywania naraz 1–10 stref geograficznych dla BSP: 183 (opłata w wys. 90 zł za taką strefę);
 - 6) Przedłużeń obowiązywania stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o przedłużenie obowiązywania naraz 11–49 stref geograficznych dla BSP: 102 (opłata w wys. 70 zł za taką strefę);
 - 7) Przedłużeń obowiązywania stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o przedłużenie obowiązywania naraz powyżej 49 stref geograficznych dla BSP: 54 (opłata w wys. 35 zł za taką strefę);

	8) Ponownych wyznaczeń stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o ponowne wyznaczenie naraz 1–10 stref geograficznych dla BSP: 61 (opłata w wys. 170 zł za taką strefę); 9) Ponownych wyznaczeń stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o ponowne wyznaczenie naraz powyżej 11–49 stref geograficznych dla BSP: 45 (opłata w wys. 115 zł za taką strefę); 10) Ponownych wyznaczeń stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o ponowne wyznaczenie naraz powyżej 49 stref geograficznych dla BSP: 0 (opłata w wys. 70 zł za taką strefę); 11) 15% wzrost w kolejnych latach. 2. Zarządzający lotniskami użytku publicznego i lotniskami użytku wyłącznego: 1) Liczba podmiotów uprawnionych: 64; 2) Nowych stref geograficznych dla BSP wyznaczonych na podstawie wniosku o wyznaczenie naraz 1–10 stref geograficznych dla BSP: 150 (opłata w wys. 350 zł za taką strefę); 3) Nowych stref geograficznych dla BSP wyznaczonych na podstawie wniosku o wyznaczenie naraz 11–49 stref geograficznych dla BSP: 40 (opłata w wys. 230 zł za taką strefę); 4) Nowych stref geograficznych dla BSP wyznaczonych na podstawie wniosku o wyznaczenie naraz powyżej 49 stref geograficznych dla BSP: 50 (opłata w wys. 140 zł za taką strefę); 5) Przedłużeń obowiązywania stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o przedłużenie obowiązywania naraz 1–10 stref geograficznych dla BSP: 90 (opłata w wys. 90 zł za taką strefę); 6) Przedłużeń obowiązywania stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o przedłużenie obowiązywania naraz 11–49 stref geograficznych dla BSP: 24 (opłata w wys. 70 zł za taką strefę); 7) Przedłużeń obowiązywania stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o przedłużenie obowiązywania naraz powyżej 49 stref geograficznych dla BSP: 30 (opłata w wys. 35 zł za taką strefę); 8) Ponownych wyznaczeń stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o ponowne wyznaczenie naraz 1–10 stref geograficznych dla BSP: 35 (opłata w wys. 170 zł za taką strefę); 9) Ponownych wyznaczeń stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o ponowne wyznaczenie naraz powyżej 11–49 stref geograficznych dla BSP: 14 (opłata w wys. 115 zł za taką strefę); 10) Ponownych wyznaczeń stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o ponowne wyznaczenie naraz powyżej stref geograficznych dla BSP: 0 (opłata w wys. 70 zł za taką strefę); 11) 15% wzrost w kolejnych latach. 3. Podmioty górnicze: 1) Liczba podmiotów uprawnionych: 30 2) Nowych stref geograficznych dla BSP wyznaczonych na podstawie wniosku o wyznaczenie naraz 1–10 stref geograficznych dla BSP: 65 (opłata w wys. 350 zł za taką strefę); 3) Nowych stref geograficznych dla BSP wyznaczonych na podstawie wniosku o wyznaczenie naraz 11–49 stref geograficznych dla BSP: 10 (opłata w wys. 230 zł za taką strefę); 4) Nowych stref geograficznych dla BSP wyznaczonych na podstawie wniosku o wyznaczenie naraz powyżej 49 stref geograficznych dla BSP: 0 (opłata w wys. 140 zł za taką strefę); 5) Przedłużeń obowiązywania stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o przedłużenie obowiązywania naraz 1–10 stref geograficznych dla BSP: 39 (opłata w wys. 90 zł za taką strefę);

- 6) Przedłużeń obowiązywania stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o przedłużenie obowiązywania naraz 11–49 stref geograficznych dla BSP: 6 (opłata w wys. 70 zł za taką strefę);
 - 7) Przedłużeń obowiązywania stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o przedłużenie obowiązywania naraz powyżej 49 stref geograficznych dla BSP: 0 (opłata w wys. 35 zł za taką strefę);
 - 8) Ponownych wyznaczeń stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o ponowne wyznaczenie naraz 1–10 stref geograficznych dla BSP: 14 (opłata w wys. 170 zł za taką strefę);
 - 9) Ponownych wyznaczeń stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o ponowne wyznaczenie naraz powyżej 11–49 stref geograficznych dla BSP: 0 (opłata w wys. 115 zł za taką strefę);
 - 10) Ponownych wyznaczeń stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o ponowne wyznaczenie naraz powyżej 49 stref geograficznych dla BSP: 0 (opłata w wys. 70 zł za taką strefę);
 - 11) 15% wzrost w kolejnych latach.
4. Zarządzający portami lub przystaniami morskimi:
- 1) Liczba podmiotów uprawnionych: 81
 - 2) Nowych stref geograficznych dla BSP wyznaczonych na podstawie wniosku o wyznaczenie naraz 1–10 stref geograficznych dla BSP: 155 (opłata w wys. 350 zł za taką strefę);
 - 3) Nowych stref geograficznych dla BSP wyznaczonych na podstawie wniosku o wyznaczenie naraz 11–49 stref geograficznych dla BSP: 50 (opłata w wys. 230 zł za taką strefę);
 - 4) Nowych stref geograficznych dla BSP wyznaczonych na podstawie wniosku o wyznaczenie naraz powyżej 49 stref geograficznych dla BSP: 0 (opłata w wys. 140 zł za taką strefę);
 - 5) Przedłużeń obowiązywania stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o przedłużenie obowiązywania naraz 1–10 stref geograficznych dla BSP: 93 (opłata w wys. 90 zł za taką strefę);
 - 6) Przedłużeń obowiązywania stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o przedłużenie obowiązywania naraz 11–49 stref geograficznych dla BSP: 30 (opłata w wys. 70 zł za taką strefę);
 - 7) Przedłużeń obowiązywania stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o przedłużenie obowiązywania naraz powyżej 49 stref geograficznych dla BSP: 0 (opłata w wys. 35 zł za taką strefę);
 - 8) Ponownych wyznaczeń stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o ponowne wyznaczenie naraz 1–10 stref geograficznych dla BSP: 38 (opłata w wys. 170 zł za taką strefę);
 - 9) Ponownych wyznaczeń stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o ponowne wyznaczenie naraz powyżej 11–49 stref geograficznych dla BSP: 0 (opłata w wys. 115 zł za taką strefę);
 - 10) Ponownych wyznaczeń stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o ponowne wyznaczenie naraz powyżej 49 stref geograficznych dla BSP: 0 (opłata w wys. 70 zł za taką strefę);
 - 11) 15% wzrost w kolejnych latach.
5. Przedsiębiorstwa energetyczne:
- 1) Liczba podmiotów uprawnionych: 15
 - 2) Nowych stref geograficznych dla BSP wyznaczonych na podstawie wniosku o wyznaczenie naraz 1–10 stref geograficznych dla BSP: 105 (opłata w wys. 350 zł za taką strefę);
 - 3) Nowych stref geograficznych dla BSP wyznaczonych na podstawie wniosku o wyznaczenie naraz 11–49 stref geograficznych dla BSP: 100 (opłata w wys. 230 zł za taką strefę);

- 4) Nowych stref geograficznych dla BSP wyznaczonych na podstawie wniosku o wyznaczenie naraz powyżej 49 stref geograficznych dla BSP: 0 (opłata w wys. 140 zł za taką strefę);
 - 5) Przedłużeń obowiązywania stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o przedłużenie obowiązywania naraz 1–10 stref geograficznych dla BSP: 63 (opłata w wys. 90 zł za taką strefę);
 - 6) Przedłużeń obowiązywania stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o przedłużenie obowiązywania naraz 11–49 stref geograficznych dla BSP: 60 (opłata w wys. 70 zł za taką strefę);
 - 7) Przedłużeń obowiązywania stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o przedłużenie obowiązywania naraz powyżej 49 stref geograficznych dla BSP: 0 (opłata w wys. 35 zł za taką strefę);
 - 8) Ponownych wyznaczeń stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o ponowne wyznaczenie naraz 1–10 stref geograficznych dla BSP: 21 (opłata w wys. 170 zł za taką strefę);
 - 9) Ponownych wyznaczeń stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o ponowne wyznaczenie naraz powyżej 11–49 stref geograficznych dla BSP: 20 (opłata w wys. 115 zł za taką strefę);
 - 10) Ponownych wyznaczeń stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o ponowne wyznaczenie naraz powyżej 49 stref geograficznych dla BSP: 0 (opłata w wys. 70 zł za taką strefę);
 - 11) 15% wzrost w kolejnych latach.
6. Podmioty kolejowe:
- 1) Liczba podmiotów uprawnionych: 15
 - 2) Nowych stref geograficznych dla BSP wyznaczonych na podstawie wniosku o wyznaczenie naraz 1–10 stref geograficznych dla BSP: 150 (opłata w wys. 350 zł za taką strefę);
 - 3) Nowych stref geograficznych dla BSP wyznaczonych na podstawie wniosku o wyznaczenie naraz 11–49 stref geograficznych dla BSP: 10 (opłata w wys. 230 zł za taką strefę);
 - 4) Nowych stref geograficznych dla BSP wyznaczonych na podstawie wniosku o wyznaczenie naraz powyżej 49 stref geograficznych dla BSP: 0 (opłata w wys. 140 zł za taką strefę);
 - 5) Przedłużeń obowiązywania stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o przedłużenie obowiązywania naraz 1–10 stref geograficznych dla BSP: 90 (opłata w wys. 90 zł za taką strefę);
 - 6) Przedłużeń obowiązywania stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o przedłużenie obowiązywania naraz 11–49 stref geograficznych dla BSP: 6 (opłata w wys. 70 zł za taką strefę);
 - 7) Przedłużeń obowiązywania stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o przedłużenie obowiązywania naraz powyżej 49 stref geograficznych dla BSP: 0 (opłata w wys. 35 zł za taką strefę);
 - 8) Ponownych wyznaczeń stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o ponowne wyznaczenie naraz 1–10 stref geograficznych dla BSP: 32 (opłata w wys. 170 zł za taką strefę);
 - 9) Ponownych wyznaczeń stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o ponowne wyznaczenie naraz powyżej 11–49 stref geograficznych dla BSP: 0 (opłata w wys. 115 zł za taką strefę);
 - 10) Ponownych wyznaczeń stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o ponowne wyznaczenie naraz powyżej 49 stref geograficznych dla BSP: 0 (opłata w wys. 70 zł za taką strefę);
 - 11) 15% wzrost w kolejnych latach.
7. Właściwi ministrowie, kierownicy urzędów centralnych, Przewodniczący PKBWL:
- 1) Liczba podmiotów uprawnionych: 24

	2) Nowych stref geograficznych dla BSP wyznaczonych na podstawie wniosku o wyznaczenie naraz 1–10 stref geograficznych dla BSP: 300 (opłata w wys. 350 zł za taką strefę); 3) Nowych stref geograficznych dla BSP wyznaczonych na podstawie wniosku o wyznaczenie naraz 11–49 stref geograficznych dla BSP: 130 (opłata w wys. 230 zł za taką strefę); 4) Nowych stref geograficznych dla BSP wyznaczonych na podstawie wniosku o wyznaczenie naraz powyżej 49 stref geograficznych dla BSP: 65 (opłata w wys. 140 zł za taką strefę); 5) Przedłużeń obowiązywania stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o przedłużenie obowiązywania naraz 1–10 stref geograficznych dla BSP: 180 (opłata w wys. 90 zł za taką strefę); 6) Przedłużeń obowiązywania stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o przedłużenie obowiązywania naraz 11–49 stref geograficznych dla BSP: 80 (opłata w wys. 70 zł za taką strefę); 7) Przedłużeń obowiązywania stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o przedłużenie obowiązywania naraz powyżej 49 stref geograficznych dla BSP: 40 (opłata w wys. 35 zł za taką strefę); 8) Ponownych wyznaczeń stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o ponowne wyznaczenie naraz 1–10 stref geograficznych dla BSP: 60 (opłata w wys. 170 zł za taką strefę); 9) Ponownych wyznaczeń stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o ponowne wyznaczenie naraz powyżej 11–49 stref geograficznych dla BSP: 25 (opłata w wys. 115 zł za taką strefę); 10) Ponownych wyznaczeń stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o ponowne wyznaczenie naraz powyżej 49 stref geograficznych dla BSP: 30 (opłata w wys. 70 zł za taką strefę); 11) 5% wzrost w kolejnych latach. 8. W odniesieniu do czynności realizowanych w związku z wnioskami składanymi przez Dowódcę Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych, Komendanta Głównego Żandarmerii Wojskowej, Szefa Szefostwa Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Szefa Służby Wywiadu Wojskowego, Szefa Agencji Wywiadu, Szefa Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Komendanta Głównego Policji, Komendanta Głównego Straży Granicznej, Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej, Szefa Krajowej Administracji Skarbowej, Komendanta Służby Ochrony Państwa, Dyrektora Rządowego Centrum Bezpieczeństwa przyjęto, iż z uwagi na aktualną sytuację, w tym geopolityczną, potrzeby wyznaczania stref geograficznych dla tych organów będą znacznie większe niż jakichkolwiek innych podmiotów oraz większe niż pierwotnie zakładano – stąd konieczność zwolnienia ww. podmiotów z opłat oraz wprowadzenia mechanizmu finansowania kosztów PAŻP związanych z rozpatrywaniem wniosków składanych przez te podmioty. Przypuszczalnie, podmioty te będą – szczególnie w sytuacji zagrożenia, oraz w związku ze wzrostem ryzyka incydentów z udziałem BSP – najczęstszym wnioskodawcą w zakresie stref geograficznych. 1) Liczba podmiotów uprawnionych: 14 2) Nowych stref geograficznych dla BSP wyznaczonych na podstawie wniosku o wyznaczenie naraz 1–10 stref geograficznych dla BSP: 1150 (koszt w wys. 350 zł za taką strefę); 3) Nowych stref geograficznych dla BSP wyznaczonych na podstawie wniosku o wyznaczenie naraz 11–49 stref geograficznych dla BSP: 500 (koszt w wys. 230 zł za taką strefę); 4) Nowych stref geograficznych dla BSP wyznaczonych na podstawie wniosku o wyznaczenie naraz powyżej 49 stref geograficznych dla BSP: 250 (koszt w wys. 140 zł za taką strefę);

- 5) Przedłużeń obowiązywania stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o przedłużenie obowiązywania naraz 1–10 stref geograficznych dla BSP: 690 (koszt w wys. 90 zł za taką strefę);
- 6) Przedłużeń obowiązywania stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o przedłużenie obowiązywania naraz 11–49 stref geograficznych dla BSP: 300 (koszt w wys. 70 zł za taką strefę);
- 7) Przedłużeń obowiązywania stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o przedłużenie obowiązywania naraz powyżej 49 stref geograficznych dla BSP: 150 (koszt w wys. 35 zł za taką strefę);
- 8) Ponownych wyznaczeń stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o ponowne wyznaczenie naraz 1–10 stref geograficznych dla BSP: 230 (koszt w wys. 170 zł za taką strefę);
- 9) Ponownych wyznaczeń stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o ponowne wyznaczenie naraz powyżej 11–49 stref geograficznych dla BSP: 100 (koszt w wys. 115 zł za taką strefę);
- 10) Ponownych wyznaczeń stref geograficznych dla BSP na podstawie wniosku o ponowne wyznaczenie naraz powyżej 49 stref geograficznych dla BSP: 125 (koszt w wys. 70 zł za taką strefę);
- 11) Zakłada się wzrost w kolejnych latach liczby stref, natomiast postępująca profesjonalizacja oraz optymalizacja procesu wnioskowania o nie po stronie podmiotów zwolnionych z opłat powinna pozwolić na utrzymanie kosztów na stałym poziomie, a być może w perspektywie ich redukcję w przypadku zmniejszenia poziomu zagrożenia państwa.

W odniesieniu do stref geograficznych dla BSP, o których mowa w art. 24 projektu oraz w projektowanym art. 156h ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze, tj. utworzonych w obszarach elastycznych elementów przestrzeni powietrznej, należy zauważyć, że nie założono konieczności obejmowania wnioskiem ich utworzenia, przedłużenia lub ponownego wyznaczenia, a co za tym idzie – konieczności wnoszenia opłat na rzecz PAŻP z tytułu wniosków w tym zakresie. Wynika to stąd, że czynności organizacyjne i materialno-techniczne podejmowane przez PAŻP, a zmierzające do wprowadzenia w życie zakazu lub ograniczenia lotów nad obszarem całego państwa albo jego części wykonywane są w związku z publicznoprawnym zadaniem sędowanym na PAŻP, o którym w art. 4 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005 z dnia 23 grudnia 2005 r. ustanawiającego wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej i nie rodzą one dodatkowych kosztów, które należałoby wyrównać przychodem z opłat. Obowiązek ten realizowany jest w rzeczonym zakresie przez ASM-1, tj. zespół PAŻP odpowiedzialny za strategiczne zarządzanie przestrzenią powietrzną. ASM-1 wyznaczając strukturę dla lotnictwa załogowego wykonuje znaczną większość nakładu pracy potrzebnego do utworzenia strefy geograficznej dla BSP znajdującej się w jej obszarze. Z kolei koszt pracy zespołu ASM-1 pokrywany jest w całości z własnych przychodów PAŻP, o których w art. 9 ust. 1 ustawy o PAŻP, co nie wiąże się z dodatkowymi wydatkami dla sektora finansów publicznych związanymi z wprowadzeniem niniejszej regulacji. Powyżej opisane działania nie rodzą zatem konieczności uwzględniania ich przy wyznaczaniu wysokości opłat, oraz – ogólniej – w niniejszej ocenie skutków regulacji.

2.2. Wydatki

Pobierane przez PAŻP opłaty za czynności związane z wyznaczeniem stref geograficznych dla BSP odzwierciedlają ponoszone przez PAŻP koszty osobowe na ich realizację oraz koszty stworzenia i utrzymania systemu informatycznego do automatyzacji podejmowanych czynności roboczych.

Pracochłonność i koszty wyposażenia stanowiska na 1 etat (1 FTE), dotyczą zespołu pracowników PAŻP zatrudnionych dla potrzeb realizacji ww. czynności. Obejmują one zarówno zaangażowanie zasobów osobowych (m.in. ekspert ds. BSP, ds. IT, wsparcie – obsługa administracyjna, prawna i finansowa), jak i rzeczowych PAŻP (m.in. oprogramowanie, przesyłanie danych, chmura, serwery, sprzęt komputerowy, itp.). Przyjęto średni koszt pracodawcy 1 FTE na ww. stanowiskach na kwotę 15 740 zł, które jawią się jako rynkowe i korespondują tak z obowiązującym w PAŻP regulaminem

wynagradzania, jak i z jej doświadczeniami związanymi z realizacją podobnych projektów.

- 1) Rozpatrzenie wniosku o wyznaczenie nowej strefy geograficznej dla BSP wyniesie 0,5h FTE.
- 2) Wyznaczenie nowej strefy geograficznej dla BSP (1–10) wyniesie średnio: 2h FTE.
- 3) Wyznaczenie nowej strefy geograficznej dla BSP (11–49) wyniesie średnio: 0,66h FTE,
- 4) Wyznaczenie nowej strefy geograficznej dla BSP (powyżej 49) wyniesie średnio: 0,4h FTE.
- 5) Przedłużenie obowiązywania strefy geograficznej dla BSP (1–10) wyniesie średnio: 0,26h FTE.
- 6) Przedłużenie obowiązywania strefy geograficznej dla BSP (11–49) wyniesie średnio: 0,2h FTE.
- 7) Przedłużenie obowiązywania strefy geograficznej dla BSP (powyżej 49) wyniesie średnio: 0,1h FTE.
- 8) Ponowne wyznaczenie strefy geograficznej dla BSP (1–10) wyniesie średnio 0,49h FTE.
- 9) Ponowne wyznaczenie strefy geograficznej dla BSP (11–49) wyniesie średnio 0,32h FTE.
- 10) Ponowne wyznaczenie strefy geograficznej dla BSP (powyżej 49) wyniesie średnio 0,2h FTE.

Szacowany udział wyznaczania stref geograficznych dla podmiotów niezwołnionych z opłat w stosunku do pierwotnych szacunków przyjęto na poziomie 0,8807. W przypadku zwiększenia udziału wniosków od podmiotów zwolnionych z opłat, zwiększone zaangażowanie etatowe w zakresie 0,1193 przypadające na podmioty zwolnione, lub jego zwiększenie w związku z potrzebami operacyjnymi służb oraz sił zbrojnych związanych z sytuacją w obszarze bezpieczeństwa, zostanie pokryte dotacją na rzecz PAŻP. Koszt ten został ujęty po stronie Urzędu Lotnictwa Cywilnego jako organu udzielającego dotacji.

Oszacowana wartość stworzenia modułu do stref geograficznych w ramach ww. systemu informatycznego to 11 600 h przy założeniu stawki godzinowej wynoszącej 230 zł netto, tj. 282,90 zł brutto. Daje to sumaryczny koszt w wysokości 3,3 mln zł brutto.

Z kolei koszt utrzymania systemu jw. wyniesie 29 000 zł miesięcznie brutto. Przez pierwsze dwa lata obowiązywania regulacji PAŻP będzie ponosić tę opłatę na rzecz podmiotu zewnętrznego, by – po uzyskaniu niezbędnych doświadczeń i wiedzy – przejąć te zadania do własnego zespołu. Koszt utrzymania systemu pozostanie bez zmian. Daje to łącznie, w okresie oceny regulacji, około 7,14 mln zł brutto za utworzenie i utrzymanie systemu.

Wpływ na sektor finansów publicznych w części Wydatki, zaprezentowana została w załączniku nr 3 do OSR.

Realizacja dodatkowych obowiązków administracyjnych przez Dział Zarządzania Operacjami Bezzałogowych Statków Powietrznych PAŻP dotyczących wyznaczania stref geograficznych wymagać będą zwiększenia o 2 etaty w pierwszym roku obowiązywania ustawy (rok 0).

Rozwój rynku BSP, a tym samym systematyczny wzrost liczby wniosków rozpatrywanych przez PAŻP wymagać będzie zwiększania liczby etatów administracyjnych Działu Zarządzania Operacjami Bezzałogowych Statków Powietrznych PAŻP z uwagi na wzrost pracochłonności niezbędnej do ich realizacji. W rezultacie prowadzi do osiągnięcia następującej ich liczby w kolejnych latach obowiązywania projektowanej ustawy:

- 1) 3 etaty w pierwszym i drugim roku obowiązywania ustawy,
- 2) 4 etaty w trzecim, czwartym i piątym roku obowiązywania ustawy,
- 3) 6 etatów w piątym i szóstym roku obowiązywania ustawy,
- 4) 7 etatów w siódmym i ósmym roku obowiązywania ustawy,
- 5) 8 etatów w ósmym i dziewiątym roku obowiązywania ustawy,

Wzrost rocznego funduszu osobowego wynagrodzeń PAŻP kształtować się będzie proporcjonalnie. Koszty generowane przez zapewnianie obsługi stref geograficznych dla

podmiotów zwolnionych z opłat zostaną sfinansowane z udzielonej PAŻP w tym celu dotacji.

3) Urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu (aktualnie Ministerstwo Infrastruktury)

Projekt przewiduje w projektowanym art. 3b ust. 1 ustawy o PAŻP nałożenie na PAŻP obowiązku utrzymywania, prowadzenia i rozwoju systemów teleinformatycznych umożliwiających Prezesowi ULC i PAŻP realizację zadań określonych w art. 18 rozporządzenia wykonawczego. Jednocześnie art. 28 projektu zakłada, że minister właściwy do spraw transportu może udzielić PAŻP dotacji celowej z budżetu państwa służącej pokryciu kosztów utrzymania trwałości projektu „Usługi cyfrowe dla bezzałogowych statków powietrznych”, realizowanego przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej, Ministerstwo Infrastruktury i Urząd Lotnictwa Cywilnego przy wsparciu środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa 2014–2020, przez okres 5 lat od dnia zakończenia realizacji projektu, którego efektem jest system teleinformatyczny, o którym mowa w art. 3b ust. 1 pkt 2 ustawy o PAŻP.

Projekt „Usługi cyfrowe dla bezzałogowych statków powietrznych” jest w trakcie realizacji. Okres realizacji projektu to 10.06.2020 – 07.06.2023, przedłużony do 31.12.2023 r. Źródłem finansowania UE projektu jest Program Operacyjny Polska Cyfrowa 2014–2020 Oś Priorytetowa nr 2 „E-administracja i otwarty urząd” Działanie 2.1 „Wysoka dostępność i jakość e-usług publicznych”. Koszt całkowity projektu: 56 905 895,53 zł; dofinansowanie UE: 43 493 031,85 zł.

Źródła finansowania wydatków dla całego projektu (w PLN)	2020–2023		2020		2021		2022		2023	
Nazwa źródła finansowania wydatków	Wydatki ogółem	Wydatki kwalifikowane	Wydatki ogółem	Wydatki kwalifikowane	Wydatki ogółem	Wydatki kwalifikowane	Wydatki ogółem	Wydatki kwalifikowane	Wydatki ogółem	Wydatki kwalifikowane
Środki wspólnotowe	43 493 031,85	43 493 031,85	960 094,81	960 094,81	4 375 587,44	4 375 587,44	7 529 659,39	7 529 659,39	30 627 690,21	30 627 690,21
Krajowe środki publiczne, w tym:										
budżet państwa	13 412 863,68	7 898 947,18	188 008,73	174 366,74	876 005,50	794 668,31	2 241 676,16	1 367 492,20	10 107 173,29	5 562 419,93
budżet jednostek samorządu terytorialnego	7 898 947,18	7 898 947,18	174 366,74	174 366,74	794 668,31	794 668,31	1 367 492,20	1 367 492,20	5 562 419,93	5 562 419,93
inne krajowe środki publiczne	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Prywatne	5 513 916,50	-	13 641,99	-	81 337,19	-	874 183,96	-	4 544 753,36	-
Suma	56 905 895,53	51 391 979,03	1 148 103,54	1 134 461,55	5 251 592,94	5 170 255,75	9 771 335,55	8 897 151,59	40 734 863,50	36 190 110,14
w tym EBI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Przyjęcie wskazanego powyżej rozwiązania wynika z konieczności zapewnienia stosowania przepisów rozporządzenia wykonawczego, a także jest niezbędne w celu utrzymania efektów systemu teleinformatycznego wdrażanego w ramach ww. projektu w okresie trwałości projektu, tj. w okresie 2024–2028.

Koszty zostały oszacowane na etapie oceny Opisu założeń projektu informatycznego przez Komitet ds. Cyfryzacji na kwotę 56 mln PLN. Na dalszych etapach prac nad dokumentacją szacunki zostały doprecyzowane i przedstawione w dokumentacji aplikacyjnej w oparciu o przyjęte i zaakceptowane koszty w okresie realizacji projektu.

W tabeli określającej skutki finansowe regulacji dla budżetu państwa uwzględniono koszty utrzymania projektu bez VAT.

W wyniku przeprowadzonych aktualizacji¹⁾, poniżej przedstawiono zestawienie zbiorcze szacowanych kosztów utrzymania trwałości projektu w okresie trwałości projektu:

¹⁾ Aktualizacja obejmuje zmianę podziału między kategoriami wydatków – uwzględnienie części kosztów usług świadczonych przez podmioty trzecie w ramach kategorii wynagrodzenia – jako koszty osobowe. Zmiana ta wynika z doświadczeń w okresie

Szacowane koszty w podziale na kategorie wydatków

Kategoria wydatków wg Umowy o dofinansowanie	2024 r.	2025 r.	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2024-2028
Informacje i promocja	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Oprogramowanie	105 000,00	105 000,00	107 500,00	112 500,00	120 000,00	550 000,00
Przygotowanie projektu	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Roboty budowlane	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sprzęt informatyczny	150 000,00	250 000,00	250 000,00	370 000,00	270 000,00	1 290 000,00
Szkolenia	108 000,00	108 000,00	108 000,00	108 000,00	108 000,00	540 000,00
Usługi informatyczne	400 000,00	421 000,00	442 000,00	464 000,00	484 000,00	2 211 000,00
Usługi wspomagające realizację	550 000,00	600 000,00	720 000,00	770 000,00	770 000,00	3 410 000,00
Wydatki ponoszone na pokrycie kosztów pośrednich	198 000,00	198 000,00	198 000,00	198 000,00	198 000,00	990 000,00
Wynagrodzenie pracowników wykonujących merytoryczne zadania bezpośrednio związane z głównymi celami i produktami projektu	6 546 880,00	6 575 680,00	7 055 680,00	7 055 680,00	7 055 680,00	34 289 600,00
Suma końcowa	8 057 880,00	8 257 680,00	8 881 180,00	9 078 180,00	9 005 680,00	43 280 600,00

Szczegółowa kalkulacja kosztów utrzymania efektów realizacji projektu „Usługi cyfrowe dla bezzałogowych statków powietrznych” w okresie 5 lat od zakończenia realizacji projektu została zamieszczona w załączniku nr 1 do OSR.

4) JST, służby państwowe i porządkowe: wydatki związane z wnioskowaniem o wyznaczenie stref geograficznych

Projekt ustawy zakłada, że z wnioskiem o wyznaczenie strefy geograficznej dla BSP, przedłużeniem obowiązywania strefy geograficznej dla BSP oraz ponownym wyznaczenie strefy geograficznej dla BSP będą mogły występować określone podmioty, w tym służby państwowe i porządkowe. Podmioty wnioskujące, z wyjątkiem podmiotów wskazanych w projektowanym art. 156j ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze, będą zobowiązane do wniesienia opłaty za czynności związane z wyznaczeniem strefy geograficznej dla BSP w wysokości określonej w projektowanych przepisach. W związku z tym powstaje konieczność zabezpieczenia środków finansowych w budżetach instytucji publicznych, które będą uprawnione do występowania z ww. wnioskiem i nie będą objęte zwolnieniem z opłat. Środki te zostaną zabezpieczone w ramach limitów przyznanych poszczególnym instytucjom. Konieczność ponoszenia opłat nie będzie stanowiła podstawy o ubiegania się od dodatkowe środki z budżetu państwa.

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 2023 r.)	duże przedsiębiorstwa	-0,56	-0,62	-0,69	-0,76	-0,96	-1,78	-11,48
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0,5	1,1	2,0	5,0	7,0	8,0	24,6
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Wpływ pozytywny – możliwość konkurowania z innymi podmiotami na rynku UE bez dodatkowych barier administracyjnych.						

realizacji projektu – z uwagi na sytuację rynkową, zmiany systemu podatkowego, wybór formuły świadczenia usług/ pracy w większości przypadków wynika z uwarunkowań i preferencji wykonawcy, zatem w okresie utrzymania trwałości projektu przewiduje się elastyczność w obszarze kosztów osobowych (usługi obce/ wynagrodzenia).

	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu
Niemierzalne		Większa obecność polskich podmiotów na wspólnotowym rynku usług z wykorzystaniem BSP. Wpływ stref geograficznych dla BSP na poziom bezpieczeństwa ruchu lotniczego.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Dane przyjęte do obliczeń należy traktować jako szacunkowe z uwagi na brak dostępnych informacji o wielkości i wartości rynku usług świadczonych z wykorzystaniem BSP. BSP jako narzędzie służące wykonaniu usług nie jest notowane w danych ekonomicznych publikowanych przez organizacje rządowe czy pozarządowe. Wartość -11,48 mln zł jako szacowany wpływ na duże przedsiębiorstwa została oszacowana z uwzględnieniem opłat na rzecz PAŻP za wyznaczanie stref geograficznych dla BSP od zarządzających infrastrukturą w wysokości wynikającej z załącznika nr 3 do OSR (łącznie 9,72 mln zł w latach 0–10 obowiązywania regulacji), a także opłat lotniczych za zezwolenia na operacje, o które będą wnioskować zarządzający lotniskami (64 podmioty), przy założeniu, że każdy z nich w ciągu roku wystąpi o 5 zezwoleń na operację (koszt jednego zezwolenia to 500 zł; zezwolenia są wydawane na rok, więc co roku będzie to kwota rzędu 0,16 mln zł (łącznie 1,76 mln zł w latach 0–10 obowiązywania regulacji)). Wartość 24,6 mln zł jako szacowany wpływ na rynek mikro, małych i średnich przedsiębiorców wyliczona została z uwzględnieniem danych zawartych w dokumencie <i>Rynek dronów w Polce</i> (edycja 2018) sporządzony przez Fundację „Instytut Mikromakro” oraz na podstawie informacji uzyskanych przez ULC od przedstawicieli przedsiębiorstw korzystających BSP w okresie obowiązywania krajowych przepisów regulujących zasady użytkowania BSP, którzy w wykazanej w niniejszej części OSR wysokości szacowali dochody z tytułu świadczenia usług wykonywania operacji przy użyciu BSP, np. usług geodezyjnych czy też usług szkoleniowych, na rynkach UE. Niniejsze wyliczenie nie obejmuje również skutków finansowych dla operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych wynikających z obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z przypadku użytkowania BSP cięższego niż 250g. Co do zasady przyjmuje się, że ubezpieczenia chronią przed negatywnymi skutkami społecznymi oraz ekonomicznymi, a klasyfikuje się je w zależności od ich struktury i przeznaczenia, a także w zależności od zjawiska ekonomicznego, któremu mają przeciwdziałać. W omawianym przypadku źródłem ryzyka m.in. są wszelkiego rodzaju zdarzenia gospodarcze, które mogą negatywnie wpłynąć na sytuację finansową ubezpieczonego, a którym podlega każdy podmiot funkcjonujący na wolnym rynku. Dodatkowo będą one miały też wpływ na bezpieczeństwo osób niebędących przedsiębiorcami. Ponieważ posiadanie takiego ubezpieczenia będzie obligatoryjne i stanie się powszechne, koszty składek nie powinny być duże, a w porównaniu z kosztem zakupu samego systemu bezzałogowego statku powietrznego nie powinny w znacznym stopniu obciążać finansowo operatora tego systemu. Jednocześnie należy wyjaśnić, że nieuwzględnienie w skutkach w ujęciu pieniężnym po stronie przedsiębiorców kwoty odpowiadającej w całości dochodom budżetu państwa z tytułu opłat lotniczych (14,71 mln zł w latach 0–10 obowiązywania regulacji, zgodnie z pkt 6), jest zabiegiem celowym, ponieważ część z opłat lotniczych wprowadzanych projektowaną regulacją nie będzie ponoszona przez przedsiębiorców, tylko przez osoby fizyczne, będące operatorami systemów bezzałogowych statków powietrznych. Brak wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
☐ nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).		☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy

☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☒ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☒ zwiększenie liczby dokumentów ☒ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy

Uwzględniając przepisy prawa UE zgodnie z projektowaną regulacją stosowane będą w szczególności następujące dokumenty:

- 1) zezwolenie na wykonywanie lotów międzynarodowych z użyciem systemu BSP przez operatora systemu BSP z państwa trzeciego;
- 2) zezwolenie na wykonywanie operacji z użyciem BSP;
- 3) zezwolenie na operacje z użycie BSP w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego;
- 4) certyfikat LUC;
- 5) certyfikat operatora systemu BSP;
- 6) potwierdzenie zaliczenia szkolenia i zdania egzaminu online;
- 7) certyfikat kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego;
- 8) certyfikat wiedzy teoretycznej i potwierdzenia ukończenia szkolenia praktycznego;
- 9) potwierdzenie odbioru i kompletności oświadczenia o operacjach zgodnych scenariuszem standardowym;
- 10) wniosek o wyznaczenie, przedłużenie okresu obowiązywania, ponowne wyznaczenie strefy geograficznej dla BSP.

Jednocześnie zgodnie z projektowaną regulacją stosowane będą w szczególności następujące procedury:

- 1) w zakresie właściwości Prezesa ULC:
 - a) autoryzowanie jednostek oceniających zgodność systemów BSP oraz notyfikowanie tych jednostek Komisji Europejskiej oraz innym państwom członkowskim UE,
 - b) prowadzenie kontroli spełniania przez systemy BSP wymagań, kontroli w zakresie stwarzania przez systemy BSP zagrożenia i kontroli w zakresie niezgodności formalnych, a także prowadzenia postępowań w sprawie wprowadzonych do obrotu lub oddanych do użytku systemów BSP niezgodnych z wymaganiami, stwarzających zagrożenie lub w odniesieniu do których stwierdzono niezgodności formalne,
 - c) wydawanie zezwolenia na wykonywanie lotów międzynarodowych z użyciem systemu BSP przez operatora systemu BSP z państwa trzeciego,
 - d) wydawanie, zawieszanie i cofanie zezwolenia na wykonywanie operacji z użyciem systemu BSP,
 - e) wydawanie potwierdzenia, o którym mowa w art. 13 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego,
 - f) wydawanie potwierdzenia odbioru i kompletności oświadczenia, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia wykonawczego,
 - g) wydawanie potwierdzenia odbioru i kompletności oświadczenia o wykonywaniu operacji systemem BSP zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym,
 - h) wydawanie, zmiana, cofanie certyfikatu LUC,
 - i) wydawanie, zawieszanie i cofanie certyfikatu operatora systemu BSP,
 - j) wydawanie i cofanie zezwolenia na operacje z użyciem systemów BSP w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego,
 - k) prowadzenie rejestru operatorów systemów BSP, w tym dokonywanie wpisów, adnotacji, wykreśleń,
 - l) udostępnianie danych z rejestru operatorów systemów BSP innym organom państwa,
 - m) wyznaczanie podmiotu uprawnionego prowadzenia szkoleń i egzaminów,
 - n) uznawanie podmiotu, który złożył oświadczenie, o którym mowa w dodatku 6 do załącznika do rozporządzenia wykonawczego,
 - o) wydawanie, zawieszanie i cofanie potwierdzenia zaliczenia szkolenia i zdania egzaminu online,
 - p) zawieszanie i cofanie certyfikatu kompetencji pilota BSP;
 - q) zawieszanie i cofanie certyfikatu wiedzy teoretycznej i potwierdzenia ukończenia szkolenia praktycznego;

- 2) w zakresie właściwości PAŻP:
 - a) przyjmowanie zgłoszenia o zamiarze wykonania operacji z użyciem systemu BSP,
 - b) rozstrzyganie wniosków o wyznaczenie, przedłużenie okresu obowiązywania, ponowne wyznaczenie strefy geograficznej dla systemów BSP,
 - c) udostępnianie informacji na temat stref geograficznych dla BSP;
- 3) w zakresie wyznaczonego podmiotu:
 - a) wydawanie certyfikatu kompetencji pilota BSP oraz informowanie Prezesa ULC o wydanym certyfikacie,
 - b) wydawanie i przedłużanie certyfikatu wiedzy teoretycznej i potwierdzenia ukończenia szkolenia praktycznego oraz informowanie Prezesa ULC o wydanym certyfikacie;
- 4) w zakresie uznanego podmiotu: wydawanie potwierdzenia ukończenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota BSP.

Ponadto Prezes ULC będzie obowiązany do ogłaszania w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w drodze ogłoszeń, krajowych scenariuszy standardowych w zakresie nieobjętym scenariuszem standardowym, o którym mowa w rozporządzeniu wykonawczym, a także programu szkolenia do wykonywania operacji w kategorii „szczególnej”.

Dodatkowo w zakresie Prezesa ULC konieczne będzie przeprowadzanie czynności związanych ze sprawowaniem bieżącego nadzoru nad operatorami bezzałogowych systemów powietrznych, wyznaczonymi podmiotami i uznanymi podmiotami, a także prowadzeniem kontroli przestrzegania przepisów przez podmioty objęte projektowaną regulacją oraz nakładania sankcji za nieprzestrzeganie tych przepisów.

Wprowadzane procedury są częściowo przygotowane do ich elektronicznej. Za pomocą systemu teleinformatycznego będą mogły być realizowane w szczególności następujące czynności:

- 1) informowanie o zamiarze wykonania operacji z użyciem systemu BSP;
- 2) wydawanie potwierdzenia, o którym mowa w art. 13 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego;
- 3) wydawanie potwierdzenia odbioru i kompletności oświadczenia, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia wykonawczego;
- 4) wydawanie, zmiana i cofanie certyfikatu LUC;
- 5) wydawanie, zawieszanie i cofanie potwierdzenia zaliczenia szkolenia i zdania egzaminu online;
- 6) wydawanie zezwolenia na operacje z użyciem systemów BSP w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego.

W przypadku wykonywania operacji z użyciem systemu BSP w podkategorii A1 i A3 w kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia wykonawczego, szkolenie i egzamin niezbędne do nabycia uprawnień do wykonywania tych operacji będą przeprowadzane online.

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowana regulacja będzie miała pozytywny wpływ na rynek pracy. Rozwój zastosowań BSP otwiera zapotrzebowanie na nowe specjalizacje w administracji publicznej i w biznesie.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☒ środowisko naturalne	☐ demografia	☒ informatyzacja
☒ sytuacja i rozwój regionalny	☒ mienie państwowe	☐ zdrowie
☒ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ inne:	

Omówienie wpływu	Nowe przepisy UE wprowadzają normy hałasowe dla BSP. Skutkiem wprowadzenia nowych przepisów będzie elektroniczna dużej części procesów administracyjnych, powstaną lub zostaną rozwinięte zaawansowane systemy teleinformatyczne do zarządzania ruchem BSP oraz obsługi spraw związanych z operacjami przy użyciu systemów BSP. Tzw. doliny dronowe (zagłębia lotnicze i BSP) wykażą swój potencjał, mając łatwiejszy dostęp do rynku UE dzięki jednolitym przepisom. Projektowana regulacja spowoduje nieznaczne zwiększenie liczby spraw trafiających do sądów w związku z wprowadzeniem nowych typów wykroczeń, tj. wykonanie lotu z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego niezgodnie z zasadami i warunkami operacyjnymi wykonywania takich lotów oraz nieprzestrzeganie przepisów dotyczących rejestru operatorów oraz rejestru statków wbrew art. 14 rozporządzenia nr 2019/947/UE, będąc operatorem systemu bezzałogowego statku powietrznego.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego
Wykonanie przepisów ustawy nastąpi z dniem wejścia w życie projektowanych regulacji.
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?
Nie przewiduje się ewaluowania efektów projektu ustawy czy zastosowania mierników w tym celu.
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)
Załączniki: 1. Szczegółowa kalkulacja kosztów utrzymania efektów realizacji projektu „Usługi cyfrowe dla bezzałogowych statków powietrznych” w okresie 5 lat od zakończenia realizacji projektu. 2. Wykaz nowych zadań Prezesa ULC oraz PAŻP w związku z obowiązkami określonymi w rozporządzeniu delegowanym i rozporządzeniu wykonawczym. 3. Prognoza przychodów PAŻP z tytułu opłat za wyznaczanie stref geograficznych dla BSP. 4. Ocena ryzyka naruszenia ochrony danych osobowych dot. rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych.

Szczegółowa kalkulacja utrzymania efektów realizacji projektu „Usługi cyfrowe dla bezzałogowych statków powietrznych” w okresie 5 lat od zakończenia realizacji projektu

1. Koszty utrzymania wg stanu na 14.06.2022 r.

W ramach aktualizacji kosztów utrzymania, przeprowadzono pogłębioną analizę uwzględniającą postęp realizacji projektu, uwarunkowania rynkowe, ale także urealnienie zidentyfikowanych na obecnym etapie potrzeb w zakresie zapewnienia niezbędnych zasobów osobowych oraz nieosobowych.

Europejskie i krajowe regulacje stale będą wpływały na niektóre usługi projektu (przede wszystkim Zaawansowane loty BSP na szeroką skalę - DTM Autonomia, analizę ryzyka operacji BSP - e-SORA, obsługę spraw związanych z nadawaniem uprawnień do wykonywania lotów BSP - e-Rejestracja, e-Licencja, e-Certyfikacja, e-Learning), wymuszając ich aktualizację poprzez dostosowanie do obowiązującej legislacji, wytycznych czy rekomendacji bezpieczeństwa, aby ich działanie było poprawne i zgodne z wymogami, narzucających konieczność zastosowania pewnych określonych zasad czy rozwiązań dla lotów bezzałogowych statków powietrznych (BSP).

W przypadku usług e-Rejestracja, e-Licencja, e-Certyfikacja, e-Learning konieczna będzie stała aktualizacja działania usługi (systemu) pod kątem zmieniających się wymogów odnośnie rejestracji operatorów systemów BSP czy wydawania zezwoleń na loty BSP w kategorii szczególnej lub certyfikowanej, będących fundamentem dla możliwości realizacji zaawansowanych lotów BSP na szeroką skalę. Ponadto analogiczne aktualizacje będzie trzeba wprowadzać w zakresie szczegółów niezbędnych kwalifikacji personelu dla kategorii otwartej, szczególnej i certyfikowanej, czy dla parametryzacji zasad dotyczących poszczególnych scenariuszy kategorii open oraz szczególnej. Utrzymanie wdrożonych rozwiązań przez 5 lat bez żadnej modyfikacji spowodowałoby, że już po krótkim czasie system / usługa byłyby niezgodne z obowiązującymi przepisami i regulacjami określającymi działanie związane z nadawaniem uprawnień i zezwoleń do wykonywania lotów, a to oznaczałoby konieczność jego wyłączenia. W konsekwencji, z uwagi na utratę funkcjonalności i brak utrzymania efektów, PAŻP, MI i ULC będą zobowiązane do zwrotu pozyskanego na realizację usług dofinansowania UE wraz z odsetkami. Będzie to równoznaczne z naruszeniem dyscypliny finansów publicznych.

Rynek dronowy jest w Polsce i na świecie w silnej fazie rozwoju i jego szczegółowej organizacji, dlatego regulacje prawne dotyczące rynku dronowego są i jeszcze długo będą dynamicznie się zmieniały, co wiąże się z koniecznością aktualizacji usługi, a tym samym systemów obsługujących proces.

Doskonałym przykładem dla tego zagadnienia są sytuacje, jakie występują na co dzień w pracach grup roboczych projektu. Tylko w ostatnich kilku miesiącach wystąpiło szereg sytuacji zbliżonych do poruszonej wcześniej kwestii. Uzgodniony między PAŻP a ULC na roboczo w I kwartale 2022 r. zaawansowany formularz Wniosku do ULC o zezwolenie w kategorii szczególnej musiał być w ciągu raptem kilku miesięcy częstokroć modyfikowany właśnie ze względu na pojawiające się nowe wytyczne w zakresie działania poszczególnych komponentów procesu i konieczności oceny przez właściwą władzę lotniczą - Prezesa ULC nowych informacji, jakie muszą być do tego organu dostarczane.

Analogiczna sytuacja wystąpiła we Wniosku do ULC o zezwolenie na operację, w zakresie zagadnień związanych z analizą ryzyka operacji. Nowe wytyczne w zakresie Ground Risk spowodowały, że koniecznym było rozwinięcie modułu E-SORA o dodatkową funkcjonalność (m.in. analiza obszaru przyległego pod kątem zagrożeń naziemnych) oraz połączenie nowych procesów analitycznych z przysyłaniem tych danych w sposób automatyczny do Wniosku, który z kolei należało rozbudować o nowy komponent informacji. Wszystko to miało miejsce w ciągu raptem kilku miesięcy. PAŻP do końca 2023 r. jest przygotowana na to, aby wszelkie niezbędne zmiany w stosunku do zatwierdzonych koncepcji, czy nawet do już opracowanych komponentów IT, wytwarzać czy modyfikować na bieżąco, następnie testować i wdrażać produkcyjnie.

Naturalną konsekwencją wdrażania innowacyjnych Usług jest to, że ze względu na swoją wyjątkowość i złożoność będą w pierwszych latach - w ramach utrzymywania usług - wymagały doskonalenia, dokonywania licznych poprawek i usprawnień, aby usługi te działały w miarę możliwości optymalnie, uwzględniały bieżące potrzeby użytkowników, a równolegle, aby stale zachowywały najwyższy poziom bezpieczeństwa lotniczego. Jest to naturalne działanie zgodne również ze stosowaną w lotnictwie kulturą bezpieczeństwa (Safety culture), która opiera się na konieczności stałego doskonalenia procesów związanych z bezpieczeństwem ruchu lotniczego, w tym reagowania na zgłaszane nieprawidłowości w procedurach, zachowaniach personelu czy w pracy działania systemów i narzędzi wsparcia.

Poza powyższymi zadaniami oraz poza zadaniami czysto programistycznymi związanymi z zachowaniem poprawności działania systemu i jego stabilności, z naprawianiem błędów, testowaniem oprogramowania, wdrażaniem poprawek, zmian w konfiguracjach systemów i zabezpieczeniach (cyber security), w ramach należytego utrzymania usług Projektu niezbędna będzie realizacja m.in. następujących działań:

1) Aktualizacja numerycznego modelu terenu (przeszkody wpływające na loty BSP – DTM Autonomia - „Zaawansowane loty BSP na szeroką skalę”)

Niezbędne jest aktualizowanie systemu (minimum w 3 obszarach – tych gdzie wdrożono w/w usługę) o dane w zakresie występujących „przeszkód”, ze względu na dostarczanie przez system użytkownikom informacji w zakresie bezpieczeństwa lotu w powietrzu.

Dane będzie należało pozyskiwać, przetworzyć, a następnie zbudować aktualny model wysokościowy dla działających usług, w tym dokonać rekalkulacji DMSA (Drone Minimum Safety Altitude) dla każdego z obszarów objętych działaniem usługi. W przypadku zmian (co jest naturalnym wynikiem takich aktualizacji) niezbędna będzie każdorazowo analiza pod kątem wpływu nowych danych na stałą sieć tras lotów BSP w danym obszarze i dokonanie ewentualnych zmian w przebiegu tras. Wymagać to będzie opracowania merytorycznego, a następnie prac technicznych związanych z wprowadzeniem stosownych informacji i ustawień do systemu obsługującego usługę. Całość prac zwięźczy opracowanie przez osobę merytoryczną procedur testowych, a następnie przeprowadzenie przezeń testów i wytworzenie stosownej dokumentacji.

Działanie te będą realizowane przez personel merytoryczny projektu oraz przez zespół IT.

2) Aktualizacja bazy danych BSP (DTM Autonomia - „Zaawansowane loty BSP na szeroką skalę”, moduł e-SORA, „Obsługa spraw związanych z nadawaniem uprawnień do wykonywania lotów BSP” oraz „e-learning”)

Jednym z kluczowych zagadnień związanych z umożliwieniem automatycznego procedowania planów misji oraz analizy ryzyka operacji BSP jest utrzymywanie aktualnej bazy danych BSP, która będzie posiadała szczegółowe informacje dotyczące poszczególnych typów BSP. Informacje te będą automatycznie zasysane zarówno przy funkcji dodawania BSP do konta operatora systemu BSP, jak również przy planowaniu misji w kontekście doboru trybu lotu, kategorii lotu, rodzaju operacji i sposobu procedowania misji w kontekście posiadanych uprawnień i zezwoleń. Wreszcie parametry BSP wskazanego do realizacji misji będą automatycznie przetwarzane przez moduł analizy ryzyka operacji – e-SORA.

Z racji częstych zmian na rynku BSP (nowe typy BSP, kolejne wersje danego typu BSP posiadające inne parametry techniczne) koniecznym będzie prowadzenie monitoringu rynku, wydobywania odpowiednich informacji od producentów, wprowadzanie ich do bazy danych, a następnie przeprowadzenie stosownych testów potwierdzających poprawność działania systemu, w tym odpowiednie przetwarzanie i wyświetlanie informacji w zakresie zmian dotyczących BSP.

Powyższe dane będą automatycznie wykorzystywane również w usłudze „Obsługa spraw związanych z nadawaniem uprawnień do wykonywania lotów BSP” oraz „e-learning”, w szczególności w procesie ULC wydawanie zezwolenia na lot w kategorii szczególnej i certyfikowanej.

Działanie te będą realizowane przez personel merytoryczny projektu oraz przez zespół IT.

3) Aktualizacja bazy danych trackerów i dopuszczania trackerów do możliwości stosowania w obszarach objętych działaniem usługi (DTM Autonomia - „Zaawansowane loty BSP na szeroką skalę”)

Tracking BSP jest kluczowym komponentem poziomu taktycznego usługi „Zaawansowane loty BSP na szeroką skalę” i pełni fundamentalną rolę w procesie zapewniania bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Określanie pozycji BSP jest bardzo złożonym procesem - różni dostawcy urządzeń trackingowych stosują różne metody określania położenia BSP. Serwis trackingowy musi wiedzieć, jakiego rodzaju urządzenie jest dostawcą danych trackingowych i jakie parametry uwzględnić w określaniu położenia BSP, w tym według jakich standardów dostarcza wskazania dotyczące wysokości BSP. Aby serwis trackingowy procedował poprawnie otrzymywane dane, musi być połączony m.in z aktualną bazą danych trackerów. Użytkownicy będą mogli stosować wyłącznie te typy urządzeń trackingowych, które przejdą odpowiednie testy poligonowe (obsługiwane przez PAŻP) i których parametry działania zostały zapisane w bazie danych. Każdy nowy podmiot dostarczający urządzenia do trackowania będzie podlegał procedurze weryfikacji działania, określania parametrów jego dokładności i działania oraz aktualizacji bazy danych. Będzie wiązało się z przeprowadzeniem zarówno testów wewnętrznych, jak i na poziomie taktycznym (poligonowe loty BSP vs działanie systemu).

Wdrożenie usługi „Zaawansowane loty BSP na szeroką skalę” będzie jasnym sygnałem dla rynku, że są już systemy obsługujące takie urządzenia trackingowe, jest wymóg ich stosowania w wielu różnych rodzajach operacji, a tym samym będą zgłaszały się do PAŻP nowe podmioty celem dołączenia ich urządzeń do całego systemu trackingowego. PAŻP będzie realizował w/w wszystkie działania związane z dopuszczaniem nowego urządzenia do stosowania w ramach systemu oraz z aktualizacją baz danych.

Działanie te będą realizowane przez personel merytoryczny projektu oraz przez zespół IT.

4) Aktualizacja danych do procesu analizy ryzyka operacji SORA w zakresie zabudowy wsi oraz miast (e-SORA, planowanie misji w DTM Autonomia)

Naturalne występowanie zmian w zabudowie (nowe domy, osiedla, fabryki, drogi etc.) powoduje konieczność częstego zbierania tego typu informacji, przetwarzania a następnie wytworzenia aktualnych cyfrowych baz danych zawierających mapy gridów, zawierających informacje o gęstości zaludnienia w danym obszarze, w tym które z nich klasyfikowane są jako obszar zaludniony. Ponadto koniecznym jest aktualizowanie poziomu zaludnienia poszczególnych obszarów, gdyż liczba mieszkańców na 1 km² jest jednym z parametrów stosowanych do oceny ryzyka operacji. Informacje te są kluczowe dla wyników procesu analizy ryzyka naziemnego, która jest jednym z najistotniejszych zagadnień wpływających na końcową ocenę poziomu zagrożenia danej misji BSP. Tym samym to, czy dana operacja może się odbyć czy też nie, wynika między innymi z analizy ryzyka naziemnego. Informacje te muszą być rzetelne w kontekście automatycznej weryfikacji przez system, czy dana misja spełnia nałożone w zezwoleniu Prezesa ULC na lot w kategorii szczególnej wymogi bezpieczeństwa w zakresie ryzyka naziemnego. Nieposiadanie przez usługę e-SORA aktualnych informacji dla procesu analizy ryzyka będzie powodowało wytwarzanie nieprawdziwych ocen ryzyka naziemnego, co będzie zwiększało poziom zagrożenia bezpieczeństwa obywateli.

Działanie te będą realizowane przez personel merytoryczny projektu oraz przez zespół IT.

5) „Obsługa spraw związanych z nadawaniem uprawnień do wykonywania lotów BSP” oraz „e-learning” (e-Rejestracja, e-Licencja, e-Certyfikacja, e-Learning) – utrzymanie wysokiej automatyzacji procesów ULC niezbędne dla utrzymania efektywności kosztowej ULC

Przyjmuje się, iż wdrożenie usługi „Zaawansowane loty BSP na szeroką skalę” spowoduje, że rynek będzie mógł w końcu rozpocząć realizowanie na masową skalę zupełnie nowych rodzajów lotów BSP – wielokilometrowych, poza zasięgiem wzroku Operatora (BVLOS) w trybie automatycznym (dziś takie loty są realizowane pojedynczo, na niewielką skalę, ze względu na brak systemu zarządzającego tego typu lotami). Spowoduje to znaczący wzrost napływu do Prezesa ULC wniosków o zezwolenie na lot w kategorii szczególnej i certyfikowanej (szacunkowo zdecydowanie ponad 1000% w stosunku do stanu obecnego). Tylko utrzymanie wysokiego poziomu automatyzacji procesu (z uwzględnieniem bieżącej aktualizacji usług do wymogów prawnych) znacznie zredukuje skalę potrzeby ULC w zakresie zwiększenia poziomu zatrudnienia pracowników ULC do obsługi procesu wydawania zezwoleń na loty w kategorii szczególnej. Ponadto dostarczanie obywatelom i rynkowi usługi o wysokim poziomie automatyzacji spowoduje realizację ich podstawowych potrzeb w zakresie rynku dronowego – dynamicznej obsługi procesów dronowych, w tym dynamicznej możliwości realizacji lotów BSP.

Działanie te będą realizowane przez personel merytoryczny projektu oraz przez zespół IT.

6) Utrzymanie trzech obszarów, w których wdrożono usługę „Zaawansowane loty BSP na szeroką skalę”

Usługa będzie wdrożona w trzech obszarach. W ramach współpracy z trzema JST wyłonionymi w konkursie, na terenie których wdrożona zostanie usługa, koniecznym będzie pozyskiwanie różnego rodzaju informacji wpływających na bezpieczeństwo lotów BSP. Począwszy od

informacji o zdarzeniach tymczasowych mających wpływ na poziom zagęszczenia ludności (zgromadzenia, marsze, eventy, zmiany miejsc generowania się skupisk ludności), które będzie należało analizować pod kątem generowania poziomu ryzyka naziemnego, poprzez informacje na temat nowych planowanych przedsięwzięć w zakresie wykorzystywania dronów (zaawansowani, biznesowi użytkownicy usługi) czy realizowanych inwestycji dronowych, które będą wymagały zmian w konfiguracji przestrzeni powietrznej w danej lokalizacji.

Działanie te będą realizowane przez personel merytoryczny projektu oraz przez zespół IT.

7) Utrzymanie infrastruktury trackingowej wraz z monitoringiem trackingu - „Zaawansowane loty BSP na szeroką skalę”

Zainstalowana infrastruktura do zbierania informacji o położeniu BSP wymagała będzie stałego monitoringu poprawności działania. Począwszy od analizy działania poszczególnych komponentów infrastruktury, poprzez walidację poprawności zbierania informacji z urządzeń, weryfikację poprawności pozyskiwanych informacji o położeniu BSP względem rzeczywistego jego położenia, aż po dokonywanie oblotów obszarów, celem weryfikacji aktualnego pola pokrycia zasięgu urządzeń odbiorczych. Wyniki tego ostatniego będą wymagały przygotowania nowych stref, w których będzie określany brak możliwości planowania operacji ze względu na brak pokrycia w danej lokalizacji w zakresie określonych wysokości. Dane te będą implementowane do systemu i weryfikowane pod kątem poprawności działania usług, w tym prac związanych z jej utrzymaniem.

Działania te będą realizowane przez personel merytoryczny projektu oraz przez zespół IT.

8) Help desk – wszystkie usługi

Istnieje potrzeba obsługi klientów 6 wdrożonych usług. Złożoność systemów i usług będzie z całą pewnością wymagała wsparcia na bieżąco użytkowników – klientów. Powyższe wynika zarówno z dotychczasowych doświadczeń PAŻP w zakresie udostępniania użytkownikom systemów dronowych, jak również ze świadomości skali wdrożenia przedmiotowych usług i ich poziomu złożoności. Szerzej zagadnienie opisane w dalszej części dokumentu.

9) Procedowanie planów misji wraz z analizą sytuacji operacyjnej dla trzech lokalizacji - „Zaawansowane loty BSP na szeroką skalę”

Użytkownicy trzech lokalizacji, w których uruchomiona będzie usługa, przed rozpoczęciem lotów będą zgłaszali swoje plany misji. Część z tych planów misji będzie wymagała manualnego procedowania planów misji. Dotyczyć to będzie tych misji, które nie przeszły automatycznie procesu walidacji. Zadanie to będzie na bieżąco realizował merytoryczny personel (SUP DTM Autonomia), który będzie dokonywał oceny możliwości realizacji zgłoszonej misji w zakresie parametrów przekraczających standardowe rozwiązania, w tym rozstrzygania o nadaniu priorytetów. Ponadto ten sam personel będzie równolegle odpowiedzialny za analizę sytuacji operacyjnej w w/w trzech lokalizacjach, i będzie w sytuacjach niestandardowych reagował na nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa realizacji misji BSP. Szerzej zagadnienie opisane w dalszej części dokumentu.

10) Komunikacja z JST praz lokalnymi mieszkańcami - „Zaawansowane loty BSP na szeroką skalę”

Podpisane umowy z trzema JST – laureatami konkursu na wdrożenie usługi „Zaawansowane loty BSP na szeroką skalę” zakładają bliską współpracę JST i PAŻP. Wymagało to będzie obsługi eksperckiej zarówno w zakresie działań JST, jak również do kontaktów z lokalnymi mieszkańcami, w rejonie których działa przedmiotowa usługa. Komunikacja będzie dotyczyła eliminacji ewentualnych niepokojów społecznych i wyjaśniania działania systemu i zagadnień związanych z bezpieczeństwem.

11) Obsługa użytkowników systemu (usługa e-identyfikacja)

Usługa będzie zbierała zgłoszenia od obywateli w zakresie potencjalnie nielegalnych lotów BSP. Większość zgłoszeń będzie procedowana automatycznie przez system i informacje te będą bezpośrednio przekazywane do służb porządku publicznego, m.in. Policji.

Niektóre zgłoszenia, ze względu na swoją niejednoznaczność, nie będą automatycznie procedowane i będą wymagały analizy eksperckiej w zakresie określenia prawidłowej oceny zgłoszenia.

12) Obsługa użytkowników systemu (DYNAMIC SAFETY & SECURITY)

Usługa będzie wspierała służby porządku publicznego w zgłaszaniu potrzeby wprowadzania ograniczeń w użytkowaniu przestrzeni (SOP, Policja, ABW, Straż Miejska, RCB, Straż Pożarna itd.). Pomimo automatyzacji samego procesu, zarządzanie uprawnieniami i kontami, przypisywanie ról i odpowiedzialności będzie wymagało licznej aktualizacji informacji i modyfikacji konfiguracji systemu. Działania te będą realizowane przez personel merytoryczny projektu oraz przez zespół IT.

W wyniku przeprowadzonych aktualizacji¹, poniżej przedstawiono zestawienie zbiorcze szacowanych kosztów utrzymania efektów projektu „Usługi cyfrowe dla bezzałogowych statków powietrznych” w okresie trwałości (obniżenie o ok. 5,7 mln wobec szacunków na etapie wniosku o dofinansowanie).

1.1. Szacowane koszty w podziale na kategorie wydatków

Kategoria wydatków wg Umowy o dofinansowanie	2024 r.	2025 r.	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2024-2028
Informacje i promocja	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Oprogramowanie	105 000,00	105 000,00	107 500,00	112 500,00	120 000,00	550 000,00
Przygotowanie projektu	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Roboty budowlane	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sprzęt informatyczny	150 000,00	250 000,00	250 000,00	370 000,00	270 000,00	1 290 000,00
Szkolenia	108 000,00	108 000,00	108 000,00	108 000,00	108 000,00	540 000,00
Usługi informatyczne	400 000,00	421 000,00	442 000,00	464 000,00	484 000,00	2 211 000,00
Usługi wspomagające realizację	550 000,00	600 000,00	720 000,00	770 000,00	770 000,00	3 410 000,00
Wydatki ponoszone na pokrycie kosztów pośrednich	198 000,00	198 000,00	198 000,00	198 000,00	198 000,00	990 000,00

¹ Aktualizacja obejmuje zmianę podziału między kategoriami wydatków - uwzględnienie części kosztów usług świadczonych przez podmioty trzecie w ramach kategorii wynagrodzenia – jako koszty osobowe. Zmiana ta wynika z doświadczeń w okresie realizacji projektu – z uwagi na sytuację rynkową, zmiany systemu podatkowego, wybór formuły świadczenia usług/ pracy w większości przypadków wynika z uwarunkowań i preferencji wykonawcy, zatem w okresie utrzymania trwałości projektu przewiduje się elastyczność w obszarze kosztów osobowych (usługi obce/ wynagrodzenia).

Wynagrodzenie pracowników wykonujących merytoryczne zadania bezpośrednio związane z głównymi celami i produktami projektu	6 546 880,00	6 575 680,00	7 055 680,00	7 055 680,00	7 055 680,00	34 289 600,00
Suma końcowa	8 057 880,00	8 257 680,00	8 881 180,00	9 078 180,00	9 005 680,00	43 280 600,00

1.2. Uszczegółowienie kategorii wydatków/ przyjęte założenia

Kategoria wydatku	Szacunkowy koszt w okresie 2024-2028	Uszczegółowienie wraz z opisem głównych założeń																																																	
Informacje i promocja	0	W okresie utrzymania trwałości projektu nie przewiduje się ponoszenia wydatków na działania informacyjno-promocyjne																																																	
Oprogramowanie	550.000,00	W okresie utrzymania trwałości projektu przewiduje się ponoszenie wydatków na zakup gotowych rozwiązań programistycznych (licencje produkty) niezbędnych do realizacji zwykłych prac programistycznych - m.in. oprogramowanie/ licencje/ subskrypcje dla pracowników zajmujących się utrzymaniem usług, w tym IntelliJ, Bitbucket, Jira, SonarQube, Figma, inne – oszacowanie wg stawek rynkowych na potrzeby zespołu IT oraz zespołu merytorycznego. Uwzględniając rosnący popyt na usługi, przewiduje się, że w 4. i 5. roku okresu utrzymania trwałości projektu niezbędne będzie przeprowadzenie dodatkowych prac, które wymagać będą zwiększonych nakładów na oprogramowanie. W związku z koniecznością ograniczenia kosztów, zwiększone zapotrzebowanie na oprogramowanie będzie zaspokajane rozwiązaniami Open Source. Poniżej przedstawiono szacowany podział kosztów planowanego do nabycia oprogramowania w rozbiću na typy. <table><tr><th></th><th>2024 r.</th><th>2025 r.</th><th>2026 r.</th><th>2027 r.</th><th>2028 r.</th><th>2024-2028</th></tr><tr><td></td><td>105.000,00</td><td>105.000,00</td><td>107.500,00</td><td>112.500,00</td><td>120.000,00</td><td>550.000,00</td></tr><tr><td>1</td><td>50.000,00</td><td>50.000,00</td><td>50.000,00</td><td>50.000,00</td><td>50.000,00</td><td>250.000,00</td></tr><tr><td>2</td><td>10.000,00</td><td>10.000,00</td><td>10.000,00</td><td>10.000,00</td><td>10.000,00</td><td>50.000,00</td></tr><tr><td>3</td><td>25.000,00</td><td>25.000,00</td><td>25.000,00</td><td>25.000,00</td><td>25.000,00</td><td>125.000,00</td></tr><tr><td>4</td><td>10.000,00</td><td>10.000,00</td><td>12.500,00</td><td>12.500,00</td><td>15.000,00</td><td>60.000,00</td></tr><tr><td>5</td><td>10.000,00</td><td>10.000,00</td><td>10.000,00</td><td>15.000,00</td><td>20.000,00</td><td>65.000,00</td></tr></table> Poz. 1. Koszty związane z zakupem oprogramowania do tworzenia oprogramowania (licencje dla zespołu IT); ok. 5.000 zł za licencję rocznie x liczba użytkowników (1 etat dzielony na kilku użytkowników). Poz. 2. Koszty związane z zakupem dedykowanego oprogramowania do współpracy programistycznej (licencje dla zespołu IT); ok. 1.000 zł x licencja roczna x liczba użytkowników (1 etat dzielony na kilku użytkowników) dla każdego z rodzajów oprogramowań (szacowane 2 typy). Rzeczywisty koszt ustalony według rzeczywistego zużycia. Poz. 3. Koszty związany z zakupem licencji/ dostępu do narzędzi wsparcia zarządzania dla zespołu merytorycznego, zespołu IT oraz zespołu zarządzania utrzymaniem; ok. 1.000,00 zł x licencja roczna x liczba użytkowników (1 etat dzielony na kilku użytkowników). Poz. 4. Koszty związany z zakupem oprogramowania z zakresu cyberbezpieczeństwa - wsparcia cyberbezpieczeństwa w tym FW aplikacyjne niezbędne do prawidłowego funkcjonowania programów, jak również mające na celu zabezpieczenie programu i jego użytkowników przed zagrożeniami wynikającymi z cyberprzestępstw; ok. 10.000 zł x rok uwzględniając wzrost zakresu. Poz. 5. Oprogramowanie do obsługi helpdesk; koszt uzależniony od liczby potencjalnych użytkowników.		2024 r.	2025 r.	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2024-2028		105.000,00	105.000,00	107.500,00	112.500,00	120.000,00	550.000,00	1	50.000,00	50.000,00	50.000,00	50.000,00	50.000,00	250.000,00	2	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	50.000,00	3	25.000,00	25.000,00	25.000,00	25.000,00	25.000,00	125.000,00	4	10.000,00	10.000,00	12.500,00	12.500,00	15.000,00	60.000,00	5	10.000,00	10.000,00	10.000,00	15.000,00	20.000,00	65.000,00
	2024 r.	2025 r.	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2024-2028																																													
	105.000,00	105.000,00	107.500,00	112.500,00	120.000,00	550.000,00																																													
1	50.000,00	50.000,00	50.000,00	50.000,00	50.000,00	250.000,00																																													
2	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	50.000,00																																													
3	25.000,00	25.000,00	25.000,00	25.000,00	25.000,00	125.000,00																																													
4	10.000,00	10.000,00	12.500,00	12.500,00	15.000,00	60.000,00																																													
5	10.000,00	10.000,00	10.000,00	15.000,00	20.000,00	65.000,00																																													
Przygotowanie projektu	0,00	W okresie utrzymania trwałości projektu nie przewiduje się ponoszenia wydatków na działania związane z przygotowaniem projektu																																																	
Roboty budowlane	0,00	W okresie utrzymania trwałości projektu nie przewiduje się ponoszenia wydatków na roboty budowlane																																																	
Sprzęt informatyczny	1.290.000,00	W okresie utrzymania trwałości projektu przewiduje się ponoszenie wydatków na zakup podstawowego sprzętu informatycznego obejmującego m.in. wymianę zużytych urządzeń ADSB oraz trackingowych, zakup BSP niezbędnych do realizacji bieżących usług związanych z monitoringiem działania systemu oraz do weryfikacji poprawności działania poszczególnych funkcjonalności systemów i usług. Średniorocznie zaplanowano ok. 250 tys. zł, przy czym uwzględniając rosnący popyt na usługi przewiduje się, że w 3., 4. i 5. roku okresu utrzymania trwałości projektu niezbędne będzie zwiększenie kosztów wymiany i rozbudowy urządzeń. <table><tr><th></th><th>2024 r.</th><th>2025 r.</th><th>2026 r.</th><th>2027 r.</th><th>2028 r.</th><th>2024-2028</th></tr><tr><td></td><td>150.000,00</td><td>250.000,00</td><td>250.000,00</td><td>370.000,00</td><td>270.000,00</td><td>1.290.000,00</td></tr><tr><td>1</td><td>100.000,00</td><td>200.000,00</td><td>120.000,00</td><td>240.000,00</td><td>140.000,00</td><td>800.000,00</td></tr><tr><td>2</td><td>50.000,00</td><td>50.000,00</td><td>130.000,00</td><td>130.000,00</td><td>130.000,00</td><td>490.000,00</td></tr></table>		2024 r.	2025 r.	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2024-2028		150.000,00	250.000,00	250.000,00	370.000,00	270.000,00	1.290.000,00	1	100.000,00	200.000,00	120.000,00	240.000,00	140.000,00	800.000,00	2	50.000,00	50.000,00	130.000,00	130.000,00	130.000,00	490.000,00																					
	2024 r.	2025 r.	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2024-2028																																													
	150.000,00	250.000,00	250.000,00	370.000,00	270.000,00	1.290.000,00																																													
1	100.000,00	200.000,00	120.000,00	240.000,00	140.000,00	800.000,00																																													
2	50.000,00	50.000,00	130.000,00	130.000,00	130.000,00	490.000,00																																													

		Poz. 1. Koszty nabycia, aktualizacji, upgrade'u specjalistycznych BSP niezbędnych do testowania sprawności rozwiązań systemu; szacowanie w oparciu o rzeczywistość ponoszone koszty na etapie realizacji projektu – ok. 100 tys. zł koszt jednej jednostki. Poz. 2. Koszty zakupu środków trwałych – sprzętu informatycznego wymagającego wymiany w celu dalszego świadczenia usług, w tym koszty utrzymania infrastruktury ADSB (wymiana urządzeń) – szacowanie w oparciu o rzeczywistość ponoszone koszty na etapie realizacji projektu (koszt 1 anteny odbiorczej wraz z instalacją to ok. 30 tys. zł).																																			
Szkolenia	540.000,00	W okresie utrzymania trwałości projektu zaplanowano kontynuację szkoleń dla nowych użytkowników zewnętrznego systemu, pracowników partnerów oraz niezbędnych szkoleń dla członków zespołu. Szkolenia te będą dotyczyły m.in. obsługi systemu przez użytkowników końcowych, przez służby porządku publicznego, a ich koszt został oszacowany na podstawie kosztu wynagrodzeń osób szkolących. <table><tr><th>2024 r.</th><th>2025 r.</th><th>2026 r.</th><th>2027 r.</th><th>2028 r.</th><th>2024-2028</th></tr><tr><td>108.000,00</td><td>108.000,00</td><td>108.000,00</td><td>108.000,00</td><td>108.000,00</td><td>540.000,00</td></tr></table> W ramach szacunków uwzględniono koszt osobowy prowadzenia szkoleń przez pracowników PAŻP. Koszty zaangażowania pracowników PAŻP zostały oszacowane na podstawie obowiązującego w PAŻP regulaminu wynagradzania oraz przewidywanego ich czasu na prowadzenie działalności trenerskiej (1 etat x 12 m-cy x wynagrodzenie zasadnicze na stanowisku specjalisty wraz z kosztami pracodawcy wg obowiązującego w PAŻP regulaminu wynagradzania proporcjonalnie do zaangażowania w działalność trenerską. Łącznie: 84.000 zł wynagrodzenia zasadnicze + 24.000 zł koszty pracodawcy = 108.000 zł.	2024 r.	2025 r.	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2024-2028	108.000,00	108.000,00	108.000,00	108.000,00	108.000,00	540.000,00																							
2024 r.	2025 r.	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2024-2028																																
108.000,00	108.000,00	108.000,00	108.000,00	108.000,00	540.000,00																																
Usługi informatyczne	2.211.000,00	W kategorii tej w okresie utrzymania trwałości projektu w dalszym ciągu planowane jest wykorzystanie usług chmurowych, których koszt został oszacowany na poziomie cen rynkowych oraz planowanego znacznie zwiększonego zapotrzebowania na realizowane usługi – średnioroczny koszt na poziomie ok. 440 tys. zł. Uwzględniając rosnący popyt na usługi i związane z tym zwiększanie liczby użytkowników systemów, przewiduje się, że niezbędne będzie zwiększenie zapotrzebowania na usługi chmurowe. Wraz z uruchomieniem operacyjnym usług zwiększy się znacznie – w stosunku do stanu obecnego – obciążenie systemów i procesów utrzymujących usługi, m.in. serwery, pamięci – moce obliczeniowe, transfer danych, smsy do weryfikacji. <table><tr><th>2024 r.</th><th>2025 r.</th><th>2026 r.</th><th>2027 r.</th><th>2028 r.</th><th>2024-2028</th></tr><tr><td>400.000,00</td><td>421.000,00</td><td>442.000,00</td><td>464.000,00</td><td>484.000,00</td><td>2.211.000,00</td></tr></table> Kalkulacja oparta na rzeczywistych kosztach usług chmurowych i szacowanych na etapie przygotowania projektu (150.000 zł rocznie), uwzględniając jednak 2,5-krotny wzrost liczby danych i procesów niezbędnych do obsługi wdrożonych usług.	2024 r.	2025 r.	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2024-2028	400.000,00	421.000,00	442.000,00	464.000,00	484.000,00	2.211.000,00																							
2024 r.	2025 r.	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2024-2028																																
400.000,00	421.000,00	442.000,00	464.000,00	484.000,00	2.211.000,00																																
Usługi wspomagające realizację	3.410.000,00	W okresie utrzymania trwałości projektu planowane są: <table><tr><th></th><th>2024 r.</th><th>2025 r.</th><th>2026 r.</th><th>2027 r.</th><th>2028 r.</th><th>2024-2028</th></tr><tr><td></td><td>550.000,00</td><td>600.000,00</td><td>720.000,00</td><td>770.000,00</td><td>770.000,00</td><td>3.410.000,00</td></tr><tr><td>1</td><td>200.000,00</td><td>200.000,00</td><td>300.000,00</td><td>300.000,00</td><td>300.000,00</td><td>1.300.000,00</td></tr><tr><td>2</td><td>300.000,00</td><td>350.000,00</td><td>350.000,00</td><td>400.000,00</td><td>400.000,00</td><td>1.800.000,00</td></tr><tr><td>3</td><td>50.000,00</td><td>50.000,00</td><td>70.000,00</td><td>70.000,00</td><td>70.000,00</td><td>310.000,00</td></tr></table> Poz. 1. Koszty przeprowadzenia oblotów potwierdzających poprawność działania systemu wraz z niezbędnymi ekspertyzami – szacowany koszt średnioroczny to ok. 260 tys. zł - koszty zostały oszacowane na podstawie planowanej liczby oblotów, liczby przeprowadzanych w danym roku ekspertyz oraz ich cen rynkowych. Poz. 2. Koszty pozyskania danych niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania systemu, w tym głównie danych meteorologicznych oraz kartograficznych – szacowany koszt średnioroczny to ok. 360 tys. zł - koszty zostały oszacowane na podstawie planowanej ilości pozyskania danych oraz ich cen rynkowych – szacowanie w oparciu o ceny ofertowe składane w ramach realizacji projektu. Poz. 3. Koszty utrzymania infrastruktury obejmujące m.in. koszty dzierżawy łączy, koszty najmu powierzchni pod infrastrukturę, koszty mediów, przeglądów, aktualizacji – szacuje się miesięczne koszty na poziomie 5-6 tys. zł.		2024 r.	2025 r.	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2024-2028		550.000,00	600.000,00	720.000,00	770.000,00	770.000,00	3.410.000,00	1	200.000,00	200.000,00	300.000,00	300.000,00	300.000,00	1.300.000,00	2	300.000,00	350.000,00	350.000,00	400.000,00	400.000,00	1.800.000,00	3	50.000,00	50.000,00	70.000,00	70.000,00	70.000,00	310.000,00
	2024 r.	2025 r.	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2024-2028																															
	550.000,00	600.000,00	720.000,00	770.000,00	770.000,00	3.410.000,00																															
1	200.000,00	200.000,00	300.000,00	300.000,00	300.000,00	1.300.000,00																															
2	300.000,00	350.000,00	350.000,00	400.000,00	400.000,00	1.800.000,00																															
3	50.000,00	50.000,00	70.000,00	70.000,00	70.000,00	310.000,00																															
Wydatki poniesione na pokrycie kosztów pośrednich	990.000,00	W okresie utrzymania trwałości projektu przewiduje się ponoszenie kosztów pośrednich związanych z obsługą administracyjną realizacji zadań związanych z funkcjonowaniem systemu zapewniającego usługi cyfrowe. Zaplanowano realizację zadań w ramach 1 etatu (dzielonego proporcjonalnie między pracowników wg pracochłonności zadań), którego koszt oszacowano w oparciu o stawki wraz z kosztami pracodawcy zgodnie z obowiązującym w PAŻP regulaminem wynagradzania na ok. 200 tys. zł rocznie. <table><tr><th>2024 r.</th><th>2025 r.</th><th>2026 r.</th><th>2027 r.</th><th>2028 r.</th><th>2024-2028</th></tr><tr><td>198.000,00</td><td>198.000,00</td><td>198.000,00</td><td>198.000,00</td><td>198.000,00</td><td>990.000,00</td></tr></table> 1 etat x 12 m-cy x wynagrodzenie zasadnicze na stanowisku starszego specjalisty (stanowiska pozostałe) wraz z kosztami pracodawcy wg obowiązującego w PAŻP regulaminu wynagradzania. Łącznie: 156.000 zł wynagrodzenie zasadnicze + 42.000 zł koszty pracodawcy = 198.000 zł	2024 r.	2025 r.	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2024-2028	198.000,00	198.000,00	198.000,00	198.000,00	198.000,00	990.000,00																							
2024 r.	2025 r.	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2024-2028																																
198.000,00	198.000,00	198.000,00	198.000,00	198.000,00	990.000,00																																

Wynagrodzenie pracowników wykonujących merytoryczne zadania bezpośrednio związane z głównymi celami i produktami projektu		Utrzymanie trwałości projektu wymaga zaangażowania personelu, a koszty z tym związane zostały oszacowane w oparciu o obowiązujący w PAŻP regulamin wynagradzania. Analogicznie jak w okresie realizacji projektu na potrzeby każdego zadania zostały określone niezbędne zasoby (zasoby IT oraz zasoby merytoryczne), a następnie dla poszczególnych stanowisk zostały określone ich zaangażowania w postaci % udziału FTE oraz obecnego kosztu pracodawcy. W związku z planowanym wzrostem zainteresowania z korzystania z efektów projektu zakłada się w kolejnych latach funkcjonowania systemu stopniowe zwiększanie zaangażowania personelu w bieżącą obsługę jego użytkowników. Jednocześnie, z uwagi na sytuację rynkową, zmiany systemu podatkowego, wybór formuły świadczenia usług/ pracy w większości przypadków wynika z uwarunkowań i preferencji wykonawcy, zatem w okresie utrzymania trwałości projektu przewiduje się elastyczność w obszarze kategorii kosztów osobowych (usługi obce/ wynagrodzenia). Zapewnienie funkcjonowania systemu wyznacza nowe zadania związane z utrzymaniem systemu oraz jego obsługą oraz wskazuje minimalny zasób ekspertów merytorycznych, ekspertów IT, zasobów do zarządzania utrzymaniem potrzebnych do obsługi usług i systemów wytworzonych w ramach projektu „Usługi cyfrowe dla bezzałogowych statków powietrznych”. Należy podkreślić, że zasoby zaangażowane na etapie realizacji projektu są finansowane ze środków POPC do czasu zakończenia realizacji Projektu. W okresie utrzymania nie ma możliwości finansowania przedmiotowych działań z źródeł uwzględnionych w Planie Skuteczności Działania (PSD na trzeci okres odniesienia (RP3)).												
		<table><tr><th>2024 r.</th><th>2025 r.</th><th>2026 r.</th><th>2027 r.</th><th>2028 r.</th><th>2024-2028</th></tr><tr><td>6 546 880,00</td><td>6 575 680,00</td><td>7 055 680,00</td><td>7 055 680,00</td><td>7 055 680,00</td><td>34 289 600,00</td></tr></table> Kalkulacja sumaryczna zgodna z kalkulacją dla poszczególnych grup pracowników	2024 r.	2025 r.	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2024-2028	6 546 880,00	6 575 680,00	7 055 680,00	7 055 680,00	7 055 680,00	34 289 600,00
	2024 r.	2025 r.	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2024-2028								
	6 546 880,00	6 575 680,00	7 055 680,00	7 055 680,00	7 055 680,00	34 289 600,00								
		<u>Zasoby merytoryczne</u> Przewiduje się, że w okresie utrzymania trwałości projektu niezbędne będzie zapewnienie ok. 12 etatów (stanowiska na poziomie starszego specjalisty posiadającego specjalistyczną wiedzę w zakresie BSP oraz funkcjonowania usług) do zapewnienia funkcjonowania usług, w tym przede wszystkim specjalistów z zakresu poszczególnych usług oraz personelu operacyjnego odpowiedzialnego za manualne procedowanie planów misji, które nie przeszły automatycznie procesu walidacji oraz za monitorowanie misji realizowanych w tych lokalizacjach, w których wdrożono usługę projektu. W związku z koniecznością ograniczenia kosztów utrzymania trwałości projektu dokonano redukcji niezbędnego personelu do 7 - 9 etatów (w zależności od roku). Średnioroczny koszt obsługi oszacowano w oparciu o stawki wraz z kosztami pracodawcy zgodnie z obowiązującym w PAŻP regulaminem wynagradzania na kwotę ok. 2,2 mln zł rocznie, przy czym przewiduje się, że w 3., 4. i 5. roku okresu utrzymania trwałości projektu, w związku ze wzrostem popytu na usługę, niezbędne będzie zwiększenie obsady do bieżącej obsługi klientów systemu, co wpłynie na zwiększenie kosztów obsługi merytorycznej.												
	34.289.600,00													

2024 r.	2025 r.	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2024-2028
1 725 000,00	1 725 000,00	2 205 000,00	2 205 000,00	2 205 000,00	10 065 000,00
4 etaty (SUP DTM) x 12 m-cy x wynagrodzenie zasadnicze na stanowisku st. specjalisty wraz z kosztami pracodawcy wg obowiązującego w PAŻP regulaminu wynagradzania Łącznie: 768.000,00 zł wynagrodzenie zasadnicze + 192.000,00 zł koszty pracodawcy = 960.000,00 zł	4 etaty (SUP DTM) x 12 m-cy x wynagrodzenie zasadnicze na stanowisku st. specjalisty wraz z kosztami pracodawcy wg obowiązującego w PAŻP regulaminu wynagradzania Łącznie: 768.000,00 zł wynagrodzenie zasadnicze + 192.000,00 zł koszty pracodawcy = 960.000,00 zł	6 etatów (SUP DTM) x 12 m-cy x wynagrodzenie zasadnicze na stanowisku st. specjalisty wraz z kosztami pracodawcy wg obowiązującego w PAŻP regulaminu wynagradzania Łącznie: 1.152.000,00 zł wynagrodzenie zasadnicze + 288.000,00 zł koszty pracodawcy = 1.440.000,00 zł	6 etatów (SUP DTM) x 12 m-cy x wynagrodzenie zasadnicze na stanowisku st. specjalisty wraz z kosztami pracodawcy wg obowiązującego w PAŻP regulaminu wynagradzania Łącznie: 1.152.000,00 zł wynagrodzenie zasadnicze + 288.000,00 zł koszty pracodawcy = 1.440.000,00 zł	6 etatów (SUP DTM) x 12 m-cy x wynagrodzenie zasadnicze na stanowisku st. specjalisty wraz z kosztami pracodawcy wg obowiązującego w PAŻP regulaminu wynagradzania Łącznie: 1.152.000,00 zł wynagrodzenie zasadnicze + 288.000,00 zł koszty pracodawcy = 1.440.000,00 zł	Łącznie: 4.992.000,00 wynagrodzenie zasadnicze + 1.248.000,00 koszty pracodawcy = 6.240.000,00 zł.
3 etaty (spec ds. usług) x 12 m-cy x wynagrodzenie zasadnicze na stanowisku st. specjalisty wraz z kosztami pracodawcy wg obowiązującego w PAŻP	3 etaty (spec ds. usług) x 12 m-cy x wynagrodzenie zasadnicze na stanowisku st. specjalisty wraz z kosztami pracodawcy wg obowiązującego w PAŻP	3 etaty (spec ds. usług) x 12 m-cy x wynagrodzenie zasadnicze na stanowisku st. specjalisty wraz z kosztami pracodawcy wg obowiązującego w PAŻP	3 etaty (spec ds. usług) x 12 m-cy x wynagrodzenie zasadnicze na stanowisku st. specjalisty wraz z kosztami pracodawcy wg obowiązującego w PAŻP	3 etaty (spec ds. usług) x 12 m-cy x wynagrodzenie zasadnicze na stanowisku st. specjalisty wraz z kosztami pracodawcy wg obowiązującego w PAŻP	Łącznie: 3.060.000,00 wynagrodzenie zasadnicze + 765.000,00 koszty pracodawcy = 3.825.000,00 zł.

		<table><tr><td>regulaminu wynagradzania Łącznie: 612.000,00 zł wynagrodzenie zasadnicze + 153.000,00 zł koszty pracodawcy = 765.000 zł</td><td>regulaminu wynagradzania Łącznie: 612.000,00 zł wynagrodzenie zasadnicze + 153.000,00 zł koszty pracodawcy = 765.000 zł</td><td>regulaminu wynagradzania Łącznie: 612.000,00 zł wynagrodzenie zasadnicze + 153.000,00 zł koszty pracodawcy = 765.000 zł</td><td>regulaminu wynagradzania Łącznie: 612.000,00 zł wynagrodzenie zasadnicze + 153.000,00 zł koszty pracodawcy = 765.000 zł</td><td>regulaminu wynagradzania Łącznie: 612.000,00 zł wynagrodzenie zasadnicze + 153.000,00 zł koszty pracodawcy = 765.000 zł</td><td></td></tr><tr><td>Łącznie: 1.380.000,00 wynagrodzenie zasadnicze + 345.000,00 koszty pracodawcy = 1.725.000,00 zł.</td><td>Łącznie: 1.380.000,00 wynagrodzenie zasadnicze + 345.000,00 koszty pracodawcy = 1.725.000,00 zł.</td><td>Łącznie: 1.764.000,00 wynagrodzenie zasadnicze + 441.000,00 koszty pracodawcy = 2.205.000,00 zł.</td><td>Łącznie: 1.764.000,00 wynagrodzenie zasadnicze + 441.000,00 koszty pracodawcy = 2.205.000,00 zł.</td><td>Łącznie: 1.764.000,00 wynagrodzenie zasadnicze + 441.000,00 koszty pracodawcy = 2.205.000,00 zł.</td><td>Łącznie: 8.052.000,00 wynagrodzenie zasadnicze + 2.013.000,00 koszty pracodawcy = 10 065 000,00 zł.</td></tr></table>	regulaminu wynagradzania Łącznie: 612.000,00 zł wynagrodzenie zasadnicze + 153.000,00 zł koszty pracodawcy = 765.000 zł	regulaminu wynagradzania Łącznie: 612.000,00 zł wynagrodzenie zasadnicze + 153.000,00 zł koszty pracodawcy = 765.000 zł	regulaminu wynagradzania Łącznie: 612.000,00 zł wynagrodzenie zasadnicze + 153.000,00 zł koszty pracodawcy = 765.000 zł	regulaminu wynagradzania Łącznie: 612.000,00 zł wynagrodzenie zasadnicze + 153.000,00 zł koszty pracodawcy = 765.000 zł	regulaminu wynagradzania Łącznie: 612.000,00 zł wynagrodzenie zasadnicze + 153.000,00 zł koszty pracodawcy = 765.000 zł		Łącznie: 1.380.000,00 wynagrodzenie zasadnicze + 345.000,00 koszty pracodawcy = 1.725.000,00 zł.	Łącznie: 1.380.000,00 wynagrodzenie zasadnicze + 345.000,00 koszty pracodawcy = 1.725.000,00 zł.	Łącznie: 1.764.000,00 wynagrodzenie zasadnicze + 441.000,00 koszty pracodawcy = 2.205.000,00 zł.	Łącznie: 1.764.000,00 wynagrodzenie zasadnicze + 441.000,00 koszty pracodawcy = 2.205.000,00 zł.	Łącznie: 1.764.000,00 wynagrodzenie zasadnicze + 441.000,00 koszty pracodawcy = 2.205.000,00 zł.	Łącznie: 8.052.000,00 wynagrodzenie zasadnicze + 2.013.000,00 koszty pracodawcy = 10 065 000,00 zł.			
regulaminu wynagradzania Łącznie: 612.000,00 zł wynagrodzenie zasadnicze + 153.000,00 zł koszty pracodawcy = 765.000 zł	regulaminu wynagradzania Łącznie: 612.000,00 zł wynagrodzenie zasadnicze + 153.000,00 zł koszty pracodawcy = 765.000 zł	regulaminu wynagradzania Łącznie: 612.000,00 zł wynagrodzenie zasadnicze + 153.000,00 zł koszty pracodawcy = 765.000 zł	regulaminu wynagradzania Łącznie: 612.000,00 zł wynagrodzenie zasadnicze + 153.000,00 zł koszty pracodawcy = 765.000 zł	regulaminu wynagradzania Łącznie: 612.000,00 zł wynagrodzenie zasadnicze + 153.000,00 zł koszty pracodawcy = 765.000 zł													
Łącznie: 1.380.000,00 wynagrodzenie zasadnicze + 345.000,00 koszty pracodawcy = 1.725.000,00 zł.	Łącznie: 1.380.000,00 wynagrodzenie zasadnicze + 345.000,00 koszty pracodawcy = 1.725.000,00 zł.	Łącznie: 1.764.000,00 wynagrodzenie zasadnicze + 441.000,00 koszty pracodawcy = 2.205.000,00 zł.	Łącznie: 1.764.000,00 wynagrodzenie zasadnicze + 441.000,00 koszty pracodawcy = 2.205.000,00 zł.	Łącznie: 1.764.000,00 wynagrodzenie zasadnicze + 441.000,00 koszty pracodawcy = 2.205.000,00 zł.	Łącznie: 8.052.000,00 wynagrodzenie zasadnicze + 2.013.000,00 koszty pracodawcy = 10 065 000,00 zł.												
Zapewnienie funkcjonowania systemu wyznacza nowe zadania – nikt w chwili obecnej nie pełni funkcji związanych z utrzymaniem systemu oraz jego obsługą ze względu na fakt, że usługi nie są wdrożone i nie wymagają obsługi klientów korzystających z systemu. Z załączonej tabeli nie wynika wzrost liczby etatów, tabela wskazuje minimalny zasób ekspertów merytorycznych potrzebnych do obsługi usług i systemów Projektu. Punktem odniesienia jest wartość 0, bo tytuł pracowników PAŻP może zatrudniać do utrzymania projektu ze źródeł uwzględnionych w PSD na RP3. Obecne zatrudnienie w PAŻP ekspertów dronowych dzieli się na tych realizujących zadania na rzecz służb ruchu lotniczego (finansowanie z PSD na RP3) oraz na tych, którzy zostali zatrudnieni do realizacji projektu „Usługi cyfrowe dla BSP”, a którzy są finansowani ze źródeł zewnętrznych (POPC). Po zakończeniu wytwarzania i wdrażania systemów oraz usług w ramach realizowanego projektu niezbędne jest sfinansowanie z innych środków niż środki PSD na RP3 realizacji prac części kompetentnych ekspertów. Nie ma możliwości finansowania ww. zakresu ze środków PSD na RP3, ponieważ utrzymywanie i obsługa usług nie wpisuje się w zadania, które mogą być finansowane przez przewoźników lotniczych w ramach opłat nawigacyjnych. Tabela przedstawia redukcję poziomu zatrudnienia wobec poziomu zatrudnienia na etapie wdrażania usług do realnych potrzeb związanych z utrzymaniem usług i obsługą systemów. Spośród ponad 20 osób merytorycznych pracujących obecnie przy wdrażaniu projektu „Usługi cyfrowe dla bezzałogowych statków powietrznych”, przyjęto założenie, że: – 3 etaty miesięcznie będą niezbędne do realizacji zadań merytorycznych dotyczących utrzymania 6 usług wdrażanych w projekcie. – 4 etaty do obsługi bieżącej systemu w zakresie manualnego procedowania planów misji dotyczących lotów w obszarach objętych działaniem usługi „Zaawansowane loty BSP na szeroką skalę” oraz taktycznego monitoringu w nich sytuacji operacyjnej i reagowania na nieprawidłowości z trajektorią lotów dronów, są wariantem minimalnym zapewniającym ciągłość obsługi. Dzisiaj usługa „Zaawansowane loty BSP na szeroką skalę” nie została jeszcze wdrożona, a tym samym nie istnieje potrzeba obsługi użytkowników systemu (z tego powodu nie ma obecnie osób zatrudnionych do realizacji tego zadania). Usługa będzie wdrożona w trzech lokalizacjach, wyłonionych w przeprowadzonym przez PAŻP konkursie. W tych trzech lokalizacjach dzięki wdrożeniu usługi będzie możliwa realizacja zaawansowanych lotów BSP jedynie z kilkuminutowym wyprzedzeniem od pojawienia się potrzeby. System będzie pozwalał na równoczesne planowanie i realizację wielu lotów w tym samym obszarze, o ile pomiędzy BSP będą zachowywane bezpieczne odległości. Zaplanowany personel operacyjny obsługujący usługę będzie odpowiedzialny za manualne procedowanie planów misji, które nie przeszły automatycznie procesu walidacji oraz za monitorowanie misji realizowanych w tych lokalizacjach, w których wdrożono usługę projektu. W ramach redukcji kosztów, ograniczono liczbę personelu do niezbędnego minimum umożliwiającego zapewnienie obsady. Poniżej szczegółowe wyliczenia / wyjaśnienia, opisujące przyjęty wariant minimalistyczny. W pierwszych dwóch latach działania usługi zakłada się, że wystarczającą będzie jedna osoba na stanowisku SUP DTM Autonomia, która będzie równocześnie odpowiedzialna za procedowanie nieautomatycznych planów misji dla trzech lokalizacji oraz równocześnie monitoring na poziomie taktycznym sytuacji operacyjnej we wszystkich trzech lokalizacjach. Aby wypełnić dobową obsadę potrzebne są dwie osoby – zakłada się że w nocy usługa nie będzie świadczona (16 h dziennie pracy na stanowisku obsługującym usługę). Od 3 roku działania usługi zakłada się na tyle zwiększenie użytkowników korzystających z usługi, że jedna osoba w szczególności w godzinach wzmożonego ruchu BSP nie będzie w stanie zarówno monitorować sytuacji operacyjnej w 3 lokalizacjach jak i procedować nieautomatyczne plany misji. Tym samym koniecznym będzie zwiększenie obsady poprzez dołożenie na dobę jednej osoby, która będzie w okresie wzmożonego ruchu realizowała część obowiązków stanowiska SUP DTM Autonomia. Niezbędne dobowe zasoby do wypełnienia potrzeb obsady na stanowisku SUP DTM Autonomia																	
		<table><tr><td></td><td>2024</td><td>2025</td><td>2026</td><td>2027</td><td>2028</td></tr><tr><td>Wymagane zasoby do zapewniania</td><td>4 etaty</td><td>4 etaty</td><td>6 etatów</td><td>6 etatów</td><td>6 etatów</td></tr></table>		2024	2025	2026	2027	2028	Wymagane zasoby do zapewniania	4 etaty	4 etaty	6 etatów	6 etatów	6 etatów			
	2024	2025	2026	2027	2028												
Wymagane zasoby do zapewniania	4 etaty	4 etaty	6 etatów	6 etatów	6 etatów												

		obsługi SUP DTM (liczba etatów)					

Przykładowo – dla 2024 i 2025 roku:

Miesięczna liczba godzin do obsadzenia: 16 h x 30 dni – 480h.

Mając na uwadze urlopy, zwolnienia lekarskie, szkolenia dostępność pracownika do planowania obsady wynosi średnio około 75% w skali roku. Tym samym potrzebne są zasoby na poziomie minimum 640 h co wypełnia posiadanie w dyspozycji 4 osób (4 x 168 h = 672 h).

Analogicznie należy zastosować te same wyliczenia dla kolejnych lat.

2026-2028: 24 h x 30 dni = 720h. Minimum 960 h (75% daje 720 h). 960 h / 160 h = 6 etatów.

Zasoby IT

Przewiduje się, że w okresie utrzymania trwałości projektu niezbędne będzie zapewnienie ok. 10 etatów do zapewnienia funkcjonowania usług, w tym przede wszystkim etaty Developera, Analityka cyberbezpieczeństwa / DEV OPSa / UX, IT Lider, IT Product Owner, Administrator. W związku z koniecznością ograniczania kosztów, do szacunków przyjęto 9 etatów. Roczny koszt obsługi oszacowano w oparciu o stawki wraz z kosztami pracodawcy zgodne z obowiązującym w PAŻP regulaminem wynagradzania i z uwzględnieniem rzeczywistych rynkowych kosztów wykwalifikowanych pracowników IT, na kwotę ok. 4,2 mln PLN.

2024 r.	2025 r.	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2024-2028
4.158.000,00	4.158.000,00	4.158.000,00	4.158.000,00	4.158.000,00	20.790.000,00

9 etatów x 12 m-cy x wynagrodzenie zasadnicze na stanowiskach kierownika projektu oraz ekspertów (IT Lider, IT Product Owner, DEV) wraz z kosztami pracodawcy wg obowiązującego w PAŻP regulaminu wynagradzania.

3.456.000 zł wynagrodzenia zasadnicze + 702.000 zł koszty pracodawcy = 4.158.000 zł

Zarządzanie utrzymaniem

Przewiduje się, że w okresie utrzymania trwałości projektu, niezbędne będzie zapewnienie 1 etatu (dzielonego proporcjonalnie między pracowników wg pracochłonności zadań) do realizacji zadań związanych z zarządzaniem utrzymaniem trwałości projektu. Roczny koszt obsługi oszacowano w oparciu o stawki wraz z kosztami pracodawcy zgodne z obowiązującym w PAŻP regulaminem wynagradzania na kotwę ok. 400 tys. zł.

2024 r.	2025 r.	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2024-2028
420.000,00	420.000,00	420.000,00	420.000,00	420.000,00	2.100.000,00

0,5 etatu x 12 m-cy x wynagrodzenie zasadnicze na stanowisku kierownika programu (stanowisko kierownicze) wraz z kosztami pracodawcy wg obowiązującego w PAŻP regulaminu wynagradzania.

Łącznie: 180.000 zł wynagrodzenie zasadnicze + 45.000 zł koszty pracodawcy = 225.000 zł

0,5 etatu x 12 m-cy x wynagrodzenie zasadnicze na stanowisku kierownika projektu (stanowisko kierownicze) wraz z kosztami pracodawcy wg obowiązującego w PAŻP regulaminu wynagradzania.

Łącznie: 150.000 zł wynagrodzenie zasadnicze + 45.000 zł koszty pracodawcy = 195.000 zł

Helpdesk

Przewiduje się, że w okresie utrzymania trwałości projektów, niezbędne będzie zapewnienie ok. 5 etatów do obsługi call center – z uwagi na zagadnienia stricte merytoryczne realizacja przez pracowników PAŻP (poziom młodszego specjalisty/ specjalisty). Roczny koszt obsługi przez pracowników oszacowano w oparciu o stawki wraz z kosztami pracodawcy zgodne z obowiązującym w PAŻP regulaminem wynagradzania na kotwę ok. 400 tys. zł.

W miarę rosnących potrzeb utrzymania helpdesk, celem optymalizacji kosztów, zakłada się doraźne wykorzystanie z pracowników operacyjnych/ merytorycznych, zatrudnionych do utrzymania efektów projektu.

W związku z koniecznością ograniczenia kosztów utrzymania systemu, przyjęto 3 etaty do obsługi call center.

2024 r.	2025 r.	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2024-2028
218.880,00	247.680,00	247.680,00	247.680,00	247.680,00	1.209.600,00

3 etaty x 12 m-cy x wynagrodzenie zasadnicze na stanowisku młodszego specjalisty / specjalisty wraz z kosztami pracodawcy wg obowiązującego w PAŻP regulaminu wynagradzania

180.000 zł/ 198.000 zł wynagrodzenia zasadnicze + 38.880 zł/ 49.680 zł koszty pracodawcy = 218.880 zł/ 247.680 zł.

Pierwotnie do obliczeń przyjęto wariant: helpdesk działający tylko przez 14 h dziennie (prawdopodobnie 7-21). Od poniedziałku do piątku obsługiwany przez jedną osobę na stanowisku obsługi, natomiast tylko w soboty i niedziele z dwiema osobami na stanowisku, ze względu na szacowaną znacznie zwiększoną liczbę użytkowników systemu, wymagających wsparcia. Przyjęto założenie, że z każdego dyżuru jedna godzina przeznaczona jest na proces kształcenia się pracowników do profesjonalnej obsługi z aktualnych usług i produktów, czy też na realizację zadań formalno –proceduralnych.

	W miarę rosnących potrzeb utrzymania helpdesk, celem optymalizacji kosztów, założono doraźne wykorzystywanie pracowników operacyjnych/ merytorycznych (zatrudnionych do utrzymania usług projektu) do wsparcia w obsłudze helpdesk. Średnio w miesiącu kalendarzowym do obsadzenia jest 76 dyżurów po 8 h [8 dni weekendowych (4 stanowiska x 8 h x 8 dni) i 22 dni powszednich (2 stanowiska x 8 h x 22 dni). Łącznie daje to 608 pracy. Przy średnim czasie pracy w miesiącu na pełnym etacie na poziomie 168 h odpowiada to 3,61 etatu netto. Mając na uwadze urlopy, zwolnienia lekarskie i szkolenia, dostępność pracownika do planowania obsady wynosi średnio około 75% w skali roku. Wobec powyższego wymagana liczba do zapewnienia obsady dla 608 h miesięcznie wynosi 5 osób (4,81 etatu – najbliższą pełną liczbą jest 5 osób). Ostatecznie, celem ograniczenia kosztów, zredukowano w wyliczeniach liczbę godzin pracy help desk do 7 h w dni powszednie i 14 h w dni weekendowe. Wówczas niezbędna liczba pracowników do zapewnienia obsady wynosi 3 osoby, co skutkuje obniżeniem kosztów. Powyższe wiązałoby się z zapewnieniem ograniczonej usługi wsparcia użytkowników systemu. Należy zauważyć, że przy tak niewielkim zatrudnieniu do obsługi helpdesk, występowanie sytuacji niewystarczającego dostępnego personelu do zapewnienia obsady będzie prawdopodobnie występowało często. <u>Podróże służbowe</u> Przewiduje się, że w okresie utrzymania trwałości projektów, niezbędne będzie zapewnienie środków na podróże służbowe w zw. z utrzymaniem powstałej infrastruktury, zadań związanych z nadzorem obszarów, w których realizowana jest usługa oraz skalowaniem usług podyktowanym zwiększonym popytem, jak również z faktem, że część zasobów projektu będzie rozproszona po całej Polsce. <table><tr><th>2024 r.</th><th>2025 r.</th><th>2026 r.</th><th>2027 r.</th><th>2028 r.</th><th>2024-2028</th></tr><tr><td>25.000,00</td><td>25.000,00</td><td>25.000,00</td><td>25.000,00</td><td>25.000,00</td><td>125.000,00</td></tr></table> W ramach utrzymania systemu i usług koniecznym będą: – delegacje związane z utrzymaniem i przeglądami infrastruktury technicznej dotyczącej ADSB; – delegacje związane z inspekcją środowiska operacyjnego w obszarach pilotażowych (miejsca do awaryjnego lądowania, lądowiska, weryfikacja miejsc w danym DTM pod kątem zgłoszeń od użytkowników i obywateli m.in. w zakresie potencjalnych zagrożeń naziemnych); – delegacje związane z informacją i promocją – komunikacja z lokalnymi mieszkańcami i JST w ramach eliminacji ewentualnych niepokojów społecznych i wyjaśniania działania systemu i zagadnień związanych z bezpieczeństwem; – delegacje pracowników – zakłada się konieczność cyklicznych spotkań osób zaangażowanych w utrzymanie i obsługę usług; z racji faktu, że duża część personelu jest zatrudniona poza Warszawą niezbędne będą delegacje. W celu utrzymania trwałości świadczonych usług, niezbędne jest odbycie ok. 10 delegacji w ciągu roku (po 3 delegacje w celach inspekcji w obszarach pilotażowych), których średni koszt szacowany jest po 2.500 zł (koszty transportu, diety, noclegu delegowanych pracowników – średnio 3 delegowanych).	2024 r.	2025 r.	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2024-2028	25.000,00	25.000,00	25.000,00	25.000,00	25.000,00	125.000,00
2024 r.	2025 r.	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2024-2028								
25.000,00	25.000,00	25.000,00	25.000,00	25.000,00	125.000,00								
Suma	43.280.600,00												

1.3. Szacowane koszty w podziale na usługi/zadania projektu

Zadanie	2024 r.	2025 r.	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2024-2028
Zadanie 1 - Moduł Magistrala KSID	952 250,00	956 250,00	1 002 750,00	1 005 750,00	1 011 250,00	4 928 250,00
Zadanie 10 - Zarządzanie Projektem	420 000,00	420 000,00	420 000,00	420 000,00	420 000,00	2 100 000,00
Zadanie 2 - Moduł E-REJESTRACJA, E-LICENCJA, E-CERTYFIKACJA	634 230,00	644 030,00	769 030,00	775 030,00	661 030,00	3 483 350,00
Zadanie 3 - Moduł E-LEARNING	564 230,00	570 030,00	691 030,00	693 030,00	575 030,00	3 093 350,00
Zadanie 4 - Moduł E-IDENTYFIKACJA	881 730,00	889 530,00	891 530,00	895 530,00	898 530,00	4 456 850,00
Zadanie 5 - Moduł E-SORA	931 730,00	937 530,00	938 530,00	940 530,00	942 530,00	4 690 850,00
Zadanie 6 - Moduł Płatności	62 250,00	62 250,00	62 250,00	62 250,00	62 250,00	311 250,00
Zadanie 7 - Moduł Dynamic Safety and security	825 730,00	830 530,00	830 530,00	831 530,00	832 530,00	4 150 850,00

Zadanie 8 - Moduł Zaawansowane loty BSP na szeroką skalę	2 587 730,00	2 749 530,00	3 077 530,00	3 256 530,00	3 404 530,00	15 075 850,00
Zadanie 9 - Moduł Zaawansowane loty BSP na szeroką skalę - przygotowanie 3 miast do wdrożenia usługi	-	-	-	-	-	-
Koszty pośrednie	198 000,00	198 000,00	198 000,00	198 000,00	198 000,00	990 000,00
Suma końcowa	8 057 880,00	8 257 680,00	8 881 180,00	9 078 180,00	9 005 680,00	43 280 600,00

**Wykaz nowych zadań Prezesa ULC oraz PAŻP w związku z obowiązkami określonymi
w rozporządzeniu delegowanym i rozporządzeniu wykonawczym**

Lp.	Organ	Zadania organu	Data włączenia nowego zadania	Podstawa prawna nakładająca nowy obowiązek (tytuł aktu prawnego oraz art. lub §)
1.	Prezes ULC	Egzekwowanie przepisów rozporządzenia 2019/947.	31.12.2020 r.	art. 18 lit. a rozporządzenia 2019/947
2.	Prezes ULC	Wydawanie, zawieszanie lub cofanie certyfikatów operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz licencji pilotów bezzałogowych statków powietrznych wykonujących operacje z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych w kategorii „otwartej”.	31.12.2020 r.	art. 18 lit. b rozporządzenia 2019/947
3.	Prezes ULC	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 do rozporządzenia 2019/947.	31.12.2020 r.	art. 18 lit. c rozporządzenia 2019/947
4.	Prezes ULC	Wydawanie, zmienianie, zawieszanie, ograniczanie lub cofanie zezwoleń na operację oraz certyfikatów LUC oraz weryfikowanie kompletności oświadczeń, które są wymagane do wykonywania operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych w kategorii „szczególnej”.	31.12.2020 r.	art. 18 lit. d rozporządzenia 2019/947
5.	Prezes ULC	Przechowywanie dokumentów, rejestrów i zgłoszeń dotyczących zezwoleń na operacje z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych, oświadczeń, certyfikatów kompetencji pilotów bezzałogowych statków powietrznych oraz certyfikatów LUC.	31.12.2020 r.	art. 18 lit. e rozporządzenia 2019/947
6.	PAŻP	Udostępnianie – we wspólnym unikalnym formacie cyfrowym – informacji na temat stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych wskazanych przez państwa członkowskie i wyznaczonych w granicach krajowej przestrzeni powietrznej danego państwa;		art. 18 lit. f rozporządzenia 2019/947
7.	Prezes ULC	Wydawanie potwierdzenia odbioru i kompletności oświadczenia o operacjach zgodnych scenariuszem standardowym lub potwierdzenia, że zaktualizowane środki ograniczające ryzyko są zadowalające w odniesieniu do operacji transgranicznej lub operacji poza granicami państwa rejestracji	31.12.2020 r.	art. 18 lit. g rozporządzenia 2019/947
8.	Prezes ULC	Opracowywanie opartego na analizie ryzyka systemu nadzoru nad: (i) operatorami 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 rozporządzenia 2019/947.	31.12.2020 r.	art. 18 lit. h rozporządzenia 2019/947
9.	Prezes ULC	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 systemów	31.12.2020 r.	art. 18 lit. i rozporządzenia 2019/947

		bezzałogowych statków powietrznych, którzy złożyli oświadczenie lub posiadają certyfikat wydany przez właściwy organ.		
10.	Prezes ULC	W odniesieniu do operacji innych niż wykonywane w kategorii „otwartej” – przeprowadzanie kontroli w stosunku do operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, którzy złożyli oświadczenie lub posiadają certyfikat wydany przez właściwy organ, kontrolowanie systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz zapewnienie przestrzegania przez operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych i pilotów bezzałogowych statków powietrznych przepisów rozporządzenia 2019/947.	31.12.2020 r.	art. 18 lit. j rozporządzenia 2019/947
11.	Prezes ULC	Wdrażanie systemu wykrywania i badania przypadków nieprzestrzegania przepisów przez operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych wykonujących operacje w kategorii „otwartej” lub „szczególnej” oraz zdarzeń związanych z bezpieczeństwem zgłaszanych zgodnie z art. 19 ust. 2;		art. 18 lit. k rozporządzenia 2019/947
12.	PAŻP	Przekazywanie operatorom systemów bezzałogowych statków powietrznych informacji i wytycznych, które służą zapewnieniu bezpieczeństwa operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych;		art. 18 lit. l rozporządzenia 2019/947
13.	Prezes ULC	Utworzenie i utrzymywanie systemów rejestracji systemów bezzałogowych statków powietrznych, których konstrukcja podlega certyfikacji, oraz operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, których operacje mogą stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa, ochrony, prywatności, ochrony danych osobowych lub środowiska.	31.12.2020 r.	art. 18 lit. m rozporządzenia 2019/947
14.	Prezes ULC	Konwersja świadectw kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego.	31.12.2020 r.	art. 21 ust. 2 rozporządzenia 2019/947
15.	Prezes ULC	Przyjmowanie oświadczeń o operacjach zgodnych z krajowym scenariuszem standardowym.	31.12.2020 r.	art. 23 ust. 4 rozporządzenia 2019/947
16.	Prezes ULC	Uznawanie podmiotów do prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych do celów STS.	2.12.2021 r.	dodatek 6 załącznika do rozporządzenia 2019/947
17.	Prezes ULC	Wyznaczanie podmiotów do prowadzenia szkoleń zgodnie ze złożonymi oświadczeniami.	31.12.2020 r.	wytyczne ws. krajowych scenariuszy standardowych oraz od 2.12.2021 - dodatek 4 załącznika do rozporządzenia 2019/947
18.	Prezes ULC	Pełnienie funkcji organu notyfikującego, który odpowiada za opracowanie i stosowanie procedur niezbędnych do oceny jednostek oceniających zgodność i ich notyfikacji oraz do monitorowania jednostek notyfikowanych.		art. 19 ust. 1 rozporządzenia 2019/945

Analiza pracochłonności w zakresie nowych zadań Prezesa ULC

Założenia

Liczba dni roboczych w roku	252
Liczba godzin poświęcanych przez 1 pracownika swoim zadaniom w dniu roboczym	7
Liczba dni urlopowych 1 pracownika w roku	26
Liczba dni chorobowych 1 pracownika w roku	10
Liczba dni szkoleniowych 1 pracownika w roku	7

Liczba roboczogodzin oferowanych w **1463**

roku przez 1 pracownika

Roczna pracochłonność zadań obszaru **21500**

(wg wykazu)

Wyliczona liczba personelu **14,70**

Minimalna liczba etatów personelu **15,00**

	liczba czynności	liczba godzin na jedną czynność	Liczba godzin w roku	Opis
1. Prowadzenie rejestru operatorów systemów BSP, w tym zatwierdzanie w rejestrze operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych profili pilota BSP	30000	0,5	15000	Ok. 1500 osób podlegających sprawdzeniu w ciągu 3 miesięcy działania systemu
2. Rozpatrywanie wniosków o zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia 2019/947	150	16	2400	Ok. 150 wniosków, co do których będzie przeprowadzone sprawdzenie wniosku i analiza
3. Rozpatrywanie wniosków o certyfikat LUC	10	15	150	
4. Przyjmowanie i analiza oraz potwierdzanie odbioru i kompletności oświadczeń dot. operacji w kategorii szczególnej wykonywanych w oparciu o krajowe lub unijne scenariusze standardowe	4000	0,25	1000	Ok. 4000 wniosków co do których będzie przeprowadzone sprawdzenie wniosku i analiza
5. Przyjmowanie i analiza oraz wydawanie decyzji adm. dot. wyznaczonych podmiotów	150	2	300	Ok. 150 organizacji szkolących w zakresie BSP jest obecnie w rejestrze podmiotów szkolących
6. Przygotowywanie materiałów promujących bezpieczeństwo lotnictwa bezzałogowego (seminaria, szkolenia dla służb, jednostek samorządu terytorialnego) oraz telefoniczne i mailowe udzielania odpowiedzi na zapytania	2000	0,5	1000	
7. Prowadzenie postępowań ws. kar (administracyjnych) oraz przygotowanie dokumentacji w przypadku naruszeń przepisów karnych	60	10	600	Ok. 61 tys. operatorów systemów BSP
8. Udział w czynnościach kontrolnych na podstawie art. 27 ustawy - Prawo lotnicze, w zakresie wykonywania operacji w kategorii szczególnej i certyfikowanej oraz podmiotów wyznaczonych prowadzących szkolenia	50	21	1050	
<u>Roczna pracochłonność</u>			<u>21500</u>	

Prognoza przychodów PAŻP z tytułu wyznaczania, przedłużania obowiązywania i ponownego wyznaczania stref geograficznych dla BSP

w mln PLN

	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>10</i>	<i>Razem</i>
<u>JST</u>												
- organy jednostek samorządu terytorialnego (gminy)	0,20	0,23	0,26	0,30	0,35	0,40	0,46	0,53	0,61	0,70	0,81	4,85
<u>Zarządzający infrastrukturą razem</u>	0,40	0,46	0,53	0,60	0,70	0,80	0,93	1,06	1,22	1,40	1,62	9,72
<u>w tym:</u>												
- zarządzający lotniskiem użytku publicznego + zarządzający lotniskiem użytku wyłącznego	0,09	0,10	0,12	0,14	0,16	0,18	0,20	0,24	0,27	0,31	0,36	2,17
- podmioty zarządzające terenami górnictwami	0,09	0,10	0,12	0,14	0,16	0,18	0,20	0,24	0,27	0,31	0,36	2,17
- zarządzający portem lub przystanią morską	0,08	0,09	0,10	0,11	0,13	0,15	0,17	0,20	0,23	0,27	0,31	1,84
- przedsiębiorstwa energetyczne	0,07	0,08	0,09	0,10	0,12	0,14	0,16	0,18	0,21	0,24	0,28	1,67
- zarządcy infrastruktury w rozumieniu przepisów ustawy o transporcie kolejowym	0,07	0,08	0,09	0,10	0,12	0,14	0,16	0,18	0,21	0,24	0,28	1,67
 JST i zarządzający infrastrukturą łącznie	 0,60	 0,69	 0,79	 0,90	 1,05	 1,20	 1,39	 1,59	 1,83	 2,10	 2,43	 14,57
<u>Pozostałe jednostki</u>												
- pozostałe jednostki	0,18	0,19	0,20	0,21	0,22	0,23	0,24	0,26	0,27	0,28	0,30	2,58
- podmioty zwolnione z opłat – przychody z dotacji celowej z budżetu państwa udzielanej przez Prezesa ULC	0	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	7
 <u>Razem</u>	 0,78	 1,58	 1,69	 1,81	 1,97	 2,13	 2,33	 2,55	 2,80	 3,08	 3,43	 24,15

OCENA SKUTKÓW DLA OCHRONY DANYCH OSOBOWYCH

dla czynności prowadzenia przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych

I.	Rodzaj przetwarzania danych	1) imię i nazwisko oraz data urodzenia, w przypadku osób fizycznych, oraz nazwa i numer identyfikacyjny w przypadku osób prawnych, 2) adres, w tym adres e-mail i numer telefonu, 3) numer polisy ubezpieczeniowej.
II.	System informatyczny, w którym przetwarzane są/będą dane osobowe	System teleinformatycznych BSP zgodnie z art. 14 ust. 1, 2, 4–6 rozporządzenia nr 2019/947/UE.
III.	Właściciel aktywów, osoba odpowiedzialna w danej komórce organizacyjnej za konkretną czynność przetwarzania danych i mająca prawo do podejmowania w tym zakresie decyzji.	Dyrektor Departamentu Bezzałogowych Statków Powietrznych

1. Opis planowanych operacji przetwarzania danych:

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) przydziela operatorowi systemu bezzałogowego statku powietrznego numer rejestracyjny oraz potwierdza wpisanie operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego do rejestru operatorów.

Prezes ULC potwierdza wpisanie operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego do rejestru operatorów oraz wpisywanie do rejestru kompetencji i uprawnień operatorów oraz wydawanie dokumentów potwierdzających uprawnienia i kompetencje. Sprawowanie przez Prezesa ULC bieżącego nadzoru nad operatorami systemów bezzałogowych statków powietrznych.

Prezes ULC, na wniosek, udostępnia nieodpłatnie dane zawarte w rejestrze operatorów Policji, Straży Granicznej, Służbie Ochrony Państwa, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnemu Biuru Antykorupcyjnemu, Służbie Kontrwywiadu Wojskowego, Służbie Wywiadu Wojskowego, Służbie Celno-Skarbowej, Służbie Więziennej, Straży Marszałkowskiej, straży gminnej (miejskiej), Żandarmerii Wojskowej, Biuru Nadzoru Wewnętrznego oraz Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, w celu realizacji zadań ustawowych.

Prezes ULC dokonuje adnotacji w rejestrze operatorów na profilu operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, w tym na profilu pilota bezzałogowego statku powietrznego – jeżeli dotyczy, w przypadku:

- 1) wydania, zawieszenia albo cofnięcia potwierdzenia zaliczenia szkolenia i zdania egzaminu online, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 1;
- 2) wydania, zawieszenia albo cofnięcia certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 2;
- 3) wydania, zawieszenia albo cofnięcia certyfikatu wiedzy teoretycznej, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 3, oraz jego przedłużenia albo wznowienia, po otrzymaniu informacji od wyznaczonego podmiotu, o którym mowa w art. 156n ust. 1;
- 4) wydania, zmiany, zawieszenia albo cofnięcia zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE;

- 5) wydania, zawieszenia albo cofnięcia potwierdzenia odbioru i kompletności oświadczenia, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub oświadczenia o wykonywaniu operacji zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym;
- 6) stwierdzenia, że zostały spełnione okoliczności, o których mowa w UAS.SPEC.085 pkt 1 i 2 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 7) wydania, zmiany, zawieszenia albo cofnięcia zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 8) wydania, zmiany, zawieszenia albo cofnięcia certyfikatu LUC;
- 9) wydania potwierdzenia, o którym mowa w art. 13 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 10) wydania albo cofnięcia poświadczenia, o którym mowa w art. 156u ust. 3;
- 11) zmiany danych operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego.

Prezes ULC wykreśla operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego z rejestru operatorów, na wniosek operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego albo z urzędu, w przypadku gdy operator systemu bezzałogowego statku powietrznego przestał spełniać wymagania określone w art. 14 ust. 5 lit. b rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz nie posiada ważnych dokumentów potwierdzających kwalifikacje pilota bezzałogowego statku powietrznego, uprawniających do wykonywania operacji przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego w podkategorii A2 kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub w kategorii „szczegółnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE.

Prezes ULC przechowuje dane o operatorach systemów bezzałogowych statków powietrznych wpisanych do rejestru operatorów przez 5 lat od dnia wykreślenia danego operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego z tego rejestru.

2. Cel przetwarzania, w tym prawnie uzasadniony interes administratora danych:

Wypełnienie obowiązku utworzenia i prowadzenia rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych wynikających z art. 14 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 11, Dz. Urz. UE L 150 z 13.05.2020, str. 1, Dz. Urz. UE L 176 z 05.06.2020, str. 13, Dz. Urz. UE L 253 z 16.07.2021, str. 49, Dz. Urz. UE L 87 z 15.03.2022, str. 20 oraz Dz. Urz. UE L 105 z 04.04.2022, str. 3).

Skuteczny nadzór nad tymi operatorami i umożliwienie ich sprawnej identyfikacji.

3. Ocena, czy planowane operacje przetwarzania są niezbędne oraz proporcjonalne w stosunku do celów:

Planowane operacje przetwarzania są niezbędne oraz proporcjonalne w stosunku do celów.

4. Ocena ryzyka naruszenia praw lub wolności osób stanowi załącznik do oceny skutków dla ochrony danych osobowych.

5. Środki planowane w celu zaradzenia ryzyku, w tym zabezpieczenia oraz środki i mechanizmy bezpieczeństwa mające zapewnić ochronę danych osobowych i wykazać przestrzeganie RODO, z uwzględnieniem praw i prawnie uzasadnionych interesów osób, których dane dotyczą, i innych osób, których sprawa dotyczy:

Wprowadzone środki techniczne w celu zapewnienia odpowiednich zabezpieczeń, które mają wpływ na proces przetwarzania danych:

- 1) dostęp do systemu operacyjnego komputera, w którym przetwarzane są dane osobowe, jest zabezpieczony za pomocą procesu uwierzytelnienia z wykorzystaniem identyfikatora użytkownika oraz hasła;
- 2) zmiana haseł nie rzadziej niż co 30 dni;
- 3) zastosowanie programów antywirusowych i innych regularnie aktualizowanych narzędzi ochrony;
- 4) system Firewall;
- 5) wygaszacze ekranów;
- 6) automatyczna blokada dostępu do systemu w przypadku dłuższej nieaktywności pracy użytkownika;
- 7) systematyczne tworzenie kopii zapasowych zbiorów danych przetwarzanych w systemach informatycznych;
- 8) stosowanie indywidualnych haseł logowania do poszczególnych programów;
- 9) zastosowanie właściwej budowy hasła.

Wprowadzone środki organizacyjne w celu stworzenia właściwych zabezpieczeń, które wpływają na procesy przetwarzania danych są następujące:

- 1) przetwarzanie danych osobowych może odbywać się wyłącznie w ramach wykonywania zadań służbowych; zakres uprawnień wynika z zakresu tych zadań;
- 2) każdy pracownik administracji posiada wyznaczone dla siebie stanowisko komputerowe, co zmniejsza ryzyko naruszenia integralności danych osobowych;
- 3) pracownicy pracujący na jednym stanowisku komputerowym posiadają osobne konta użytkownika do komputera;
- 4) oznakowanie obszaru pracy;
- 5) procedury i instrukcje pracy (transport wewnętrzny i zewnętrzny, postępowanie z odpadami i zużytym sprzętem, przechowywanie materiału biologicznego, pobieranie próbek);
- 6) stanowiskowe instrukcje pracy (obsługa sprzętu);
- 7) instrukcje postępowania awaryjnego uwzględniające wszystkie możliwe drogi narażenia (rozlanie, wyciek, rozprysk, skałeczenie);
- 8) polityka czystego biurka.

Środki ochrony w ramach narzędzi programowych i baz danych.

Środki ochrony narzędzi programowych:

- 1) dostęp do systemów teleinformatycznych posiadają tylko upoważnieni użytkownicy;
- 2) nadawanie uprawnień oraz uwierzytelnienie użytkowników jest zgodne z rozporządzeniem;
- 3) stosowana jest ochrona kryptograficzna danych przesyłanych drogą teleinformatyczną;
- 4) zastosowane są rozwiązania chroniące systemy informatyczne przed skutkami awarii zasilania elektrycznego;
- 5) w celu ochrony przed złośliwym oprogramowaniem stosowane są programy antywirusowe;
- 6) w celu ochrony przed dostępem nieupoważnionych osób do danych osobowych drogą teleinformatyczną stosowany jest system firewall;

- 7) wszystkie dane osobowe przetwarzane są w macierzach dyskowych RAID np. 1, 5, 10 zabezpieczających przed skutkami awarii pamięci masowej;
- 8) w przypadku awarii dysku zawierającego dane osobowe dane są kasowane przy pomocy programów zamazujących dane, przed jego przekazaniem do naprawy; jeżeli naprawa dysku jest niemożliwa, po logicznym usunięciu danych jest on niszczony fizycznie; w zakresie nieuregulowanym w niniejszym dokumencie zastosowanie znajdują przepisy ustawy, rozporządzenia oraz inne przepisy prawa.

Zbiory danych osobowych przetwarzane są przy użyciu komputera stacjonarnego i przenośnego. Komputer służący do przetwarzania danych osobowych jest połączony z lokalną siecią komputerową. Stosowane są urządzenia typu UPS, i wydzielona sieć elektroenergetyczna, chroniące system informatyczny służący do przetwarzania danych osobowych przed skutkami awarii zasilania. Dostęp do zbiorów danych osobowych, które są przetwarzane na wydzielonej stacji komputerowej i komputerze przenośnym zabezpieczony został przed nieautoryzowanym uruchomieniem za pomocą hasła. Dostęp do systemu operacyjnego komputera, w którym są przetwarzane dane osobowe jest zabezpieczony za pomocą procesu uwierzytelnienia z wykorzystaniem identyfikatora użytkownika oraz hasła. Środki uniemożliwiające wykonywanie nieautoryzowanych kopii danych osobowych przetwarzanych przy użyciu systemów informatycznych. Systemowe mechanizmy wymuszają okresową zmianę haseł.

Środki kryptograficznej ochrony danych dla danych osobowych przekazywane drogą teletransmisji. Dostęp do środków teletransmisji zabezpiecza się za pomocą mechanizmów uwierzytelnienia. Stosuje się środki ochrony przed szkodliwym oprogramowaniem takim, jak np. robaki, wirusy, konie trojańskie, rootkity. Możliwie używa się system Firewall do ochrony dostępu do sieci komputerowej.

W przypadku korzystania z systemu przez operatorów BSP oraz pilotów BSP wymagane jest dwustopniowe uwierzytelnienie przez email i SMS. Logowanie wymaga silnego hasła, a każdorazowa zmiana w systemie wymaga dwustopniowego uwierzytelnienia.

6. Wynik konsultacji z Inspektorem ochrony danych w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego

Na obecnym etapie prac na projekcie nowelizacji ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze Inspektor ochrony danych w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego nie wniósł uwag do niniejszej oceny skutków dla ochrony danych dla opisanej czynności przetwarzania.

OCENA RYZYKA NARUSZENIA OCHRONY DANYCH OSOBOWYCH

I.	Czynność przetwarzania danych	Prowadzenie przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych
II.	System informatyczny, w którym przetwarzane są dane osobowe	System teleinformatyczny BSP na zasadach określonych w art. 14 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE
III.	Właściciel aktywów, osoba odpowiedzialna w danej komórce organizacyjnej za konkretną czynność przetwarzania danych i mająca prawo do podejmowania w tym zakresie decyzji.	Dyrektor Departamentu Bezzałogowych Statków Powietrznych w ULC

1. Cykl „życia danych” – przetwarzanie danych na poszczególnych etapach:

Operacja przetwarzania danych:	Zakres / kategorie danych osobowych	opis czynności realizowanych w ramach operacji przetwarzania danych
zbieranie danych	1) imię i nazwisko oraz data urodzenia, w przypadku osób fizycznych, oraz nazwa i numer identyfikacyjny w przypadku osób prawnych, 2) adres, w tym adres e-mail i numer telefonu, 3) numer polisy ubezpieczeniowej , 4) numer operatora zarejestrowanego w innym kraju członkowskim UE.	Prezes ULC, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego BSP, przydziela operatorowi systemu bezzałogowego statku powietrznego numer rejestracyjny. Prezes ULC, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego BSP, przydziela numer pilota i nadaje uzyskane kompetencje.
używanie danych	1) imię i nazwisko oraz data urodzenia, w przypadku osób fizycznych, oraz nazwa i numer identyfikacyjny w przypadku osób prawnych,	Prezes ULC potwierdza wpisanie operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego do rejestru operatorów oraz wpisywanie do rejestru kompetencji i uprawnień operatorów oraz wydawanie dokumentów potwierdzających uprawnienia i kompetencje. Sprawowanie przez Prezesa ULC bieżącego nadzoru nad operatorami systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz kompetencjami pilotów BSP.

	2) adres, w tym adres e-mail i numer telefonu, 3) numer polisy ubezpieczeniowej, 4) numer operatora zarejestrowanego w innym kraju członkowskim UE.	
przekazywanie danych	1) imię i nazwisko oraz data urodzenia, w przypadku osób fizycznych, oraz nazwa i numer identyfikacyjny w przypadku osób prawnych, 2) adres, w tym adres e-mail i numer telefonu, 3) numer polisy ubezpieczeniowej, 4) numer operatora zarejestrowanego w innym kraju członkowskim UE.	Prezes ULC, na wniosek, udostępnia nieodpłatnie dane zawarte w rejestrze operatorów Policji, Straży Granicznej, Służbie Ochrony Państwa, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnemu Biuru Antykorupcyjnemu, Służbie Kontrwywiadu Wojskowego, Służbie Wywiadu Wojskowego, Służbie Celno-Skarbowej, Służbie Więziennej, Straży Marszałkowskiej, straży gminnej (miejskiej), Żandarmerii Wojskowej, Biuru Nadzoru Wewnętrznego oraz Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, w celu realizacji zadań ustawowych.
przechowywanie danych	1) imię i nazwisko oraz data urodzenia, w przypadku osób fizycznych, oraz nazwa i numer identyfikacyjny w przypadku osób prawnych, 2) adres, w tym adres e-mail i numer telefonu, 3) numer polisy ubezpieczeniowej, 4) numer operatora zarejestrowanego w innym kraju członkowskim UE.	Prezes ULC przechowuje dane o operatorach systemów bezzałogowych statków powietrznych wpisanych do rejestru operatorów przez 5 lat od dnia wykreślenia danego operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego z tego rejestru.
usuwanie danych	1) imię i nazwisko oraz data urodzenia, w przypadku osób fizycznych, oraz nazwa i numer identyfikacyjny w przypadku osób prawnych, 2) adres, w tym adres e-mail i numer telefonu, 3) numer polisy ubezpieczeniowej, 4) numer operatora zarejestrowanego w	Prezes ULC wykreśla operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego z rejestru operatorów, na wniosek operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego albo z urzędu, w przypadku gdy operator systemu bezzałogowego statku powietrznego przestał spełniać wymagania określone w art. 14 ust. 5 lit. b rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz nie posiada ważnych dokumentów potwierdzających kwalifikacje pilota bezzałogowego statku powietrznego, uprawniających do wykonywania operacji przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego w podkategorii A2 kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub w kategorii

	innym kraju członkowskim UE.	„szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE.

2. Cel przetwarzania danych osobowych:

Celem przetwarzania danych w rejestrze operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych jest prowadzenia skutecznego nadzoru nad tymi operatorami i umożliwienia ich sprawnej identyfikacji. Docelowo system rejestracji operatorów wraz z przypisanymi kompetencjami pilotów BSP ma być połączony z repozytorium UE. Możliwa więc będzie wymiana danych pomiędzy krajami członkowskimi UE w celu weryfikacji rejestracji operatorów oraz posiadania odpowiednich kompetencji przez pilotów BSP.

3. Kategorie osób, których dane będą przetwarzane:

Osoby fizyczne, osoby prawne oraz jednostki nieposiadające osobowości prawnej, którym przepisy nadają osobowość prawną.

4. Charakter przetwarzania danych osobowych:

Zbieranie, utrwalanie, przechowywanie, opracowywanie, zmienianie, udostępnianie i usuwanie.

5. Stosowane środki kontroli i bezpieczeństwa:

Wprowadzone środki techniczne po stronie administratorów systemu w celu zapewnienia odpowiednich zabezpieczeń, które mają wpływ na proces przetwarzania danych:

- 1) dostęp do systemu operacyjnego komputera, w którym są przetwarzane dane osobowe zabezpieczony jest za pomocą procesu uwierzytelnienia z wykorzystaniem identyfikatora użytkownika oraz hasła;
- 2) zmiana haseł nie rzadziej niż co 30 dni;
- 3) zastosowanie programów antywirusowych i innych regularnie aktualizowanych narzędzi ochrony;
- 4) system Firewall;
- 5) wygaszacze ekranów;
- 6) automatyczna blokada dostępu do systemu w przypadku dłuższej nieaktywności pracy użytkownika;
- 7) systematyczne tworzenie kopii zapasowych zbiorów danych przetwarzanych w systemach informatycznych;
- 8) stosowanie indywidualnych haseł logowania do poszczególnych programów;
- 9) zastosowanie właściwej budowy hasła.

Wprowadzone środki organizacyjne w celu stworzenia właściwych zabezpieczeń, które wpływają na procesy przetwarzania danych są następujące:

- 1) przetwarzanie danych osobowych może odbywać się wyłącznie w ramach wykonywania zadań służbowych; zakres uprawnień wynika z zakresu tych zadań;
- 2) każdy pracownik administracji posiada wyznaczone dla siebie stanowisko komputerowe, co zmniejsza ryzyko naruszenia integralności danych osobowych;
- 3) pracownicy pracujący na jednym stanowisku komputerowym posiadają osobne konta użytkownika do komputera;
- 4) oznakowanie obszaru pracy;
- 5) procedury i instrukcje pracy (transport wewnętrzny i zewnętrzny, postępowanie z odpadami i zużytym sprzętem, przechowywanie materiału biologicznego, pobieranie próbek);
- 6) stanowiskowe instrukcje pracy (obsługa sprzętu);
- 7) instrukcje postępowania awaryjnego uwzględniające wszystkie możliwe drogi narażenia (rozlanie, wyciek, rozprysk, skałeczenie);
- 8) polityka czystego biurka.

Środki ochrony w ramach narzędzi programowych i baz danych.

Środki ochrony narzędzi programowych:

- 1) dostęp do systemów teleinformatycznych posiadają tylko upoważnieni użytkownicy;
- 2) nadawanie uprawnień oraz uwierzytelnienie użytkowników jest zgodne z rozporządzeniem;
- 3) stosowana jest ochrona kryptograficzna danych przesyłanych drogą teleinformatyczną;
- 4) zastosowane są rozwiązania chroniące systemy informatyczne przed skutkami awarii zasilania elektrycznego;
- 5) w celu ochrony przed złośliwym oprogramowaniem stosowane są programy antywirusowe.
- 6) w celu ochrony przed dostępem nieupoważnionych osób do danych osobowych drogą teleinformatyczną stosowany jest system firewall;
- 7) wszystkie dane osobowe przetwarzane są w macierzach dyskowych RAID np. 1, 5, 10 zabezpieczających przed skutkami awarii pamięci masowej;
- 8) w przypadku awarii dysku zawierającego dane osobowe, dane są kasowane przy pomocy programów zamazujących dane, przed jego przekazaniem do naprawy. Jeżeli naprawa dysku jest niemożliwa, po logicznym usunięciu danych jest on niszczone fizycznie. W zakresie nieuregulowanym w niniejszym dokumencie zastosowanie znajdują przepisy Ustawy, Rozporządzenia oraz inne przepisy prawa.

Zbiory danych osobowych są przetwarzane przy użyciu komputera stacjonarnego i przenośnego. Komputer służący do przetwarzania danych osobowych jest połączony z lokalną siecią komputerową. Stosowane są urządzenia typu UPS, i wydzielona sieć elektroenergetyczna chroniące system informatyczny służący do przetwarzania danych osobowych przed skutkami awarii zasilania. Dostęp do zbiorów danych osobowych, które są przetwarzane na wydzielonej stacji komputerowej i komputerze przenośnym zabezpieczony został przed nieautoryzowanym uruchomieniem za pomocą hasła. Dostęp do systemu operacyjnego komputera, w którym są przetwarzane dane osobowe jest zabezpieczony za pomocą procesu uwierzytelnienia z wykorzystaniem identyfikatora użytkownika oraz hasła. Środki uniemożliwiające wykonywanie nieautoryzowanych kopii danych osobowych przetwarzanych przy użyciu systemów informatycznych. Systemowe mechanizmy wymuszają okresową zmianę haseł.

Środki kryptograficznej ochrony danych dla danych osobowych przekazywane drogą teletransmisji. Dostęp do środków teletransmisji zabezpiecza się za pomocą mechanizmów uwierzytelnienia. Stosuje się środki ochrony przed szkodliwym oprogramowaniem takim, jak np. robaki, wirusy, konie trojańskie, rootkity. Możliwie używa się system Firewall do ochrony dostępu do sieci komputerowej.

W przypadku korzystania z systemu przez operatorów BSP oraz pilotów BSP wymagane jest dwustopniowe uwierzytelnienie przez email i SMS. Logowanie wymaga silnego hasła, a każdorazowa zmiana w systemie wymaga dwustopniowego uwierzytelnienia.

6. Ocena ryzyka naruszenia praw lub wolności osób, których dane dotyczą:

Zagrożenie	Skutek	Prawdopodobieństwo	Wartość ryzyka	Poziom ryzyka	Postępowanie z ryzykiem w komórce organizacyjnej
Brak zagrożeń					

Podsumowanie	W wyniku oceny ryzyka naruszenia praw lub wolności osób, których dane dotyczą nie stwierdzono wysokiego ryzyka. W związku z powyższym nie ma konieczności dokonania dalszej oceny skutków dla ochrony danych zgodnie z art. 35 RODO.

TABELA ZGODNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU		Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (UC89)		
I. TYTUŁ DOSTOSOWYWANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH		Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE L 212 z 22.08.2018, str. 1, Dz. Urz. UE L 236 z 05.07.2021, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 382 z 28.10.2021, str. 60).		
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ				
Jedn. red.	Treść przepisu UE	Konieczność wdrożenia	Jedn. red. projektu	Treść przepisu/ów projektu
		T / N		
Art. 1	Przedmiot i cele 1. Podstawowym celem niniejszego rozporządzenia jest ustanowienie i utrzymanie wysokiego, jednolitego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii. 2. Niniejsze rozporządzenie ma ponadto na celu: a) wniesienie wkładu w szerszą unijną politykę w dziedzinie lotnictwa oraz przyczynienie się do poprawy ogólnej skuteczności sektora lotnictwa cywilnego; b) ułatwienie, w obszarach objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, swobodnego przepływu towarów, osób, usług i kapitału, zapewnienie równych szans wszystkim uczestnikom wewnętrznego rynku lotnictwa oraz poprawę konkurencyjności unijnego sektora lotnictwa; c) wniesienie wkładu w zapewnianie wysokiego, jednolitego poziomu ochrony środowiska; d) ułatwienie, w obszarach objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, przepływu towarów, usług i	N		

	personelu na całym świecie poprzez ustanowienie odpowiedniej współpracy z państwami trzecimi i ich władzami lotniczymi, a także poprzez propagowanie wzajemnego akceptowania certyfikatów i innych odpowiednich dokumentów; e) propagowanie racjonalności pod względem kosztów – między innymi poprzez unikanie powielania działań – oraz efektywności w procesach regulacji, certyfikacji i nadzoru, a także efektywnego wykorzystywania odnośnych zasobów na poziomie unijnym i krajowym; f) przyczynianie się, w obszarach objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, do ustanowienia i utrzymania wysokiego, jednolitego poziomu ochrony lotnictwa cywilnego; g) wspieranie państw członkowskich, w obszarach objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, w wykonywaniu ich praw i wypełnianiu ich zobowiązań wynikających z konwencji chicagowskiej poprzez zapewnianie – w stosownych przypadkach – wspólnej interpretacji oraz jednolitego i terminowego wykonywania jej postanowień; h) propagowanie na poziomie ogólnoświatowym stanowisk Unii w odniesieniu do norm i zasad lotnictwa cywilnego poprzez nawiązywanie odpowiedniej współpracy z państwami trzecimi i organizacjami międzynarodowymi; i) propagowanie badań naukowych i innowacji, między innymi w procesach regulacji, certyfikacji i nadzoru; j) propagowanie, w obszarach objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, interoperacyjności technicznej i operacyjnej oraz wymiany najlepszych praktyk administracyjnych; k) wzmacnianie zaufania pasażerów do bezpiecznego lotnictwa cywilnego. 3. Cele określone w ust. 1 i 2 osiąga się między innymi poprzez: a) przygotowywanie, przyjmowanie i jednolite stosowanie wszystkich niezbędnych aktów; b) podejmowanie środków w celu poprawy standardów bezpieczeństwa; c) zapewnianie, aby deklaracje składane i certyfikaty wydawane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie			

	były ważne i uznawane w całej Unii bez konieczności spełnienia jakichkolwiek dodatkowych wymogów; d) opracowanie, przy udziale organizacji normalizacyjnych i innych podmiotów z branży, szczegółowych norm technicznych, które – w stosownych przypadkach – mają być wykorzystywane do celów zgodności z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie; e) ustanowienie niezależnej Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (zwanej dalej „Agencją”); f) jednolite wykonywanie wszelkich niezbędnych aktów przez właściwe organy krajowe oraz przez Agencję, w odpowiednich obszarach ich odpowiedzialności; g) gromadzenie, analizę i wymianę informacji na potrzeby wspierania podejmowania decyzji w oparciu o dowody; h) prowadzenie kampanii informacyjnych i promocyjnych, w tym działań w zakresie szkoleń, komunikacji i rozpowszechniania odpowiednich informacji.			
Art. 2	Zakres stosowania 1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do: a) projektowania i produkcji wyrobów, części i wyposażenia do zdalnego sterowania statkami powietrznymi, przez osobę fizyczną lub prawną pod nadzorem Agencji lub państwa członkowskiego, w zakresie nieobjętym zakresem stosowania lit. b); b) projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji statków powietrznych, a także ich silników, śmigieł, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania statkami powietrznymi, w przypadku gdy statek powietrzny jest lub będzie: (i) zarejestrowany w jednym z państw członkowskich, chyba że to państwo członkowskie przekazało swoje obowiązki wynikające z konwencji chicagowskiej państwu trzeciemu i statek powietrzny jest eksploatowany przez operatora statku powietrznego z państwa trzeciego oraz w takim zakresie, w jakim to państwo członkowskie przekazało te obowiązki; (ii) zarejestrowany w państwie trzecim i eksploatowany przez operatora statku powietrznego mającego siedzibę, miejsce	T		

	zamieszkania lub główne miejsce prowadzenia działalności na terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty; (iii) bezzałogowym statkiem powietrznym, który nie jest zarejestrowany w państwie członkowskim ani w państwie trzecim i który jest eksploatowany na terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty, przez operatora statku powietrznego mającego siedzibę, miejsce zamieszkania lub główne miejsce prowadzenia działalności na tym terytorium; c) wykonywania statkami powietrznymi przez operatora statku powietrznego z państwa trzeciego operacji przylotu na terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty, lotu nad tym terytorium lub odlotu z niego; d) projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem wykorzystywanego lub przeznaczonego do wykorzystania na lotniskach, o których mowa w lit. e), oraz do świadczenia usług obsługi naziemnej i zapewniania AMS na tych lotniskach; e) projektowania, obsługi technicznej i eksploatacji lotnisk, w tym ich wyposażenia związanego z bezpieczeństwem wykorzystywanego na tych lotniskach, znajdujących się na terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty, i które: (i) są lotniskami użytku publicznego; (ii) są wykorzystywane do obsługi zarobkowego transportu lotniczego; oraz (iii) mają utwardzoną drogą startową przyrządową o długości co najmniej 800 metrów lub są wykorzystywane wyłącznie do obsługi śmigłowców stosujących procedury podejścia lub odlotu według wskazań przyrządów; f) ochrony otoczenia lotnisk, o których mowa w lit. e), bez uszczerbku dla prawa Unii i prawa krajowego dotyczącego środowiska i gospodarowania gruntami; g) zapewniania ATM/ANS w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji systemów i części składowych wykorzystywanych w zapewnianiu tych ATM/ANS; h) projektowania struktury przestrzeni powietrznej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, bez uszczerbku dla rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 551/2004 ⁽¹⁾ oraz bez uszczerbku dla obowiązków państw			

	członkowskich w odniesieniu do przestrzeni powietrznej podlegającej ich jurysdykcji. 2. Niniejsze rozporządzenie ma również zastosowanie do personelu i organizacji uczestniczących w działaniach, o których mowa w ust. 1. 3. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do: a) statków powietrznych oraz ich silników, śmigieł, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania statkami powietrznymi, podczas prowadzenia działań wojskowych, celnych, policyjnych, poszukiwawczo-ratowniczych, przeciwpożarowych, w zakresie kontroli granic, ochrony wybrzeża lub innych tego rodzaju działań lub usług będących pod kontrolą i wchodzących w zakres odpowiedzialności państwa członkowskiego, podejmowanych w interesie publicznym przez organ posiadający uprawnienia władz publicznych lub w jego imieniu, ani do personelu i organizacji uczestniczących w działaniach i zaangażowanych w usługi wykonywane przez te statki powietrzne; b) lotnisk ani ich części, a także wyposażenia, personelu i organizacji, które są kontrolowane i eksploatowane przez wojsko; c) ATM/ANS, w tym systemów i części składowych, personelu i organizacji, które są zapewniane lub udostępniane przez wojsko; d) projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji statków powietrznych wymienionych w załączniku I, których operacje wiążą się z niskim ryzykiem dla bezpieczeństwa lotniczego, ani do uczestniczącego w nich personelu i organizacji, chyba że dany statek powietrzny otrzymał certyfikat, lub uznano, że otrzymał certyfikat, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008. W odniesieniu do lit. a) państwa członkowskie zapewniają, aby działania i usługi wykonywane przez statki powietrzne, o których mowa w tej literze, były wykonywane z należytym uwzględnieniem celów niniejszego rozporządzenia w zakresie bezpieczeństwa. Państwa członkowskie zapewniają również, w stosownych przypadkach, bezpieczne oddzielenie tych statków powietrznych od innych statków powietrznych. Bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich wynikających z konwencji chicagowskiej statki powietrzne objęte zakresem stosowania załącznika I do niniejszego rozporządzenia oraz zarejestrowane w jednym z państw członkowskich mogą być			

	eksploatowane w innych państwach członkowskich, pod warunkiem że państwo członkowskie, na terytorium którego ma miejsce operacja, wyrazi zgodę. Obsługa techniczna oraz zmiany projektu takiego statku powietrznego mogą mieć miejsce także w innych państwach członkowskich, pod warunkiem że takie zmiany projektu i taka obsługa techniczna są przeprowadzane pod nadzorem państwa członkowskiego, w którym dany statek powietrzny jest zarejestrowany, oraz zgodnie z procedurami ustanowionymi w prawie krajowym tego państwa członkowskiego. 4. W drodze odstępstwa od ust. 3 akapit pierwszy lit. d), niniejsze rozporządzenie oraz akty delegowane i wykonawcze przyjęte na jego podstawie mają zastosowanie do projektowania, produkcji i obsługi technicznej typu statku powietrznego objętego zakresem stosowania załącznika I pkt 1 lit. e), f), g), h) lub i) oraz do personelu i organizacji uczestniczących w tych działaniach, w przypadku gdy: a) organizacje odpowiedzialne za projekt takiego typu statku powietrznego złożyły Agencji wniosek o certyfikat typu zgodnie z art. 11 lub, w stosownych przypadkach, złożyły Agencji deklarację zgodnie z art. 18 ust. 1 lit. a), w odniesieniu do tego typu statku powietrznego; b) ten typ statku powietrznego ma być produkowany seryjnie; oraz c) projekt tego typu statku powietrznego nie został uprzednio zatwierdzony zgodnie z przepisami krajowymi państwa członkowskiego. Niniejsze rozporządzenie oraz akty delegowane i wykonawcze przyjęte na jego podstawie mają zastosowanie w odniesieniu do danego typu statku powietrznego od dnia, w którym wydano certyfikat typu lub, w stosownych przypadkach, od dnia, w którym złożono deklarację. Jednakże przepisy dotyczące oceny wniosku o certyfikat typu oraz wydania certyfikatu typu przez Agencję mają zastosowanie od dnia, w którym otrzymano wniosek. 5. Bez uszczerbku dla wymogów w zakresie bezpieczeństwa i obrony narodowej oraz dla art. 7 ust. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 550/2004 (1) państwa członkowskie zapewniają, aby: a) obiekty, o których mowa w ust. 3 akapit pierwszy lit. b) niniejszego artykułu, które są obiektami użytku publicznego; oraz			

b) ATM/ANS, o których mowa w ust. 3 akapit pierwszy lit. c) niniejszego artykułu, zapewniane dla ruchu lotniczego, do którego ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 549/2004, oferowały poziom bezpieczeństwa i interoperacyjności z systemami cywilnymi, który jest równie skuteczny jak poziom bezpieczeństwa i interoperacyjności wynikający z zastosowania zasadniczych wymogów określonych w załącznikach VII i VIII do niniejszego rozporządzenia. 6. Państwo członkowskie może podjąć decyzję o stosowaniu którejkolwiek z następujących sekcji rozdziału III: sekcja I, II, III lub VII, lub jakiegokolwiek ich kombinacji, do niektórych lub wszystkich działań, o których mowa w ust. 3 akapit pierwszy lit. a), oraz do personelu i organizacji uczestniczących w tych działaniach, w przypadku gdy stwierdzi, że – w świetle charakterystyki odnośnych działań, personelu i organizacji oraz celu i treści danych przepisów – przepisy te mogą być skutecznie stosowane. Od daty określonej w tej decyzji odnośne działania, personel i organizacje podlegają jedynie przepisom danej sekcji lub danych sekcji oraz przepisom niniejszego rozporządzenia dotyczącym stosowania tych sekcji. Dane państwo członkowskie niezwłocznie powiadamia o swojej decyzji Komisję i Agencję, przedstawiając im wszystkie odpowiednie informacje, a w szczególności informacje o: a) danej sekcji lub sekcjach; b) odnośnych działaniach, personelu i organizacjach; c) powodach podjęcia swojej decyzji; oraz d) dacie rozpoczęcia stosowania tej decyzji. W przypadku gdy Komisja, po konsultacji z Agencją, stwierdzi, że warunek określony w akapicie pierwszym nie został spełniony, przyjmuje akty wykonawcze zawierające jej decyzję w tym przedmiocie. Gdy dane państwo członkowskie zostanie powiadomione o takich aktach wykonawczych, to państwo członkowskie niezwłocznie podejmuje decyzję o zmianie lub cofnięciu wcześniejszej decyzji, o której mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, oraz informuje o tym Komisję i Agencję. Bez uszczerbku dla akapitu czwartego państwo członkowskie może także w każdej chwili podjąć decyzję o zmianie lub cofnięciu wcześniejszej decyzji, o której mowa w akapicie pierwszym		Art. 1 pkt 1 lit. a	Art. 1 ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze 4. Przepisów prawa lotniczego nie stosuje się do lotnictwa państwowego, z wyjątkiem przepisów: 1) art. 1 ust. 6, art. 2–9, art. 14, art. 17 ust. 17, ust. 22 pkt 2 i ust. 23, art. 35 ust. 2, art. 43, art. 59a ust. 6, art. 60, art. 66 ust. 1a–1d i 3, art. 66a, art. 66b, art. 68 ust. 2, 2e i 2f, art. 69 ust. 1–3, art. 74–76, art. 82 ust. 1 pkt 6–8, ust. 1a, 1b, i 3–8, art. 87, art. 87¹ ust. 1–8 i 10, art. 87², art. 87⁴ ust. 1, 2, 4 i 5, art. 87⁵ ust. 1–4, art. 87⁶–87a, art. 89, art. 92, art. 93a ust. 1 pkt 5 i 7, art. 104 ust. 4–9, art. 119–125, art. 128, art. 130, art. 133, art. 134 ust. 1–1f, art. 135 ust. 3 pkt 3, art. 135a ust. 2 pkt 8, art. 136, art. 137 ust. 1–4, art. 140–140e, art. 149a, art. 150, art. 156a ust. 1–4 i ust. 6–15, art. 156b ust. 2, art. 156h–156k, art. 156zd, art. 156ze, art. 193 ust. 5 oraz art. 207 ust. 8, z zastrzeżeniem ust. 5 – w odniesieniu do wojskowych statków powietrznych, załóg tych statków oraz lotnisk i lądowisk wojskowych; 2) art. 1 ust. 6, art. 2–9, art. 14, art. 17 ust. 17, ust. 22 pkt 2 i ust. 23, art. 35 ust. 2, art. 44, art. 59a ust. 6, art. 60, art. 66 ust. 3, , art. 68 ust. 2, art. 69 ust. 1–3, art. 74–76, art. 82 ust. 1 pkt 6–8, ust. 1a, 1b, i 3–8, art. 87, art. 87¹ ust. 1–8 i 10, art. 87², art. 87⁴ ust. 1, 2, 4 i 5, art. 87⁵ ust. 1–4, art. 87⁶–87a, art. 92, art. 93a ust. 1 pkt 7, art. 94 ust. 2 pkt 2, art. 104 ust. 4–9, art. 119–125, art. 128, art. 130, art. 133, art. 134 ust. 1–1f, art. 136, art. 137 ust. 1–4, art. 140–140e, art. 150, art. 156a–156ze, art. 193 ust. 5 oraz art. 207 ust. 8, z zastrzeżeniem ust. 5 – w odniesieniu do statków powietrznych, załóg tych statków oraz lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego; 3) art. 1 ust. 6, art. 2–9, art. 14, art. 35 ust. 2, art. 74–76, art. 87a, art. 93a ust. 1 pkt 7, art. 94 ust. 1 i 2 pkt 2, art. 119–125, art. 128, art. 130, art. 133, art. 134 ust. 1–1f, art. 135 ust. 3, art. 136, art. 137 ust. 1–4, art. 140–140e, art. 150, art. 156a–156ze oraz art. 207 ust. 8, z zastrzeżeniem ust. 5 – w odniesieniu do bezzałogowych statków powietrznych używanych 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 2023 r. poz. 1136), operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz pilotów bezzałogowych statków powietrznych.

niniejszego ustępu. W takich przypadkach niezwłocznie informuje o tym Komisję i Agencję. Agencja włącza do repozytorium, o którym mowa w art. 74, wszystkie decyzje Komisji i państw członkowskich, o których została powiadomiona na podstawie niniejszego ustępu. Komisja, Agencja oraz właściwe organy danego państwa członkowskiego współpracują do celów stosowania niniejszego ustępu. 7. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o zwolnieniu ze stosowania niniejszego rozporządzenia projektowania, obsługi technicznej i eksploataowania lotniska oraz wyposażenia związanego z bezpieczeństwem wykorzystywanego na tym lotnisku, w przypadku gdy lotnisko to obsługuje rocznie nie więcej niż 10 000 pasażerów przewożonych w ramach zarobkowego transportu lotniczego i wykonuje rocznie nie więcej niż 850 operacji związanych z obsługą towarów, pod warunkiem że dane państwa członkowskie zapewnią, aby takie zwolnienie nie zagrażało zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 33. Od daty określonej w tej decyzji o zwolnieniu projektowanie, obsługa techniczna i eksploatacja danego lotniska oraz wyposażenie lotniska związane z bezpieczeństwem, a także usługi obsługi naziemnej i zapewnianie AMS na tym lotnisku przestają podlegać niniejszemu rozporządzeniu oraz aktom delegowanym i wykonawczym przyjętym na jego podstawie. Dane państwo członkowskie niezwłocznie powiadamia Komisję i Agencję o swojej decyzji o zwolnieniu oraz powodach jej przyjęcia. W przypadku gdy Komisja, po konsultacji z Agencją, uzna, że takie zwolnienie przyznane przez państwo członkowskie nie jest zgodne z warunkami określonymi w akapicie pierwszym, przyjmuje akty wykonawcze zawierające jej decyzję w tym przedmiocie. Gdy dane państwo członkowskie zostanie powiadomione o takich aktach wykonawczych, to państwo członkowskie niezwłocznie zmienia lub cofa decyzję o zwolnieniu oraz informuje o tym Komisję i Agencję. Państwa członkowskie powiadamiają także Komisję i Agencję o zwolnieniach, które przyznały na podstawie art. 4 ust. 3b rozporządzenia (WE) nr 216/2008. Państwa członkowskie dokonują co roku analizy danych dotyczących natężenia ruchu na lotniskach, w odniesieniu do których te państwa członkowskie przyznały zwolnienia na podstawie niniejszego ustępu lub na podstawie art. 4 ust. 3b rozporządzenia (WE) nr 216/2008. W			

przypadku gdy analiza ta wykaże, że w ciągu trzech kolejnych lat którekolwiek z tych lotnisk obsługuje rocznie więcej niż 10 000 pasażerów przewożonych w ramach zarobkowego transportu lotniczego lub wykonuje rocznie więcej niż 850 operacji związanych z obsługą towarów, dane państwo członkowskie cofa zwolnienie dotyczące tego lotniska. W takim przypadku informuje o tym Komisję i Agencję. Agencja włącza do repozytorium, o którym mowa w art. 74, wszystkie decyzje Komisji i państw członkowskich, o których została powiadomiona na podstawie niniejszego ustępu. 8. Państwo członkowskie może podjąć decyzję o zwolnieniu ze stosowania niniejszego rozporządzenia projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji jednej lub większej liczby następujących kategorii statków powietrznych: a) samoloty, inne niż samoloty bezzałogowe, mające nie więcej niż dwa siedzenia, mierzalną prędkość przeciągnięcia lub prędkość minimalną w locie ustalonym w konfiguracji do lądowania nieprzekraczającą 45 węzłów prędkości cechowanej i maksymalną masę startową (zwaną dalej „MTOM”) – zgodnie z rejestracją dokonaną przez państwo członkowskie – nie większą niż 600 kg w przypadku samolotu nieprzeznaczonego do lądowania na wodzie lub 650 kg w przypadku samolotu przeznaczonego do lądowania na wodzie; b) śmigłowce, inne niż śmigłowce bezzałogowe, mające nie więcej niż dwa siedzenia i MTOM – zgodnie z rejestracją dokonaną przez państwo członkowskie – nie większą niż 600 kg w przypadku śmigłowca nieprzeznaczonego do lądowania na wodzie lub 650 kg w przypadku śmigłowca przeznaczonego do lądowania na wodzie; c) szybowce, inne niż szybowce bezzałogowe, oraz motoszybowce, inne niż motoszybowce bezzałogowe, mające nie więcej niż dwa siedzenia i MTOM – zgodnie z rejestracją dokonaną przez państwo członkowskie – nie większą niż 600 kg. Jednakże w odniesieniu do kategorii statków powietrznych, o których mowa w akapicie pierwszym, państwa członkowskie nie mogą podjąć takiej decyzji dotyczącej statków powietrznych, w odniesieniu do których wydano certyfikat uznano, że wydano certyfikat zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 lub z niniejszym rozporządzeniem, lub w odniesieniu do których złożono deklarację zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.			

9. Decyzja o zwolnieniu podjęta przez państwo członkowskie na podstawie ust. 8 nie może uniemożliwiać organizacji mającej główne miejsce prowadzenia działalności na terytorium tego państwa członkowskiego podjęcia decyzji o prowadzeniu działań związanych z projektowaniem i produkcją w odniesieniu do statków powietrznych objętych zakresem tej decyzji zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie. W przypadku gdy taka organizacja podejmie taką decyzję, informuje o tym dane państwo członkowskie. W takich przypadkach decyzja o zwolnieniu podjęta przez państwo członkowskie zgodnie z ust. 8 nie ma zastosowania do tych działań związanych z projektowaniem i produkcją ani do statków powietrznych zaprojektowanych i wyprodukowanych w wyniku tych działań. 10. Bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich wynikających z konwencji chicagowskiej statki powietrzne, do których ma zastosowanie decyzja o zwolnieniu podjęta zgodnie z ust. 8, i które są zarejestrowane w państwie członkowskim, które podjęło tę decyzję, mogą być eksploatowane w innych państwach członkowskich, pod warunkiem że państwo członkowskie, na terytorium którego ma miejsce operacja, wyrazi zgodę. Obsługa techniczna lub zmiany projektu takich statków powietrznych mogą mieć miejsce także w innych państwach członkowskich, pod warunkiem że taka obsługa techniczna i takie zmiany projektu są przeprowadzane pod nadzorem państwa członkowskiego, w którym dany statek powietrzny jest zarejestrowany, oraz zgodnie z procedurami ustanowionymi w prawie krajowym tego państwa członkowskiego. W każdym certyfikacie wydawanym w odniesieniu do statków powietrznych, do których ma zastosowanie decyzja o zwolnieniu podjęta zgodnie z ust. 8, wyraźnie wskazuje się, że certyfikat ten został wydany nie na podstawie niniejszego rozporządzenia, ale na podstawie prawa krajowego państwa członkowskiego, które wydaje certyfikat. Pozostałe państwa członkowskie mogą akceptować takie krajowe certyfikaty tylko wówczas, gdy same podjęły odpowiednią decyzję zgodnie z ust. 8. 11. Wszelkie przepisy prawa krajowego państwa członkowskiego, które podjęło decyzję o zwolnieniu zgodnie z ust. 8, regulujące projektowanie, produkcję, obsługę techniczną i eksploatację statków powietrznych, do których ma zastosowanie ta decyzja, muszą być proporcjonalne do charakteru danej działalności i związanego z nią			

	ryzyka oraz uwzględniać cele i zasady określone, odpowiednio, w art. 1 i 4. Państwo członkowskie, które podjęło decyzję o zwolnieniu zgodnie z ust. 8, niezwłocznie powiadamia Komisję i Agencję o tej decyzji oraz przekazuje im wszystkie odpowiednie informacje, a w szczególności informacje o dacie, od której ma zastosowanie ta decyzja, oraz o kategorii statków powietrznych, której dotyczy. Państwo członkowskie może postanowić o zmianie lub cofnięciu swojej decyzji o zwolnieniu podjętej zgodnie z ust. 8. W takich przypadkach niezwłocznie informuje o tym Komisję i Agencję. Agencja włącza do repozytorium, o którym mowa w art. 74, wszystkie decyzje państw członkowskich, o których została powiadomiona na podstawie niniejszego ustępu. Decyzja o zwolnieniu podjęta przez państwo członkowskie zgodnie z ust. 8 ma także zastosowanie do organizacji i personelu uczestniczących w projektowaniu, produkcji, obsłudze technicznej i eksploatacji, do których to działań decyzja ta ma zastosowanie.			
Art. 3	Definicje.	N		
Art. 4	Zasady dotyczące środków stosowanych na mocy niniejszego rozporządzenia 1. Stosując środki na mocy niniejszego rozporządzenia, Komisja, Agencja oraz państwa członkowskie: a) zapewniają odzwierciedlenie aktualnego stanu wiedzy i najlepszych praktyk w zakresie lotnictwa oraz uwzględniają światowe doświadczenia w tym zakresie i postęp naukowo-techniczny w odpowiednich dziedzinach; b) opierają się na najlepszych dostępnych dowodach i analizach; c) umożliwiają natychmiastową reakcję w celu ustalenia przyczyn wypadków, poważnych incydentów oraz umyślnych naruszeń zasad ochrony; d) uwzględniają współzależności między różnymi dziedzinami bezpieczeństwa lotniczego oraz między bezpieczeństwem lotniczym, cyberbezpieczeństwem oraz innymi technicznymi obszarami uregulowań w zakresie lotnictwa; e) określają, w miarę możliwości, wymogi i procedury w sposób oparty na skuteczności działania, który kładzie nacisk na cele, jakie należy osiągnąć, przy jednoczesnym umożliwieniu wyboru	N		

	różnych środków służących osiągnięciu tych celów opartych na skuteczności działania; f) wspierają współpracę między organami na poziomie Unii i na poziomie państw członkowskich oraz efektywne wykorzystanie zasobów przez te organy; g) w miarę możliwości podejmują środki niewiążące, w tym działania propagujące bezpieczeństwo; h) uwzględniają międzynarodowe prawa i zobowiązania Unii oraz państw członkowskich w zakresie lotnictwa cywilnego, w tym prawa i zobowiązania wynikające z konwencji chicagowskiej. 2. Środki podejmowane na mocy niniejszego rozporządzenia muszą odpowiadać charakterowi poszczególnych rodzajów działalności, do których się odnoszą, i związanego z nimi ryzyka oraz muszą być proporcjonalne do tego charakteru i ryzyka. Podczas opracowywania i przyjmowania takich środków Komisja, Agencja oraz państwa członkowskie uwzględniają, odpowiednio do danej działalności, następujące kwestie: a) czy na pokładzie przewożone są osoby inne niż załoga lotnicza, a w szczególności, czy operacja jest publicznie dostępna; b) do jakiego stopnia działalność ta mogłaby zagrażać stronom trzecim lub mieniu na ziemi; c) złożoność, osiągi i cechy eksploatacyjne statku powietrznego, którego to dotyczy; d) cel lotu, typ statku powietrznego oraz rodzaj wykorzystywanej przestrzeni powietrznej; e) rodzaj, skala i złożoność operacji lub działania, w tym, w stosownych przypadkach, natężenie i rodzaj ruchu obsługiwanego przez odpowiedzialną organizację lub osobę; f) zakres, w jakim osoby narażone na ryzyko związane z daną operacją są zdolne do oceny i kontrolowania tego ryzyka; g) wyniki wcześniejszych działań w zakresie certyfikacji i nadzoru.			
Art. 5	Europejski program bezpieczeństwa lotniczego 1. Komisja, po konsultacji z Agencją oraz państwami członkowskimi, przyjmuje, publikuje i aktualizuje, stosownie do potrzeb, dokument opisujący funkcjonowanie europejskiego systemu bezpieczeństwa lotniczego, obejmujący zasady, działania i procesy stosowane do celów zarządzania bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego w Unii	N		

	zgodnie z niniejszym rozporządzeniem (zwany dalej „europejskim programem bezpieczeństwa lotniczego”). 2. Europejski program bezpieczeństwa lotniczego obejmuje co najmniej elementy dotyczące obowiązków państwa w zakresie zarządzania bezpieczeństwem opisane w międzynarodowych normach i zalecanych metodach postępowania. Europejski program bezpieczeństwa lotniczego opisuje również proces opracowywania, przyjmowania, aktualizowania i wdrażania europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego, o którym mowa w art. 6, przewidujący ściśle zaangażowanie państw członkowskich i odpowiednich zainteresowanych stron.			
Art. 6	Europejski plan bezpieczeństwa lotniczego 1. Agencja, w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi i odpowiednimi zainteresowanymi stronami, jak przewidziano w art. 5 ust. 2 akapit drugi, opracowuje, przyjmuje, publikuje, a następnie aktualizuje europejski plan bezpieczeństwa lotniczego przynajmniej raz do roku. Na podstawie oceny odpowiednich informacji dotyczących bezpieczeństwa europejski plan bezpieczeństwa lotniczego określa główne ryzyko dotyczące bezpieczeństwa, na jakie narażony jest europejski system bezpieczeństwa lotniczego, oraz określa działania niezbędne do ograniczenia tego ryzyka. 2. Agencja, w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi i odpowiednimi zainteresowanymi stronami, jak przewidziano w art. 5 ust. 2 akapit drugi, dokumentuje ryzyka dotyczące bezpieczeństwa, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, w specjalnym portfolio dotyczącym takiego ryzyka, oraz monitoruje wdrażanie powiązanych działań ograniczających to ryzyko podejmowanych przez zainteresowane strony, w tym, w stosownych przypadkach, poprzez ustanowienie wskaźników skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa. 3. Europejski plan bezpieczeństwa lotniczego wskazuje, z uwzględnieniem celów określonych w art. 1, poziom skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa w Unii. Komisja, Agencja oraz państwa członkowskie wspólnie dążą do osiągnięcia tego poziomu skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa.	N		
Art. 7	Krajowy program bezpieczeństwa 1. Każde państwo członkowskie, w konsultacji z odpowiednimi zainteresowanymi stronami, ustanawia i utrzymuje krajowy program	N		

	bezpieczeństwa w celu zarządzania bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego w związku z działalnością lotniczą wchodzącą w zakres jego odpowiedzialności (zwany dalej „krajowym programem bezpieczeństwa”). Program ten musi być proporcjonalny do skali i złożoności tej działalności oraz musi być spójny z europejskim programem bezpieczeństwa lotniczego. 2. Krajowy program bezpieczeństwa lotniczego obejmuje co najmniej elementy dotyczące obowiązków państwa w zakresie zarządzania bezpieczeństwem opisane w międzynarodowych normach i zalecanych metodach postępowania. 3. Krajowy program bezpieczeństwa wskazuje, z uwzględnieniem celów określonych w art. 1 oraz poziomu skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 6 ust. 3, poziom skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, który należy osiągnąć na poziomie krajowym w odniesieniu do działalności lotniczej wchodzącej w zakres odpowiedzialności danego państwa członkowskiego.			
Art. 8	Krajowy plan bezpieczeństwa lotniczego 1. Krajowy program bezpieczeństwa zawiera krajowy plan bezpieczeństwa lotniczego lub taki plan jest do niego dołączony. Na podstawie oceny odpowiednich informacji dotyczących bezpieczeństwa każde państwo członkowskie, w konsultacji z odpowiednimi zainteresowanymi stronami, określa w tym planie główne ryzyko dotyczące bezpieczeństwa, na jakie narażony jest jego krajowy system bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, oraz określa działania niezbędne do ograniczenia tego ryzyka. 2. Krajowy plan bezpieczeństwa lotniczego zawiera opis ryzyka i działań określonych w europejskim planie bezpieczeństwa lotniczego, które mają znaczenie dla danego państwa członkowskiego. Państwo członkowskie informuje Agencję o ryzyku i działaniach określonych w europejskim planie bezpieczeństwa lotniczego, których nie uważa ono za mające znaczenie dla swojego krajowego systemu bezpieczeństwa lotniczego, oraz podaje uzasadnienie swojego stanowiska.	N		
Art. 9	Zasadnicze wymogi 1. Statki powietrzne, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a) i b), inne niż bezzałogowe statki powietrzne, oraz ich silniki, śmigła, części i wyposażenie nieinstalowane muszą spełniać zasadnicze wymogi	N		

	dotyczące zdolności do lotu określone w załączniku II do niniejszego rozporządzenia. 2. W odniesieniu do hałasu i emisji te statki powietrzne oraz ich silniki, śmigła, części i wyposażenie nieinstalowane muszą spełniać wymogi ochrony środowiska zawarte w poprawce 13 w tomie I, poprawce 10 w tomie II i poprawce 1 w tomie III załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, w ich wersjach mających zastosowanie w dniu 1 stycznia 2021 r. Zasadnicze wymogi dotyczące zgodności z wymogami ochrony środowiska określone w załączniku III do niniejszego rozporządzenia mają zastosowanie do wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego w zakresie, w jakim postanowienia konwencji chicagowskiej, o których mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, nie zawierają wymogów ochrony środowiska. Organizacje uczestniczące w projektowaniu, produkcji i obsłudze technicznej wyrobów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a) i b), muszą spełniać wymogi określone w pkt 8 załącznika III do niniejszego rozporządzenia.			
Art. 10	Zgodność z wymogami 1. W odniesieniu do statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a), innych niż bezzałogowe statki powietrzne, oraz ich silników, śmigieł i części zgodność z wymogami art. 9 zapewnia się zgodnie z art. 11 i 12 oraz art. 15 ust. 1. 2. W odniesieniu do statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b) ppkt (i), innych niż bezzałogowe statki powietrzne, oraz ich silników, śmigieł, części i wyposażenia nieinstalowanego zgodność z wymogami art. 9 zapewnia się zgodnie z art. 11–16..	N		
Art. 11	Projekt wyrobów Projekt wyrobu podlega certyfikacji i wydaje się w odniesieniu do niego certyfikat typu. Zmiany tego projektu również podlegają certyfikacji oraz w jej wyniku wydaje się w odniesieniu do nich certyfikat zmian, w tym uzupełniające certyfikaty typu. Projekty napraw podlegają certyfikacji i wydaje się w odniesieniu do nich zatwierdzenie. W odniesieniu do danych dotyczących zgodności operacyjnej związanych z projektem typu wydaje się zatwierdzenie. Zatwierdzenie to jest zawarte w certyfikacie typu lub ograniczonym	N		

	certyfikacie typu, o którym mowa w art. 18 ust. 1 lit. b), stosownie do przypadku. Ten certyfikat typu, certyfikat zmian, to zatwierdzenie projektu naprawy oraz zatwierdzenie w odniesieniu do danych dotyczących zgodności operacyjnej wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że projekt wyrobu jest zgodny z podstawą certyfikacji typu ustanowioną zgodnie z aktem delegowanym, o którym mowa w art. 19 ust. 1 lit. b) ppkt (i) oraz (ii), stosownie do przypadku, oraz że projekt wyrobu nie posiada żadnych cech ani elementów, z powodu których jego eksploatacja byłaby niezgodna z wymogami ochrony środowiska lub nie byłaby bezpieczna. Ten certyfikat typu, certyfikat zmian, to zatwierdzenie projektu naprawy oraz zatwierdzenie w odniesieniu do danych dotyczących zgodności operacyjnej mogą również zostać wydane bez takiego wniosku przez organizację zatwierdzoną zgodnie z art. 15, której przyznano przywilej wydawania tych certyfikatów lub zatwierdzeń zgodnie z aktem delegowanym, o którym mowa w art. 19 ust. 1 lit. k), jeżeli organizacja ta ustaliła, że projekt wyrobu spełnia warunki określone w akapicie trzecim niniejszego ustępu. Nie wymaga się odrębnego certyfikatu typu dla projektów silników i śmigieł, które zostały certyfikowane jako część projektu statku powietrznego zgodnie z niniejszym artykułem.			
Art. 12	Projekt części Projekt części podlega certyfikacji i wydaje się w odniesieniu do niego certyfikat, chyba że określono inaczej w aktach delegowanych, o których mowa w art. 19. Certyfikat ten wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że projekt danej części jest zgodny z podstawą certyfikacji ustanowioną zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w art. 19 ust. 1 lit. b) ppkt (iii). Certyfikat ten może również zostać wydany bez takiego wniosku przez organizację zatwierdzoną zgodnie z art. 15, której przyznano przywilej wydawania tych certyfikatów zgodnie z aktem delegowanym, o którym mowa w art. 19 ust. 1 lit. k), jeżeli organizacja ta ustaliła, że projekt danej części jest zgodny z podstawą certyfikacji ustanowioną zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w art. 19 ust. 1 lit. b) ppkt (iii).	N		

	Nie wymaga się odrębnego certyfikatu dla projektów części, które zostały certyfikowane jako element projektu wyrobu zgodnie z art. 11.			
Art. 13	Projekt wyposażenia nieinstalowanego Projekt wyposażenia nieinstalowanego podlega certyfikacji i wydaje się w odniesieniu do niego certyfikat, w przypadku gdy tak określono w aktach delegowanych, o których mowa w art. 19. Certyfikat ten wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że projekt wyposażenia nieinstalowanego jest zgodny z podstawą certyfikacji ustanowioną zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w art. 19 ust. 1 lit. b) ppkt (iii). Certyfikat ten może również zostać wydany bez takiego wniosku przez organizację zatwierdzoną zgodnie z art. 15, której przyznano przywilej wydawania tych certyfikatów zgodnie z aktem delegowanym, o którym mowa w art. 19 ust. 1 lit. k), jeżeli organizacja ta ustaliła, że projekt wyposażenia nieinstalowanego jest zgodny z podstawą certyfikacji ustanowioną zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w art. 19 ust. 1 lit. b) ppkt (iii).	N		
Art. 14	Poszczególne statki powietrzne 1. Poszczególne statki powietrzne podlegają certyfikacji i wydaje się w odniesieniu do nich świadectwo zdatności do lotu oraz – w przypadku gdy tak określono w aktach delegowanych, o których mowa w art. 19 – świadectwo zdatności w zakresie hałasu. Świadectwa te wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że dany statek powietrzny jest zgodny z projektem certyfikowanym zgodnie z art. 11, oraz że statek ten jest w stanie odpowiednim do zapewnienia jego bezpiecznej i zgodnej z wymogami ochrony środowiska eksploatacji. 2. Certyfikaty, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, pozostają ważne, dopóki dany statek powietrzny oraz jego silniki, śmigła, części i wyposażenie nieinstalowane podlegają obsłudze technicznej zgodnie z aktami wykonawczymi odnoszącymi się do ciągłej zdatności do lotu, o których mowa w art. 17, i są w stanie odpowiednim do zapewnienia ich bezpiecznej i zgodnej z wymogami ochrony środowiska eksploatacji.	N		
Art. 15	Organizacje 1. Organizacje odpowiedzialne za projektowanie i produkcję wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego podlegają	N		

certyfikacji i wydaje się im zatwierdzenie, chyba że określono inaczej w aktach delegowanych, o których mowa w art. 19. Zatwierdzenie to wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że przestrzega zasad ustanowionych w aktach delegowanych, o których mowa w art. 19, w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 9. W zatwierdzeniu tym określa się przywileje przyznane organizacji oraz zakres tego zatwierdzenia. 2. Zatwierdzenie wymagane jest również w odniesieniu do: a) organizacji odpowiedzialnych za obsługę techniczną oraz zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu w odniesieniu do wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego; oraz b) organizacji związanych ze szkoleniem personelu odpowiedzialnego za poświadczenie obsługi wyrobu, części lub wyposażenia nieinstalowanego po obsłudze technicznej. Jednakże akapit pierwszy nie ma zastosowania do sytuacji, w których – na skutek przyjęcia aktów wykonawczych, o których mowa w art. 17 ust. 1 lit. b), z uwzględnieniem celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka – nie wymaga się takich zatwierdzeń. Zatwierdzenia, o których mowa w niniejszym ustępie, wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi aktów wykonawczych, o których mowa w art. 17, przyjętych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 9. 3. W zatwierdzeniach, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, określa się przywileje przyznane organizacji. Zatwierdzenia te mogą zostać zmienione w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 17 ust. 1 lit. b). 4. Zatwierdzenia, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, mogą zostać ograniczone, zawieszone lub cofnięte zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 17 ust. 1 lit. b), jeżeli posiadacz przestał przestrzegać zasad i procedur przyznawania i utrzymywania takiego zatwierdzenia. 5. W przypadku gdy – na skutek przyjęcia aktów wykonawczych, o których mowa w art. 17 ust. 1 lit. b), z uwzględnieniem celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka – nie wymaga się zatwierdzenia, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, akty wykonawcze, o których mowa w art. 17, mogą nadal wymagać złożenia przez daną organizację deklaracji jej zdolności i dostępności			

	środków umożliwiających jej wywiązanie się z obowiązków związanych z działalnością wykonywaną przez nią zgodnie z tymi aktami wykonawczymi.			
Art. 16	Personel 1. Od personelu odpowiedzialnego za poświadczenie obsługi wyrobu, części lub wyposażenia nieinstalowanego po obsłudze technicznej wymaga się posiadania licencji, z wyjątkiem sytuacji, w których – na skutek przyjęcia aktów wykonawczych, o których mowa w art. 17 ust. 1 lit. d), z uwzględnieniem celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka – nie wymaga się takich licencji. Licencję tę wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi aktów wykonawczych, o których mowa w art. 17, przyjętych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 9. 2. Licencja, o której mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, określa przywileje przyznane personelowi. Licencja może zostać zmieniona w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 17 ust. 1 lit. d). 3. Licencja, o której mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, może zostać ograniczona, zawieszona lub cofnięta zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 17 ust. 1 lit. d), jeżeli jej posiadacz przestał przestrzegać zasad i procedur wydawania i utrzymywania takiej licencji.	N		
Art. 17	Akty wykonawcze dotyczące zdolności do lotu 1. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymogów, o których mowa w art. 9, w odniesieniu do statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a) i b), innych niż bezzałogowe statki powietrzne, a także ich silników, śmigieł, części i wyposażenia nieinstalowanego, Komisja, w oparciu o zasady określone w art. 4 oraz z myślą o realizacji celów określonych w art. 1, przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące: a) zasad i procedur utrzymywania certyfikatów, o których mowa w art. 14 i w art. 18 ust. 2 akapit pierwszy lit. a); b) zasad i procedur wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania zatwierdzeń, o których	N		

	mowa w art. 15 ust. 2, oraz dotyczących sytuacji, w których nie wymaga się takich zatwierdzeń; c) zasad i procedur składania deklaracji, o których mowa w art. 15 ust. 5, oraz dotyczących sytuacji, w których wymaga się składania takich deklaracji; d) zasad i procedur wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania licencji, o których mowa w art. 16, oraz dotyczących sytuacji, w których nie wymaga się takich licencji; e) przywilejów i obowiązków posiadaczy zatwierdzeń i licencji wydanych na podstawie art. 15 ust. 2 i art. 16 oraz przywilejów i obowiązków organizacji, które składają deklaracje zgodnie z art. 15 ust. 5; f) zasad i procedur obsługi technicznej wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego; g) zasad i procedur zarządzania ciągłą zdolnością statku powietrznego do lotu; h) dodatkowych wymogów dotyczących zdolności do lotu w odniesieniu do wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego, których projekt został już certyfikowany, niezbędnych do utrzymywania ciągłej zdolności do lotu i poprawy bezpieczeństwa. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3. 2. Przyjmując te akty wykonawcze, Komisja zapewnia zgodność z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 9, oraz należyście uwzględnia międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania, w szczególności określone w załącznikach 1, 6 i 8 do konwencji chicagowskiej.			
Art. 18	Odstępstwa 1. Na zasadzie odstępstwa od art. 9–13, stosownie do przypadku: a) zgodność projektu wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego z mającymi zastosowanie zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 9, może zostać poddana ocenie bez wydawania certyfikatu, w przypadku gdy przewidują tak akty delegowane, o których mowa w art. 19 ust. 1 lit. d) ppkt (i). W takim przypadku akty delegowane, o których mowa w art. 19 ust. 1 lit. j), określają warunki i procedury dokonywania takiej	N		

	oceny. Akty delegowane, o których mowa w art. 19 ust. 1 lit. d) ppkt (i), mogłyby przewidywać możliwość składania przez organizację odpowiedzialną za projektowanie i produkcję tych wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego deklaracji zgodności ich projektów z tymi zasadniczymi wymogami oraz ze szczegółowymi specyfikacjami ustanowionymi zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w art. 19 ust. 1 ppkt (i), przyjętymi w celu zapewnienia zgodności tych projektów z tymi zasadniczymi wymogami; b) jeżeli projekt statku powietrznego nie spełnia zasadniczych wymogów, o których mowa w art. 9, może zostać wydany ograniczony certyfikat typu. W takim przypadku certyfikat ten wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że projekt statku powietrznego jest zgodny z podstawą certyfikacji ustanowioną zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w art. 19 ust. 1 lit. b) ppkt (i) oraz (ii), oraz że projekt statku powietrznego odpowiada wymogom w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska, w świetle planowanego użytkowania tego statku powietrznego. 2. Na zasadzie odstępstwa od art. 9, 10 i 14, stosownie do przypadku: a) zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w art. 19, w odniesieniu do statku powietrznego, którego projekt jest przedmiotem deklaracji zgodnie z ust. 1 lit. a) albo w odniesieniu do którego wydano ograniczony certyfikat typu zgodnie z ust. 1 lit. b), wydaje się ograniczone świadectwo zdolności do lotu lub ograniczone świadectwo zdolności w zakresie hałasu. W takim przypadku certyfikaty te wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że dany statek powietrzny jest zgodny z tym projektem, oraz że statek ten jest w stanie odpowiednim do zapewnienia jego bezpiecznej i zgodnej z wymogami ochrony środowiska eksploatacji; b) zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w art. 19, w celu umożliwienia eksploatacji statku powietrznego, który nie posiada ważnego świadectwa zdolności do lotu ani ważnego ograniczonego świadectwa zdolności do lotu, może zostać wydane zezwolenie na lot. W takim przypadku takie zezwolenie na lot wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że dany statek powietrzny jest w stanie bezpiecznie wykonać lot podstawowy. Zezwolenie na lot może również zostać wydane bez takich wniosków przez organizację zatwierdzoną zgodnie z art. 15, której przyznano przywilej udzielania tych zezwoleń na lot zgodnie z aktami			

	delegowanymi, o których mowa w art. 19 ust. 1 lit. k), lub aktem wykonawczym, o którym mowa w art. 17 ust. 1 lit. e), pod warunkiem że organizacja ta ustaliła, że dany statek powietrzny jest w stanie bezpiecznie wykonać lot podstawowy. Zezwolenie na lot podlega odpowiednim ograniczeniom przewidzianym w aktach delegowanych, o których mowa w art. 19 ust. 1 lit. f), a w szczególności ograniczeniom w celu ochrony bezpieczeństwa stron trzecich.			
Art. 19	Przekazanie uprawnień 1. W odniesieniu do statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a) i b), innych niż bezzałogowe statki powietrzne, a także ich silników, śmigieł, części i wyposażenia nieinstalowanego, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, ustanawiających szczegółowe zasady w odniesieniu do: a) szczegółowych wymogów ochrony środowiska odnoszących się do wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego, w sytuacjach, o których mowa w art. 9 ust. 2 akapit drugi; b) warunków ustanawiania i powiadamiania wnioskodawcy przez Agencję zgodnie z art. 77 o: (i) podstawie certyfikacji typu mającej zastosowanie do danego wyrobu do celów certyfikacji typu, o której mowa w art. 11 i art. 18 ust. 1 lit. b); (ii) podstawie certyfikacji mającej zastosowanie do danego wyrobu do celów zatwierdzenia danych dotyczących zgodności operacyjnej, o których mowa w art. 11, w tym: — minimalnego programu szkolenia kwalifikującego do uzyskania przez personel poświadczający obsługę techniczną uprawnień dotyczących typu statku powietrznego, — minimalnego programu szkolenia kwalifikującego do uzyskania uprawnień pilota dotyczących typu statku powietrznego, a także danych referencyjnych na potrzeby testu obiektywnego w ramach kwalifikacji symulatorów stosowanych w takim szkoleniu,	N		

	— głównego wykazu wyposażenia minimalnego, w stosownych przypadkach, — danych dotyczących typu statku powietrznego mających znaczenie dla personelu pokładowego, — dodatkowych specyfikacji do celów zapewnienia zgodności z sekcją III; (iii) podstawie certyfikacji mającej zastosowanie do danej części lub danego wyposażenia nieinstalowanego, w tym do wyposażenia i przyrządów związanych z bezpieczeństwem, o których mowa w art. 30 ust. 7, do celów certyfikacji, o której mowa w art. 12 i 13; c) szczegółowych warunków dotyczących zgodności statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b) ppkt (ii), z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 9; d) warunków wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów, o których mowa w art. 11, 12 i 13 i art. 18 ust. 1 lit. b), w tym; (i) warunków dotyczących sytuacji, w których, z myślą o realizacji celów określonych w art. 1 oraz z uwzględnieniem charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, wymaga się lub nie wymaga się takich certyfikatów lub dopuszcza się deklaracje, stosownie do przypadku; (ii) warunków dotyczących okresu ważności tych certyfikatów oraz dotyczących odnawiania tych certyfikatów, jeżeli okres ich ważności jest ograniczony; e) warunków wydawania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania świadectw zdatności do lotu i świadectw zdatności w zakresie hałasu, o których mowa w art. 14 ust. 1, a także ograniczonych świadectw zdatności do lotu i ograniczonych świadectw zdatności w zakresie hałasu, o których mowa w art. 18 ust. 2 akapit pierwszy lit. a); f) warunków wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania, cofania i użytkowania zezwoleń na lot, o których mowa w art. 18 ust. 2 akapit pierwszy lit. b); g) warunków wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania zatwierdzeń, o których mowa w art. 15 ust. 1, oraz dotyczących sytuacji, w których, z myślą o realizacji celów określonych w art. 1 oraz z uwzględnieniem charakteru			

	danej działalności i związanego z nią ryzyka, wymaga się lub nie wymaga się takich zatwierdzeń lub dopuszcza się deklaracje, stosownie do przypadku; h) przywilejów i obowiązków posiadaczy certyfikatów wydanych zgodnie z art. 11, 12, 13, art. 14 ust. 1, art. 15 ust. 1, art. 18 ust. 1 lit. b) i art. 18 ust. 2 oraz przywilejów i obowiązków organizacji, które złożyły deklaracje zgodnie z art. 18 ust. 1 lit. a) i lit. g) niniejszego ustępu; i) warunków ustanowienia szczegółowych specyfikacji mających zastosowanie do projektów wyrobów, projektów części i projektów wyposażenia nieinstalowanego, które są przedmiotem deklaracji zgodnie z art. 18 ust. 1 lit. a); j) warunków i procedur służących ocenie, zgodnie z art. 18 ust. 1 lit. a), zdatości do lotu i zgodności z wymogami ochrony środowiska projektów wyrobów, projektów części i projektów wyposażenia nieinstalowanego, bez konieczności wydawania certyfikatu, w tym warunków i ograniczeń eksploatacji; k) warunków przyznawania organizacjom, które uzyskały zatwierdzenie zgodnie z art. 15 ust. 1, przywileju wydawania certyfikatów, o których mowa w art. 11, 12, 13 i art. 18 ust. 2 akapit pierwszy lit. b). 2. W odniesieniu do zdatości do lotu i zgodności z wymogami ochrony środowiska statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a) i b), innych niż bezzałogowe statki powietrzne, oraz ich silników, śmigieł, części i wyposażenia nieinstalowanego, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, w celu zmiany załączników II i III, w przypadku gdy jest to niezbędne z uwagi na postęp techniczny, operacyjny lub naukowy bądź z uwagi na dowody w zakresie zdatości do lotu lub zgodności z wymogami ochrony środowiska, na potrzeby realizacji celów określonych w art. 1 oraz w zakresie, w jakim jest to niezbędne do ich realizacji. 3. W odniesieniu do zgodności z wymogami ochrony środowiska statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a) i b), innych niż bezzałogowe statki powietrzne, oraz ich silników, śmigieł, części i wyposażenia nieinstalowanego, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, w celu zmiany odniesień do postanowień konwencji chicagowskiej, o których mowa w art. 9 ust. 2 akapit pierwszy, na potrzeby ich uaktualnienia w świetle późniejszych zmian tych postanowień, które to zmiany wejdą w życie po dniu 4 lipca 2018 r. i będą miały zastosowanie we wszystkich państwach członkowskich, w zakresie,			

	w jakim takie dostosowania nie rozszerzą zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia.			
Art. 20	Zasadnicze wymogi Piloci i personel pokładowy uczestniczący w eksploatacji statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b), innych niż bezzałogowe statki powietrzne, a także szkoleniowe urządzenia symulacji lotu, osoby i organizacje związane ze szkoleniem, egzaminowaniem, kontrolą lub oceną lekarską tych pilotów i personelu pokładowego, muszą spełniać zasadnicze wymogi określone w załączniku IV.	N		
Art. 21	Piloci 1. Od pilotów wymaga się posiadania licencji pilota oraz orzeczenia lekarskiego pilota, odpowiednich dla operacji, jakie mają być wykonywane, z wyjątkiem sytuacji, w których – na skutek przyjęcia aktów wykonawczych, o których mowa w art. 23 ust. 1 lit. c) ppkt (i), z uwzględnieniem celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka – nie wymaga się takich licencji ani orzeczeń lekarskich. 2. Licencję pilota, o której mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi aktów wykonawczych, o których mowa w art. 23, przyjętych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 20. 3. Orzeczenie lekarskie pilota, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi aktów wykonawczych, o których mowa w art. 23, przyjętych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 20. 4. W licencji pilota i orzeczeniu lekarskim pilota, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, określa się przywileje przyznane pilotowi. Licencja pilota i orzeczenie lekarskie pilota mogą zostać zmienione w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 23 ust. 1 lit. c). 5. Licencja pilota lub orzeczenie lekarskie pilota, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, mogą zostać ograniczone, zawieszone lub cofnięte zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 23 ust. 1 lit. c), jeżeli posiadacz przestał przestrzegać zasad i procedur wydawania i utrzymywania licencji lub orzeczenia lekarskiego.	N		

	6. Szkolenie i doświadczenie na statkach powietrznych niepodlegających niniejszemu rozporządzeniu mogą zostać uznane do celów uzyskania licencji pilota, o której mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, zgodnie aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 23 ust. 1 lit. c) ppkt (iv).			
Art. 22	Personel pokładowy 1. Od personelu pokładowego uczestniczącego w operacjach zarobkowego transportu lotniczego wymaga się posiadania świadectwa. 2. Z uwzględnieniem celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, od personelu pokładowego uczestniczącego w operacjach inne niż operacje zarobkowego transportu lotniczego również można wymagać posiadania świadectwa, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 23 ust. 2 lit. a). 3. Świadectwa, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi aktów wykonawczych, o których mowa w art. 23, przyjętych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 20. 4. Świadectwa, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, określają przywileje przyznane personelowi pokładowemu. Świadectwa mogą zostać zmienione w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 23 ust. 2 lit. a). 5. Świadectwa, o którym mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, mogą zostać ograniczone, zawieszone lub cofnięte zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 23 ust. 2 lit. a), jeżeli posiadacz przestał przestrzegać zasad i procedur wydawania lub utrzymywania takiego świadectwa. 6. Przed rozpoczęciem wykonywania swoich przywilejów, a następnie w regularnych odstępach czasowych, personel pokładowy podlega lekarskiej ocenie kondycji zdrowotnej w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 20, w zakresie kondycji zdrowotnej, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 23 ust. 2 lit. b).	N		
Art. 23	Akty wykonawcze dotyczące pilotów i personelu pokładowego 1. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymogów, o których mowa w art. 20, w odniesieniu do	N		

pilotów, którzy uczestniczą w eksploatacji statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b), innych niż bezzałogowe statki powietrzne, Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 oraz z myślą o realizacji celów określonych w art. 1, przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące: a) poszczególnych kategorii licencji pilotów i orzeczeń lekarskich pilotów, o których mowa w art. 21, a także poszczególnych uprawnień w takich licencjach pilota, stosownie do różnych rodzajów wykonywanych działań; b) przywilejów i obowiązków posiadaczy licencji pilotów, uprawnień i orzeczeń lekarskich pilotów; c) zasad i procedur wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania licencji pilotów, uprawnień i orzeczeń lekarskich pilotów, w tym: (i) zasad i procedur dotyczących sytuacji, w których nie wymaga się takich licencji pilotów, uprawnień ani orzeczeń lekarskich pilotów; (ii) zasad i procedur konwersji krajowych licencji pilota i krajowych orzeczeń lekarskich pilotów na licencje pilota i orzeczenia lekarskie pilotów, o których mowa w art. 21 ust. 1; (iii) zasad i procedur konwersji krajowych licencji mechanika pokładowego na licencje pilota, o których mowa w art. 21 ust. 1; (iv) zasad i procedur uznawania – na potrzeby uzyskania licencji pilota, o której mowa w art. 21 ust. 1 – szkoleń i doświadczenia na statkach powietrznych niepodlegających niniejszemu rozporządzeniu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3. Przyjmując te akty wykonawcze, Komisja zapewnia zgodność z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 20 niniejszego rozporządzenia, oraz należycie uwzględnia międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania, w szczególności określone w załączniku 1 do konwencji chicagowskiej. Te akty wykonawcze zawierają, w stosownych przypadkach, przepisy dotyczące wydawania wszystkich rodzajów licencji i uprawnień pilotów wymaganych na podstawie załącznika 1 do konwencji			

	chicagowskiej. Te akty wykonawcze mogą także zawierać przepisy dotyczące wydawania innych rodzajów licencji i uprawnień pilotów. 2. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymogów, o których mowa w art. 20, w odniesieniu do personelu pokładowego uczestniczącego w eksploatacji statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b), innych niż bezzałogowe statki powietrzne, Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 oraz z myślą o realizacji celów określonych w art. 1, przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące: a) zasad i procedur wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania świadectw personelu pokładowego, oraz dotyczących sytuacji, w których wymaga się takich świadectw od personelu pokładowego uczestniczącego w operacjach inne niż operacje zarobkowego transportu lotniczego; b) zasad i procedur lekarskiej oceny kondycji zdrowotnej personelu pokładowego, o której mowa w art. 22; c) przywilejów i obowiązków posiadaczy świadectw personelu pokładowego, o których mowa w art. 22. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3.			
Art. 24	Organizacje szkoleniowe i centra medycyny lotniczej 1. Od centrów medycyny lotniczej wymaga się posiadania zatwierdzenia. 2. Od organizacji szkolących pilotów oraz organizacji szkolących personel pokładowy wymaga się posiadania zatwierdzenia, z wyjątkiem sytuacji, w których – na skutek przyjęcia aktów wykonawczych, o których mowa w art. 27 ust. 1 lit. a), z uwzględnieniem celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka – nie wymaga się takich zatwierdzeń. 3. Zatwierdzenia, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi aktów wykonawczych, o których mowa w art. 27, przyjętych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 20. 4. W zatwierdzeniach, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, określa się przywileje przyznane organizacji. Zatwierdzenia te mogą zostać zmienione w celu dodania lub usunięcia przywilejów,	N		

	zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 27 ust. 1 lit. a). 5. Zatwierdzenia, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, mogą zostać ograniczone, zawieszone lub cofnięte zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 27 ust. 1 lit. a), jeżeli posiadacz przestał przestrzegać zasad i procedur wydawania i utrzymywania takiego zatwierdzenia. 6. W przypadku gdy – na skutek przyjęcia aktów wykonawczych, o których mowa w art. 27 ust. 1 lit. a), z uwzględnieniem celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka – nie wymaga się zatwierdzenia, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, w odniesieniu do organizacji szkolących pilotów lub organizacji szkolących personel pokładowy, akty wykonawcze, o których mowa w art. 27 ust. 1 lit. b) mogą nadal wymagać złożenia przez daną organizację deklaracji jej zdolności i dostępności środków umożliwiających jej wywiązanie się z obowiązków związanych z działalnością wykonywaną przez nią zgodnie z tymi aktami wykonawczymi.			
Art. 25	Szkoleniowe urzędnienia symulacji lotu 1. W odniesieniu do każdego szkoleniowego urzędnienia symulacji lotu wykorzystywanego do szkolenia pilotów wymaga się certyfikatu, z wyjątkiem sytuacji, w których – na skutek przyjęcia aktów wykonawczych, o których mowa w art. 27 ust. 1 lit. a), z uwzględnieniem celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka – nie wymaga się takich certyfikatów. 2. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi aktów wykonawczych, o których mowa w art. 27, przyjętych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 20, oraz że dane urzędnienie spełnia wymogi tych aktów wykonawczych. 3. W certyfikacie, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, określa się funkcje urzędnienia. Certyfikat może zostać zmieniony w celu uwzględnienia zmian funkcji urzędnienia, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 27 ust. 1 lit. a). 4. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, może zostać ograniczony, zawieszony lub cofnięty zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w 27 ust. 1 lit. a), jeżeli posiadacz	N		

	przestał przestrzegać zasad i procedur wydawania i utrzymywania takiego certyfikatu lub urządzenie przestało być zgodne z tymi zasadami i procedurami. 5. W przypadku gdy jest to przewidziane w aktach wykonawczych, o których mowa w art. 27, od organizacji odpowiedzialnych za eksploatację szkoleniowego urządzenia symulacji lotu wymaga się deklaracji, że dane urządzenie spełnia zasadnicze wymogi, o których mowa w art. 20, oraz że jest zgodne ze szczegółowymi specyfikacjami ustanowionymi zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 27 ust. 1 lit. b).			
Art. 26	Instruktorzy i lekarze orzecznicy 1. Od osób odpowiedzialnych za przeprowadzanie szkoleń w locie, szkoleń na symulatorze lotu lub za ocenę umiejętności pilotów, a także od lekarzy orzeczników medycyny lotniczej wymaga się posiadania certyfikatu, z wyjątkiem sytuacji, w których – na skutek przyjęcia aktów wykonawczych, o których mowa w art. 27 ust. 1 lit. a), z uwzględnieniem celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka – nie wymaga się takich certyfikatów. 2. Z uwzględnieniem celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, od osób odpowiedzialnych za przeprowadzanie szkoleń personelu pokładowego lub za ocenę umiejętności personelu pokładowego można wymagać posiadania certyfikatu zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 27 ust. 1 lit. a). 3. Certyfikaty, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi aktów wykonawczych, o których mowa w art. 27, przyjętych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 20. 4. W certyfikatach, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, określa się przyznane przywileje. Certyfikaty mogą zostać zmienione w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 27 ust. 1 lit. a). 5. Certyfikaty, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, mogą zostać ograniczone, zawieszone lub cofnięte zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 27 ust. 1 lit. a), jeżeli	N		

	posiadacz przestał przestrzegać zasad i procedur wydawania i utrzymywania takiego certyfikatu.			
Art. 27	Akty wykonawcze dotyczące szkolenia, egzaminowania, kontroli i oceny lekarskiej 1. W celu zapewnienia jednolitego stosowania i przestrzegania zasadniczych wymogów, o których mowa w art. 20, w odniesieniu do szkoleniowych urządzeń symulacji lotu oraz osób i organizacji związanych ze szkoleniem, egzaminowaniem, kontrolą i oceną lekarską pilotów i personelu pokładowego, Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 oraz z myślą o realizacji celów określonych w art. 1, przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące: a) zasad i procedur wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania zatwierdzeń i certyfikatów, o których mowa w art. 24, 25 i 26, oraz dotyczących sytuacji, w których wymaga się lub nie wymaga się takich zatwierdzeń i certyfikatów; b) zasad i procedur składania deklaracji przez organizacje szkolące pilotów i organizacje szkolące personel pokładowy, o których mowa w art. 24 ust. 6, oraz przez operatorów szkoleniowych urządzeń symulacji lotu, o których mowa w art. 25 ust. 5, a także dotyczących sytuacji, w których wymaga się takich deklaracji; c) przywilejów i obowiązków posiadaczy zatwierdzeń i certyfikatów, o których mowa w art. 24, 25 i 26, oraz przywilejów i obowiązków organizacji, które składają deklaracje zgodnie z art. 24 ust. 6 i art. 25 ust. 5. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3. 2. Przyjmując te akty wykonawcze, Komisja zapewnia zgodność z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 20, oraz należyście uwzględnia międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania, w szczególności określone w załącznikach 1 i 6 do konwencji chicagowskiej.	N		
Art. 28	Przekazanie uprawnień 1. W odniesieniu do pilotów i personelu pokładowego uczestniczących w eksploatacji statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b), innych niż bezzałogowe statki powietrzne, oraz szkoleniowych urządzeń symulacji lotu, osób i organizacji związanych ze szkoleniem, egzaminowaniem, kontrolą lub oceną	N		

	lekarską tych pilotów i personelu pokładowego, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, w celu zmiany załącznika IV, w przypadku gdy jest to niezbędne z uwagi na postęp techniczny, operacyjny lub naukowy bądź z uwagi na dowody z zakresu bezpieczeństwa dotyczące załogi, na potrzeby realizacji celów określonych w art. 1 oraz w zakresie, w jakim jest to niezbędne do ich realizacji. 2. Zasady, o których mowa w ust. 1, obejmują, w stosownych przypadkach, przepisy dotyczące wydawania wszystkich rodzajów licencji i uprawnień pilotów wymaganych na podstawie konwencji chicagowskiej. Zasady te mogą także zawierać przepisy dotyczące wydawania innych rodzajów licencji i uprawnień pilotów.			
Art. 29	Zasadnicze wymogi Eksploracja statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b), innych niż bezzałogowe statki powietrzne, musi spełniać zasadnicze wymogi określone w załączniku V oraz, w stosownych przypadkach, w załącznikach VII i VIII.	N		
Art. 30	Operatorzy statków powietrznych 1. W celu zapewnienia przestrzegania zasadniczych wymogów, o których mowa w art. 29, oraz z uwzględnieniem celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, od operatorów statków powietrznych mających siedzibę, miejsce zamieszkania lub główne miejsce prowadzenia działalności na terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty, można wymagać, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 31 ust. 1 akapit pierwszy lit. b) i c), aby: a) deklarowali swoją zdolność i dostępność środków umożliwiających im wywiązanie się z obowiązków związanych z eksploatacją statków powietrznych zgodnie z tymi aktami wykonawczymi; lub b) posiadali certyfikat. 2. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi aktów wykonawczych, o których mowa w art. 31, przyjętych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 29. 3. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, określa przywileje przyznane operatorowi statku powietrznego. Certyfikat	N		

	może zostać zmieniony w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 31 ust. 1 akapit pierwszy lit. b). 4. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, może zostać ograniczony, zawieszony lub cofnięty zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 31 ust. 1 akapit pierwszy lit. b), jeżeli posiadacz przestał przestrzegać zasad i procedur wydawania i utrzymywania tego certyfikatu. 5. Z uwzględnieniem celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, od operatorów statków powietrznych, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, można wymagać, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 31, aby: a) spełniali szczegółowe wymagania podczas zawierania umów w sprawie dzielenia oznaczeń linii lub umów leasingu; b) spełniali szczegółowe wymagania podczas eksploatacji statku powietrznego zarejestrowanego w państwie trzecim; c) sporządzali wykaz wyposażenia minimalnego (zwany dalej „MEL”) lub dokument równoważny umożliwiający eksploatację statku powietrznego w podanych warunkach, w sytuacji gdy w momencie rozpoczęcia lotu poszczególne przyrządy, elementy wyposażenia lub funkcje nie działają. 6. Państwa członkowskie zapewniają, aby wykonywane statkami powietrznymi operacje przylotu na terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty, lotu nad tym terytorium lub odlotu z tego terytorium przez operatora statku lotniczego mającego siedzibę, miejsce zamieszkania lub główne miejsce prowadzenia działalności poza tym terytorium, ale w odniesieniu do którego państwa członkowskie pełnią funkcje i obowiązki państwa operatora na mocy konwencji chicagowskiej, jak również personel i organizacje uczestniczące w tych operacjach, spełniali wymagania bezpieczeństwa na poziomie równoważnym do poziomu ustanowionego w niniejszym rozporządzeniu. 7. W przypadku gdy jest to przewidziane w aktach wykonawczych, o których mowa w art. 31 ust. 1 akapit pierwszy lit. g), statek powietrzny musi być wyposażony w niezbędne wyposażenie i przyrządy związane z bezpieczeństwem, certyfikowane w stosownych przypadkach zgodnie z aktem delegowanym, o którym mowa w art. 19 ust. 1 lit. b) ppkt (iii), w tym niektóre lub wszystkie z poniższych:			

	a) rejestratory parametrów lotu; b) środki określania pozycji statku powietrznego; c) środki odzyskiwania w sposób terminowy parametrów lotu z rejestratora, w przypadku statku powietrznego w niebezpieczeństwie, poprzez zastosowanie łączności elektronicznej w czasie rzeczywistym lub innych odpowiednich rozwiązań technicznych.			
Art. 31	Akty wykonawcze dotyczące operacji lotniczych 1. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymogów, o których mowa w art. 29, w odniesieniu do eksploatacji statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b), innych niż bezzałogowe statki powietrzne, Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 oraz z myślą o realizacji celów określonych w art. 1, przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące: a) szczegółowych zasad i procedur eksploatacji statków powietrznych zgodnie z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 29; b) zasad i procedur wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów, o których mowa w art. 30 ust. 1 lit. b), oraz dotyczących sytuacji, w których wymaga się takich certyfikatów; c) zasad i procedur składania przez operatorów statków powietrznych deklaracji, o których mowa w art. 30 ust. 1 lit. a), oraz dotyczących sytuacji, w których wymaga się takich deklaracji; d) przywilejów i obowiązków posiadaczy certyfikatów, o których mowa w art. 30 ust. 1 lit. b), oraz przywilejów i obowiązków operatorów statków powietrznych, którzy składają deklaracje, o których mowa w art. 30 ust. 1 lit. a); e) dodatkowych wymogów niezbędnych do zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 29, mających zastosowanie do operatorów statków powietrznych mających siedzibę, miejsce zamieszkania lub główne miejsce prowadzenia działalności na terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty, w przypadku zawierania przez tych operatorów umów w sprawie dzielenia oznaczeń linii lub umów leasingu lub w przypadku eksploatacji przez nich statku powietrznego zarejestrowanego w państwie trzecim; f) zasad i procedur dla operatorów statków powietrznych, o których mowa w art. 30 ust. 1, w odniesieniu do sporządzania MEL lub	N		

	dokumentu równoważnego, oraz dotyczących sytuacji, w których jest to wymagane; g) zasad i procedur, zgodnie z którymi statek powietrzny ma być wyposażony w niezbędne wyposażenie i przyrządy związane z bezpieczeństwem, w tym rejestratory parametrów lotu lub środki, o których mowa w art. 30 ust. 7, oraz zasad i procedur zachowania, ochrony, użytkowania oraz, w stosownych przypadkach, bezpiecznego przekazywania odnośnych danych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3. 2. Przyjmując te akty wykonawcze Komisja zapewnia zgodność z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 29 niniejszego rozporządzenia, oraz należyście uwzględnia międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania, w szczególności określone w załączniku 6 do konwencji chicagowskiej.			
Art. 32	Przekazanie uprawnień 1. W odniesieniu do statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b), innych niż bezzałogowe statki powietrzne, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, w celu ustanowienia szczegółowych zasad dotyczących: a) warunków, które operatorzy, o których mowa w art. 30 ust. 1, oraz członkowie ich załóg mają spełnić w odniesieniu do ograniczeń czasu lotu i służby, a także wymogów dotyczących wypoczynku członków załóg; b) warunków i procedur niezbędnych do zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 29, w odniesieniu do zatwierdzania przez właściwe organy krajowe indywidualnych programów określania czasu lotu oraz wydawania przez Agencję opinii dotyczących tych programów zgodnie z art. 76 ust. 7. 2. W odniesieniu do eksploatacji statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b), innych niż bezzałogowe statki powietrzne, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, w celu zmiany załącznika V oraz, w stosownych przypadkach, załączników VII i VIII, w przypadku gdy jest to niezbędne z uwagi na postęp techniczny, operacyjny lub naukowy bądź z uwagi na dowody z zakresu bezpieczeństwa dotyczące operacji lotniczych, na potrzeby realizacji celów określonych w art. 1 oraz w zakresie, w jakim jest to niezbędne do ich realizacji.	N		

Art. 33	Zasadnicze wymogi Lotniska, wyposażenie lotniska związane z bezpieczeństwem, eksploatacja lotnisk oraz świadczenie usług obsługi naziemnej i zapewnianie AMS, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. e), muszą spełniać zasadnicze wymogi określone w załączniku VII oraz, w stosownych przypadkach, w załączniku VIII.	N		
Art. 34	Certyfikacja lotnisk 1. W odniesieniu do lotnisk wymagany jest certyfikat. Certyfikat obejmuje lotnisko i jego wyposażenie związane z bezpieczeństwem, chyba że to wyposażenie związane z bezpieczeństwem objęte jest deklaracją lub certyfikatem, o których mowa odpowiednio w art. 35 ust. 1 lit. a) i b). 2. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że lotnisko: a) spełnia wymogi aktów wykonawczych, o których mowa w art. 36, oraz jest zgodne z podstawą certyfikacji lotniska określoną w ust. 5 niniejszego artykułu; oraz b) nie posiada żadnych cech lub charakterystyk, z powodu których jego eksploatacja nie byłaby bezpieczna. 3. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, może zostać zmieniony w celu uwzględnienia zmian na lotnisku lub w jego wyposażeniu związanym z bezpieczeństwem, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 36 ust. 1 lit. c). 4. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, może zostać ograniczony, zawieszony lub cofnięty zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 36 ust. 1 lit. c), jeżeli lotnisko lub jego wyposażenie związane z bezpieczeństwem przestało być zgodne z zasadami i procedurami wydawania i utrzymywania takiego certyfikatu. 5. Na podstawie certyfikacji lotniska składają się: a) mające zastosowanie specyfikacje odnoszące się do certyfikacji dotyczącej danego typu lotniska; b) te postanowienia mających zastosowanie specyfikacji certyfikacyjnych, w odniesieniu do których zaakceptowano równoważny poziom bezpieczeństwa; c) specjalne szczegółowe specyfikacje techniczne niezbędne w przypadku gdy – z uwagi na cechy konstrukcyjne danego lotniska lub	N		

	doświadczenie zdobyte w trakcie jego eksploatacji – specyfikacje odnoszące się do certyfikacji, o których mowa w lit. a) niniejszego ustępu, są nieadekwatne lub nieodpowiednie do zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 33.			
Art. 35	Wposażenie lotniska związane z bezpieczeństwem 1. Z uwzględnieniem celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, akty wykonawcze, o których mowa w art. 36, mogą wymagać od organizacji uczestniczących w projektowaniu, produkcji i obsłudze technicznej wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem użytkowanego lub przeznaczonego do użytkowania na lotniskach podlegających niniejszemu rozporządzeniu, aby: a) deklarowały zgodność tego wyposażenia ze szczegółowymi specyfikacjami ustanowionymi zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 36; lub b) posiadały certyfikat tego wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem. 2. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 lit. b) niniejszego artykułu, wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że wyposażenie to jest zgodne ze szczegółowymi specyfikacjami ustanowionymi zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 36, przyjętymi w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 33. 3. W certyfikacie, o którym mowa w ust. 1 lit. b) niniejszego artykułu, określa się funkcje tego wyposażenia. Certyfikat ten może zostać zmieniony w celu uwzględnienia zmian funkcji tego wyposażenia, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 36 ust. 1 lit. d). 4. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 lit. b) niniejszego artykułu, może zostać ograniczony, zawieszony lub cofnięty zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 36 ust. 1 lit. d), jeżeli wyposażenie przestało być zgodne z zasadami i procedurami wydawania i utrzymywania takiego certyfikatu.	N		
Art. 36	Akty wykonawcze dotyczące lotnisk i wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem 1. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymogów, o których mowa w art. 33, w odniesieniu do lotnisk i wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem	N		

	Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 oraz z myślą o realizacji celów określonych w art. 1, przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące: a) zasad i procedur ustanawiania, na podstawie art. 34 ust. 5, podstawy certyfikacji mającej zastosowanie do danego lotniska, do celów certyfikacji zgodnie z art. 34 ust. 1, i powiadamiania wnioskodawcy o tej podstawie; b) zasad i procedur ustanawiania szczegółowych specyfikacji mających zastosowanie do wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem, do celów certyfikacji zgodnie z art. 35 ust. 1, i powiadamiania wnioskodawcy o tych podstawach; c) zasad i procedur wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów lotnisk, o których mowa w art. 34, w tym wprowadzania ograniczeń w eksploatacji odnoszących się do szczególnych cech projektowych lotniska; d) zasad i procedur wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów dla wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 35 ust. 1, oraz dotyczących sytuacji, w których wymaga się takich certyfikatów; e) zasad i procedur ustanawiania szczegółowych specyfikacji mających zastosowanie do wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem, które jest przedmiotem deklaracji zgodnie z art. 35 ust. 1; f) zasad i procedur składania deklaracji, zgodnie z art. 35 ust. 1, w odniesieniu do wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem, oraz dotyczących sytuacji, w których wymaga się takich deklaracji; g) przywilejów i obowiązków posiadaczy certyfikatów, o których mowa w art. 34 i art. 35 ust. 1, oraz przywilejów i obowiązków organizacji, które składają deklaracje zgodnie z art. 35 ust. 1; h) zasad i procedur akceptowania oraz konwersji krajowych certyfikatów lotnisk wydanych na podstawie prawa krajowego na certyfikaty lotnisk, o których mowa w art. 34 niniejszego rozporządzenia, w tym środków już dopuszczonych przez dane państwo członkowskie w oparciu o zgłoszone różnice w odniesieniu do załącznika 14 do konwencji chicagowskiej.			

	Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3. 2. Przyjmując te akty wykonawcze, Komisja zapewnia zgodność z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 33 niniejszego rozporządzenia, oraz należycie uwzględnia międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania, w szczególności określone w załączniku 14 do konwencji chicagowskiej.			
Art. 37	Organizacje 1. Organizacje odpowiedzialne za eksploatację lotnisk podlegają certyfikacji i wydaje się im certyfikat. Certyfikat wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi aktów delegowanych, o których mowa w art. 39, przyjętych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 33. W certyfikacie określa się jego zakres oraz przywileje przyznane certyfikowanej organizacji. 2. Organizacje odpowiedzialne za świadczenie usług obsługi naziemnej i zapewnianie AMS na lotniskach podlegających niniejszemu rozporządzeniu deklarują swoją zdolność i dostępność środków umożliwiających im wywiązanie się z obowiązków związanych ze świadczeniem tych usług lub zapewnianiem tych służb zgodnie z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 33.	N		
Art. 38	Ochrona otoczenia lotniska 1. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby lotniska znajdujące się na ich terytorium były chronione przed działaniami i rozbudową w otoczeniu tych lotnisk, które mogą stwarzać niedopuszczalne ryzyko dla statków powietrznych korzystających z danego lotniska. 2. Organizacje, o których mowa w art. 37 ust. 1, monitorują działania i rozbudowę, które mogą stwarzać niedopuszczalne ryzyko dla bezpieczeństwa lotniczego w otoczeniu lotniska, za którego eksploatację są odpowiedzialne. Podejmują niezbędne środki w celu ograniczenia tego ryzyka w zakresie, w jakim pozostaje ono pod ich kontrolą, a w przypadku gdy pozostaje poza ich kontrolą, informują o tym ryzyku właściwe organy państwa członkowskiego, w którym znajduje się dane lotnisko. 3. W celu zapewnienia jednolitego stosowania niniejszego artykułu Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 oraz z myślą o realizacji celów określonych w art. 1, przyjmuje akty wykonawcze	N		

	ustanawiające szczegółowe przepisy. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3			
Art. 39	Przekazanie uprawnień 1. W odniesieniu do lotnisk oraz świadczenia usług obsługi naziemnej i zapewniania AMS na lotniskach Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, ustanawiających szczegółowe zasady dotyczące: a) szczegółowych warunków dotyczących eksploatacji lotnisk zgodnie z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 33; b) warunków wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów, o których mowa w art. 37 ust. 1; c) przywilejów i obowiązków posiadaczy zezwoleń i certyfikatów, o których mowa w art. 37 ust. 1; d) warunków i procedur składania deklaracji przez organizacje świadczących usługi obsługi naziemnej oraz organizacje zapewniające AMS zgodnie z art. 37 ust. 2, w tym uznawania tych deklaracji przez operatorów, bez dalszej weryfikacji; e) przywilejów i obowiązków organizacji świadczących usługi obsługi naziemnej oraz organizacji zapewniających AMS, które złożyły deklaracje zgodnie z art. 37 ust. 2. 2. W odniesieniu do lotnisk, wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem, eksploatacji lotnisk oraz usług obsługi naziemnej i zapewniania AMS, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, w celu zmiany załącznika VII oraz, w stosownych przypadkach, załącznika VIII, w przypadku gdy jest to niezbędne z uwagi na postęp techniczny, operacyjny lub naukowy bądź z uwagi na dowody z zakresu bezpieczeństwa dotyczące lotnisk, na potrzeby realizacji celów określonych w art. 1 oraz w zakresie, w jakim jest to niezbędne do ich realizacji.	N		
Art. 40	Zasadnicze wymogi 1. Zapewnianie ATM/ANS, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. g), musi odbywać się zgodnie z zasadniczymi wymogami określonymi w załączniku VIII oraz, w stosownych przypadkach, w załączniku VII. 2. Statki powietrzne eksploatowane w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, z wyjątkiem statków powietrznych	N		

	uczestniczących w działaniach, o których mowa w art. 2 ust. 3 lit. a), muszą spełniać zasadnicze wymogi określone w załączniku VIII pkt 1.			
Art. 41	Instytucje zapewniające ATM/ANS 1. Od instytucji zapewniających ATM/ANS wymaga się posiadania certyfikatu. 2. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi aktów wykonawczych, o których mowa w art. 43, przyjętych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 40. 3. W certyfikacie, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, określa się przyznane przywileje. Certyfikat ten może zostać zmieniony w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 43 ust. 1 akapit pierwszy lit. b). 4. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, może zostać ograniczony, zawieszony lub cofnięty zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 43 ust. 1 akapit pierwszy lit. b), jeżeli posiadacz przestał przestrzegać zasad i procedur wydawania i utrzymywania takiego certyfikatu. 5. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 43, państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o zezwoleniu instytucjom zapewniającym służby informacji powietrznej na deklarowanie ich zdolności i dostępności środków umożliwiających im wywiązanie się z obowiązków związanych z zapewnianymi służbami zgodnie z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 40. W takim przypadku dane państwo członkowskie informuje o swojej decyzji Komisję, Agencję oraz pozostałe państwa członkowskie. 6. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 państwa członkowskie mogą przyznać instytucjom zapewniającym ATM/ANS zwolnienia z wymogu posiadania certyfikatu, w przypadku gdy spełnione zostały wszystkie poniższe warunki: a) główne miejsce prowadzenia działalności instytucji znajduje się poza terytoriami, za które państwa członkowskie są odpowiedzialne na mocy konwencji chicagowskiej; b) zapewnianie ATM/ANS przez tę instytucję dotyczy ruchu lotniczego o niewielkim natężeniu w ograniczonej części	N		

	przestrzeni powietrznej, za którą jest odpowiedzialne państwo członkowskie przyznające zwolnienie, oraz w przypadku gdy ta część przestrzeni powietrznej graniczy z przestrzenią powietrzną, za którą jest odpowiedzialne państwo trzecie; c) wymaganie od instytucji wykazania zgodności z zasadami, o których mowa w ust. 1, wiązałoby się z nieproporcjonalnym nakładem dla tej instytucji z uwagi na charakter działalności wykonywanej przez tę instytucję w obrębie tej przestrzeni powietrznej oraz z uwagi na ryzyko związane z tą działalnością; d) dane państwo członkowskie określiło zasady i procedury mające zastosowanie do zapewniania ATM/ANS przez instytucję, które zapewniają – zgodnie z międzynarodowymi normami i zalecanymi metodami postępowania oraz z uwzględnieniem szczególnych okoliczności danego przypadku – akceptowalny poziom bezpieczeństwa oraz zgodność z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 40, a także ustanowiło odpowiednie i skuteczne środki i rozwiązania dotyczące nadzoru i egzekwowania przepisów w celu zapewniania przestrzegania tych zasad i procedur; e) zakres zwolnienia jest wyraźnie określony i jest ono ograniczone do tego, co jest absolutnie niezbędne; w przypadku gdy okres jego obowiązywania przekracza pięć lat, zwolnienie podlega regularnemu przeglądowi w stosownych odstępach czasu; oraz zwolnienie jest stosowane w sposób niedyskryminujący. W przypadku gdy państwo członkowskie zamierza przyznać takie zwolnienie, powiadamia o swoim zamiarze Komisję i Agencję, przedstawiając wszystkie odpowiednie informacje. Komisja, po konsultacji z Agencją, przyjmuje akty wykonawcze zawierające decyzję, czy warunki określone w akapicie pierwszym niniejszego ustępu zostały spełnione. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 127 ust. 2. Te akty wykonawcze są publikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i włączane przez Agencję do repozytorium, o którym mowa w art. 74. Dane państwo członkowskie może przyznać zwolnienie, jeżeli akty wykonawcze, o których mowa w akapicie trzecim, zawierają pozytywną decyzję. Państwo członkowskie cofa zwolnienie w przypadku gdy dowie się, w szczególności w wyniku regularnych przeglądów, o których mowa w lit. e) akapitu pierwszego, że warunki określone w akapicie pierwszym przestały być spełniane. Niezwłocznie informuje Komisję i Agencję o wszelkich przyznanych			

	zwolnieniach, a także, w stosownych przypadkach, o wyniku tych przeglądów oraz o wszelkich przypadkach cofnięcia zwolnień.			
Art. 42	Organizacje uczestniczące w projektowaniu, produkcji lub obsłudze technicznej systemów ATM/ANS i części składowych ATM/ANS 1. Z uwzględnieniem celów i zasad określonych w art. 1 i 4, w szczególności charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, od organizacji uczestniczących w projektowaniu, produkcji lub obsłudze technicznej systemów ATM/ANS i części składowych ATM/ANS można wymagać, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 43, aby: a) deklarowały swoją zdolność i dostępność środków umożliwiających im wywiązanie się z obowiązków związanych z działalnością wykonywaną przez nie zgodnie z tymi aktami wykonawczymi; lub b) posiadały certyfikat. 2. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 lit. b) niniejszego artykułu, wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że przestrzega zasad ustanowionych w aktach wykonawczych, o których mowa w art. 43, przyjętych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 40. 3. W certyfikacie, o którym mowa w ust. 1 lit. b) niniejszego artykułu, określa się przyznane przywileje. Certyfikat może zostać zmieniony w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 43 ust. 1 akapit pierwszy lit. d). 4. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 lit. b) niniejszego artykułu, może zostać ograniczony, zawieszony lub cofnięty zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 43 ust. 1 akapit pierwszy lit. d), jeżeli posiadacz przestał przestrzegać zasad i procedur wydawania i utrzymywania takiego certyfikatu	N		
Art. 43	Akty wykonawcze dotyczące instytucji zapewniających ATM/ANS oraz organizacji uczestniczących w projektowaniu, produkcji lub obsłudze technicznej systemów ATM/ANS i części składowych ATM/ANS 1. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymogów, o których mowa w art. 40, w odniesieniu do zapewniania ATM/ANS, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. g), Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 oraz z myślą o	N		

	realizacji celów określonych w art. 1, przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące: a) szczegółowych zasad i procedur zapewniania ATM/ANS zgodnie z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 40, w tym ustanowienia i wdrożenia planu awaryjnego zgodnie z załącznikiem VIII pkt 5.1 lit. f); b) zasad i procedur wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów, o których mowa w art. 41 ust. 1; c) zasad i procedur składania przez instytucje zapewniające służby informacji powietrznej deklaracji, o których mowa w art. 41 ust. 5, oraz dotyczących sytuacji, w których dopuszcza się takie deklaracje; d) zasad i procedur wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów, o których mowa w art. 42 ust. 1 lit. b), oraz dotyczących sytuacji, w których wymaga się takich certyfikatów; e) zasad i procedur składania deklaracji przez organizacje, o których mowa w art. 42 ust. 1 lit. a), oraz dotyczących sytuacji, w których wymaga się takich deklaracji; f) przywilejów i obowiązków posiadaczy certyfikatów, o których mowa w art. 41 ust. 1 i art. 42 ust. 1 lit. b), oraz przywilejów i obowiązków organizacji, które składają deklaracje zgodnie z art. 41 ust. 5 i art. 42 ust. 1 lit. a). Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3. 2. Zasady, o których mowa w ust. 1, muszą należycie uwzględniać założenia centralnego planu ATM. 3. Przyjmując te akty wykonawcze, Komisja zapewnia zgodność z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 40 niniejszego rozporządzenia, oraz należycie uwzględnia międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania, w szczególności określone w załącznikach 2–4, 10, 11 i 15 do konwencji chicagowskiej.			
Art. 44	Akty wykonawcze dotyczące użytkowania przestrzeni powietrznej i projektowania struktur przestrzeni powietrznej 1. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymogów, o których mowa w art. 40, w odniesieniu do zapewniania ATM/ANS, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. g), oraz	N		

	projektowania struktur przestrzeni powietrznej, Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 oraz z myślą o realizacji celów określonych w art. 1, przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące: a) zasad eksploatacji dotyczących użytkowania przestrzeni powietrznej, wyposażenia statku powietrznego oraz systemów ATM/ANS i części składowych ATM/ANS wymaganych do użytkowania przestrzeni powietrznej; b) zasad i procedur dotyczących projektowania struktury przestrzeni powietrznej, w celu zapewnienia zgodności z wymogami art. 46. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3. 2. W zasadach, o których mowa w ust. 1, należy uwzględnić się założenia centralnego planu ATM. 3. Przyjmując te akty wykonawcze, Komisja zapewnia zgodność z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 40 niniejszego rozporządzenia, oraz należy uwzględnić międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania, w szczególności określone w załącznikach 2, 3, 10, 11 i 15 do konwencji chicagowskiej.			
Art. 45	Systemy ATM/ANS i części składowe ATM/ANS 1. W przypadku gdy jest to przewidziane w aktach delegowanych, o których mowa w art. 47, od instytucji zapewniających ATM/ANS, o których mowa w art. 41, wymaga się deklaracji, że systemy ATM/ANS i części składowe ATM/ANS, które mają zostać wprowadzone do użytkowania przez te instytucje, są zgodne ze szczegółowymi specyfikacjami ustanowionymi zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w art. 47, przyjętymi w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 40. 2. W przypadku gdy jest to przewidziane w aktach delegowanych, o których mowa w art. 47, systemy ATM/ANS i części składowe ATM/ANS podlegają certyfikacji i wydaje się w odniesieniu do nich certyfikat. Certyfikat ten wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że te systemy i części składowe są zgodne ze szczegółowymi specyfikacjami ustanowionymi zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w art. 47, przyjętymi w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 40.	N		

	Na zasadzie odstępstwa od akapitu pierwszego, w przypadku gdy jest to przewidziane w aktach delegowanych, o których mowa w art. 47, dopuszcza się, aby organizacja uczestnicząca w projektowaniu, produkcji i obsłudze technicznej systemów ATM/ANS i części składowych ATM/ANS deklarowała, że te systemy i części składowe są zgodne ze szczegółowymi specyfikacjami ustanowionymi zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w art. 47, przyjętymi w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 40, oraz że te systemy i części składowe są zdadne do użytku.			
Art. 46	Projektowanie struktur przestrzeni powietrznej Państwa członkowskie zapewniają, aby struktury przestrzeni powietrznej były odpowiednio projektowane, testowane i walidowane przed oddaniem ich do użytku i rozpoczęciem ich wykorzystywania przez statki powietrzne, zgodnie ze szczegółowymi zasadami przyjętymi przez Komisję na podstawie art. 44 ust. 1 lit. b).	N		
Art. 47	Przekazanie uprawnień 1. W odniesieniu do systemów ATM/ANS i części składowych ATM/ANS, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, ustanawiających szczegółowe zasady dotyczące: a) warunków ustanawiania szczegółowych specyfikacji mających zastosowanie do systemów ATM/ANS i części składowych ATM/ANS, oraz powiadamiania o nich wnioskodawcy, do celów certyfikacji zgodnie z art. 45 ust. 2; b) warunków wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów, o których mowa w art. 45 ust. 2, oraz dotyczących sytuacji, w których, z myślą o realizacji celów określonych w art. 1 oraz z uwzględnieniem charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, wymaga się lub nie wymaga się takich certyfikatów lub dopuszcza się deklaracje, stosownie do przypadku; c) przywilejów i obowiązków posiadaczy certyfikatów, o których mowa w art. 45 ust. 2; d) przywilejów i obowiązków organizacji wydających deklaracje zgodnie z art. 45 ust. 1 i 2; e) warunków i procedur składania przez instytucje zapewniające ATM/ANS deklaracji zgodnie z art. 45 ust. 1, oraz dotyczących sytuacji, w których, z myślą o osiągnięciu celów określonych w	N		

	art. 1 oraz z uwzględnieniem charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, wymaga się składania takich deklaracji; f) warunków ustanawiania szczegółowych specyfikacji mających zastosowanie do systemów ATM/ANS i części składowych ATM/ANS, które są przedmiotem deklaracji zgodnie z art. 45 ust. 1 i 2; 2. W odniesieniu do zapewniania ATM/ANS Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, w celu zmiany załącznika VIII oraz, w stosownych przypadkach, załącznika VII, w przypadku gdy jest to niezbędne z uwagi na postęp techniczny, operacyjny lub naukowy bądź z uwagi na dowody z zakresu bezpieczeństwa dotyczące ATM/ANS, na potrzeby realizacji celów określonych w art. 1 oraz w zakresie, w jakim jest to niezbędne do ich realizacji.			
Art. 48	Zasadnicze wymogi Kontrolerzy ruchu lotniczego uczestniczący w zapewnianiu ATM/ANS, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. g), oraz osoby, organizacje i szkoleniowe urządzenia symulacji ruchu lotniczego związane ze szkoleniem, egzaminowaniem, kontrolą lub oceną lekarską tych kontrolerów ruchu lotniczego muszą spełniać zasadnicze wymogi określone w załączniku VIII.	N		
Art. 49	Kontrolerzy ruchu lotniczego 1. Od kontrolerów ruchu lotniczego wymaga się posiadania licencji kontrolera ruchu lotniczego oraz orzeczenia lekarskiego kontrolera ruchu lotniczego odpowiednich do służby, jaką mają zapewniać. 2. Licencję kontrolera ruchu lotniczego, o której mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi aktów wykonawczych, o których mowa w art. 50, przyjętych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 48. 3. Orzeczenie lekarskie kontrolera ruchu lotniczego, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, wydaje się na wniosek, jeżeli kontroler ruchu lotniczego wykazał, że spełnia wymogi aktów wykonawczych, o których mowa w art. 50, przyjętych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 48. 4. W licencji kontrolera ruchu lotniczego i w orzeczeniu lekarskim kontrolera ruchu lotniczego, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, określa się przywileje przyznane kontrolerowi ruchu lotniczego. Ta licencja kontrolera ruchu lotniczego i to orzeczenie	N		

	lekarskie kontrolera ruchu lotniczego mogą zostać zmienione w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 50 ust. 1 akapit pierwszy lit. c). 5. Licencja kontrolera ruchu lotniczego i orzeczenie lekarskie kontrolera ruchu lotniczego, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, mogą zostać ograniczone, zawieszone lub cofnięte zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 50 ust. 1 akapit pierwszy lit. c), jeżeli posiadacz przestał przestrzegać zasad i procedur wydawania i utrzymywania licencji lub orzeczenia lekarskiego.			
Art. 50	Akty wykonawcze dotyczące kontrolerów ruchu lotniczego 1. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymogów, o których mowa w art. 48, w odniesieniu do kontrolerów ruchu lotniczego Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 oraz z myślą o realizacji celów określonych w art. 1, przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące: a) poszczególnych kategorii, uprawnień oraz uprawnień uzupełniających wpisywanych do licencji kontrolera ruchu lotniczego, o których mowa w art. 49; b) przywilejów i obowiązków posiadaczy licencji kontrolera ruchu lotniczego, uprawnień oraz uprawnień uzupełniających wpisywanych do licencji oraz orzeczeń lekarskich, o których mowa w art. 49; c) zasad i procedur wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania licencji, uprawnień oraz uprawnień uzupełniających wpisywanych do licencji kontrolera ruchu lotniczego oraz orzeczeń lekarskich, o których mowa w art. 49, w tym zasad i procedur konwersji krajowych licencji kontrolera ruchu lotniczego i krajowych orzeczeń lekarskich na licencje kontrolera ruchu lotniczego i orzeczenia lekarskie, o których mowa w art. 49; d) zasad i procedur dla kontrolerów ruchu lotniczego w odniesieniu do ograniczenia czasu służby oraz wymogów dotyczących odpoczynku; takie zasady i procedury mają zapewniać wysoki poziom bezpieczeństwa poprzez ochronę przed skutkami zmęczenia, przy jednoczesnym umożliwieniu odpowiedniej elastyczności planowania.	N		

	Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3. 2. Przyjmując te akty wykonawcze, Komisja zapewnia zgodność z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 48 niniejszego rozporządzenia, oraz należyście uwzględnia międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania, w szczególności określone w załączniku 1 do konwencji chicagowskiej.			
Art. 51	Organizacje szkolące kontrolerów ruchu lotniczego oraz centra medycyny lotniczej 1. Od organizacji szkolących kontrolerów ruchu lotniczego i centrów medycyny lotniczej wymaga się posiadania zatwierdzenia. 2. Zatwierdzenie, o którym ust. 1 niniejszego artykułu, wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi aktów wykonawczych, o których mowa w art. 53, przyjętych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 48. 3. W zatwierdzeniu, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, określa się przywileje przyznane organizacji. Zatwierdzenie może zostać zmienione w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 53 ust. 1 akapit pierwszy lit. a). 4. Zatwierdzenie, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, może zostać ograniczone, zawieszone lub cofnięte zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 53 ust. 1 akapit pierwszy lit. a), jeżeli posiadacz przestał przestrzegać zasad i procedur wydawania i utrzymywania takiego zatwierdzenia.	N		
Art. 52	Instruktorzy, osoby oceniające oraz lekarze orzecznicy medycyny lotniczej 1. Od osób odpowiedzialnych za przeprowadzanie szkolenia praktycznego, za ocenę praktycznych umiejętności kontrolerów ruchu lotni czego oraz od lekarzy orzeczników medycyny lotniczej wymaga się posiadania certyfikatu. 2. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi aktów wykonawczych, o których mowa w art. 53, przyjętych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 48.	N		

	3. W certyfikacie, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, określa się przyznane przywileje. Certyfikat może zostać zmieniony w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 53 ust. 1 akapit pierwszy lit. a). 4. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, może zostać ograniczony, zawieszony lub cofnięty zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 53 ust. 1 akapit pierwszy lit. a), jeżeli posiadacz przestał przestrzegać zasad i procedur wydawania i utrzymania takiego certyfikatu.			
Art. 53	Akty wykonawcze dotyczące szkolenia, egzaminowania, kontroli i oceny lekarskiej 1. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymogów, o których mowa w art. 48, w odniesieniu do osób i organizacji związanych ze szkoleniem, egzaminowaniem, kontrolą i oceną lekarską kontrolerów ruchu lotniczego Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 oraz z myślą o realizacji celów określonych w art. 1, przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące: a) zasad i procedur wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania zatwierdzeń i certyfikatów, o których mowa w art. 51 i 52; b) przywilejów i obowiązków posiadaczy zatwierdzeń i certyfikatów, o których mowa w art. 51 i 52. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3. 2. Przyjmując te akty wykonawcze, Komisja zapewnia zgodność z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 48 niniejszego rozporządzenia, oraz należyście uwzględnia międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania, w szczególności określone w załączniku 1 do konwencji chicagowskiej.	N		
Art. 54	Przekazanie uprawnień W odniesieniu do kontrolerów ruchu lotniczego, osób i organizacji związanych ze szkoleniem, egzaminowaniem, kontrolą oraz oceną lekarską kontrolerów ruchu lotniczego, jak również w odniesieniu do szkoleniowych urządzeń symulacji ruchu lotniczego Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, w celu zmiany załącznika VIII, w przypadku gdy jest to niezbędne z uwagi na postęp techniczny, operacyjny lub naukowy	N		

	bądź z uwagi na dowody z zakresu bezpieczeństwa dotyczące organizacji szkoleniowych i kontrolerów ruchu lotniczego, na potrzeby realizacji celów określonych w art. 1 oraz w zakresie, w jakim jest to niezbędne do ich realizacji.			
Art. 55	Zasadnicze wymogi dotyczące bezzałogowych statków powietrznych Projektowanie, produkcja, obsługa techniczna i eksploatacja statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a) i b), w przypadku gdy dotyczy to bezzałogowych statków powietrznych, oraz ich silników, śmigieł, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania statkami powietrznymi, a także personel, w tym piloci bezzałogowych statków powietrznych, oraz organizacje uczestniczące w tych działaniach, muszą spełniać zasadnicze wymogi określone w załączniku IX oraz, w przypadku gdy jest to przewidziane w aktach delegowanych, o których mowa w art. 58, oraz w aktach wykonawczych, o których mowa w art. 57, zasadnicze wymogi określone w załącznikach II, IV i V.	T	Art. 1 pkt 20	Art. 156a. ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze 1. W polskiej przestrzeni powietrznej operacje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego, w tym wykonywane w związku z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego i porządku publicznego, bezpieczeństwa strategicznej infrastruktury energetycznej, bezpieczeństwa państwa, obronności państwa, ochroną granicy państwowej, prowadzeniem działań poszukiwawczo-ratowniczych, przeciwpożarowych oraz przeciwdziałaniem przestępczości środowiskowej, a także prowadzeniem kontroli podmiotów w tym zakresie, wykonuje się zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 2018/1139/UE, rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz ustawy.
Art. 56	Spełnianie wymogów przez bezzałogowe statki powietrzne 1. Z uwzględnieniem celów i zasad określonych w art. 1 i 4, w szczególności charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, cech eksploatacyjnych danego bezzałogowego statku powietrznego oraz charakterystyki obszaru eksploatacji, w odniesieniu do projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych oraz ich silników, śmigieł, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania statkami powietrznymi, a także w odniesieniu do personelu, w tym pilotów bezzałogowych statków powietrznych, oraz organizacji uczestniczących w tych działaniach, może być wymagany certyfikat zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w art. 58, oraz aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 57. 2. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi aktów delegowanych, o których mowa w art. 58, oraz aktów wykonawczych, o których mowa w art. 57. 3. W certyfikacie, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, określa się ograniczenia związane z bezpieczeństwem, warunki eksploatacji i przywileje. Certyfikat może zostać zmieniony w celu dodania lub usunięcia ograniczeń, warunków i przywilejów, zgodnie	T	Art. 1 pkt 20	Dział VIa ustawy – Prawo lotnicze „Dział VIa Bezzałogowe statki powietrzne ”

z aktami delegowanymi, o których mowa w art. 58, oraz aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 57. 4. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, może zostać ograniczony, zawieszony lub cofnięty zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w art. 58, oraz aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 57, jeżeli posiadacz przestał przestrzegać warunków, zasad i procedur wydawania i utrzymywania takiego certyfikatu. 5. Z uwzględnieniem celów i zasad określonych w art. 1 i 4, w szczególności charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, cech eksploatacyjnych danego bezzałogowego statku powietrznego oraz charakterystyki obszaru eksploatacji, akty delegowane, o których mowa w art. 58, oraz akty wykonawcze, o których mowa w art. 57, mogą przewidywać, w odniesieniu do projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych oraz ich silników, śmigieł, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania statkami powietrznymi, a także w odniesieniu do personelu, w tym pilotów bezzałogowych statków powietrznych, oraz organizacji uczestniczących w tych działaniach, wymóg złożenia deklaracji potwierdzającej zgodność z tymi aktami delegowanymi i wykonawczymi. 6. W przypadku gdy cele i zasady określone w art. 1 i 4 można zrealizować bez stosowania rozdziałów IV i V niniejszego rozporządzenia, akty delegowane, o których mowa w art. 58 ust. 1 lit. c), mogłyby przewidywać, że te rozdziały nie mają zastosowania do zasadniczych wymogów, o których mowa w art. 55, ani do odpowiadających im szczegółowych zasad ustanowionych zgodnie z art. 58. W takich przypadkach te zasadnicze wymogi i te szczegółowe zasady stanowią „wspólnotowe prawodawstwo harmonizacyjne” w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 (1) oraz decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE (2). 7. Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje o rejestracji bezzałogowych statków powietrznych oraz operatorów bezzałogowych statków powietrznych, którzy podlegają wymogowi rejestracji zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 57, oraz załącznika IX pkt 4, były przechowywane w cyfrowych, zharmonizowanych, interoperacyjnych krajowych systemach rejestracji. Państwa członkowskie muszą mieć możliwość uzyskania dostępu do tych informacji oraz ich wymiany za pośrednictwem repozytorium, o którym mowa w art. 74.			

	8. Niniejsza sekcja pozostaje bez uszczerbku dla możliwości ustanowienia przez państwa członkowskie krajowych przepisów w celu poddania eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych pewnym warunkom ze względów nieobjętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, w tym względów bezpieczeństwa publicznego lub ochrony prywatności i danych osobowych zgodnie z prawem Unii.			
Art. 57	Akty wykonawcze dotyczące bezzałogowych statków powietrznych W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymogów, o których mowa w art. 55, w odniesieniu do eksploatacji statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a) i b), w przypadku gdy dotyczy to bezzałogowych statków powietrznych, a także w odniesieniu do personelu, w tym pilotów bezzałogowych statków powietrznych, oraz organizacji uczestniczących w tych działaniach, na podstawie zasad określonych w art. 4 oraz z myślą o realizacji celów określonych w art. 1, Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące: a) szczegółowych zasad i procedur eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych, a także dotyczących personelu, w tym pilotów bezzałogowych statków powietrznych, oraz organizacji uczestniczących w tej eksploatacji; b) zasad i procedur wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów lub zasad i procedur składania deklaracji w odniesieniu do eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych, a także dotyczących personelu, w tym pilotów bezzałogowych statków powietrznych, oraz organizacji uczestniczących w tych działaniach, a także dotyczących sytuacji, w których wymaga się takich certyfikatów lub deklaracji; zasady i procedury wydawania takich certyfikatów lub składania takich deklaracji mogą opierać się na szczegółowych wymogach, o których mowa w sekcjach I, II i III, lub mogą być tożsame z tymi wymogami; c) przywilejów i obowiązków posiadaczy certyfikatów oraz osób fizycznych i prawnych składających deklaracje; d) zasad i procedur rejestracji oraz oznaczania bezzałogowych statków powietrznych, a także zasad i procedur rejestracji operatorów bezzałogowych statków powietrznych, o których mowa w załączniku IX sekcja 4;	N		

	e) zasad i procedur tworzenia cyfrowych, zharmonizowanych, interoperacyjnych krajowych systemów rejestracji, o których mowa w art. 56 ust. 7; f) zasad i procedur konwersji certyfikatów krajowych na certyfikaty wymagane na mocy art. 56 ust. 1. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3			
Art. 58	Przekazanie uprawnień 1. W odniesieniu do projektowania, produkcji i obsługi technicznej statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a) i b), w przypadku gdy dotyczy to bezzałogowych statków powietrznych, oraz ich silników, śmigieł, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania statkami powietrznymi, a także w odniesieniu do personelu, w tym pilotów bezzałogowych statków powietrznych, oraz organizacji uczestniczących w tych działaniach, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, ustanawiających szczegółowe zasady dotyczące: a) szczegółowych warunków dotyczących projektowania, produkcji i obsługi technicznej bezzałogowych statków powietrznych oraz ich silników, śmigieł, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania bezzałogowymi statkami powietrznymi, a także szczegółowych warunków dotyczących personelu, w tym pilotów bezzałogowych statków powietrznych, oraz organizacji uczestniczących w tych działaniach, niezbędnych do zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 55, które mogą obejmować warunki, na jakich od bezzałogowych statków powietrznych wymaga się, aby były wyposażone w niezbędne cechy i funkcje dotyczące w szczególności maksymalnego ograniczenia odległości i wysokości eksploatacji, podawania pozycji, ograniczenia związanego ze strefami geograficznymi, zapobiegania kolizji, a także dotyczące stabilizacji lotu oraz automatycznego lądowania; b) warunków i procedur wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów, lub składania deklaracji, warunków i procedur w odniesieniu do projektowania, produkcji i obsługi technicznej bezzałogowych statków powietrznych oraz ich silników, śmigieł, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania bezzałogowymi statkami powietrznymi, a także warunków i procedur w odniesieniu do personelu, w tym pilotów	N		

	bezzałogowych statków powietrznych, oraz organizacji uczestniczących w tych działaniach, o których mowa w art. 56 ust. 1 i 5, oraz dotyczących sytuacji, w których wymaga się takich certyfikatów lub deklaracji; warunki i procedury wydawania tych certyfikatów i składania tych deklaracji mogą opierać się na szczegółowych wymogach, o których mowa w sekcjach I, II i III, lub mogą być tożsame z tymi wymogami; c) warunków, na jakich wymogi dotyczące projektowania, produkcji i obsługi technicznej bezzałogowych statków powietrznych oraz ich silników, śmigieł, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania bezzałogowymi statkami powietrznymi nie podlegają rozdziałom IV i V, do celów art. 56 ust. 6; d) przywilejów i obowiązków posiadaczy certyfikatów oraz osób fizycznych i prawnych składających deklaracje; e) warunków konwersji certyfikatów krajowych na certyfikaty wymagane na mocy art. 56 ust. 1. 2. W odniesieniu do projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a) i b), w przypadku gdy dotyczy to bezzałogowych statków powietrznych, oraz ich silników, śmigieł, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania bezzałogowymi statkami powietrznymi, a także w odniesieniu do personelu, w tym pilotów bezzałogowych statków powietrznych, oraz organizacji uczestniczących w tych działaniach, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, w celu zmiany załącznika IX oraz, w stosownych przypadkach, załącznika III, w przypadku gdy jest to niezbędne z uwagi na postęp techniczny, operacyjny lub naukowy bądź z uwagi na dowody z zakresu bezpieczeństwa operacji lotniczych, na potrzeby realizacji celów określonych w art. 1 oraz w zakresie, w jakim jest to niezbędne do ich realizacji.			
Art. 59	Zasady mające zastosowanie Bez uszczerbku dla załącznika VIII pkt 1 oraz zasad przyjętych na podstawie art. 44 ust. 1 lit. a) statki powietrzne, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. c), a także ich załoga i ich operacje muszą spełniać mające zastosowanie normy ICAO. W zakresie nieuregulowanym takimi normami statki powietrzne, ich załoga i ich operacje muszą spełniać:	N		

	a) w odniesieniu do statków powietrznych innych niż bezzałogowe statki powietrzne – zasadnicze wymogi określone w załącznikach II, IV i V; b) w odniesieniu do bezzałogowych statków powietrznych – zasadnicze wymogi określone w załączniku IX oraz, w przypadku gdy jest to przewidziane w aktach delegowanych, o których mowa w art. 61, zasadnicze wymogi określone w załącznikach II, IV i V. Jednakże akapit drugi nie ma zastosowania w przypadku gdy te zasadnicze wymogi są sprzeczne z prawami państw trzecich wynikającymi z konwencji międzynarodowych.			
Art. 60	Zgodność z wymogami 1. Eksploatacja statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. c), w zarobkowym transporcie lotniczym podlega certyfikacji i wydaje się w odniesieniu do niej zezwolenie. Zezwolenie to wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał swoją zdolność i dostępność środków umożliwiających mu wywiązanie się z obowiązków związanych z eksploatacją tego statku powietrznego, zgodnie z wymogami określonymi w art. 59. W zezwoleniu tym określa się przywileje przyznane operatorowi oraz zakres eksploatacji. 2. W przypadku gdy jest to przewidziane w aktach delegowanych, o których mowa w art. 61, eksploatacja statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. c), inna niż w zarobkowym transporcie lotni czym, podlega certyfikacji i wydaje się w odniesieniu do niej zezwolenie. Zezwolenie to wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał swoją zdolność i dostępność środków umożliwiających mu wywiązanie się z obowiązków związanych z eksploatacją tego statku powietrznego, zgodnie z wymogami określonymi w art. 59. W zezwoleniu tym określa się przywileje przyznane operatorowi oraz zakres eksploatacji. Na zasadzie odstępstwa od akapitu pierwszego niniejszego ustępu, w przypadku gdy jest to przewidziane w aktach delegowanych, o których mowa w art. 61, dopuszcza się, aby operatorzy statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. c), uczestniczący w operacjach innych niż operacje zarobkowego transportu lotniczego, deklarowali posiadanie zdolności i dostępność środków umożliwiających im wywiązanie się z obowiązków związanych z	N		

	eksploatacją tych statków powietrznych zgodnie z wymogami określonymi w art. 59. 3. Zezwolenia i deklaracje, o których mowa w ust. 1 i 2, nie są wymagane w odniesieniu do eksploatacji statków powietrznych wykonujących tylko operację przelotu nad terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty, z wyjątkiem eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych.			
Art. 61	Przekazanie uprawnień 1. W odniesieniu do statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. c), a także ich załóg oraz ich operacji, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, ustanawiających szczegółowe zasady dotyczące: a) zezwoleń dla statków powietrznych, w odniesieniu do których nie wydano standardowego świadectwa zdatności do lotu ICAO, lub zezwoleń dla pilotów, którzy nie mają standardowej licencji ICAO na wykonywanie operacji przylotu na terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty, lotu nad tym terytorium lub odlotu z niego; b) szczególnych warunków eksploatacji statku powietrznego zgodnie z art. 59; c) alternatywnych warunków w przypadkach, w których przestrzeganie norm i wymogów, o których mowa w art. 59, jest niemożliwe lub wiąże się z nieproporcjonalnym nakładem dla operatora statku powietrznego, przy jednoczesnym zapewnieniu spełnienia celów danych norm i wymogów; d) warunków wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania zezwoleń, o których mowa w art. 60, oraz dotyczących sytuacji, w których, z myślą o realizacji celów określonych w art. 1 oraz z uwzględnieniem charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, wymaga się takich zezwoleń lub dopuszcza się deklaracje, stosownie do przypadku. W warunkach tych uwzględnia się certyfikaty wydane przez państwo rejestracji, państwo operatora oraz – w przypadku bezzałogowych statków powietrznych – państwa, w którym znajduje się wyposażenie do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym, oraz warunki te pozostają bez uszczerbku dla rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 i aktów wykonawczych przyjętych na jego podstawie; e) przywilejów i obowiązków posiadaczy zezwoleń, o których mowa w art. 60 ust. 1 i 2, oraz, w stosownych przypadkach, operatorów	N		

	statków powietrznych, którzy złożyli deklaracje zgodnie z art. 60 ust. 2. 2. Komisja, przyjmując przepisy, o których mowa w ust. 1, zapewnia w szczególności, aby: a) w stosownych przypadkach korzystano z zalecanych praktyk i dokumentów określających wytyczne sporządzanych przez ICAO; b) żaden z wymogów nie wykraczał poza określone w niniejszym rozporządzeniu wymogi, którym podlegają statki powietrzne, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b) ppkt (i), oraz załogi i operatorzy tych statków powietrznych; c) procedura uzyskiwania zezwoleń, o których mowa w art. 60 ust. 1 i 2, była prosta, proporcjonalna, skuteczna i racjonalna pod względem kosztów oraz pozwalala na wykazanie zgodności z wymogami proporcjonalnie do złożoności operacji i związanego z nią ryzyka. Komisja zapewnia w szczególności, aby pod uwagę brane były: (i) wyniki globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (Universal Safety Oversight Audit Programme) ICAO; (ii) informacje zgromadzone w ramach programów inspekcji na płycie, ustanowionych zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w art. 62 ust. 13, oraz aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 62 ust. 14; (iii) inne uznane informacje dotyczące bezpieczeństwa w odniesieniu do danego operatora; (iv) certyfikaty wydane zgodnie z przepisami państwa trzeciego; d) uwzględnione zostały aspekty związane z ATM/ANS.			
Art. 62	Certyfikacja, nadzór i egzekwowanie przepisów 1. Komisja, Agencja oraz państwa członkowskie współpracują w ramach jednolitego europejskiego systemu bezpieczeństwa lotniczego w celu zapewnienia zgodności z wymogami niniejszego rozporządzenia oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie. 2. W celu zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie Agencja i właściwe organy krajowe:	T	Art. 1 pkt 1 lit. b	Art. 1 ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze
				6. Nadzór nad działalnością lotnictwa państwowego, z zastrzeżeniem przepisów ustawy, sprawują odpowiednio ministrowie właściwi ze względu na przynależność jednostki będącej właścicielem lub użytkownikiem danego statku powietrznego lub zarządzającej lotniskiem, a w przypadku bezzałogowych statków powietrznych używanych przez służby specjalne, o których mowa w art. 11 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu, Policję, Straż Graniczną, Państwową Straż Pożarną i Służbę Ochrony Państwa – odpowiednio centralne organy administracji rządowej właściwe ze względu na przynależność

a) przyjmują i oceniają przedłożone im wnioski oraz, w stosownych przypadkach, wydają certyfikaty lub odnawiają je, a także przyjmują złożone im deklaracje, zgodnie z rozdziałem III; b) prowadzą nadzór nad posiadaczami certyfikatów, osobami fizycznymi i prawnymi, które złożyły deklaracje, oraz nad wyrobami, częściami, wyposażeniem, systemami ATM/ANS i częściami składowymi ATM/ANS, szkoleniowymi urządzeniami symulacji lotu oraz lotniskami podlegającymi niniejszemu rozporządzeniu; c) prowadzą niezbędne dochodzenia, inspekcje, w tym inspekcje na płycie, audyty i inne działania monitorujące w celu stwierdzenia, czy ze strony osób prawnych lub fizycznych podlegających niniejszemu rozporządzeniu doszło do naruszeń wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu oraz aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie; d) podejmują wszelkie niezbędne środki egzekwowania przepisów, w tym dokonują zmian, ograniczenia, zawieszenia lub cofnięcia wydanych przez siebie certyfikatów, zatrzymania statku powietrznego i nałożenia sankcji w celu usunięcia stwierdzonych naruszeń; e) ze względów bezpieczeństwa zakazują działań, o których mowa w rozdziale III, ograniczają te działania lub uzależniają je od spełnienia określonych warunków; f) zapewniają odpowiedni poziom kwalifikacji swojego personelu zaangażowanego w certyfikację, nadzór i egzekwowanie przepisów, w tym poprzez zapewnienie odpowiednich szkoleń. 3. Państwa członkowskie zapewniają, aby ich właściwe organy krajowe były niezależne podczas podejmowania technicznych decyzji w sprawie certyfikacji, nadzoru i egzekwowania przepisów, aby wykonywały swoje zadania w sposób bezstronny i przejrzysty oraz aby były odpowiednio zorganizowane i zarządzane, a także aby dysponowały odpowiednim personelem. Państwa członkowskie zapewniają również, aby ich właściwe organy krajowe posiadały niezbędne zasoby i zdolności do skutecznego i terminowego wykonywania zadań przydzielonych im na mocy niniejszego rozporządzenia. 4. Odpowiedzialność za zadania związane z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów, o których mowa w ust. 2, określa się zgodnie z niniejszym ustępem.		Art. 1 pkt 3 lit. a tiret trzecie jednostki będącej właścicielem lub użytkownikiem danego statku powietrznego lub zarządzającej lotniskiem. Art. 21 ust. 2 pkt 29 ustawy – Prawo lotnicze 2. Do zadań i kompetencji Prezesa Urzędu należy (...)” 29) wykonywanie zadań określonych w art. 18 lit. a–e, g–k oraz m rozporządzenia nr 2019/947/UE

	Agencja jest odpowiedzialna w przypadku gdy zadania te zostały jej przydzielone na mocy art. 77–82 oraz w przypadku gdy zadania te zostały jej przydzielone na mocy art. 64 i 65. Jednakże w przypadku, gdy państwo członkowskie przyznaje zwolnienie zgodnie z art. 41 ust. 6, art. 80 ust. 1 lit. a) przestaje mieć zastosowanie i wówczas to państwo członkowskie jest odpowiedzialne za nadzór i egzekwowanie przepisów w odniesieniu do danej instytucji zapewniającej ATM/ANS, jak przewidziano w tym zwolnieniu. Właściwy organ krajowy państwa członkowskiego, na terytorium którego znajduje się lotnisko, jest odpowiedzialny za te zadania w odniesieniu do certyfikatu lotniska, o którym mowa w art. 34 ust. 1, oraz certyfikatu operatora lotniska, o którym mowa w art. 37 ust. 1. Ten właściwy organ krajowy jest również odpowiedzialny za zadania związane z nadzorem i egzekwowaniem przepisów w odniesieniu do organizacji odpowiedzialnych za świadczenie usług obsługi naziemnej lub zapewnianie AMS na tym lotnisku. We wszystkich pozostałych przypadkach za wykonywanie tych zadań odpowiedzialny jest właściwy organ krajowy państwa członkowskiego, w którym osoba fizyczna lub prawna składająca wniosek o certyfikat lub składająca deklarację ma główne miejsce prowadzenia działalności lub – w przypadku braku głównego miejsca prowadzenia działalności – ma miejsce zamieszkania lub siedzibę, chyba że skuteczne wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów wymaga przydzielenia tych zadań właściwemu organowi krajowemu innego państwa członkowskiego zgodnie ze szczegółowymi zasadami, o których mowa w ust. 14 lit. d). Jednakże w przypadku gdy jest to przewidziane w aktach wykonawczych, o których mowa w ust. 15: a) lekarze orzecznicy medycyny lotniczej, centra medycyny lotniczej i lekarze medycyny ogólnej są odpowiedzialni za wydawanie orzeczeń lekarskich dla pilotów, o których mowa w art. 21 ust. 1, oraz orzeczeń lekarskich dla kontrolerów ruchu lotniczego, o których mowa w art. 49 ust. 1; b) organizacje szkolące personel pokładowy, którym wydano zatwierdzenie zgodnie z art. 24, oraz operatorzy statków powietrznych, którym wydano certyfikat zgodnie z art. 30, są odpowiedzialni za wydawanie świadectw personelu pokładowego, o których mowa w art. 22.			

5. Na zasadzie odstępstwa od ust. 4, państwa członkowskie mogą podjąć decyzję, że właściwe organy krajowe ponoszą wspólną odpowiedzialność za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów w odniesieniu do operatorów statków powietrznych uczestniczących w operacjach zarobkowego transportu lotniczego, w przypadku gdy spełnione są oba poniższe warunki: a) taką wspólną odpowiedzialność przewidziano w umowie zawartej między tymi państwami członkowskimi przed dniem 1 stycznia 1992 r.; b) te państwa członkowskie zapewniły, aby ich właściwe organy krajowe skutecznie wykonywały te zadania zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie. Najpóźniej do dnia 12 marca 2019 r. dane państwa członkowskie powiadamiają Komisję i Agencję o takiej decyzji dotyczącej wspólnej odpowiedzialności oraz przedstawiają im wszystkie odpowiednie informacje, w szczególności informacje o umowie, o której mowa w lit. a), oraz o środkach podjętych w celu zapewnienia, aby zadania te były skutecznie wykonywane zgodnie z lit. b). W przypadku gdy Komisja, po konsultacji z Agencją, uzna, że warunki określone w akapicie pierwszym nie zostały spełnione, Komisja przyjmuje akty wykonawcze zawierające decyzję w tym przedmiocie. Po powiadomieniu przez Komisję o takich aktach wykonawczych dane państwa członkowskie, te państwa członkowskie niezwłocznie zmieniają lub cofają swoją decyzję dotyczącą wspólnej odpowiedzialności oraz informują o tym odpowiednio Komisję i Agencję. Agencja włącza do repozytorium, o którym mowa w art. 74, wszystkie decyzje Komisji i państw członkowskich, o których została powiadomiona na podstawie niniejszego ustępu. 6. Nadzór sprawowany przez Agencję oraz właściwe organy krajowe musi być ciągły i oparty na priorytetach określonych w świetle ryzyka dla lotnictwa cywilnego. 7. Prowadząc inspekcje na płycie, o których mowa w ust. 2 lit. c), Agencja współpracuje z właściwym organem krajowym państwa członkowskiego, na którego terytorium inspekcja ta ma miejsce. 8. Agencja zarządza narzędziami i procedurami oraz stosuje narzędzia i procedury niezbędne do gromadzenia, wymiany i analizy			

	informacji dotyczących bezpieczeństwa uzyskanych w wyniku inspekcji na płycie, o których mowa w ust. 2 lit. c). 9. W celu ułatwienia skutecznego wykonywania zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów Komisja, Agencja oraz właściwe organy krajowe wymieniają się odpowiednimi informacjami, w tym na temat ewentualnych lub stwierdzonych naruszeń. 10. Agencja propaguje wspólne rozumienie i stosowanie wymogów zawartych w niniejszym rozporządzeniu oraz w aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, między innymi poprzez opracowywanie materiałów zawierających wytyczne, o których mowa w art. 76 ust. 3, w konsultacji z właściwymi organami krajowymi. 11. Każda osoba fizyczna lub prawna podlegająca niniejszemu rozporządzeniu może zgłosić Agencji wszelkie zarzucane różnice w stosowaniu przepisów przez poszczególne państwa członkowskie. W przypadku gdy różnice takie poważnie utrudniają działalność tych osób lub w inny sposób prowadzą do znacznych trudności, Agencja oraz krajowe właściwe organy danych państw członkowskich współpracują w celu rozwiązania problemu, a w razie konieczności w celu szybkiego wyeliminowania tych różnic. W przypadku gdy różnic tych nie można wyeliminować, Agencja przedstawia sprawę Komisji. 12. Agencja oraz właściwe organy krajowe podejmują niezbędne i skuteczne działania w celu podnoszenia poziomu i pobudzania świadomości na temat bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego oraz upowszechniają informacje dotyczące bezpieczeństwa mające znaczenie dla zapobiegania wypadkom i incydentom. 13. W odniesieniu do zadań Agencji związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów na podstawie niniejszego rozporządzenia, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, ustanawiających szczegółowe zasady dotyczące: a) warunków przeprowadzania certyfikacji oraz prowadzenia dochodzeń, inspekcji, audytów i innych działań monitorujących niezbędnych do zapewnienia skutecznego sprawowania nadzoru przez Agencję nad osobami fizycznymi i prawnymi, wyrobami, częściami, wyposażeniem, systemami ATM/ANS i częściami składowymi ATM/ANS, szkoleniowymi urządzeniami symulacji lotu oraz lotniskami podlegającymi niniejszemu rozporządzeniu; b) warunków prowadzenia przez Agencję inspekcji na płycie oraz zatrzymania statku powietrznego, jeżeli statek powietrzny, jego			

	operator lub jego załoga nie spełniają wymogów niniejszego rozporządzenia lub aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie; c) warunków, zgodnie z którymi można zakazać działań regulowanych rozdziałem III, ograniczyć je lub uzależnić od spełnienia określonych warunków ze względów bezpieczeństwa; d) warunków udostępniania i rozpowszechniania przez Agencję obowiązkowych informacji i zaleceń zgodnie z art. 76 ust. 6, do celów zapewnienia bezpieczeństwa działań regulowanych rozdziałem III; e) warunków udostępniania i rozpowszechniania przez Agencję obowiązkowych informacji, zgodnie z art. 77, do celów zapewnienia ciągłej zdadności do lotu wyrobów, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania bezzałogowymi statkami powietrznymi oraz ich zgodności z wymogami ochrony środowiska, a także warunków zatwierdzania sposobów spełniania wymogów alternatywnych do tych informacji obowiązkowych; f) warunków i procedur udzielania przez Agencję akredytacji kwalifikowanym jednostkom do celów art. 69. 14. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania ust. 2–9 niniejszego artykułu, w odniesieniu do wykonywanych przez właściwe organy krajowe zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów na mocy niniejszego rozporządzenia Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 oraz z myślą o realizacji celów określonych w art. 1, przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące: a) zasad i procedur przeprowadzania certyfikacji oraz prowadzenia dochodzeń, inspekcji, audytów i innych działań monitorujących niezbędnych do zapewnienia sprawowania skutecznego nadzoru przez właściwy organ krajowy nad osobami fizycznymi i prawnymi, wyrobami, częściami, wyposażeniem, systemami ATM/ANS i częściami składowymi ATM/ANS, szkoleniowymi urządzeniami symulacji lotu oraz lotniskami podlegającymi niniejszemu rozporządzeniu; b) zasad i procedur prowadzenia przez właściwy organ krajowy inspekcji na płycie oraz zatrzymania statku powietrznego, jeżeli statek powietrzny, jego operator lub jego załoga nie spełniają			

	wymogów niniejszego rozporządzenia lub aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie; c) zasad i procedur, zgodnie z którymi można zakazać działań regulowanych rozdziałem III, ograniczyć je lub uzależnić od spełnienia określonych warunków ze względów bezpieczeństwa; d) w odniesieniu do ust. 4 – zasad i procedur przenoszenia obowiązków na inne właściwe organy krajowe do celów zapewnienia skutecznego wykonywania zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów; e) zasad i procedur udzielania przez właściwy organ krajowy akredytacji kwalifikowanym jednostkom do celów art. 69. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3. 15. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania ust. 2–9 niniejszego artykułu, w odniesieniu do wykonywanych przez Agencję oraz właściwe organy krajowe zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów na mocy niniejszego rozporządzenia Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 oraz z myślą o realizacji celów określonych w art. 1, przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące: a) zasad i procedur gromadzenia, wymiany i rozpowszechniania odpowiednich informacji między Komisją, Agencją oraz właściwymi organami krajowymi do celów skutecznego wykonywania zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów, w tym informacji o ewentualnych lub stwierdzonych naruszeniach; b) zasad i procedur dotyczących kwalifikacji personelu Agencji oraz właściwych organów krajowych zaangażowanego w certyfikację, nadzór i egzekwowanie przepisów, a także kwalifikacji organizacji związanych ze szkoleniem tego personelu; c) zasad i procedur dotyczących systemów administrowania i zarządzania w Agencji oraz właściwych organach krajowych w odniesieniu do wykonywania zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów; d) w odniesieniu do ust. 4 niniejszego artykułu– zasad i procedur przenoszenia obowiązków na lekarzy orzeczników medycyny lotniczej i centra medycyny lotniczej, do celów wydawania orzeczeń lekarskich dla pilotów i kontrolerów ruchu lotniczego,			

	a także warunków, na jakich obowiązki te przenoszone są na lekarzy medycyny ogólnej, z myślą o zapewnieniu skutecznego wykonywania zadań związanych z wydawaniem orzeczeń lekarskich dla pilotów i kontrolerów ruchu lotniczego; e) w odniesieniu do ust. 4 niniejszego artykułu– zasad i procedur przenoszenia obowiązków na organizacje szkolące personel pokładowy i operatorów statków powietrznych, do celów wydawania świadectw personelu pokładowego, z myślą o zapewnieniu skutecznego wykonywania zadań związanych z certyfikacją personelu pokładowego. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3.			
Art. 63	Pula europejskich inspektorów lotnictwa 1. Agencja ustanawia, we współpracy z właściwymi organami krajowymi, mechanizm dobrowolnego tworzenia puli i wspólnego korzystania z usług inspektorów i innego personelu posiadającego wiedzę specjalistyczną odpowiednią do wykonywania zadań związanych z certyfikacją i nadzorem na mocy niniejszego rozporządzenia. W tym celu Agencja, we współpracy z krajowymi właściwymi organami, określa profile wymaganych kwalifikacji i doświadczenia, na podstawie których te organy oraz Agencja wyznaczają, w miarę dostępności, kandydatów do udziału – w roli europejskich inspektorów lotnictwa – w mechanizmie tworzenia puli i wspólnego korzystania z niej. 2. Agencja i każdy właściwy organ krajowy mogą zwrócić się do puli europejskich inspektorów lotnictwa o pomoc w wykonywaniu działań w zakresie certyfikacji i nadzoru. Agencja koordynuje odpowiedzi na takie wnioski oraz opracowuje odpowiednie do tych celów procedury, w konsultacji z właściwymi organami krajowymi. 3. Europejscy inspektorzy lotnictwa wykonują swoje działania dotyczące nadzoru i certyfikacji pod kontrolą, zgodnie z instrukcjami i na odpowiedzialność Agencji lub właściwego organu krajowego, który zwrócił się o pomoc. 4. Koszty pomocy udzielanej przez europejskich inspektorów lotnictwa są pokrywane przez organ, który zwrócił się o pomoc. Organ ten może podjąć decyzję o finansowaniu tej pomocy w drodze opłat fakturowanych i pobieranych na podstawie zasad	N		

	ustanowionych zgodnie z ust. 6 lit. c), od osoby prawnej lub fizycznej, która była przedmiotem działań w zakresie certyfikacji i nadzoru wykonywanych przez europejskich inspektorów lotnictwa. W takim przypadku organ ten przekazuje uzyskaną kwotę organowi, który udzielił pomocy. 5. Wszelkie oświadczenia, dokumentacje i sprawozdania europejskich inspektorów lotnictwa wykonujących działania zgodnie z niniejszym artykułem muszą być, we wszystkich aspektach, traktowane jako równoważne oświadczeniom, dokumentacjom i sprawozdaniom inspektorów krajowych oraz stanowią dopuszczalny dowód w postępowaniach administracyjnych lub sądowych. 6. W odniesieniu do mechanizmu tworzenia puli i wspólnego korzystania z niej, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, Komisja może przyjąć akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe zasady dotyczące: a) zasad i procedur, zgodnie z którymi Agencja oraz właściwe organy krajowe zwracają się o pomoc, otrzymują pomoc lub udzielają pomocy w ramach tego mechanizmu; b) zasad i procedur dotyczących zezwoleń oraz szczegółowych zasad mających zastosowanie do europejskich inspektorów lotnictwa, którzy udzielają takiej pomocy; c) zasad i procedur ustalania i pobierania opłat, o których mowa w ust. 4 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3.			
Art. 64	Przenoszenie obowiązków na wniosek państw członkowskich 1. Państwo członkowskie może zwrócić się z wnioskiem do Agencji, aby wykonywała ona zadania związane z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów, o których to zadaniach mowa w art. 62 ust. 2, w odniesieniu do którychkolwiek lub wszystkich osób fizycznych i prawnych, statków powietrznych, wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem, systemów ATM/ANS i części składowych ATM/ANS, szkoleniowych urządzeń symulacji lotu oraz lotnisk, za które dane państwo członkowskie jest odpowiedzialne na mocy niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie. Z chwilą uwzględnienia takiego wniosku Agencja staje się organem właściwym odpowiedzialnym za wykonywanie zadań objętych	N		

	wnioskiem, a państwo członkowskie występujące z wnioskiem przestaje być odpowiedzialne za wykonywanie tych zadań. W odniesieniu do ponoszenia przez Agencję odpowiedzialności za wykonywanie tych zadań zastosowanie mają rozdziały IV i V. 2. Państwo członkowskie może zwrócić się z wnioskiem do innego państwa członkowskiego, aby wykonywało ono zadania związane z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów, o których to zadaniach mowa w art. 62 ust. 2, w odniesieniu do którychkolwiek lub wszystkich osób fizycznych i prawnych, statków powietrznych, wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem, systemów ATM/ANS i części składowych ATM/ANS, szkoleniowych urządzeń symulacji lotu oraz lotnisk, za które dane państwo członkowskie jest odpowiedzialne na mocy niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie. Z chwilą uwzględnienia takiego wniosku to państwo członkowskie staje się odpowiedzialne za wykonywanie zadań objętych wnioskiem, a państwo członkowskie zwracające się z wnioskiem przestaje być odpowiedzialne za wykonywanie tych zadań. W odniesieniu do ponoszenia odpowiedzialności za wykonywanie zadań, które zostały przeniesione zgodnie z niniejszym ustępem, zastosowanie mają rozdziały II i IV oraz art. 131 i 132, jak również mające zastosowanie przepisy prawa krajowego państwa członkowskiego, które uwzględniło wniosek. 3. W odniesieniu do egzekwowania przepisów państwo członkowskie, które uwzględniło wniosek, lub Agencja, odpowiedzialne są jedynie za kwestie związane z procedurami prowadzącymi do przyjęcia decyzji przez właściwy organ tego państwa członkowskiego, lub Agencję, oraz odnoszące się do zadań związanych z certyfikacją i nadzorem przeniesionych na nie zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, a także do stosowania tych decyzji. W odniesieniu do wszystkich innych kwestii związanych z egzekwowaniem przepisów przenoszenie odpowiedzialności przewidziane w niniejszym rozporządzeniu oraz w aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie pozostaje niezmienione. 4. Agencja lub państwo członkowskie, stosownie do przypadku, uwzględniają wniosek, o którym mowa w ust. 1 lub 2, wyłącznie wtedy gdy Agencja lub właściwy organ krajowy danego państwa członkowskiego uznają, że mają niezbędne zasoby i mogą skutecznie ponosić odpowiedzialność za wykonywanie odnośnych zadań.			

5. Jeżeli państwo członkowskie chce zastosować ust. 1 lub 2, dokonuje szczegółowych uzgodnień z Agencją lub z innym państwem członkowskim, stosownie do przypadku, dotyczących przeniesienia odpowiedzialności za wykonywanie odnośnych zadań. Przed ich finalizacją konsultuje się te szczegółowe uzgodnienia z osobami fizycznymi i prawnymi, których dotyczy przeniesienie odpowiedzialności, a w przypadku przeniesienia odpowiedzialności, o którym mowa w ust. 2, z Agencją. Te szczegółowe uzgodnienia muszą co najmniej wyraźnie wskazywać zadania, które są przenoszone, oraz zawierać rozwiązania prawne, praktyczne i administracyjne niezbędne do zapewnienia uporządkowanego przekazania oraz skutecznej i niezakłóconej kontynuacji wykonywania danych zadań zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie, a także sprawnej kontynuacji działań podejmowanych przez dane osoby fizyczne i prawne. W szczegółowych uzgodnieniach zawiera się także postanowienia o przekazywaniu odpowiedniej ewidencji i dokumentacji technicznej. Agencja oraz dane państwo członkowskie lub państwa członkowskie, stosownie do przypadku, zapewniają, aby przeniesienie odpowiedzialności za zadania odbywało się zgodnie z tymi szczegółowymi uzgodnieniami. 6. Agencja udostępnia – poprzez repozytorium utworzone na mocy art. 74 – wykaz państw członkowskich, które zastosowały ust. 1 i 2 niniejszego artykułu. W wykazie tym jednoznacznie wskazuje się przeniesione zadania oraz właściwy organ odpowiedzialny za ich wykonanie po przeniesieniu. Przeprowadzając inspekcje oraz inne działania monitorujące zgodnie z art. 85, Agencja uwzględnia przeniesienie odpowiedzialności za wykonywanie zadań. 7. Przenoszenie odpowiedzialności na mocy niniejszego artykułu pozostaje bez uszczerbku dla praw i zobowiązań państw członkowskich wynikających z konwencji chicagowskiej. W przypadku gdy państwo członkowskie przenosi zgodnie z niniejszym artykułem odpowiedzialność za wykonywanie zadań przydzielonych mu w konwencji chicagowskiej, powiadamia ICAO o tym, że Agencja lub inne państwo członkowskie pełni w jego imieniu funkcje i obowiązki przypisane mu w konwencji chicagowskiej. 8. Państwo członkowskie, które przeniosło odpowiedzialność za wykonywanie zadań na Agencję lub na inne państwo członkowskie			

	na podstawie ust. 1 lub 2, może w każdym momencie podjąć decyzję o cofnięciu przeniesienia. W takim przypadku ust. 4, 5 i 6 oraz ust. 7 akapit drugi stosuje się odpowiednio.			
Art. 65	Przenoszenie obowiązków na wniosek organizacji działających w więcej niż jednym państwie członkowskim 1. Na zasadzie odstępstwa od art. 62 ust. 4 organizacja może zwrócić się do Agencji z wnioskiem o przyjęcie funkcji właściwego organu odpowiedzialnego za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów w odniesieniu do tej organizacji, w przypadku gdy organizacja ta posiada certyfikat lub jest uprawniona do składania zgodnie z rozdziałem III wniosku o taki certyfikat do właściwego organu krajowego w jednym państwie członkowskim, ale dysponuje lub zamierza dysponować znaczną częścią obiektów i personelu objętych tym certyfikatem, znajdujących się w jednym lub większej liczbie innych państw członkowskich. Z takim wnioskiem mogą również zwrócić się dwie lub większa liczba organizacji stanowiących część tej samej grupy biznesowej, z których to organizacji każda ma główne miejsce prowadzenia działalności w innym państwie członkowskim i z których każda posiada certyfikat lub jest uprawniona do składania zgodnie z rozdziałem III wniosku o certyfikat dla tego samego rodzaju działalności lotniczej. 2. Dane organizacje wysyłają wniosek, o którym mowa w ust. 1, do Agencji oraz właściwych organów krajowych państw członkowskich, w których organizacje te mają swoje główne miejsca prowadzenia działalności. Po otrzymaniu tego wniosku Agencja oraz dane właściwe organy krajowe bez nieuzasadnionej zwłoki konsultują się ze sobą i w razie konieczności zwracają się do organizacji, które zwróciły się z wnioskiem o dodatkowe uwagi. Podczas tych konsultacji Agencja i właściwe organy krajowe – w przypadku umowy dotyczącej przeniesienia – rozważają skorzystanie z usług inspektorów i innego personelu, którego usługi są dostępne dla tych organów. Jeżeli w następstwie tych konsultacji Agencja lub dany właściwy organ krajowy uznają, że wniosek miałby niekorzystny wpływ na zdolności Agencji lub tego organu do skutecznego wykonywania zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów na mocy niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, lub w inny sposób niekorzystnie wpłynąłby na skuteczne funkcjonowanie	N		

	organu, w terminie nieprzekraczającym 180 dni od daty otrzymania wniosku informują dane organizacje, że uważają, iż wniosek miałby taki niekorzystny wpływ oraz przedstawiają uzasadnienie. Takie pismo informacyjne przekazuje się również drugiej stronie. W takim przypadku wniosek uznaje się za odrzucony. 3. O ile wniosek nie zostanie odrzucony zgodnie z ust. 2, Agencja oraz właściwe organy krajowe dokonują szczegółowych uzgodnień dotyczących przeniesienia odpowiedzialności za odnośne zadania. Przed ich finalizacją konsultuje się te szczegółowe ustalenia z organizacjami, które zwróciły się do Agencji z wnioskiem o przyjęcie funkcji właściwego organu odpowiedzialnego. Te szczegółowe uzgodnienia muszą co najmniej wyraźnie wskazywać zadania, które są przenoszone, oraz zawierać rozwiązania prawne, praktyczne i administracyjne niezbędne do zapewnienia uporządkowanego przekazania oraz skutecznej i niezakłóconej kontynuacji wykonywania danych zadań zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie, a także sprawnej kontynuacji działań podejmowanych przez dane organizacje. W szczegółowych uzgodnieniach zawiera się także postanowienia o przekazywaniu odpowiedniej ewidencji i dokumentacji technicznej. Agencja oraz dane państwo członkowskie lub państwa członkowskie, stosownie do przypadku, zapewniają, aby przeniesienie obowiązków w zakresie zadań odbywało się zgodnie z tymi szczegółowymi uzgodnieniami. Wdrażając te uzgodnienia, Agencja w możliwie największym zakresie korzysta z usług inspektorów i innego personelu, którego usługi są dostępne w państwach członkowskich. 4. Po dokonaniu szczegółowych uzgodnień na podstawie ust. 3 Agencja staje się właściwym organem odpowiedzialnym za wykonywanie zadań objętych wnioskiem, a dane państwo członkowskie lub państwa członkowskie przestają być odpowiedzialne za wykonywanie tych zadań. W odniesieniu do ponoszenia przez Agencję odpowiedzialności za wykonywanie zadań, które zostały przeniesione, zastosowanie mają rozdziały IV i V. 5. Art. 64 ust. 3, 6 i 7 stosuje się odpowiednio do każdego przeniesienia odpowiedzialności za wykonywanie zadań na podstawie niniejszego artykułu. 6. Organizacje, w odniesieniu do których Agencja przyjęła funkcję właściwego organu na podstawie niniejszego artykułu, mogą wystąpić o to, aby państwa członkowskie, w których te organizacje mają główne miejsce prowadzenia działalności, ponownie przyjęły			

	odpowiedzialność za zadania związane z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów w odniesieniu do tych organizacji. W takim przypadku art. 64 ust. 4–7 stosuje się odpowiednio.			
Art. 66	Mechanizm wspierania nadzoru 1. W przypadku gdy spełnione są wszystkie następujące warunki: a) wyniki inspekcji i innych działań monitorujących prowadzonych przez Agencję zgodnie z art. 85 wskazują na poważną i utrzymującą się niezdolność państwa członkowskiego do skutecznego wykonywania niektórych lub wszystkich zadań w zakresie certyfikacji, nadzoru i egzekwowania przepisów na mocy niniejszego rozporządzenia; b) Komisja wezwała dane państwo członkowskie do usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych zgodnie z lit. a); c) państwo członkowskie nie usunęło nieprawidłowości w sposób satysfakcjonujący, a powstała sytuacja zagraża bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, dane państwo członkowskie oraz Agencja, na wniosek Komisji, wspólnie ustanawiają tymczasowy program pomocy technicznej w celu usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości oraz wsparcia danego państwa członkowskiego w przywróceniu jego zdolności do wykonywania zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia do zakończenia etapu wsparcia. Taki program pomocy technicznej obejmuje w szczególności harmonogram, planowanie i wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości, szkolenie i zapewnianie kwalifikacji odpowiednich inspektorów i personelu oraz organizację prac właściwego organu krajowego danego państwa członkowskiego, jeżeli ma to bezpośredni wpływ na stwierdzone nieprawidłowości. 2. Dane państwo członkowskie jest odpowiedzialne za realizację programu pomocy technicznej w celu usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości. W tym celu dane państwo członkowskie współpracuje z Agencją podczas realizacji programu pomocy technicznej, w tym poprzez wydawanie wszelkich niezbędnych zaleceń właściwemu organowi krajowemu oraz zapewnianie wszelkich materialnych udogodnień niezbędnych do pomyślnej realizacji programu pomocy. Podczas realizacji programu pomocy technicznej dane państwo członkowskie pozostaje odpowiedzialne za wykonywanie zadań	N		

	związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 62 ust. 2. Agencja pokrywa swoje koszty przy udzielaniu pomocy danemu państwu członkowskiemu. Podczas realizacji programu pomocy technicznej dane państwo członkowskie, w stosownych przypadkach, zależnie od charakteru nieprawidłowości, korzysta z puli europejskich inspektorów lotnictwa ustanowionej na mocy art. 63, kwalifikowanych jednostek przewidzianych w art. 69 oraz możliwości szkoleniowych przewidzianych w art. 92. 3. Agencja przekazuje Komisji oraz pozostałym państwom członkowskim aktualne informacje o postępach w realizacji programu pomocy technicznej. 4. Dane państwo członkowskie dokłada wszelkich starań, aby przywrócić swoją zdolność do wykonywania zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów na mocy niniejszego rozporządzenia. Jeżeli dane państwo członkowskie uzna, że program pomocy technicznej nie może być realizowany zgodnie z planem, informuje o tym Komisję i przenosi na inne państwo członkowskie lub Agencję swoje obowiązki w zakresie certyfikacji, nadzoru i egzekwowania przepisów zgodnie z art. 64 albo podejmuje inne środki w celu usunięcia nieprawidłowości. Zakres przeniesienia obowiązków musi być ograniczony do tego, co jest absolutnie niezbędne do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości. Agencja włącza do repozytorium utworzonego na podstawie art. 74 informacje o przeniesionych zadaniach i podaje je do wiadomości publicznej. 5. Niniejszy artykuł pozostaje bez uszczerbku dla stosowania innych środków, w tym art. 67 niniejszego rozporządzenia oraz rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.			
Art. 67	Ważność i uznawanie certyfikatów i deklaracji 1. Certyfikaty wydane przez Agencję lub właściwe organy krajowe, a także deklaracje złożone przez osoby fizyczne i prawne zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie podlegają wyłącznie zasadom, warunkom i procedurom określonym w niniejszym rozporządzeniu oraz krajowym wymogom administracyjnym oraz są ważne i uznawane we wszystkich państwach członkowskich bez konieczności spełnienia dodatkowych wymogów lub poddania dodatkowej ocenie. 2. Jeżeli Komisja uzna, że osoba prawna lub fizyczna, której wydano certyfikat lub która złożyła deklarację, przestała spełniać mające	N		

	zastosowanie wymogi niniejszego rozporządzenia lub aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, Komisja, w oparciu o zalecenie Agencji, zobowiązuje państwo członkowskie odpowiedzialne za nadzór nad tą osobą do podjęcia odpowiednich działań naprawczych i zastosowania środków zabezpieczających, w tym do ograniczenia lub zawieszenia certyfikatu. Komisja przyjmuje akty wykonawcze zawierające tę decyzję. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 127 ust. 2. W należycie uzasadnionych, szczególnie pilnych przypadkach związanych z bezpieczeństwem lotnictwa Komisja przyjmuje zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 127 ust. 4, akty wykonawcze mające natychmiastowe zastosowanie. Począwszy od dnia, w którym taki akt wykonawczy staje się skuteczny, dany certyfikat lub dana deklaracja, na zasadzie odstępstwa od ust. 1, przestają być ważne i uznawane we wszystkich państwach członkowskich. 3. Jeżeli Komisja uzna, że państwo członkowskie, o którym mowa w ust. 2, podjęło odpowiednie działania naprawcze i zastosowało środki zabezpieczające, podejmuje decyzję, w oparciu o zalecenie Agencji, że dany certyfikat lub dana deklaracja są ponownie ważne i uznawane we wszystkich państwach członkowskich, zgodnie z ust. 1. Komisja przyjmuje akty wykonawcze zawierające tę decyzję. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 127 ust. 2. W należycie uzasadnionych, szczególnie pilnych przypadkach związanych z bezpieczeństwem lotnictwa Komisja przyjmuje zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 127 ust. 4, akty wykonawcze mające natychmiastowe zastosowanie. 4. Niniejszy artykuł pozostaje bez uszczerbku dla rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.			
Art. 68	Akceptowanie certyfikatów wydanych przez państwo trzecie 1. Agencja oraz właściwe organy krajowe mogą na podstawie certyfikatów wydanych zgodnie z prawem państwa trzeciego wydawać certyfikaty przewidziane w niniejszym rozporządzeniu oraz w aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie albo akceptować certyfikaty i inne odpowiednie dokumenty potwierdzające zgodność z zasadami dotyczącymi lotnictwa cywilnego, które zostały wydane zgodnie z prawem państwa trzeciego, w przypadku gdy taka możliwość jest przewidziana w:	N		

	a) umowach międzynarodowych dotyczących uznawania certyfikatów, zawartych między Unią a państwem trzecim; b) aktach delegowanych przyjmowanych na podstawie ust. 3; lub c) w przypadku braku umowy międzynarodowej oraz odpowiedniego aktu delegowanego, o których mowa, odpowiednio, w lit. a) i b) niniejszego ustępu, oraz bez uszczerbku dla art. 140 ust. 6 niniejszego rozporządzenia – w umowie dotyczącej uznawania certyfikatów, zawartej między państwem członkowskim a państwem trzecim przed wejściem w życie rozporządzenia (WE) nr 1592/2002, o której została powiadomiona Komisja i pozostałe państwa członkowskie zgodnie z art. 9 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 1592/2002 lub zgodnie z art. 12 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 216/2008. 2. Aby osiągnąć i utrzymać zaufanie do systemów prawnych państw trzecich, Agencja jest upoważniona do przeprowadzania niezbędnych technicznych ocen i ewaluacji przepisów państw trzecich oraz zagranicznych władz lotniczych. Do celów przeprowadzania takich ocen i ewaluacji Agencja może dokonywać ustaleń roboczych zgodnie z art. 90 ust. 2. 3. Komisja jest upoważniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, ustanawiających szczegółowe zasady dotyczące akceptowania certyfikatów i innych dokumentów potwierdzających zgodność z zasadami dotyczącymi lotnictwa cywilnego, wydanych zgodnie z prawem państwa trzeciego i zapewniających poziom bezpieczeństwa równoważny do poziomu przewidzianego w niniejszym rozporządzeniu, w tym warunków i procedur osiągnięcia i utrzymywania niezbędnego poziomu zaufania do systemów prawnych państw trzecich.			
Art. 69	Kwalifikowane jednostki 1. Agencja oraz właściwe organy krajowe mogą przydzielać swoje zadania związane z certyfikacją i nadzorem na mocy niniejszego rozporządzenia kwalifikowanym jednostkom, które zostały akredytowane zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w art. 62 ust. 13 lit. f), lub aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 62 ust. 14 akapit pierwszy lit. e), jako spełniające kryteria określone w załączniku VI. Bez uszczerbku dla ust. 4 Agencja oraz właściwe organy krajowe korzystające z kwalifikowanych jednostek ustanawiają system akredytacji i oceny spełniania kryteriów przez kwalifikowane	T	Art. 1 pkt 20	Art. 156n ustawy – Prawo lotnicze 1. Prezes Urzędu wyznacza podmiot będący kwalifikowaną jednostką w rozumieniu art. 3 pkt 11 rozporządzenia nr 2018/1139/UE, lub centralny organ administracji rządowej, zwany dalej „wyznaczonym podmiotem”, który w celu przeprowadzania egzaminu z wiedzy teoretycznej lub szkolenia przypominającego, o którym mowa w UAS.STS-01.020 pkt 3 lit. b lub UAS.STS-02.020 pkt 10 lit. b dodatku 1 załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, potwierdzającego kwalifikacje do wykonywania operacji: 1) w podkategorii A2 kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE, złożył wniosek o zamiarze przeprowadzania egzaminu z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w UAS.OPEN.030 pkt 2 lit. c części A

	jednostki, zarówno w momencie akredytacji, jak i w sposób ciągły po jej udzieleniu. Kwalifikowana jednostka jest akredytowana oddzielnie przez Agencję lub właściwy organ krajowy albo wspólnie przez dwa lub większą liczbę właściwych organów krajowych lub przez Agencję i jeden lub większą liczbę właściwych organów krajowych. 2. Agencja lub właściwy organ krajowy lub właściwe organy krajowe, stosownie do przypadku, zmieniają, ograniczają, zawieszają lub cofają przyznaną przez siebie akredytację kwalifikowanej jednostki, jeżeli jednostka ta przestała spełniać kryteria określone w załączniku VI. 3. Agencja lub właściwy organ krajowy lub właściwe organy krajowe, akredytujące kwalifikowaną jednostkę, mogą przyznać jej przywilej wydawania, odnawiania, zmiany, ograniczania, zawieszania i cofania certyfikatów lub przyjmowania deklaracji w imieniu Agencji lub właściwego organu krajowego. Przywilej ten włączany jest do zakresu akredytacji. 4. Agencja oraz właściwe organy krajowe uznają, bez konieczności spełnienia dalszych wymogów technicznych czy poddania dodatkowej ocenie, akredytację kwalifikowanych jednostek przyznane przez Agencję oraz inne właściwe organy krajowe zgodnie z ust. 1. Agencja oraz właściwe organy krajowe nie są jednak zobowiązane do korzystania z pełnego zakresu akredytacji przyznanej przez inny właściwy organ krajowy lub Agencję ani do korzystania w pełnym zakresie z przywilejów przyznanych tej kwalifikowanej jednostce przez inny właściwy organ krajowy lub Agencję zgodnie z ust. 3. 5. Agencja oraz właściwe organy krajowe wymieniają się informacjami o przyznanych, ograniczonych, zawieszonych i cofniętych akredytacjach, w tym informacjami dotyczącymi zakresu akredytacji i przyznanych przywilejów. Agencja udostępnia te informacje za pośrednictwem repozytorium, o którym mowa w art. 74.			załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, według wzoru zamieszczonego na stronie internetowej Urzędu, lub 2) w kategorii „szczegółnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, zgodnie ze scenariuszem standardowym, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym złożył wniosek o zamiarze przeprowadzania egzaminu z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w: a) UAS.STS-01.020 pkt 2 lit. b dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE lub b) UAS.STS-02.020 pkt 9 lit. a dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub c) krajowym scenariuszu standardowym – jeżeli wnioskodawca spełnia wymagania określone w załączniku VI do rozporządzenia nr 2018/1139/UE. 2. Prezes Urzędu wyznacza albo odmawia wyznaczenia podmiotu w drodze decyzji administracyjnej. W decyzji administracyjnej określa się warunki oraz zakres wyznaczenia. Decyzja administracyjna może być wydana przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP. 3. Wyznaczony podmiot jest obowiązany do przeprowadzania egzaminu z wiedzy teoretycznej, potwierdzającego kwalifikacje do wykonywania operacji w podkategorii A2 kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub w kategorii „szczegółnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, na warunkach oraz w zakresie określonym w wyznaczeniu.
Art. 70	Przepisy dotyczące środków zabezpieczających 1. Niniejsze rozporządzenie oraz akty delegowane i wykonawcze przyjęte na jego podstawie nie uniemożliwiają niezwłocznego podjęcia przez państwo członkowskie działań w odpowiedzi na problemy dotyczące bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, w przypadku gdy spełnione są wszystkie poniższe warunki:	N		

a) problem wiąże się z poważnym ryzykiem dla bezpieczeństwa lotniczego i jego rozwiązanie wymaga od państwa członkowskiego podjęcia niezwłocznych działań; b) państwo członkowskie nie ma możliwości odpowiedniego rozwiązania problemu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie; c) podjęte działania są proporcjonalne do wagi problemu. W takim przypadku dane państwo członkowskie niezwłocznie powiadamia Komisję, Agencję oraz pozostałe państwa członkowskie, za pośrednictwem repozytorium utworzonego na mocy art. 74, o podjętych środkach, okresie ich obowiązywania oraz przyczynach ich podjęcia. 2. Po otrzymaniu powiadomienia, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, Agencja ocenia bez nieuzasadnionej zwłoki, czy warunki określone w ust. 1 niniejszego artykułu zostały spełnione. Wyniki tej oceny są włączane przez Agencję do repozytorium utworzonego na mocy art. 74. Jeżeli Agencja uzna, że warunki te nie zostały spełnione, ocenia bez nieuzasadnionej zwłoki, czy jest w stanie rozwiązać problem stwierdzony przez państwo członkowskie w drodze podjęcia decyzji, o których mowa w art. 76 ust. 4 akapit pierwszy, a tym samym wyeliminować konieczność podejmowania środków przez państwo członkowskie. Jeżeli Agencja uzna, że może rozwiązać problem w ten sposób, podejmuje odpowiednią decyzję w tym przedmiocie oraz informuje o tym państwa członkowskie za pośrednictwem repozytorium utworzonego na mocy art. 74. Jeżeli uzna, że problemu nie można rozwiązać w ten sposób, zaleca Komisji dokonanie zmiany którychkolwiek aktów delegowanych lub wykonawczych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia w sposób, który uzna za niezbędny w świetle zastosowania ust. 1 niniejszego artykułu. Jeżeli Agencja uzna, że warunki te nie zostały spełnione, bez nieuzasadnionej zwłoki wydaje Komisji zalecenie w sprawie wyniku tej oceny. Agencja włącza to zalecenie do repozytorium utworzonego na mocy art. 74. 3. Uwzględniając zalecenie Agencji, o którym mowa w ust. 2 akapit trzeci, Komisja ocenia, czy warunki określone w ust. 1 zostały spełnione.			

	4. Jeżeli Komisja uzna, że warunki te nie zostały spełnione, lub nie zgodzi się z wynikiem oceny przeprowadzonej przez Agencję, Komisja przyjmuje, bez nieuzasadnionej zwłoki, akty wykonawcze zawierające decyzję oraz swoje ustalenia w tym przedmiocie. Te akty wykonawcze są publikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej oraz włączane są przez Agencję do repozytorium utworzonego na mocy art. 74. Po powiadomieniu o akcie wykonawczym potwierdzającym, że te warunki nie zostały spełnione, dane państwo członkowskie niezwłocznie cofa środek podjęty zgodnie z ust. 1.			
Art. 71	Przepisy dotyczące elastyczności 1. Państwa członkowskie mogą przyznawać wszelkim osobom fizycznym lub prawnym podlegającym niniejszemu rozporządzeniu zwolnienia z wymogów mających zastosowanie do danej osoby zgodnie z rozdziałem III, innych niż zasadnicze wymogi określone w tym rozdziale, lub zgodnie z aktami delegowanymi lub wykonawczymi przyjętymi na podstawie tego rozdziału, w przypadku pilnych nieprzewidzianych okoliczności mających wpływ na te osoby lub w przypadku potrzeb operacyjnych tych osób, jeżeli spełnione są wszystkie poniższe warunki: a) nie ma możliwości odpowiedniego zareagowania na te okoliczności lub potrzeby w sposób zgodny z mającymi zastosowanie wymogami; b) bezpieczeństwo, ochrona środowiska oraz zgodność z odpowiednimi zasadniczymi wymogami są zapewnione, w razie konieczności poprzez zastosowanie środków łagodzących; c) państwo członkowskie ograniczyło na tyle, na ile to możliwe, wszelkie możliwe zakłócenie warunków rynkowych wynikające z przyznania zwolnienia; oraz d) zwolnienie jest ograniczone – pod względem zakresu i okresu obowiązywania – do tego, co jest absolutnie niezbędne, oraz jest stosowane w sposób niedyskryminujący. W takim przypadku dane państwo członkowskie niezwłocznie powiadamia Komisję, Agencję oraz inne państwa członkowskie, za pośrednictwem repozytorium utworzonego na mocy art. 74, o przyznanym zwolnieniu, okresie jego obowiązywania, przyczynie jego przyznania oraz, w stosownych przypadkach, o zastosowanych niezbędnych środkach łagodzących.	N		

	2. Jeżeli zwolnienie, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, przyznano na okres przekraczający osiem kolejnych miesięcy lub jeżeli państwo członkowskie przyznało takie same zwolnienie wielokrotnie i jego łączny okres obowiązywania przekracza osiem miesięcy, Agencja ocenia, czy warunki określone w ust. 1 niniejszego artykułu zostały spełnione oraz wydaje Komisji zalecenie dotyczące wyników tej oceny w terminie trzech miesięcy od daty otrzymania ostatniego powiadomienia, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu. Agencja włącza to zalecenie do repozytorium utworzonego na mocy art. 74. W takim przypadku Komisja ocenia, uwzględniając to zalecenie, czy warunki te zostały spełnione. Jeżeli Komisja uzna, że warunki te nie zostały spełnione, lub nie zgodzi się z wynikiem oceny przeprowadzonej przez Agencję, Komisja przyjmuje, w terminie trzech miesięcy od daty otrzymania tego zalecenia, akt wykonawczy zawierający decyzję w tym przedmiocie. Te akty wykonawcze są publikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej oraz włączane są przez Agencję do repozytorium utworzonego na mocy art. 74. Po powiadomieniu o akcie wykonawczym potwierdzającym, że te warunki nie zostały spełnione, dane państwo członkowskie niezwłocznie cofa zwolnienie przyznane na podstawie ust. 1 niniejszego artykułu. 3. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że zgodność z mającymi zastosowanie zasadniczymi wymogami określonymi w załącznikach można wykazać za pomocą środków innych niż środki określone w aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia oraz że środki te zapewniają osobom podlegającym niniejszemu rozporządzeniu lub danym organom znaczącą korzyść w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego lub efektywności, może przedłożyć Komisji oraz Agencji, za pośrednictwem repozytorium utworzonego na mocy art. 74, uzasadniony wniosek o zmianę aktu delegowanego lub wykonawczego, tak aby umożliwić korzystanie z tych innych środków. W takim przypadku Agencja bez nieuzasadnionej zwłoki wydaje Komisji zalecenie dotyczące tego, czy wniosek państwa członkowskiego spełnia warunki określone w akapicie pierwszym. Jeżeli jest to niezbędne na skutek zastosowania przepisów niniejszego ustępu, Komisja, niezwłocznie oraz uwzględniając to zalecenie, rozważa możliwość zmiany danego aktu delegowanego lub wykonawczego.			

Art. 72	Gromadzenie, wymiana i analiza informacji 1. Komisja, Agencja oraz właściwe organy krajowe wymieniają się wszelkimi informacjami dostępnymi im w ramach stosowania niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, które mają znaczenie dla pozostałych stron w wykonywaniu ich zadań wynikających z niniejszego rozporządzenia. Właściwe organy państw członkowskich, którym powierzono badanie wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym lub analizę zdarzeń, również są uprawnione do dostępu do tych informacji do celów wykonywania ich zadań. Informacje te mogą być również przekazywane zainteresowanym stronom zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w ust. 5. 2. Bez uszczerbku dla rozporządzeń (UE) nr 996/2010 i (UE) nr 376/2014 Agencja koordynuje na poziomie unijnym gromadzenie, wymianę i analizę informacji o kwestiach wchodzących w zakres stosowania niniejszego rozporządzenia, w tym danych operacyjnych lotu. W tym celu Agencja może dokonywać uzgodnień dotyczących gromadzenia, wymiany i analizy informacji z osobami fizycznymi i prawnymi podlegającymi niniejszemu rozporządzeniu lub ze stowarzyszeniami takich osób. Podczas gromadzenia, wymiany i analizy informacji oraz dokonywania i wdrażania takich uzgodnień Agencja ogranicza obciążenia administracyjne danych osób w możliwie największym zakresie oraz zapewnia odpowiednią ochronę informacji, w tym wszelkich zawartych tam danych osobowych, zgodnie z ust. 6 niniejszego artykułu oraz z art. 73 ust. 1, art. 123 i 132 niniejszego rozporządzenia. 3. Agencja, na wniosek, wspiera Komisję w zarządzaniu centralnym archiwum europejskim, o którym mowa w art. 8 rozporządzenia (UE) nr 376/2014. 4. Na wniosek Komisji Agencja analizuje pilne lub ważne kwestie wchodzące w zakres stosowania niniejszego rozporządzenia. W stosownych przypadkach właściwe organy krajowe współpracują z Agencją w celu przeprowadzenia takiej analizy. 5. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe zasady dotyczące wymiany informacji, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, między Komisją, Agencją oraz właściwymi organami krajowymi, a także przekazywania takich informacji zainteresowanym stronom. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3.	N		

	W szczegółowych zasadach, o których mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, uwzględnia się potrzebę: a) przekazywania osobom fizycznym i prawnym podlegającym niniejszemu rozporządzeniu informacji niezbędnych im do zapewnienia zgodności z wymogami oraz realizacji celów określonych w art. 1; b) ograniczenia rozpowszechniania i wykorzystywania informacji do tego, co jest absolutnie niezbędne do osiągnięcia celów określonych w art. 1; c) zapobiegania udostępnieniu lub wykorzystaniu informacji w celu przypisania winy lub odpowiedzialności, bez uszczerbku dla mającego zastosowanie krajowego prawa karnego. 6. Komisja, Agencja oraz właściwe organy krajowe, a także osoby fizyczne i prawne oraz stowarzyszenia takich osób, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, podejmują, zgodnie z prawem Unii i prawem krajowym, niezbędne środki w celu zapewnienia odpowiedniej poufności informacji, które otrzymują na podstawie niniejszego artykułu. Niniejszy ustęp pozostaje bez uszczerbku dla wszelkich bardziej rygorystycznych wymogów poufności przewidzianych w rozporządzeniach (UE) nr 996/2010 i (UE) nr 376/2014 lub w innych przepisach unijnych. 7. W celu informowania społeczeństwa o ogólnym poziomie bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym w Unii Agencja corocznie, a także w szczególnych sytuacjach, publikuje sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa. Sprawozdanie to zawiera analizę ogólnej sytuacji w zakresie bezpieczeństwa, sformułowaną w sposób prosty i łatwy do zrozumienia, wraz z informacją o tym, czy istnieje zwiększone ryzyko dotyczące bezpieczeństwa.			
Art. 73	Ochrona źródła informacji 1. Gdy informacje, o których mowa w art. 72 ust. 1 i 2, zostały przekazane właściwemu organowi krajowemu, źródło tych informacji chroni się zgodnie z mającym zastosowanie prawem Unii i prawem krajowym dotyczącym ochrony źródeł informacji odnoszących się do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. W przypadku gdy informacje takie przekazywane są Komisji lub Agencji przez osobę fizyczną, źródła tych informacji nie ujawnia się, a danych osobowych tego źródła nie zapisuje się wraz z przekazaną informacją. 2. Bez uszczerbku dla mającego zastosowanie krajowego prawa karnego, państwa członkowskie nie wszczynają postępowań w odniesieniu do nieumyślnych lub niezamierzonych naruszeń prawa, o	N		

	których dowiedziały się jedynie w wyniku przekazania informacji o tych naruszeniach zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie. Akapit pierwszy nie ma zastosowania w przypadkach umyślnego naruszenia przepisów lub w przypadkach, w których doszło do wyraźnego, ciężkiego i poważnego zlekceważenia oczywistego ryzyka oraz rażącego zaniedbania zawodowego obowiązku dochowania staranności bezsprzecznie wymaganej w danych okolicznościach, co spowodowało możliwą do przewidzenia szkodę na osobie lub na mieniu lub poważnie naraziło na szwank bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego. 3. Państwa członkowskie mogą utrzymać w mocy lub przyjąć środki w celu zwiększenia ochrony źródeł informacji, o których mowa w ust. 1. 4. Pracownicy i personel kontraktowy, którzy przekazują informacje w zastosowaniu niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, nie mogą na podstawie tych informacji doznawać jakiegokolwiek uszczerbku ze strony ich pracodawcy lub organizacji, dla której świadczą usługi. Akapit pierwszy nie ma zastosowania w przypadkach umyślnego naruszenia przepisów lub w przypadkach, w których doszło do wyraźnego, ciężkiego i poważnego zlekceważenia oczywistego ryzyka oraz rażącego zaniedbania zawodowego obowiązku dochowania staranności bezsprzecznie wymaganej w danych okolicznościach, co spowodowało możliwą do przewidzenia szkodę na osobie lub na mieniu lub poważnie naraziło na szwank bezpieczeństwo lotnictwa. 5. Niniejszy artykuł nie uniemożliwia Komisji, Agencji ani państwom członkowskim podejmowania jakichkolwiek działań niezbędnych do utrzymania lub poprawy bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. 6. Niniejszy artykuł pozostaje bez uszczerbku dla zasad ochrony źródeł informacji określonych w rozporządzeniach (UE) nr 996/2010 i (UE) nr 376/2014.			
Art. 74	Repozytorium informacji 1. Agencja tworzy, we współpracy z Komisją oraz właściwymi organami krajowymi, repozytorium informacji niezbędnych do zapewnienia skutecznej współpracy między Agencją oraz właściwymi organami krajowymi w zakresie wykonywania ich zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów	N		

	wynikających z niniejszego rozporządzenia, oraz zarządza tym repozytorium. Repozytorium zawiera informacje o: a) certyfikatach wydanych i deklaracjach otrzymanych przez Agencję oraz właściwe organy krajowe zgodnie z rozdziałem III, oraz z art. 64, 65 i 77–82; b) certyfikatach wydanych i deklaracjach otrzymanych przez kwalifikowane jednostki w imieniu Agencji oraz właściwych organów krajowych zgodnie z art. 69 ust. 3; c) akredytacjach udzielonych kwalifikowanym jednostkom przez Agencję i właściwe organy krajowe zgodnie z art. 69, w tym o informacjach dotyczących zakresu akredytacji oraz przyznanych przywilejów; d) środkach podjętych przez państwa członkowskie na podstawie art. 2 ust. 6 i 7, a także o odnoszących się do nich decyzjach Komisji; e) decyzjach państw członkowskich podjętych na podstawie art. 2 ust. 8; f) decyzjach państw członkowskich podjętych na podstawie art. 41 ust. 5; g) przeniesieniu przez państwa członkowskie obowiązków w zakresie zadań na Agencję lub inne państwo członkowskie zgodnie z art. 64 i 65, w tym o szczegółowych informacjach na temat przeniesionych zadań; h) decyzjach Komisji podjętych zgodnie z art. 67; i) powiadomieniach od właściwych organów krajowych dotyczących indywidualnych programów określania czasu lotu przekazywanych Agencji na podstawie aktów delegowanych przyjętych zgodnie z art. 32 ust. 1 lit. b) oraz o odnoszących się do nich opiniach Agencji wydanych zgodnie z art. 76 ust. 7; j) powiadomieniach od państw członkowskich dotyczących środków podjętych w ramach natychmiastowej reakcji na problem dotyczący bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i dotyczących przyznania zwolnień oraz o odnoszących się do nich zaleceniach Agencji i decyzjach Komisji, wydanych na podstawie art. 70 ust. 1 i art. 71 ust. 1; k) wnioskach państw członkowskich dotyczących innych sposobów spełnienia zasadniczych wymogów oraz o odnoszących się do nich zaleceniach Agencji wydanych na podstawie art. 71 ust. 3;			

l) powiadomieniach od Agencji oraz o odnoszących się do nich decyzjach Komisji wydanych na podstawie art. 76 ust. 4; m) informacjach dostępnych właściwym organom krajowym i dotyczących działalności statku powietrznego uczestniczącego w operacjach innych niż operacje zarobkowego transportu lotniczego; n) informacjach dotyczących wdrażania międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania, o których mowa w art. 90 ust. 4; o) decyzjach państw członkowskich i Komisji, o których powiadomiono na podstawie art. 62 ust. 5, w tym o informacjach o zadaniach wykonywanych wspólnie; p) zwolnieniach przyznanych przez państwa członkowskie na podstawie art. 41 ust. 6 oraz o odnoszących się do nich decyzjach Komisji; q) środkach Agencji dotyczących lotów nad strefami konfliktu, stosowanych zgodnie z art. 88 ust. 3; r) innych informacjach, które mogą być niezbędne do zapewnienia skutecznej współpracy między Agencją oraz właściwymi organami krajowymi dotyczącej wykonywania zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów na mocy niniejszego rozporządzenia. 2. Właściwe organy krajowe, lekarze orzecznicy medycyny lotniczej oraz centra medycyny lotniczej wymieniają się również za pośrednictwem repozytorium informacjami dotyczącymi kondycji zdrowotnej pilotów. Wszelkie takie informacje stanowiące dane osobowe, w tym dane dotyczące zdrowia, ogranicza się do tego, co jest absolutnie niezbędne do zapewnienia skutecznej certyfikacji pilotów i nadzoru nad nimi, zgodnie z art. 21. 3. Wszelkie dane osobowe, w tym dane dotyczące zdrowia, zawarte w repozytorium przechowuje się nie dłużej niż jest to niezbędne do celów, do których dane zostały zgromadzone lub w związku z którymi są dalej przetwarzane. 4. Państwa członkowskie oraz Agencja zapewniają, aby osoby, których dane osobowe są przetwarzane w repozytorium, zostały o tym poinformowane ex ante. 5. Państwa członkowskie oraz Agencja mogą ograniczyć zakres praw osób, których dotyczą dane, do dostępu do danych osobowych zawartych w repozytorium oraz poprawiania i usuwania tych danych			

	osobowych w zakresie, w jakim jest to absolutnie niezbędne do zagwarantowania bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, zgodnie z art. 23 rozporządzenia (UE) 2016/679 i art. 20 rozporządzenia (WE) nr 45/2001. 6. Bez uszczerbku dla ust. 7, Komisji, Agencji, właściwym organom krajowym oraz każdemu właściwemu organowi państw członkowskich, któremu powierzono badanie wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym, zapewnia się na potrzeby wykonywania zadań bezpieczny dostęp on-line do wszystkich informacji w repozytorium. W stosownych przypadkach Komisja oraz Agencja mogą przekazywać zainteresowanym stronom niektóre informacje zawarte w repozytorium, inne niż informacje, o których mowa w ust. 2, lub udostępniać te informacje publicznie. W każdym wypadku Agencja udostępnia publicznie informacje dotyczące: a) wszelkich certyfikatów wydanych oraz wszelkich deklaracji otrzymanych zgodnie z art. 2 ust. 4; b) każdej decyzji Komisji lub państwa członkowskiego, o której ją powiadomiono na podstawie art. 2 ust. 6 i 7; c) każdej decyzji państwa członkowskiego, o której ją powiadomiono na podstawie art. 2 ust. 11 akapit drugi. 7. Informacje zawarte w repozytorium chroni się przed nieuprawnionym dostępem przy zastosowaniu odpowiednich narzędzi i protokołów. Dostęp do informacji, o których mowa w ust. 2, oraz ich ujawnianie ogranicza się do osób odpowiedzialnych za certyfikację pilotów i nadzór nad kondycją zdrowotną pilotów do celów wykonywania przez te osoby zadań wynikających z niniejszego rozporządzenia. Ograniczony dostęp do tych informacji można przyznać również innym upoważnionym osobom w celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania repozytorium, w szczególności jego obsługi technicznej. Osoby upoważnione do dostępu do informacji zawierających dane osobowe muszą odbyć wcześniej szkolenie dotyczące mających zastosowanie przepisów ochrony danych osobowych i związanych z nimi środków zabezpieczających. 8. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające zasady niezbędne do funkcjonowania repozytorium i zarządzania nim oraz szczegółowe wymogi w odniesieniu do:			

	a) aspektów technicznych związanych z utworzeniem i utrzymaniem repozytorium; b) klasyfikacji informacji, które mają być przekazywane przez Komisję, Agencję oraz właściwe organy krajowe w celu umieszczenia ich w repozytorium, w tym formy i sposobu przekazywania tych informacji; c) regularnych i standardowych aktualizacji informacji zawartych w repozytorium; d) szczegółowych rozwiązań dotyczących rozpowszechniania i publikowania niektórych informacji zawartych w repozytorium zgodnie z ust. 6 niniejszego artykułu; e) klasyfikacji informacji dotyczących kondycji zdrowotnej pilotów, które mają być przekazywane przez właściwe organy krajowe, lekarzy orzeczników medycyny lotniczej i centra medycyny lotniczej w celu umieszczenia ich w repozytorium, w tym formy i sposobu przekazywania tych informacji; f) szczegółowych rozwiązań dotyczących ochrony informacji zawartych w repozytorium przed nieuprawnionym dostępem, ograniczenia dostępu do informacji i ochrony wszelkich danych osobowych zawartych w repozytorium zgodnie z mającym zastosowanie prawem Unii dotyczącym ochrony danych osobowych, w szczególności przed przypadkowym lub bezprawnym zniszczeniem, utratą, zmianą lub ujawnieniem; g) maksymalnego dozwolonego czasu przechowywania danych osobowych w repozytorium, w tym informacji dotyczących kondycji zdrowotnej pilotów, które stanowią dane osobowe; h) szczegółowych warunków, zgodnie z którymi państwa członkowskie oraz Agencja mogą ograniczyć prawa osób, których dotyczą dane, do dostępu do danych osobowych oraz poprawiania i usuwania danych osobowych zawartych w repozytorium, do celów ust. 5 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3.			
Art. 75	Ustanowienie i funkcje Agencji 1. Niniejszym ustanawia się Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.	N		

	2. W celu zapewnienia należytego funkcjonowania i rozwoju lotnictwa cywilnego w Unii zgodnie z celami określonymi w art. 1, Agencja: a) wykonuje wszelkie zadania i wydaje opinie dotyczące wszystkich kwestii objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia; b) wspiera Komisję, przygotowując środki, które mają zostać podjęte na mocy niniejszego rozporządzenia. W przypadku gdy środki te obejmują przepisy techniczne, Komisja nie może zmienić ich treści bez uprzedniej koordynacji z Agencją; c) zapewnia Komisji wsparcie techniczne, naukowe i administracyjne niezbędne do wykonywania przez nią jej zadań; d) podejmuje niezbędne środki w ramach uprawnień przyznanych jej na mocy niniejszego rozporządzenia lub innych przepisów unijnych; e) prowadzi inspekcje, inne działania monitorujące oraz dochodzenia niezbędne do celów wykonywania jej zadań na mocy niniejszego rozporządzenia lub na wniosek Komisji; f) w zakresie swoich kompetencji wykonuje w imieniu państw członkowskich funkcje i zadania przydzielone jej na mocy mających zastosowanie konwencji międzynarodowych, w szczególności konwencji chicagowskiej; g) pomaga właściwym organom krajowym w wykonywaniu ich zadań, w szczególności poprzez zapewnienie forum wymiany informacji oraz wiedzy fachowej; h) bierze udział, na wniosek Komisji oraz w odniesieniu do kwestii objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, w ustanawianiu, pomiarze, zgłaszaniu i analizie wskaźników skuteczności działania, w przypadku gdy prawo Unii ustanawia systemy skuteczności działania odnoszące się do lotnictwa cywilnego; i) propaguje unijne normy i zasady w zakresie lotnictwa na poziomie międzynarodowym poprzez nawiązywanie odpowiedniej współpracy z właściwymi organami państw trzecich i organizacjami międzynarodowymi; j) współpracuje z innymi instytucjami, organami i jednostkami organizacyjnymi Unii w dziedzinach, w których ich działalność dotyczy aspektów technicznych lotnictwa cywilnego.			

Art. 76	Środki Agencji 1. Agencja, na wniosek, wspiera Komisję w przygotowaniu wniosków dotyczących zmian do niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjmowanych na jego podstawie, zgodnie z zasadami określonymi w art. 4. Dokumenty, które Agencja przedkłada Komisji w tym celu, mają formę opinii. 2. Agencja wydaje zalecenia kierowane do Komisji w celu stosowania art. 70 i 71. 3. Agencja, zgodnie z art. 115 oraz mającymi zastosowanie aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na podstawie niniejszego rozporządzenia, wydaje specyfikacje certyfikacyjne oraz inne szczegółowe specyfikacje, akceptowalne sposoby spełniania wymagań oraz materiały zawierające wytyczne dotyczące stosowania niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie. 4. Agencja podejmuje odpowiednie decyzje w odniesieniu do stosowania ust. 6 niniejszego artykułu, art. 77–83, 85 i 126 oraz w przypadku, gdy na podstawie art. 64 i 65 zostały jej przydzielone zadania. Agencja może przyznawać zwolnienia wszelkim osobom fizycznym lub prawnym, którym wydała certyfikat, w sytuacjach i na warunkach określonych w art. 71 ust. 1. W takim przypadku Agencja niezwłocznie powiadamia Komisję oraz państwa członkowskie, za pośrednictwem repozytorium utworzonego na mocy art. 74, o przyznanych zwolnieniach, uzasadnieniu ich przyznania oraz, w stosownych przypadkach, o zastosowanych niezbędnych środkach łagodzących. W przypadku gdy zwolnienie przyznano na okres przekraczający osiem kolejnych miesięcy lub gdy Agencja przyznała to samo zwolnienie wielokrotnie i jego łączny okres obowiązywania przekracza osiem miesięcy, Komisja ocenia, czy warunki określone w art. 71 ust. 1 zostały spełnione. W przypadku gdy Komisja uzna, że nie zostały one spełnione, przyjmuje akty wykonawcze zawierające jej decyzję w tym przedmiocie. Te akty wykonawcze są publikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej oraz włączane są przez Agencję do repozytorium utworzonego na mocy art. 74. Niezwłocznie po otrzymaniu powiadomienia o tym akcie wykonawczym Agencja cofa zwolnienie.	N		

	5. Agencja wydaje sprawozdania z inspekcji i innych działań monitorujących przeprowadzanych zgodnie z art. 85. 6. Agencja reaguje bez nieuzasadnionej zwłoki na pilne problemy z zakresu bezpieczeństwa objęte zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia poprzez: a) określenie działań naprawczych, które mają zostać podjęte przez osoby fizyczne i prawne, w odniesieniu do których Agencja pełni funkcje właściwego organu, oraz przekazywanie tym osobom odpowiednich informacji, w tym wytycznych i zaleceń, jeżeli jest to konieczne do zagwarantowania realizacji celów określonych w art. 1. Agencja może także wydawać biuletyny bezpieczeństwa zawierające niewiążące informacje lub zalecenia skierowane do osób fizycznych i prawnych zaangażowanych w działalność lotniczą; b) określenie celów w zakresie bezpieczeństwa, jakie mają zostać osiągnięte, oraz zalecenie działań naprawczych, jakie mają zostać podjęte przez właściwe organy krajowe, a także przekazanie tym właściwym organom krajowym odpowiednich informacji, jeżeli jest to konieczne do zagwarantowania realizacji celów określonych w art. 1. W odniesieniu do lit. b), właściwe organy krajowe bez nieuzasadnionej zwłoki informują Agencję o środkach podjętych na potrzeby realizacji tych celów w zakresie bezpieczeństwa określonych przez Agencję. Ponadto, w przypadku gdy problem dotyczy więcej niż jednego państwa członkowskiego, właściwe organy krajowe współpracują z Agencją, aby zapewnić podjęcie w sposób skoordynowany środków niezbędnych do realizacji celów w zakresie bezpieczeństwa. 7. Agencja wydaje opinie w sprawie indywidualnych programów określania czasu lotu proponowanych przez państwa członkowskie zgodnie z aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi zgodnie z art. 32 ust. 1 lit. b), odbiegających od specyfikacji certyfikacyjnych przyjętych przez Agencję.			
Art. 77	Certyfikacja zdolności do lotu oraz zgodności z wymogami ochrony środowiska 1. W odniesieniu do wyrobów, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a) i w art. 2 ust. 1 lit. b) ppkt (i), Agencja, w stosownych przypadkach i jak określono w konwencji chicagowskiej lub załącznikach do niej, pełni w imieniu	N		

	państw członkowskich funkcje i zadania państwa projektu, produkcji lub rejestracji, jeżeli te funkcje i zadania wiążą się z certyfikacją projektu oraz obowiązkową informacją o ciągłej zdadności do lotu. W tym celu Agencja, w szczególności: a) dla każdego projektu wyrobu i wyposażenia do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym, w odniesieniu do którego złożono zgodnie z art. 11 lub z art. 56 ust. 1 wniosek o certyfikat typu, ograniczony certyfikat typu, zmianę certyfikatu typu lub zmianę ograniczonego certyfikatu typu, w tym o uzupełniający certyfikat typu, zatwierdzenie projektu naprawy lub zatwierdzenie danych dotyczących zgodności operacyjnej, określa podstawę certyfikacji i powiadamia o niej wnioskodawcę; b) dla każdego projektu części lub wyposażenia nieinstalowanego, w odniesieniu do których złożono wniosek o certyfikat zgodnie z, odpowiednio, art. 12, 13 lub art. 56 ust. 1, określa podstawę certyfikacji oraz powiadamia o niej wnioskodawcę; c) dla statku powietrznego, w odniesieniu do którego złożono wniosek o zezwolenie na lot zgodnie z art. 18 ust. 2 akapit pierwszy lit. b) lub art. 56 ust. 1 wydaje zatwierdzenie dotyczące warunków lotu powiązane z projektem; d) określa i udostępnia specyfikacje zdadności do lotu i zgodności z wymogami ochrony środowiska, mające zastosowanie do projektu wyrobów, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym, które podlegają deklaracji zgodnie z art. 18 ust. 1 lit. a) lub art. 56 ust. 5; e) odpowiada za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 62 ust. 2 w odniesieniu do certyfikatów typu, ograniczonych certyfikatów typu, certyfikatów zmian, w tym uzupełniających certyfikatów typu, zatwierdzeń projektów napraw oraz zatwierdzeń danych dotyczących zgodności operacyjnej w odniesieniu do projektu wyrobów zgodnie z art. 11, art. 18 ust. 1 lit. b) lub art. 56 ust. 1; f) odpowiada za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 62 ust. 2 w odniesieniu do certyfikatów dla projektu części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym, zgodnie z art. 12, 13 i art. 56 ust. 1;			

	g) wydaje odpowiednie arkusze danych środowiskowych dotyczące projektów wyrobów, które certyfikuje zgodnie z art. 11 i art. 56 ust. 1; h) zapewnia funkcje w zakresie ciągłej zdadności do lotu związane z projektem wyrobów oraz z projektem części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym, które certyfikowała oraz w odniesieniu do których sprawuje nadzór, co obejmuje między innymi reagowanie bez nieuzasadnionej zwłoki na problemy dotyczące bezpieczeństwa lub ochrony oraz wydawanie i rozpowszechnianie odpowiednich obowiązkowych informacji. 2. Agencja jest odpowiedzialna za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 62 ust. 2 w odniesieniu do: a) zatwierdzeń organizacji odpowiedzialnych za projektowanie wyrobów, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym, oraz w odniesieniu do składanych przez nie deklaracji, zgodnie z art. 15 ust. 1, art. 19 ust. 1 lit. g) oraz art. 56 ust. 1 i 5; b) zatwierdzeń organizacji odpowiedzialnych za produkcję, obsługę techniczną i zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu wyrobów, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym oraz organizacji związanych ze szkoleniem personelu odpowiedzialnego za oddanie do użytkowania po obsłudze technicznej wyrobu, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym, oraz w odniesieniu do składanych przez nie deklaracji, zgodnie z art. 15, art. 19 ust. 1 lit. g) oraz art. 56 ust. 1 i 5, w przypadku gdy organizacje te mają główne miejsce prowadzenia działalności poza terytoriami, za które państwa członkowskie odpowiadają na mocy konwencji chicagowskiej. 3. Agencja jest odpowiedzialna za wykonywanie zadań związanych z nadzorem i z egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 62 ust. 2 w odniesieniu do deklaracji składanych przez organizacje zgodnie z art. 18 ust. 1 lit. a) i art. 56 ust. 5 oraz dotyczących zgodności projektu wyrobu, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym ze szczegółowymi specyfikacjami technicznymi.			

Art. 78	Certyfikacja załogi 1. Agencja jest odpowiedzialna za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 62 ust. 2 w odniesieniu do zatwierdzeń organizacji szkolących pilotów, organizacji szkolących personel pokładowy oraz centrów medycyny lotniczej, o których mowa w art. 24 i art. 56 ust. 1 i 5, a także składanych przez nie deklaracji, w przypadku gdy te organizacje i centra mają główne miejsce prowadzenia działalności poza terytoriami, za które państwa członkowskie odpowiadają na mocy konwencji chicagowskiej. 2. Agencja jest odpowiedzialna za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 62 ust. 2 w odniesieniu do certyfikatów i deklaracji dotyczących szkoleniowych urządzeń symulacji lotu zgodnie z art. 25 i art. 56 ust. 1 i 5, w każdym z następujących przypadków: a) urządzenie jest eksploatowane przez organizację mającą główne miejsce prowadzenia działalności poza terytoriami, za które państwa członkowskie odpowiadają na mocy konwencji chicagowskiej; b) urządzenie znajduje się poza terytoriami, za które państwa członkowskie odpowiadają na mocy konwencji chicagowskiej.	N		
Art. 79	Certyfikacja wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem W odniesieniu do wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 35, Agencja: a) określa szczegółowe specyfikacje dotyczące wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem, które podlega certyfikacji zgodnie z art. 35, oraz powiadamia o tych specyfikacjach wnioskodawcę; b) ustanawia i udostępnia szczegółowe specyfikacje dotyczące wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem, które podlega deklaracji zgodnie z art. 35; c) odpowiada za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 62 ust. 2 w odniesieniu do certyfikatów wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem oraz deklaracji dotyczących tego wyposażenia złożonych zgodnie z art. 35.	N		

Art. 80	ATM/ANS 1. Agencja jest odpowiedzialna za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 62 ust. 2 w odniesieniu do: a) certyfikatów dla instytucji zapewniających ATM/ANS, o których mowa w art. 41, w przypadku gdy instytucje te mają główne miejsca prowadzenia działalności poza terytoriami, za które państwa członkowskie odpowiadają na mocy konwencji chicagowskiej, i są odpowiedzialne za zapewnianie ATM/ANS w przestrzeni powietrznej nad terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty; b) certyfikatów dla instytucji zapewniających ATM/ANS, o których mowa w art. 41, w przypadku gdy instytucje te zapewniają ATM/ANS o zasięgu ogólnoeuropejskim; c) certyfikatów dla organizacji, o których mowa w art. 42, oraz deklaracji złożonych przez te organizacje, w przypadku gdy organizacje te uczestniczą w projektowaniu, produkcji lub obsłudze technicznej systemów ATM/ANS i części składowych ATM/ANS – w tym w przypadku gdy uczestniczą we wdrażaniu europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR) – wykorzystywanych do zapewniania ATM/ANS, o których mowa w lit. b) niniejszego ustępu; d) deklaracji złożonych przez instytucje zapewniające ATM/ANS, którym Agencja wydała certyfikat zgodnie z lit. a) i b) niniejszego ustępu, w odniesieniu do systemów ATM/ANS i części składowych ATM/ANS, które zostały wprowadzone do użytkowania przez te instytucje zgodnie z art. 45 ust. 1. 2. W odniesieniu do systemów ATM/ANS i części składowych ATM/ANS, o których mowa w art. 45 – w tym w przypadku gdy uczestniczą we wdrażaniu SESAR – Agencja, w przypadku gdy jest to przewidziane w aktach delegowanych, o których mowa w art. 47: a) określa szczegółowe specyfikacje dotyczące systemów ATM/ANS i części składowych ATM/ANS, które podlegają certyfikacji zgodnie z art. 45 ust. 2, oraz powiadamia o tych specyfikacjach wnioskodawcę; b) ustanawia i udostępnia szczegółowe specyfikacje dotyczące systemów ATM/ANS i części składowych ATM/ANS, które są przedmiotem deklaracji zgodnie z art. 45 ust. 2;	N		

	c) jest odpowiedzialna za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów, o których mowa w art. 62 ust. 2, w odniesieniu do certyfikatów i deklaracji dotyczących systemów ATM/ANS i części składowych ATM/ANS zgodnie z art. 45 ust. 2.			
Art. 81	Certyfikacja organizacji szkolących kontrolerów ruchu lotniczego Agencja jest odpowiedzialna za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 62 ust. 2 w odniesieniu do certyfikatów dla organizacji szkolących kontrolerów ruchu lotniczego, o których mowa w art. 51, w przypadku gdy organizacje te mają główne miejsce prowadzenia działalności poza terytoriami, za które państwa członkowskie odpowiadają na mocy konwencji chicagowskiej, oraz, w stosownych przypadkach, dla ich personelu.	N		
Art. 82	Operatorzy statków powietrznych z państw trzecich oraz międzynarodowy nadzór nad bezpieczeństwem 1. Agencja jest odpowiedzialna za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 62 ust. 2 w odniesieniu do zezwoleń i deklaracji dla operacji statków powietrznych oraz operatorów statków powietrznych, o których mowa w art. 60, chyba że państwo członkowskie pełni funkcje i realizuje obowiązki państwa operatora w odniesieniu do danych operatorów statków powietrznych. 2. Agencja jest odpowiedzialna za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 62 ust. 2 w odniesieniu do zezwoleń dla statków powietrznych i pilotów, o których mowa w art. 61 ust. 1 lit. a). 3. Agencja, na wniosek, wspiera Komisję w wykonywaniu rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, przeprowadzając wszelkie niezbędne oceny – w tym wizyty na miejscu – w zakresie bezpieczeństwa, których przedmiotem są operatorzy statków powietrznych z państw trzecich oraz organy odpowiedzialne za nadzór nad nimi. Przedkłada ona Komisji wyniki tych ocen wraz z odpowiednimi zaleceniami.	N		
Art. 83	Dochodzenia prowadzone przez Agencję 1. Agencja prowadzi, samodzielnie lub za pośrednictwem właściwych organów krajowych lub kwalifikowanych jednostek, dochodzenia niezbędne w wykonywaniu jej zadań związanych z	N		

certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 62 ust. 2. 2. Do celów prowadzenia dochodzeń, o których mowa w ust. 1, Agencja jest uprawniona do: a) żądania przedłożenia jej wszystkich niezbędnych informacji od osób prawnych lub fizycznych, którym Agencja wydała certyfikat lub które złożyły Agencji deklarację; b) żądania od tych osób złożenia ustnych wyjaśnień dotyczących wszelkich faktów, dokumentów, przedmiotów, procedur lub innych kwestii mających znaczenie dla ustalenia, czy dana osoba spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie; c) wstępu do odpowiednich pomieszczeń, na odpowiedni teren i do odpowiednich środków transportu należących do tych osób; d) badania, kopiowania lub pobierania wyciągów z wszelkich odpowiednich dokumentów, ewidencji lub danych przechowywanych przez te osoby lub im dostępnych, bez względu na rodzaj nośnika, na którym informacje te są przechowywane. W przypadku gdy jest to niezbędne do ustalenia, czy osoba, której Agencja wydała certyfikat lub która złożyła Agencji deklarację, spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, Agencja jest również upoważniona do wykonywania uprawnień określonych w akapicie pierwszym w odniesieniu do wszystkich innych osób prawnych lub fizycznych, co do których można zasadnie oczekiwać, że posiadają informacje mające znaczenie dla tych celów lub mają dostęp do takich informacji. Uprawnienia określone w niniejszym ustępie wykonuje się zgodnie z prawem krajowym państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, w którym odbywa się dochodzenie, z należyтым poszanowaniem praw i uzasadnionych interesów danych osób oraz zgodnie z zasadą proporcjonalności. W przypadku gdy zgodnie z mającym zastosowanie prawem krajowym istnieje wymóg uzyskania uprzedniego zezwolenia od organu sądowego lub administracyjnego danego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, aby uzyskać wstęp do odpowiednich pomieszczeń, na odpowiedni teren i do odpowiednich środków transportu, o których mowa w lit. c) akapit pierwszy,			

	uprawnienia te wykonuje się dopiero po uzyskaniu takiego zezwolenia. 3. Agencja zapewnia, aby członkowie jej personelu oraz, w stosownych przypadkach, wszyscy inni eksperci uczestniczący w dochodzeniu byli wystarczająco wykwalifikowani, odpowiednio poinstruowani oraz należycie upoważnieni. Osoby te wykonują swoje uprawnienia po przedłożeniu pisemnego upoważnienia. 4. Na wniosek Agencji urzędnicy właściwych organów państwa członkowskiego, na którego terytorium przeprowadzone ma być dochodzenie, pomagają w przeprowadzeniu dochodzenia. W przypadku gdy pomoc taka jest wymagana, Agencja z odpowiednim wyprzedzeniem przed dochodzeniem informuje państwo członkowskie, na którego terytorium przeprowadzone ma być dochodzenie, o dochodzeniu i wymaganej pomocy.			
Art. 84	Grzywny i okresowe kary pieniężne 1. Na wniosek Agencji Komisja może nałożyć na osobę prawną lub fizyczną, której Agencja wydała certyfikat lub która złożyła Agencji deklarację, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem jedno lub oba z poniższych: a) grzywnę, jeżeli osoba ta, umyślnie lub nieumyślnie, naruszyła jeden z przepisów niniejszego rozporządzenia lub aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie; b) okresową karę pieniężną, jeżeli osoba ta w dalszym ciągu narusza jeden z tych przepisów, w celu skłonienia tej osoby do przestrzegania tych przepisów. 2. Grzywny oraz okresowe kary pieniężne, o których mowa w ust. 1, muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Ich wysokość ustala się, biorąc pod uwagę wagę danej sprawy, w szczególności stopień, w jakim zagrożone zostało bezpieczeństwo lub ochrona środowiska, działanie, którego naruszenie dotyczy, oraz zdolność gospodarczą danej osoby prawnej lub fizycznej. Wysokość grzywien nie może przekraczać 4 % rocznego przychodu lub obrotu danej osoby prawnej lub fizycznej. Wysokość kary okresowej nie może przekraczać 2,5 % średniego dziennego przychodu lub obrotu danej osoby prawnej lub fizycznej. 3. Komisja nakłada grzywny i okresowe kary pieniężne na podstawie ust. 1 wyłącznie wtedy, gdy inne środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu oraz w aktach delegowanych i wykonawczych	N		

	przyjętych na jego podstawie, służące rozwiązaniu kwestii takich naruszeń, są nieadekwatne lub nieproporcjonalne. 4. W odniesieniu do nakładania grzywien i okresowych kar pieniężnych zgodnie z niniejszym artykułem Komisja przyjmuje akty delegowane, zgodnie z art. 128, ustanawiające: a) szczegółowe kryteria oraz szczegółową metodologię ustalania wysokości grzywien i okresowych kar pieniężnych; b) szczegółowe zasady dotyczące postępowań, środków towarzyszących i sprawozdawczości, a także procedury podejmowania decyzji, w tym przepisy w zakresie prawa do obrony, dostępu do akt, reprezentacji prawnej, poufności i przepisy tymczasowe; oraz c) procedury dotyczące pobierania grzywien i okresowych kar pieniężnych. 5. Trybunał Sprawiedliwości ma nieograniczoną jurysdykcję w zakresie rozpatrywania odwołań od decyzji Komisji podjętych na podstawie ust. 1. Może on uchylić, obniżyć lub podwyższyć nałożoną grzywnę lub okresową karę pieniężną. 6. Decyzje Komisji podejmowane na podstawie ust. 1 nie mają charakteru karnoprawnego.			
Art. 85	Monitorowanie państw członkowskich 1. Agencja wspiera Komisję w monitorowaniu stosowania przez państwa członkowskie niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie poprzez przeprowadzanie inspekcji i innych działań monitorujących. Celem tych inspekcji i innych działań monitorujących jest również pomoc państwom członkowskim w zapewnieniu jednolitego stosowania niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, a także w wymianie najlepszych praktyk. Agencja przedkłada Komisji sprawozdania z inspekcji i innych działań monitorujących przeprowadzanych zgodnie z niniejszym ustępem. 2. Do celów przeprowadzania inspekcji i innych działań monitorujących, o których mowa w ust. 1, Agencja jest uprawniona do: a) żądania od właściwych organów krajowych oraz od wszelkich osób fizycznych i prawnych podlegających niniejszemu	N		

	rozporządzeniu przedłożenia Agencji wszystkich niezbędnych informacji; b) żądania od tych organów i osób złożenia ustnych wyjaśnień dotyczących wszelkich faktów, dokumentów, przedmiotów, procedur lub innych kwestii mających znaczenie dla ustalenia, czy dane państwo członkowskie spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie; c) wstępu do odpowiednich pomieszczeń, na odpowiedni teren i do odpowiednich środków transportu należących do tych organów i osób; d) badania, kopiowania lub pobierania wyciągów z wszelkich odpowiednich dokumentów, ewidencji lub danych przechowywanych przez te organy i osoby lub im dostępnych, bez względu na rodzaj nośnika, na którym informacje te są przechowywane. W przypadku gdy jest to niezbędne do ustalenia, czy państwo członkowskie spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, Agencja jest również upoważniona do wykonywania uprawnień określonych w akapicie pierwszym w odniesieniu do wszystkich innych osób prawnych lub fizycznych, co do których można zasadnie oczekiwać, że posiadają informacje mające znaczenie dla tych celów lub mają dostęp do takich informacji. Uprawnienia określone w niniejszym ustępie wykonuje się zgodnie z prawem krajowym państwa członkowskiego, w którym odbywa się inspekcja lub inne działanie monitorujące, z należyтым poszanowaniem praw i uzasadnionych interesów odpowiednich organów i osób oraz zgodnie z zasadą proporcjonalności. W przypadku gdy zgodnie z właściwym prawem krajowym istnieje wymóg uzyskania uprzedniego upoważnienia od organu sądowego lub administracyjnego danego państwa członkowskiego, aby uzyskać wstęp do odpowiednich pomieszczeń, na odpowiedni teren i do odpowiednich środków transportu, o których mowa w lit. c) akapit pierwszy, uprawnienia te wykonuje się dopiero po uzyskaniu takiego upoważnienia. 3. Agencja zapewnia, aby członkowie jej personelu oraz, w stosownych przypadkach, wszyscy inni eksperci uczestniczący w inspekcji lub innym działaniu monitorującym byli wystarczająco wykwalifikowani oraz odpowiednio poinstruowani. W przypadku			

	inspekcji osoby te wykonują swoje uprawnienia po przedłożeniu pisemnego upoważnienia. Z odpowiednim wyprzedzeniem przed inspekcją Agencja informuje dane państwo członkowskie o przedmiocie i celu danej czynności, terminie jej rozpoczęcia oraz o tożsamości członków swojego personelu lub innych ekspertów uczestniczących w tej czynności. 4. Dane państwo członkowskie ułatwia inspekcję lub inne działania monitorujące. Zapewnia ono, aby odpowiednie organy i osoby współpracowały z Agencją. Jeżeli osoba prawna lub fizyczna nie współpracuje z Agencją, właściwe organy danego państwa członkowskiego zapewniają Agencji niezbędną pomoc, umożliwiając jej przeprowadzenie inspekcji lub innego działania monitorującego. 5. Jeżeli inspekcja lub inne działanie monitorujące przeprowadzane zgodnie z niniejszym artykułem pociąga za sobą konieczność inspekcji lub innego działania monitorującego w odniesieniu do osoby prawnej lub fizycznej podlegającej niniejszemu rozporządzeniu, zastosowanie ma art. 83 ust. 2, 3 i 4. 6. Na wniosek państwa członkowskiego sprawozdania sporządzane przez Agencję zgodnie z ust. 1 udostępnia się w języku urzędowym lub językach urzędowych Unii obowiązujących w państwie członkowskim, w którym inspekcja miała miejsce. 7. Agencja publikuje zestawienie informacji o stosowaniu przez każde państwo członkowskie niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie. Agencja umieszcza te informacje w corocznym sprawozdaniu ze stanu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 72 ust. 7. 8. Agencja uczestniczy w ocenie wpływu wdrażania niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, bez uszczerbku dla oceny przeprowadzonej przez Komisję zgodnie z art. 124, uwzględniając cele określone w art. 1. 9. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe zasady dotyczące metod pracy Agencji stosowanych przy wykonywaniu zadań na mocy niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3.			

Art. 86	Badania naukowe i innowacje 1. Agencja wspomaga Komisję oraz państwa członkowskie w określeniu najważniejszych tematów badawczych w dziedzinie lotnictwa cywilnego w celu przyczynienia się do spójności oraz koordynacji działań badawczo-rozwojowych finansowanych ze środków publicznych oraz polityk wchodzących w zakres stosowania niniejszego rozporządzenia. 2. Agencja wspiera Komisję w określaniu i realizacji odpowiednich unijnych programów ramowych w dziedzinie badań i innowacji oraz rocznych i wieloletnich programów prac, w tym w procedurach oceny, w ocenach finansowanych projektów oraz w wykorzystaniu wyników projektów badawczych i innowacyjnych. W przypadku przekazania Agencji odpowiednich uprawnień przez Komisję, Agencja realizuje części programu ramowego w dziedzinie badań i innowacji, które dotyczą lotnictwa cywilnego. 3. Agencja może prowadzić i finansować badania w zakresie, w jakim są one ściśle związane z usprawnieniem działań wchodzących w zakres jej kompetencji. Potrzeby i działania Agencji w zakresie badań ujmuje się w jej rocznym programie prac. 4. Wyniki badań finansowanych przez Agencję są publikowane, o ile publikacji takiej nie wykluczają mające zastosowanie przepisy prawa własności intelektualnej lub przepisy Agencji w zakresie bezpieczeństwa, o których mowa w art. 123. 5. Oprócz zadań określonych w ust. 1–4 niniejszego artykułu i w art. 75 Agencja może również angażować się w doraźne działania badawcze, pod warunkiem że działania te są zgodne z zadaniami Agencji oraz celami niniejszego rozporządzenia.	N		
Art. 87	Ochrona środowiska 1. Środki podejmowane przez Agencję w odniesieniu do emisji i hałasu, do celów certyfikacji projektu wyrobów zgodnie z art. 11, muszą zmierzać do zapobiegania znaczącym szkodliwym skutkom dla klimatu, środowiska i zdrowia człowieka powodowanym przez dane wyroby związane z lotnictwem cywilnym oraz w należyty sposób uwzględniać międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania, korzyści środowiskowe, wykonalność pod względem technicznym oraz skutki gospodarcze. 2. Komisja, Agencja, inne instytucje, organy i jednostki organizacyjne Unii oraz państwa członkowskie współpracują, w zakresie swoich kompetencji, w kwestiach dotyczących środowiska,	N		

	w tym w kwestiach objętych dyrektywą 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾ i rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1907/2006 w celu zapewnienia uwzględnienia współzależności między klimatem a ochroną środowiska, zdrowiem człowieka i innymi dziedzinami, technicznymi, w lotnictwie cywilnym, oraz w należyty sposób uwzględniają międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania, korzyści środowiskowe, wykonalność pod względem technicznym oraz skutki gospodarcze. 3. W dziedzinach, w których Agencja dysponuje odpowiednią wiedzą fachową, wspiera ona Komisję w określaniu i koordynacji polityki oraz działań w zakresie ochrony środowiska w lotnictwie cywilnym, w szczególności poprzez prowadzenie badań i symulacji oraz udzielanie doradztwa technicznego z uwzględnieniem współzależności między klimatem a ochroną środowiska, zdrowiem człowieka i innymi dziedzinami, technicznymi, w lotnictwie cywilnym. 4. W celu informowania zainteresowanych stron oraz społeczeństwa Agencja publikuje co najmniej co trzy lata przegląd środowiskowy, który zawiera obiektywną analizę stanu ochrony środowiska w odniesieniu do lotnictwa cywilnego w Unii. Opracowując ten przegląd, Agencja opiera się głównie na informacjach, którymi dysponują już instytucje i organy Unii, a także na informacjach dostępnych publicznie. Przy opracowywaniu tego przeglądu Agencja współpracuje z państwami członkowskimi oraz zasięga opinii odpowiednich zainteresowanych stron i organizacji. Przegląd ten zawiera także zalecenia mające na celu podniesienie poziomu ochrony środowiska w dziedzinie lotnictwa cywilnego w Unii.			
Art. 88	Współzależność między bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego a ochroną lotnictwa cywilnego 1. Komisja, Agencja oraz państwa członkowskie współpracują w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego, w tym w dziedzinie cyberbezpieczeństwa, w przypadku gdy zachodzą współzależności między bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego i ochroną lotnictwa cywilnego. 2. W przypadku gdy zachodzą współzależności między bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego i ochroną lotnictwa cywilnego, Agencja, na wniosek, udziela Komisji pomocy	N		

	technicznej, w przypadkach gdy Agencja posiada odpowiednią wiedzę fachową w zakresie bezpieczeństwa, we wdrażaniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 ⁽¹⁾ i innych odpowiednich przepisów unijnych. 3. Aby przyczynić się do ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji w przypadku gdy zachodzą współzależności pomiędzy bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego i ochroną lotnictwa cywilnego, Agencja, w razie konieczności, reaguje bez nieuzasadnionej zwłoki na pilny problem, który jest przedmiotem wspólnego zainteresowania państw członkowskich i który wchodzi w zakres stosowania niniejszego rozporządzenia, poprzez: a) podjęcie środków na mocy art. 77 ust. 1 lit. h) w celu wyeliminowania słabych punktów w projekcie statku powietrznego; b) zalecenie działań naprawczych, które mają zostać podjęte przez właściwe organy krajowe lub osoby fizyczne i prawne podlegające niniejszemu rozporządzeniu lub rozpowszechnianie odpowiednich informacji wśród tych organów i osób, w przypadku gdy problem ma wpływ na operacje statku powietrznego, w tym gdy wiąże się z ryzykiem dla lotnictwa cywilnego, którego źródłem są strefy konfliktu. Przed podjęciem środków, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a) i b), Agencja uzyskuje zgodę Komisji i zasięga opinii państw członkowskich. Agencja opiera te środki w miarę możliwości na wspólnych unijnych ocenach ryzyka, a także bierze pod uwagę potrzebę szybkiej reakcji w sytuacjach awaryjnych.			
Art. 89	Współzależności między bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego a czynnikami społeczno-ekonomicznymi 1. Komisja, Agencja, inne instytucje, organy i jednostki organizacyjne Unii oraz państwa członkowskie współpracują, w zakresie swoich kompetencji, w celu zapewnienia, aby w procedurach regulacji, nadzorze i wdrażaniu zasady just culture zdefiniowanej w art. 2 rozporządzenia (UE) nr 376/2014 uwzględniane były współzależności między bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego a powiązanymi czynnikami społeczno-ekonomicznymi, w celu wyeliminowania ryzyka społeczno-ekonomicznego dla bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. 2. Zajmując się takimi współzależnościami, Agencja konsultuje się z odpowiednimi zainteresowanymi stronami.	N		

	3. Agencja publikuje co trzy lata przegląd, który zawiera obiektywną analizę podjętych działań i środków, w szczególności tych, które odnoszą się do współzależności między bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego a czynnikami społeczno-ekonomicznymi.			
Art. 90	Współpraca międzynarodowa 1. Agencja, na wniosek, wspiera Komisję w utrzymywaniu relacji z państwami trzecimi i organizacjami międzynarodowymi w odniesieniu do kwestii objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia. Takie wsparcie musi przyczyniać się w szczególności do harmonizacji zasad i wzajemnego uznawania certyfikatów, w interesie europejskiego sektora lotniczego, oraz do propagowania europejskich norm bezpieczeństwa lotnictwa. 2. Agencja może współpracować z właściwymi organami państw trzecich i organizacjami międzynarodowymi właściwymi w sprawach objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia. W tym celu Agencja może, po uprzedniej konsultacji z Komisją, dokonać ustaleń roboczych z tymi organami i organizacjami międzynarodowymi. Te ustalenia robocze nie tworzą zobowiązań prawnych dla Unii i jej państw członkowskich. 3. Agencja wspiera państwa członkowskie w wykonywaniu ich praw oraz w wypełnianiu ich zobowiązań wynikających z umów międzynarodowych odnoszących się do kwestii objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, w szczególności ich praw i zobowiązań wynikających z konwencji chicagowskiej. Agencja może działać w charakterze Regionalnej Organizacji ds. Nadzoru nad Bezpieczeństwem w ramach ICAO. 4. Agencja, we współpracy z Komisją oraz państwami członkowskimi, włącza – a w razie konieczności aktualizuje – następujące informacje do repozytorium, o którym mowa w art. 74: a) informacje na temat zgodności niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie oraz środków podejmowanych przez Agencję na mocy niniejszego rozporządzenia z międzynarodowymi normami i zalecanymi metodami postępowania; b) inne informacje związane z wdrażaniem niniejszego rozporządzenia, wspólne dla wszystkich państw członkowskich oraz istotne z punktu widzenia monitorowania przez ICAO przestrzegania przez państwa członkowskie konwencji	N		

	chicagowskiej oraz międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania. Państwa członkowskie korzystają z tych informacji przy wypełnianiu swoich zobowiązań wynikających z art. 38 konwencji chicagowskiej oraz przekazywaniu ICAO informacji w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem ICAO. 5. Bez uszczerbku dla odpowiednich postanowień Traktatów, Komisja, Agencja oraz właściwe organy krajowe uczestniczące w działaniach ICAO współpracują w ramach sieci ekspertów w kwestiach technicznych wchodzących w zakres stosowania niniejszego rozporządzenia i związanych z działalnością ICAO. Agencja zapewnia tej sieci ekspertów niezbędne wsparcie administracyjne, w tym pomoc w przygotowaniu i organizacji posiedzeń. 6. Oprócz zadań określonych w ust. 1–5 niniejszego artykułu i w art. 75 Agencja może również angażować się w doraźną współpracę techniczną oraz projekty badawcze i pomocowe z państwami trzecimi i organizacjami międzynarodowymi, pod warunkiem że działania te są zgodne z zadaniami Agencji oraz celami określonymi w art. 1.			
Art. 91	Zarządzanie kryzysowe w lotnictwie 1. Agencja w zakresie swoich kompetencji przyczynia się – w koordynacji z innymi odpowiednimi zainteresowanymi stronami – do szybkiego reagowania na sytuacje kryzysowe w lotnictwie i do łagodzenia skutków tych sytuacji. 2. Agencja uczestniczy w Europejskiej Komórcie Koordynacji Kryzysowej ds. Lotnictwa (zwanej dalej „EACCC”), utworzonej zgodnie z art. 18 rozporządzenia Komisji (UE) nr 677/2011 (1).	N		
Art. 92	Szkolenie lotnicze 1. Aby promować najlepsze praktyki i jednolite wdrażanie niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, Agencja może – na wniosek podmiotu zapewniającego szkolenie lotnicze – ocenić, czy podmiot ten i oferowane przez niego kursy szkoleniowe spełniają wymogi ustanowione przez Agencję oraz opublikowane w jej oficjalnej publikacji. Po ustaleniu spełnienia tych wymogów podmiot jest uprawniony do przeprowadzania zatwierdzonych przez Agencję kursów szkoleniowych.	N		

	2. Agencja może prowadzić szkolenie adresowane w pierwszej kolejności do swojego personelu oraz personelu właściwych organów krajowych, ale także właściwych organów państw trzecich, organizacji międzynarodowych, osób fizycznych i prawnych podlegających niniejszemu rozporządzeniu oraz innych zainteresowanych stron, w ramach swoich wewnętrznych zasobów szkoleniowych albo – w razie konieczności – za pośrednictwem zewnętrznych podmiotów zapewniających szkolenia.			
Art. 93	Wdrażanie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej W przypadku gdy Agencja dysponuje odpowiednią wiedzą fachową, udziela ona, na wniosek, pomocy technicznej Komisji we wdrażaniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, w szczególności poprzez: a) prowadzenie inspekcji technicznych, dochodzeń technicznych i badań; b) udział – w kwestiach objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia oraz we współpracy z organem oceny skuteczności działania przewidzianym w art. 11 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 – we wdrożeniu systemu skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych; c) udział we wdrożeniu centralnego planu ATM, w tym w opracowaniu i wdrożeniu programu SESAR.	N		
Art. 94	Status prawny, siedziba i biura terenowe 1. Agencja jest organem Unii. Agencja ma osobowość prawną. 2. W każdym państwie członkowskim Agencja korzysta ze zdolności prawnej i zdolności do czynności prawnych w najszerszym zakresie przyznawanym osobom prawnym przez prawo krajowe. Może w szczególności nabywać lub zbywać mienie ruchome i nieruchomości oraz może być stroną w postępowaniu sądowym. 3. Siedzibą Agencji jest Kolonia w Republice Federalnej Niemiec. 4. Agencja może tworzyć biura terenowe w państwach członkowskich lub umieszczać swój personel w delegaturach Unii w państwach trzecich, zgodnie z art. 104 ust. 4. 5. Przedstawicielem prawnym Agencji jest jej dyrektor wykonawczy.	N		

Art. 95	Personel 1. Do personelu zatrudnianego przez Agencję zastosowanie mają regulamin pracowniczy urzędników Unii Europejskiej i warunki zatrudnienia innych pracowników Unii Europejskiej (1) oraz przepisy przyjęte w drodze porozumienia między instytucjami Unii w celu nadania skuteczności temu regulaminowi pracowniczemu i warunkom zatrudnienia. 2. Agencja może korzystać z pomocy oddelegowanych ekspertów krajowych oraz innych pracowników niezatrudnionych przez Agencję. Zarząd przyjmuje decyzję określającą zasady delegowania ekspertów krajowych do Agencji	N		
Art. 96	Przywileje i immunitety Do Agencji i jej personelu zastosowanie ma Protokół nr 7 w sprawie przywilejów i immunitetów Unii Europejskiej, załączony do TUE i TFUE.	N		
Art. 97	Odpowiedzialność 1. Odpowiedzialność umowna Agencji podlega prawu właściwemu dla danej umowy. 2. Trybunał Sprawiedliwości jest właściwy do wydawania orzeczeń na podstawie klauzul arbitrażowych zamieszczonych w umowach zawieranych przez Agencję. 3. W przypadku odpowiedzialności pozaumownej Agencja, zgodnie z zasadami ogólnymi wspólnymi dla systemów prawnych państw członkowskich, naprawia wszelkie szkody wyrządzone przez nią lub jej personel w ramach wykonywania swoich obowiązków. 4. Trybunał Sprawiedliwości jest właściwy do orzekania w sporach dotyczących odszkodowania za szkody, o których mowa w ust. 3. 5. Odpowiedzialność osobistą personelu wobec Agencji regulują przepisy określone w regulaminie pracowniczym lub warunkach zatrudnienia mające do niego zastosowanie.	N		
Art. 98	Funkcje zarządu 1. Agencja ma zarząd. 2. Zarząd:	N		

	a) mianuje dyrektora wykonawczego oraz w stosownych przypadkach podejmuje decyzje o przedłużeniu jego kadencji lub usunięciu go ze stanowiska zgodnie z art. 103; b) przyjmuje roczne skonsolidowane sprawozdanie z działalności Agencji oraz przesyła je Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Komisji i Trybunałowi Obrachunkowemu do dnia 1 lipca każdego roku. Roczne skonsolidowane sprawozdanie z działalności podawane jest do wiadomości publicznej; c) przyjmuje corocznie dokument programowy Agencji większością dwóch trzecich głosów członków uprawnionych do głosowania, zgodnie z art. 117; d) przyjmuje roczny budżet Agencji większością dwóch trzecich głosów członków uprawnionych do głosowania, zgodnie z art. 120 ust. 11; e) ustanawia procedury podejmowania decyzji przez dyrektora wykonawczego, o których mowa w art. 115 i 116; f) wykonuje funkcje dotyczące budżetu Agencji zgodnie z art. 120, 121 i 125; g) powołuje członków komisji odwoławczej zgodnie z art. 106; h) sprawuje władzę dyscyplinarną wobec dyrektora wykonawczego; i) opiniuje przepisy dotyczące opłat i honorariów, o których mowa w art. 126; j) przyjmuje swój regulamin wewnętrzny; k) decyduje o systemie językowym Agencji; l) podejmuje decyzje w sprawie utworzenia oraz, w stosownych przypadkach, zmian struktur wewnętrznych Agencji na szczeblu dyrektorów; m) zgodnie z ust. 6 wykonuje – w odniesieniu do personelu Agencji – uprawnienia organu powołującego, przyznane temu organowi w regulaminie pracowniczym, oraz uprawnienia, które organowi uprawnionemu do zawierania umów o pracę przyznano w warunkach zatrudnienia innych pracowników (zwane dalej „uprawnieniami organu powołującego”); n) przyjmuje odpowiednie przepisy wykonawcze w celu nadania skuteczności regulaminowi pracowniczemu i warunkom zatrudnienia innych pracowników zgodnie z art. 110 regulaminu pracowniczego;			

o) przyjmuje przepisy dotyczące zapobiegania konfliktom interesów i zarządzania nimi w odniesieniu do swoich członków, a także członków komisji odwoławczej; p) zapewnia odpowiednie działania następcze w odniesieniu do ustaleń i zaleceń wynikających ze sprawozdań z audytu wewnętrznego lub zewnętrznego oraz ocen, a także uzyskanych w rezultacie dochodzeń przeprowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (zwany dalej „OLAF”) (1); q) przyjmuje regulamin finansowy mający zastosowanie do Agencji zgodnie z art. 125; r) mianuje księgowego podlegającego regulaminowi pracowniczemu i warunkom zatrudnienia innych pracowników, który musi być całkowicie niezależny w wykonywaniu swoich obowiązków; s) przyjmuje strategię zwalczania nadużyć finansowych, proporcjonalną w stosunku do ryzyka takich nadużyć, uwzględniając koszty i korzyści związane ze środkami, które mają być wdrażane; t) opiniuje projekt europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego zgodnie z art. 5; u) przyjmuje europejski plan bezpieczeństwa lotniczego zgodnie z art. 6; v) podejmuje należycie uzasadnione decyzje dotyczące uchylania immunitetu zgodnie z art. 17 Protokołu nr 7 w sprawie przywilejów i immunitetów Unii Europejskiej, załączonego do TUE i do TFUE; w) ustanawia procedury skutecznej współpracy Agencji z krajowymi organami sądowymi, bez uszczerbku dla rozporządzeń (UE) nr 996/2010 i (UE) nr 376/2014. 3. Zarząd może doradzać dyrektorowi wykonawczemu w każdej kwestii związanej z dziedzinami objętymi zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia. 4. Zarząd powołuje organ doradczy reprezentujący pełne spektrum zainteresowanych stron, na które ma wpływ praca Agencji, oraz zasięga jego opinii przed podjęciem decyzji w obszarach, o których mowa w ust. 2 lit. c), e), f) oraz i). Zarząd może również zadecydować o zasięgnięciu opinii organu doradczego w innych sprawach, o których mowa w ust. 2 i 3. Zarząd nie jest w żadnym przypadku związany opinią organu doradczego.			

	5. Zarząd może powoływać organy robocze, których zadaniem będzie udzielanie pomocy zarządowi w realizacji jego zadań, w tym w przygotowywaniu decyzji i monitorowaniu ich wdrażania. 6. Zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 110 regulaminu pracowniczego zarząd przyjmuje – na podstawie art. 2 ust. 1 regulaminu pracowniczego i art. 6 warunków zatrudnienia innych pracowników – decyzję przekazującą odpowiednie uprawnienia organu powołującego dyrektorowi wykonawczemu i określającą warunki, zgodnie z którymi możliwe jest zawieszenie przekazania tych uprawnień. Dyrektor wykonawczy jest upoważniony do dalszego przekazywania tych uprawnień. Jeżeli wymagają tego szczególne okoliczności, zarząd może – w drodze decyzji – zawiesić tymczasowo przekazanie uprawnień organu powołującego dyrektorowi wykonawczemu i uprawnień dalej przez niego przekazanych oraz wykonywać je samodzielnie lub przekazać je jednemu ze swoich członków lub członkowi personelu innemu niż dyrektor wykonawczy.			
Art. 99	Skład zarządu 1. W skład zarządu wchodzi przedstawiciele państw członkowskich oraz Komisji, z których każdy ma prawo głosu. Każde państwo członkowskie mianuje po jednym członku zarządu oraz po dwóch zastępców. Zastępca reprezentuje członka jedynie w przypadku jego nieobecności. Komisja mianuje dwóch przedstawicieli i ich zastępców. Kadencja członków oraz ich zastępców trwa cztery lata. Kadencja ta może zostać przedłużona. 2. Członkowie zarządu i ich zastępcy są mianowani z uwagi na ich wiedzę, uznane doświadczenie oraz zaangażowanie w dziedzinie lotnictwa cywilnego, z uwzględnieniem ich wiedzy fachowej w kwestiach zarządczych, administracyjnych i budżetowych, przydatnych do osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia. Członkowie muszą być ogólnie odpowiedzialni przynajmniej za politykę bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w swoich państwach członkowskich. 3. Wszystkie strony reprezentowane w zarządzie dokładają starań w celu ograniczenia rotacji swych przedstawicieli, aby zapewnić ciągłość prac zarządu. Wszystkie strony dążą do tego, aby proporcja kobiet i mężczyzn w składzie zarządu była wyważona. 4. W stosownych przypadkach w umowach, o których mowa w art. 129, określa się udział przedstawicieli europejskich państw trzecich	N		

	w zarządzie w charakterze obserwatora oraz warunki takiego udziału. 5. Organ doradczy, o którym mowa w art. 98 ust. 4, wyznacza czterech swoich członków, którzy uczestniczą w zarządzie w charakterze obserwatora. Reprezentują oni w możliwie najszerszym zakresie różne poglądy reprezentowane w organie doradczym. Ich pierwsza kadencja trwa 48 miesięcy i może zostać przedłużona.			
Art. 100	Przewodniczący zarządu 1. Zarząd wybiera przewodniczącego i zastępcę przewodniczącego spośród swoich członków z prawem głosu. Zastępca przewodniczącego zastępuje z urzędu przewodniczącego w sytuacji, w której nie może on pełnić swoich obowiązków. 2. Kadencja przewodniczącego i jego zastępcy trwa cztery lata i może zostać przedłużona jednokrotnie o kolejne cztery lata. Jeżeli w którymkolwiek momencie swojej kadencji utracą oni status członków zarządu, ich kadencja kończy się automatycznie w tym samym dniu.	N		
Art. 101	Posiedzenia zarządu 1. Posiedzenia zarządu zwołuje jego przewodniczący. 2. Zarząd odbywa rocznie co najmniej dwa posiedzenia zwykłe. Ponadto zbiera się on na wniosek przewodniczącego, Komisji lub jednej trzeciej jego członków. 3. Dyrektor wykonawczy Agencji bierze udział w obradach, bez prawa głosu. 4. Członkowie zarządu mogą być, zgodnie z jego regulaminem wewnętrznym, wspomagani przez swoich doradców lub ekspertów. 5. Zarząd może zaprosić każdą osobę, której opinia może być przedmiotem zainteresowania, do udziału w jego posiedzeniach w charakterze obserwatora. 6. Agencja zapewnia zarządowi obsługę sekretariatu.	N		
Art. 102	Zasady głosowania zarządu 1. Bez uszczerbku dla art. 98 ust. 2 lit. c) i d) oraz art. 103 ust. 7, zarząd podejmuje decyzje większością głosów swoich członków z prawem głosu. Na wniosek jednego z członków zarządu decyzję, o której mowa w art. 98 ust. 2 lit. k), podejmuje się jednomyślnie. 2. Każdy członek mianowany zgodnie z art. 99 ust. 1 dysponuje jednym głosem. W razie nieobecności jednego z członków prawo do	N		

	głosowania w jego imieniu ma jego zastępca. Ani obserwatorzy, ani dyrektor wykonawczy Agencji nie mają prawa głosu. 3. W regulaminie wewnętrznym zarządu określa się szczegółową procedurę głosowania, a w szczególności warunki, na jakich jeden z członków może działać w imieniu innego członka, a także, w stosownych przypadkach, wszelkie wymogi dotyczące kworum. 4. Do przyjęcia decyzji w sprawach budżetowych lub zasobów ludzkich, w szczególności w kwestiach, o których mowa w art. 98 ust. 2 lit. d), f), h), m), n), o) oraz q), wymagany jest głos Komisji za jej przyjęciem.			
Art. 103	Dyrektor wykonawczy 1. Dyrektor wykonawczy zostaje zatrudniony jako członek personelu Agencji zatrudnionego na czas określony zgodnie z art. 2 lit. a) warunków zatrudnienia innych pracowników. 2. Dyrektor wykonawczy jest mianowany przez zarząd na podstawie osiągnięć i udokumentowanych kompetencji oraz doświadczenia związanego z lotnictwem cywilnym – w drodze wyboru z listy kandydatów zaproponowanych przez Komisję, w wyniku otwartej i przejrzystej procedury wyboru. Do celów zawarcia umowy w sprawie objęcia stanowiska dyrektora wykonawczego Agencję reprezentuje przewodniczący zarządu. Przed mianowaniem kandydat wybrany przez zarząd zostaje wezwany do złożenia oświadczenia przed właściwą komisją Parlamentu Europejskiego oraz udzielenia odpowiedzi na pytania zadane przez członków tej komisji. 3. Kadencja dyrektora wykonawczego wynosi pięć lat. Przed upływem tego okresu Komisja przeprowadza ocenę, w której uwzględnia się wyniki pracy dyrektora wykonawczego oraz zadania i wyzwania stojące przed Agencją w przyszłości. W połowie kadencji dyrektor wykonawczy może zostać wezwany do złożenia oświadczenia przed właściwą komisją Parlamentu Europejskiego oraz udzielenia odpowiedzi na pytania członków tej komisji dotyczące wyników pracy dyrektora wykonawczego. 4. Zarząd, działając na wniosek Komisji, która uwzględnia ocenę, o której mowa w ust. 3, może przedłużyć kadencję dyrektora wykonawczego jednokrotnie na okres nie dłuższy niż pięć lat. Przed przedłużeniem kadencji dyrektora wykonawczego zarząd informuje Parlament Europejski o zamiarze przedłużenia kadencji dyrektora wykonawczego. W ciągu miesiąca poprzedzającego przedłużenie	N		

	jego kadencji dyrektor wykonawczy może zostać wezwany do złożenia oświadczenia przed właściwą komisją Parlamentu Europejskiego oraz udzielenia odpowiedzi na pytania zadane przez członków tej komisji. 5. Dyrektor wykonawczy, którego kadencja została przedłużona, nie może brać udziału w kolejnej procedurze wyboru na to samo stanowisko po zakończeniu całego okresu pełnienia swojej funkcji. 6. Dyrektor wykonawczy może zostać odwołany ze stanowiska jedynie decyzją zarządu działającego na wniosek Komisji. 7. Zarząd podejmuje decyzje w sprawie mianowania, przedłużenia kadencji lub odwołania ze stanowiska dyrektora wykonawczego większością dwóch trzecich głosów swoich członków z prawem głosu. 8. Dyrektora wykonawczego wspiera dyrektor lub dyrektorzy. W przypadku nieobecności lub niedyspozycji dyrektora wykonawczego jego miejsce zajmuje jeden z dyrektorów.			
Art. 104	Obowiązki dyrektora wykonawczego 1. Dyrektor wykonawczy zarządza Agencją. Dyrektor wykonawczy odpowiada przed zarządem. Bez uszczerbku dla uprawnień Komisji i zarządu, dyrektor wykonawczy musi być niezależny w wykonywaniu swoich obowiązków i nie może zwracać się o instrukcje do jakiegokolwiek rządu lub innego organu ani nie może przyjmować instrukcji od jakiegokolwiek rządu lub innego organu. 2. Dyrektor wykonawczy na wezwanie Parlamentu Europejskiego składa mu sprawozdanie z wykonania swoich obowiązków. Rada może wezwać dyrektora wykonawczego do złożenia jej sprawozdania z wykonywania tych obowiązków. 3. Dyrektor wykonawczy odpowiada za realizację zadań powierzonych Agencji na mocy niniejszego rozporządzenia lub innych aktów Unii. W szczególności dyrektor wykonawczy jest odpowiedzialny za: a) zatwierdzanie środków Agencji zdefiniowanych w art. 76, w granicach określonych w niniejszym rozporządzeniu oraz aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie; b) podejmowanie decyzji w sprawie dochodzeń, inspekcji i innych działań monitorujących przewidzianych w art. 83 i 85; c) podejmowanie decyzji w sprawie przydziału zadań kwalifikowanym jednostkom zgodnie z art. 69 ust. 1 oraz	N		

	przeprowadzania dochodzeń w imieniu Agencji przez właściwe organy krajowe lub kwalifikowane jednostki zgodnie z art. 83 ust. 1; d) podejmowanie niezbędnych środków dotyczących działalności Agencji związanych ze współpracą międzynarodową zgodnie z art. 90; e) podejmowanie wszelkich niezbędnych działań, w tym przyjmowanie wewnętrznych instrukcji administracyjnych i publikowanie ogłoszeń, aby zapewnić właściwe funkcjonowanie Agencji zgodnie z niniejszym rozporządzeniem; f) wdrażanie decyzji przyjętych przez zarząd; g) opracowywanie rocznego skonsolidowanego sprawozdania z działalności Agencji oraz przedkładanie go do zatwierdzenia zarządowi; h) opracowywanie projektu preliminarza dochodów i wydatków Agencji zgodnie z art. 120 oraz wykonywanie jej budżetu zgodnie z art. 121; i) przekazywanie swoich uprawnień innym członkom personelu Agencji. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające zasady mające zastosowanie do takiego przekazywania uprawnień. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 127 ust. 2; j) opracowywanie dokumentu programowego, o którym mowa w art. 117 ust. 1, oraz przedkładanie go do zatwierdzenia zarządowi, po otrzymaniu opinii Komisji; k) wdrażanie dokumentu programowego, o którym mowa w art. 117 ust. 1, oraz składanie zarządowi sprawozdań z jego wykonania; l) opracowywanie planu działania w następstwie wniosków z wewnętrznych lub zewnętrznych sprawozdań z kontroli i ocen, a także z dochodzeń przeprowadzanych przez OLAF, oraz przed stawianie sprawozdań z postępu prac – dwa razy w roku dla Komisji oraz regularnie dla zarządu; m) ochronę interesów finansowych Unii poprzez stosowanie środków zapobiegających nadużyciom finansowym, korupcji i innym nielegalnym działaniom, w drodze skutecznych kontroli oraz, w razie wykrycia nieprawidłowości, poprzez odzyskiwanie kwot nienależnie wypłaconych a także, w stosownych przypadkach, poprzez nakładanie skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających kar administracyjnych i finansowych;			

	n) przygotowanie strategii Agencji w zakresie przeciwdziałania nadużyciom oraz przedkładanie jej do przyjęcia zarządowi; o) przygotowanie projektu regulaminu finansowego mającego zastosowanie do Agencji; p) przygotowanie europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego i jego kolejnych aktualizacji oraz przedkładanie ich do przyjęcia zarządowi; q) przedkładanie zarządowi sprawozdań z realizacji europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego; r) odpowiadanie na wnioski o pomoc składane przez Komisję zgodnie z niniejszym rozporządzeniem; s) zatwierdzanie przenoszenia obowiązków na Agencję zgodnie z art. 64 i 65; t) bieżące kierowanie Agencją; u) podejmowanie wszystkich decyzji w sprawie utworzenia struktur wewnętrznych Agencji oraz, w razie konieczności, wszelkich ich zmian, z wyjątkiem struktur na szczeblu dyrektorów, które zostaną zatwierdzone przez zarząd; v) przyjmowanie zasad zapobiegania konfliktom interesów i zarządzania nimi w odniesieniu do członków grup roboczych i grup ekspertów oraz innych członków personelu nieobjętych zakresem stosowania regulaminu pracowniczego, które to zasady obejmują przepisy dotyczące deklaracji o braku konfliktu interesów oraz, w stosownych przypadkach, działalności zawodowej po okresie zatrudnienia. 4. Dyrektor wykonawczy odpowiada również za podejmowanie decyzji, czy do celów realizacji zadań Agencji w sposób efektywny i skuteczny niezbędne jest utworzenie biura terenowego lub biur terenowych w jednym lub większej liczbie państw członkowskich lub państw trzecich lub umieszczenie personelu w delegaturach Unii w państwach trzecich, z zastrzeżeniem odpowiednich umów z Europejską Służbą Działań Zewnętrznych. Decyzja ta wymaga uprzedniej zgody Komisji, zarządu oraz, w stosownych przypadkach, państwa członkowskiego, w którym utworzone ma być biuro terenowe. W decyzjach tych określa się zakres działalności wykonywanej w tym biurze terenowym lub przez personel umieszczony w delegaturach w sposób pozwalający uniknąć			

	niepotrzebnych kosztów i powielania funkcji administracyjnych Agencji.			
Art. 105	Uprawnienia komisji odwoławczej 1. W strukturze administracyjnej Agencji tworzy się komisję odwoławczą. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, w celu określenia organizacji i składu komisji odwoławczej. 2. Komisja odwoławcza jest odpowiedzialna za rozpatrywanie odwołań od decyzji, o których mowa w art. 108. Komisja odwoławcza zbiera się w miarę konieczności.	N		
Art. 106	Członkowie komisji odwoławczej 1. Członkowie oraz ich zastępcy mianowani są przez zarząd z listy zakwalifikowanych kandydatów ustalonej przez Komisję. 2. Kadencja członków komisji odwoławczej, w tym przewodniczącego i wszystkich zastępców, wynosi pięć lat i można ją przedłużyć o kolejne pięć lat. 3. Członkowie komisji odwoławczej muszą być niezależni. Podejmując decyzje, nie mogą zwracać się o instrukcje do jakiegokolwiek rządu lub innego organu ani nie mogą przyjmować instrukcji od jakiegokolwiek rządu lub innego organu. 4. Członkowie komisji odwoławczej nie mogą pełnić żadnych innych funkcji w Agencji. Członkowie komisji odwoławczej mogą być zatrudnieni na niepełnym etacie. 5. Członkowie komisji odwoławczej nie mogą zostać odwołani ze stanowiska ani usunięci z listy zakwalifikowanych kandydatów w czasie trwania ich kadencji, chyba że występują poważne podstawy do takiego odwołania lub usunięcia, a Komisja, po uzyskaniu opinii zarządu, podjęła decyzję w tym celu. 6. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, w celu określenia kwalifikacji wymaganych od członków komisji odwoławczej, ich statusu i stosunku umownego z Agencją, uprawnień poszczególnych członków w fazie przygotowawczej przed podjęciem decyzji oraz zasad i procedur głosowania.	N		
Art. 107	Wylączenie i sprzeciw 1. Członkowie komisji odwoławczej nie mogą brać udziału w jakimkolwiek postępowaniu odwoławczym, jeżeli mają w nim interes	N		

	osobisty lub jeżeli wcześniej byli zaangażowani jako przedstawiciele jednej ze stron postępowania, lub jeżeli uczestniczyli w przyjmowaniu decyzji stanowiącej przedmiot postępowania odwoławczego. 2. Jeżeli z powodu wymienionego w ust. 1 lub jakiegokolwiek innego powodu członek komisji odwoławczej uzna, że nie powinien brać udziału w postępowaniu odwoławczym, informuje o tym komisję odwoławczą. 3. Każda ze stron postępowania odwoławczego może zgłosić sprzeciw wobec któregoś z członków komisji odwoławczej z powodów określonych w ust. 1 lub jeżeli wobec danego członka zachodzi podejrzenie o stronniczość. Sprzeciw taki nie jest dopuszczalny, jeżeli, mając świadomość istnienia powodu do sprzeciwu, taka strona postępowania odwoławczego dokonała czynności proceduralnej. Sprzeciw nie może dotyczyć obywatelstwa członka. 4. W przypadkach określonych w ust. 2 i 3 komisja odwoławcza decyduje bez udziału danego członka o środkach, które należy zastosować. Do celów podjęcia takiej decyzji dany członek zastępowany jest w komisji odwoławczej przez jego zastępcę.			
Art. 108	Decyzje, od których przysługuje odwołanie 1. Odwołać można się od decyzji Agencji przyjętych na podstawie art. 64, 65, art. 76 ust. 6, art. 77–83, 85 lub 126. 2. Odwołanie wniesione zgodnie z ust. 1 nie ma skutku zawieszającego. W przypadku gdy dyrektor wykonawczy uzna to za dopuszczalne w danych okolicznościach, może on zawiesić wykonanie decyzji, której dotyczy odwołanie. 3. Odwołanie od decyzji, która nie kończy postępowania w odniesieniu do jednej ze stron, może być złożone tylko wraz z odwołaniem od decyzji ostatecznej, chyba że decyzja ta przewiduje możliwość odrębnego odwołania.	N		
Art. 109	Osoby uprawnione do wniesienia odwołania Każda osoba fizyczna lub prawna może odwołać się od decyzji, która jest do niej skierowana, lub od decyzji, która, mimo przyjęcia w formie decyzji skierowanej do innej osoby, dotyczy jej bezpośrednio i indywidualnie. Strony postępowania mogą być stronami postępowania odwoławczego.	N		

Art. 110	Termin i forma Odwołanie wraz ze szczegółowym uzasadnieniem składane jest do sekretariatu komisji odwoławczej w formie pisemnej w terminie dwóch miesięcy od powiadomienia osoby zainteresowanej o danym środku lub, w razie braku takiego powiadomienia, od dnia, w którym dowiedziała się ona o tym środku, w zależności od przypadku.	N		
Art. 111	Rewizja wstępna 1. Przed rozpatrzeniem odwołania komisja odwoławcza daje Agencji możliwość zmiany jej decyzji. Jeżeli dyrektor wykonawczy uzna, że odwołanie jest zasadne, może zmienić decyzję w ciągu dwóch miesięcy od otrzymania powiadomienia od komisji odwoławczej. Nie ma to zastosowania w przypadku, gdy wnoszący odwołanie jest stroną przeciwną w postępowaniu odwoławczym. 2. Jeżeli decyzja nie zostanie zmieniona, Agencja bezzwłocznie decyduje, czy należy zawiesić wykonanie decyzji zgodnie z art. 108 ust. 2.	N		
Art. 112	Rozpatrywanie odwołań 1. Komisja odwoławcza ocenia, czy odwołanie jest dopuszczalne i zasadne. 2. Komisja odwoławcza, rozpatrując odwołanie zgodnie z ust. 1, działa niezwłocznie. Tak często, jak to jest niezbędne, wzywa strony postępowania odwoławczego do wnoszenia w określonym terminie pisemnych uwag do powiadomień, które do nich skierowała, lub do komunikatów pochodzących od innych stron postępowania odwoławczego. Komisja odwoławcza może zadecydować o przeprowadzeniu spotkania wyjaśniającego, z urzędu albo na uzasadniony wniosek jednej ze stron w postępowaniu odwoławczym.	N		
Art. 113	Decyzje w sprawie odwołań Jeżeli komisja odwoławcza stwierdzi, że odwołanie nie jest dopuszczalne lub podstawy odwołania są bezzasadne, odrzuca odwołanie. Jeżeli komisja odwoławcza stwierdzi, że odwołanie jest dopuszczalne i podstawy odwołania są zasadne, przekazuje sprawę Agencji. Agencja podejmuje nową zawierającą uzasadnienie decyzję z uwzględnieniem decyzji komisji odwoławczej.	N		

Art. 114	Skargi wnoszone do Trybunału Sprawiedliwości 1. Do Trybunału Sprawiedliwości można wnieść skargi o unieważnienie aktów Agencji, które mają wywierać skutek prawny względem stron trzecich, skargi na bezczynność oraz, zgodnie z art. 97, skargi dotyczące odpowiedzialności pozaumownej, a także, na podstawie klauzuli arbitrażowej, skargi dotyczące odpowiedzialności umownej za szkody wyrządzone na skutek działań Agencji. 2. Skargi o unieważnienie decyzji Agencji przyjętych na mocy art. 64, 65, art. 76 ust. 6, art. 77–83, 85 lub 126 można wnosić do Trybunału Sprawiedliwości wyłącznie po wyczerpaniu wszystkich procedur odwoławczych w Agencji. 3. Instytucje Unii oraz państwa członkowskie mogą wnosić skargi przeciwko decyzjom Agencji bezpośrednio do Trybunału Sprawiedliwości, bez konieczności wyczerpania procedur odwoławczych w Agencji. 4. Agencja podejmuje wszelkie niezbędne środki w celu wykonania wyroku Trybunału Sprawiedliwości.	N		
Art. 115	Procedury przygotowywania opinii, specyfikacji certyfikacyjnych i innych szczegółowych specyfikacji, akceptowalnych sposobów zapewniania zgodności oraz materiałów zawierających wytyczne 1. Zarząd ustanawia przejrzyste procedury wydawania opinii, specyfikacji certyfikacyjnych i innych szczegółowych specyfikacji, akceptowalnych sposobów zapewniania zgodności oraz materiałów zawierających wytyczne, o których mowa w art. 76 ust. 1 i 3. Procedury te: a) wykorzystują wiedzę fachową cywilnych, a w stosownych przypadkach – wojskowych organów lotniczych państw członkowskich; b) w każdym przypadku, gdy jest to niezbędne, zapewniają udział ekspertów reprezentujących odpowiednie zainteresowane strony lub opierają się na wiedzy fachowej odpowiednich europejskich organów normalizacyjnych lub innych wyspecjalizowanych organów; c) zapewniają publikowanie dokumentów przez Agencję oraz szerokie konsultacje z zainteresowanymi stronami, zgodnie z harmonogramem i procedurą, która zobowiązuje Agencję do sporządzenia pisemnej odpowiedzi w procesie konsultacji.	N		

	2. Gdy Agencja przygotowuje na podstawie art. 76 ust. 1 i 3 opinie, specyfikacje certyfikacyjne i inne szczegółowe specyfikacje, akceptowalne sposoby zapewniania zgodności oraz materiały zawierające wytyczne, ustanawia procedurę uprzedniej konsultacji z państwami członkowskimi. W tym celu może ona utworzyć grupę roboczą, do której każde państwo członkowskie ma prawo oddelegować eksperta. Jeżeli wymagana jest konsultacja dotycząca kwestii wojskowych, Agencja zasięga opinii nie tylko państw członkowskich, ale i Europejskiej Agencji Obrony oraz innych właściwych ekspertów wojskowych wyznaczonych przez państwa członkowskie. Jeżeli wymagana jest konsultacja dotycząca możliwego oddziaływania społecznego środków zastosowanych przez Agencję, Agencja włącza do konsultacji unijnych partnerów społecznych oraz inne odpowiednie zainteresowane strony. 3. Agencja publikuje w swojej oficjalnej publikacji opinie, specyfikacje certyfikacyjne i inne szczegółowe specyfikacje, akceptowalne sposoby zapewniania zgodności oraz materiały zawierające wytyczne, przygotowane zgodnie z art. 76 ust. 1 i 3, oraz procedury ustanowione zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu.			
Art. 116	Procedury podejmowania decyzji 1. Zarząd ustanawia przejrzyste procedury podejmowania decyzji, zgodnie z art. 76 ust. 4. Procedury te w szczególności: a) zapewniają wysłuchanie osób fizycznych lub prawnych, do których decyzja jest skierowana, oraz wszelkich innych stron, których dotyczy ona w sposób bezpośredni i indywidualny; b) zapewniają powiadomienie o decyzji osób fizycznych lub prawnych oraz jej publikację, z zastrzeżeniem wymogów art. 123 i art. 132 ust. 2; c) zapewniają poinformowanie osoby fizycznej lub prawnej, do której decyzja jest skierowana, oraz wszystkich innych stron postępowania o środkach odwoławczych przysługujących im na mocy niniejszego rozporządzenia; d) zapewniają, aby decyzja zawierała uzasadnienie. 2. Zarząd ustanawia procedury określające warunki, na jakich zainteresowane osoby powiadamiane są o decyzjach, w tym informacje o dostępnych procedurach odwoławczych przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu.	N		

Art. 117	Programowanie roczne i wieloletnie 1. Do dnia 31 grudnia każdego roku, zgodnie z art. 98 ust. 2 lit. c), zarząd przyjmuje dokument programowy zawierający założenia programowania wieloletniego i rocznego, w oparciu o projekt przedstawiony sześć miesięcy przed jego przyjęciem przez dyrektora wykonawczego, przy uwzględnieniu opinii Komisji oraz w odniesieniu do wieloletniego programowania – po konsultacji z Parlamentem Europejskim. Zarząd przekazuje go Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i Komisji. Dokument programowy staje się ostateczny po ostatecznym przyjęciu budżetu ogólnego, a w razie konieczności jest odpowiednio dostosowywany. 2. Roczny program prac zawiera szczegółowe cele oraz oczekiwane rezultaty, w tym wskaźniki skuteczności działania, oraz uwzględnia cele europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego. Zawiera on również opis działań, które mają być finansowane, oraz określa zasoby finansowe i ludzkie przydzielone na każde działanie, zgodnie z zasadami budżetowania i zarządzania zadaniowego, ze wskazaniem, które działania mają być finansowane z budżetu regulacyjnego, a które z opłat i honorariów otrzymywanych przez Agencję. Roczny program prac musi być spójny z wieloletnim programem prac, o którym mowa w ust. 4 niniejszego artykułu. Wyraźnie określa się w nim zadania, które zostały dodane, zmienione lub skreślone w stosunku do poprzedniego roku budżetowego. Programowanie roczne obejmuje strategię Agencji dotyczącą działań związanych ze współpracą międzynarodową zgodnie z art. 90 oraz działania Agencji związane z tą strategią. 3. Zarząd dokonuje zmiany przyjętego rocznego programu prac w przypadku przydzielenia Agencji nowego zadania. Wszelkie istotne zmiany w rocznym programie prac przyjmuje się w drodze tej samej procedury co pierwotny roczny program prac. Zarząd może przekazać dyrektorowi wykonawczemu uprawnienia do dokonywania w rocznym programie prac zmian innych niż istotne. 4. Wieloletni program prac określa ogólne założenia strategiczne, w tym cele, oczekiwane wyniki i wskaźniki skuteczności działania. Obejmuje on również programowanie w zakresie zasobów, w tym wieloletnie planowanie budżetu i zasobów kadrowych. Programowanie w zakresie zasobów jest aktualizowane co roku. Programowanie strategiczne jest aktualizowane w stosownych przypadkach, a w szczególności w celu uwzględnienia wyników oceny, o której mowa w art. 124.	N		

Art. 118	Roczne skonsolidowane sprawozdanie z działalności 1. W rocznym skonsolidowanym sprawozdaniu z działalności opisuje się, w jaki sposób Agencja zrealizowała roczny program prac, budżet i plan zasobów kadrowych. Wskazuje się w nim wyrażnie, które z mandatów i zadań Agencji dodano, zmieniono lub usunięto w porównaniu z rokiem poprzednim. 2. W sprawozdaniu wskazuje się działania prowadzone przez Agencję oraz dokonuje oceny ich wyników w odniesieniu do ustalonych celów, wskaźników skuteczności działania i harmonogramu, do ryzyka związanego z wykonanymi działaniami, jak również do wykorzystania zasobów i ogólnego funkcjonowania Agencji oraz efektywności i skuteczności wewnętrznych systemów kontroli. Wskazuje się w nim również, które działania były finansowane z budżetu regulacyjnego, a które z opłat i honorariów otrzymywanych przez Agencję.	N		
Art. 119	Przejrzystość i informowanie 1. Do dokumentów będących w posiadaniu Agencji zastosowane ma rozporządzenie (WE) nr 1049/2001. Pozostaje to bez uszczerbku dla zasad dostępu do danych i informacji określonych w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014 oraz w aktach wykonawczych przyjętych na podstawie art. 72 ust. 5 oraz art. 74 ust. 8 niniejszego rozporządzenia. 2. Agencja może uczestniczyć z własnej inicjatywy w działaniach komunikacyjnych w zakresie swoich kompetencji. Agencja zapewnia w szczególności, aby poza publikacjami określonymi w art. 115 ust. 3, ogół społeczeństwa i każda zainteresowana strona szybko otrzymywały obiektywne, rzetelne i łatwo zrozumiałe informacje dotyczące pracy Agencji. Agencja zapewnia, aby przydział zasobów na działania komunikacyjne nie miał niekorzystnego wpływu na skuteczne wykonywanie zadań, o których mowa w art. 75. 3. W stosownych przypadkach Agencja tłumaczy na języki urzędowe Unii materiały propagujące bezpieczeństwo. 4. Właściwe organy krajowe udzielają Agencji pomocy poprzez skuteczne przekazywanie istotnych informacji dotyczących bezpieczeństwa w obszarach ich odpowiednich jurysdykcji. 5. Każda osoba fizyczna lub prawna jest uprawniona do zwracania się do Agencji na piśmie w jakimkolwiek języku urzędowym Unii oraz ma prawo do otrzymania odpowiedzi w tym samym języku.	N		

	6. Usługi tłumaczeniowe niezbędne do funkcjonowania Agencji świadczy Centrum Tłumaczeń dla Organów Unii Europejskiej.			
Art. 120	Budżet 1. Bez uszczerbku dla innych dochodów, dochody Agencji obejmują: a) wkład Unii; b) wkład europejskich państw trzecich, z którymi Unia zawarła umowy międzynarodowe, o których mowa w art. 129; c) opłaty wnoszone przez osoby składające wnioski o certyfikaty, które wydaje Agencja, oraz przez posiadaczy takich certyfikatów, a także przez osoby, które zarejestrowały w Agencji deklaracje; d) opłaty za publikacje, szkolenia lub wszelkie inne świadczone usługi oraz za rozpatrywanie odwołań przez Agencję; e) wszelkie dobrowolne wkłady finansowe państw członkowskich, państw trzecich lub innych podmiotów, pod warunkiem że wkład taki nie zagraża niezależności i bezstronności Agencji; f) dotacje. 2. Na wydatki Agencji składają się wydatki na personel, wydatki administracyjne, infrastrukturalne i operacyjne. W odniesieniu do wydatków operacyjnych, zobowiązania budżetowe dotyczące działań obejmujących więcej niż jeden rok budżetowy można w razie potrzeby rozłożyć na kilka lat w rocznych ratach. 3. Dochody i wydatki muszą się bilansować. 4. Budżety regulacyjne, opłaty nakładane i pobierane za działania certyfikacyjne oraz honoraria pobierane przez Agencję ujmuje się oddzielnie w sprawozdaniach finansowych Agencji. 5. W trakcie roku budżetowego Agencja dostosowuje swoje plany kadrowe i zarządzanie działaniami finansowanymi z zasobów związanych z opłatami i honorariami, tak aby umożliwiać szybkie reagowanie na obciążenie pracą i wahania tych dochodów. 6. Co roku dyrektor wykonawczy sporządza projekt preliminarza dochodów i wydatków Agencji na kolejny rok budżetowy, w tym projekt planu zatrudnienia, oraz przesyła go zarządowi wraz z materiałami wyjaśniającymi sytuację budżetową. W odniesieniu do stanowisk finansowanych z opłat i honorariów ten projekt planu zatrudnienia opiera się na zestawie wskaźników zatwierdzonych przez Komisję w celu pomiaru obciążenia pracą i skuteczności	N		

	Agencji oraz określa zasoby wymagane do zaspokojenia w sposób skuteczny i terminowy zapotrzebowania na certyfikację i inne działania Agencji, w tym działania wynikające z przeniesienia obowiązków zgodnie z art. 64 i 65. Na podstawie tego projektu zarząd przyjmuje wstępny projekt preliminarza dochodów i wydatków Agencji na kolejny rok budżetowy. Wstępny projekt preliminarza dochodów i wydatków Agencji przesyłany jest Komisji do dnia 31 stycznia każdego roku. 7. Najpóźniej do dnia 31 marca zarząd przesyła Komisji oraz europejskim państwom trzecim, z którymi Unia zawarła umowy międzynarodowe, o których mowa w art. 129, ostateczny projekt preliminarza dochodów i wydatków Agencji, który zawiera projekt planu zatrudnienia wraz z tymczasowym programem prac. 8. Komisja przesyła Parlamentowi Europejskiemu i Radzie preliminarz wraz z projektem budżetu ogólnego Unii Europejskiej. 9. Na podstawie preliminarza Komisja wpisuje do projektu budżetu ogólnego Unii Europejskiej szacowane kwoty, jakie uważa za niezbędne w odniesieniu do planu zatrudnienia, oraz kwotę wkładu z budżetu ogólnego, który przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie zgodnie z art. 313 i 314 TFUE. 10. Parlament Europejski i Rada zatwierdzają przydział środków na wkład na rzecz Agencji oraz przyjmują plan zatrudnienia Agencji, uwzględniając wskaźniki odnoszące się do obciążenia pracą Agencji oraz jej skuteczności, o których mowa w ust. 6. 11. Budżet jest przyjmowany przez zarząd. Budżet staje się ostateczny po ostatecznym przyjęciu budżetu ogólnego Unii. W stosownych przypadkach zostaje on odpowiednio dostosowany. 12. Zarząd jak najszybciej informuje Parlament Europejski i Radę o zamiarze realizacji każdego projektu, który może mieć znaczące skutki finansowe dla finansowania z budżetu, w szczególności o zamiarze realizacji projektów dotyczących nieruchomości, takich jak na przykład wynajem lub zakup budynków, oraz informuje o tym Komisję. W przypadku wszelkich projektów, które dotyczą budynków i które mogą mieć znaczące skutki dla budżetu Agencji, zastosowanie ma rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 1271/2013 (1). W przypadku gdy Parlament Europejski lub Rada zgłosi zamiar wydania opinii, przekazuje swoją opinię zarządowi w terminie sześciu tygodni od daty powiadomienia o projekcie.			

Art. 121	Wykonywanie i kontrola budżetu 1. Dyrektor wykonawczy wykonuje budżet Agencji. 2. Do dnia 1 marca każdego kolejnego roku budżetowego księgowy Agencji przekazuje wstępne sprawozdania rachunkowe księgowemu Komisji oraz Trybunałowi Obrachunkowemu. Księgowy Agencji przesyła również sprawozdanie z zarządzania budżetem i finansami za dany rok budżetowy księgowemu Komisji do dnia 1 marca każdego kolejnego roku budżetowego. Księgowy Komisji konsoliduje wstępne sprawozdania rachunkowe instytucji i organów zdecentralizowanych zgodnie z art. 147 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 966/2012 (1). 3. Do dnia 31 marca każdego kolejnego roku budżetowego dyrektor wykonawczy przesyła sprawozdanie z zarządzania budżetem i finansami za dany rok budżetowy do Parlamentu Europejskiego, Rady, Komisji oraz Trybunału Obrachunkowego. 4. Zgodnie z art. 148 rozporządzenia (UE, Euratom) nr 966/2012 po otrzymaniu uwag Trybunału Obrachunkowego dotyczących wstępnego sprawozdania rachunkowego Agencji księgowy przygotowuje na własną odpowiedzialność końcowe sprawozdanie rachunkowe, po czym dyrektor wykonawczy przedkłada je zarządowi do zaopiniowania. 5. Zarząd wydaje opinię na temat końcowego sprawozdania rachunkowego Agencji. 6. Do dnia 1 lipca każdego kolejnego roku budżetowego księgowy Agencji przekazuje Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Komisji oraz Trybunałowi Obrachunkowemu końcowe sprawozdanie rachunkowe wraz z opinią zarządu. 7. Końcowe sprawozdanie rachunkowe publikuje się w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej do dnia 15 listopada każdego kolejnego roku budżetowego. 8. Do dnia 30 września każdego kolejnego roku budżetowego dyrektor wykonawczy przesyła do Trybunału Obrachunkowego odpowiedź na uwagi. Odpowiedź tę przesyła on również zarządowi i Komisji. 9. Na wniosek Parlamentu Europejskiego dyrektor wykonawczy przedkłada wszelkie informacje niezbędne do sprawnego zastosowania procedury udzielania absolutorium na dany rok budżetowy zgodnie z art. 165 ust. 3 rozporządzenia (UE, Euratom) nr 966/2012.	N		

	10. Przed dniem 15 maja roku n + 2 Parlament Europejski, na zalecenie Rady stanowiącej większością kwalifikowaną, podejmuje decyzję w sprawie udzielenia dyrektorowi wykonawczemu absolutorium z wykonania budżetu na rok n.			
Art. 122	Zwalczanie nadużyć finansowych 1. Do celów zwalczania nadużyć finansowych, korupcji i innych działań bezprawnych stosuje się bez ograniczeń rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 883/2013 (1). 2. Agencja przystąpi do Porozumienia międzyinstytucjonalnego z 25 maja 1999 r. między Parlamentem Europejskim, Radą Unii Europejskiej i Komisją Wspólnot Europejskich dotyczącego dochodzeń wewnętrznych prowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF) (2) w ciągu sześciu miesięcy od dnia 11 września 2018 r. oraz przyjmuje odpowiednie przepisy mające zastosowanie do jej personelu, wykorzystując wzór zawarty w załączniku do tego porozumienia. 3. Trybunał Obrachunkowy jest uprawniony do przeprowadzania kontroli, na podstawie dokumentacji oraz inspekcji przeprowadzanych na miejscu, obejmujących wszystkich beneficjentów, wykonawców i podwykonawców, którzy otrzymują od Agencji środki unijne. 4. OLAF może przeprowadzać dochodzenia, w tym kontrole na miejscu i inspekcje, zgodnie z przepisami i procedurami określonymi w rozporządzeniu (UE, Euratom) nr 883/2013 i rozporządzeniu Rady (Euratom, WE) nr 2185/96 (3), w celu ustalenia, czy miało miejsce nadużycie finansowe, korupcja lub jakiegokolwiek inne działanie niezgodne z prawem, wpływające na interesy finansowe Unii w związku z dotacją lub zamówieniem finansowanym przez Agencję. 5. Bez uszczerbku dla ust. 1-4, umowy o współpracy z państwami trzecimi i organizacjami międzynarodowymi, zamówienia, umowy o udzielenie dotacji i decyzje o udzieleniu dotacji przez Agencję muszą zawierać przepisy wyraźnie uprawniające Trybunał Obrachunkowy i OLAF do przeprowadzania takich kontroli i dochodzeń, zgodnie z ich odpowiednimi kompetencjami.	N		
Art. 123	Przepisy bezpieczeństwa dotyczące ochrony informacji niejawnych oraz wrażliwych informacji jawnych Agencja przyjmuje własne przepisy bezpieczeństwa równoważne przepisom Komisji w zakresie bezpieczeństwa dotyczącym ochrony informacji niejawnych UE (EUCI) oraz wrażliwych informacji	N		

	jawnych, określonym w decyzjach Komisji (UE, Euratom) 2015/443 ⁽¹⁾ i (UE, Euratom) 2015/444 ⁽²⁾ . Przepisy Agencji w zakresie bezpieczeństwa muszą obejmować, między innymi, przepisy dotyczące wymiany, przetwarzania i przechowywania takich informacji.			
Art. 124	Ocena 1. Nie później niż w dniu 12 września 2023 r., a następnie co pięć lat, Komisja przeprowadza zgodnie z wytycznymi Komisji ocenę funkcjonowania Agencji w odniesieniu do jej celów, mandatu i zadań. Ocenie podlega wpływ niniejszego rozporządzenia, Agencji oraz jej metod pracy na zapewnianie wysokiego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. W ocenie uwzględnia się także ewentualną potrzebę zmiany mandatu Agencji oraz skutki finansowe jakiegokolwiek zmiany w tym zakresie. W ocenie uwzględnia się opinie zarządu oraz zainteresowanych stron na poziomie zarówno unijnym, jak i krajowym. 2. Jeśli Komisja uzna, że dalsze funkcjonowanie Agencji w odniesieniu do powierzonych jej celów, mandatu i zadań nie jest już uzasadnione, może zaproponować odpowiednią zmianę lub uchylenie niniejszego rozporządzenia. 3. Komisja przekazuje Parlamentowi Europejskiemu, Radzie oraz zarządowi ustalenia z oceny wraz ze swoimi wnioskami. W stosownych przypadkach dołącza do nich plan działania z harmonogramem. Ustalenia z oceny i zalecenia podawane są do wiadomości publicznej.	N		
Art. 125	Regulamin finansowy Po konsultacjach z Komisją zarząd przyjmuje regulamin finansowy Agencji. Regulamin finansowy nie może odbiegać od rozporządzenia delegowanego (UE) nr 1271/2013, chyba że rozbieżności są szczególnie konieczne do celów funkcjonowania Agencji, a Komisja wcześniej wyraziła na nie zgodę.	N		
Art. 126	Oplaty i honoraria 1. Oplaty i honoraria pobiera się za: a) wydawanie i odnawianie certyfikatów oraz rejestrację deklaracji przez Agencję zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, a także działania w zakresie nadzoru dotyczące działań, do których takie certyfikaty i deklaracje się odnoszą;	N		

	b) publikacje, szkolenia oraz świadczenie innych usług przez Agencję, przy czym muszą odzwierciedlać rzeczywisty koszt każdej z tych usług; c) rozpatrywanie odwołań. Wszelkie opłaty i honoraria są wyrażane i pobierane w euro. 2. Kwotę opłat i honorariów ustala się na takim poziomie, aby uzyskane z nich dochody pokrywały całkowite koszty działań związanych ze świadczonymi usługami oraz aby uniknąć nagromadzenia znaczących nadwyżek. W kosztach tych uwzględnia się wszystkie wydatki Agencji związane z personelem uczestniczącym w działaniach, o których mowa w ust. 1, w tym przypadającą na pracodawcę część składki emerytalnej. Opłaty i honoraria są dochodami Agencji przeznaczonymi na określony cel w odniesieniu do działań związanych z usługami, za które pobiera się opłaty i honoraria. 3. Nadwyżki budżetowe z tytułu opłat i honorariów przeznacza się na finansowanie przyszłych działań związanych z opłatami i honorariami lub na wyrównanie strat. W przypadku gdy znacząco pozytywny lub negatywny wynik budżetowy powtarza się, poziom opłat i honorariów poddaje się przeglądowi. 4. Po konsultacji z Agencją zgodnie z art. 98 ust. 2 lit. i), Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe zasady dotyczące opłat i honorariów pobieranych przez Agencję, określające w szczególności, za co na podstawie art. 120 ust. 1 lit. c) i d) pobiera się opłaty i honoraria, wysokość opłat i honorariów oraz sposób ich pobierania. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3.			
Art. 127	Procedura komitetowa 1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011. 2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. 3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. 4. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 8 rozporządzenia (UE) nr 182/2011, w związku z jego art. 4.	N		

Art. 128	Wykonywanie przekazanych uprawnień 1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule. 2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 19, 28, 32, 39, 47, 54, 58, 61, art. 62 ust. 13, art. 68 ust. 3, art. 84 ust. 4, art. 105 i 106, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 11 września 2018 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed zakończeniem każdego okresu. 3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 19, 28, 32, 39, 47, 54, 58, 61, art. 62 ust. 13, art. 68 ust. 3, art. 84 ust. 4, art. 105 i 106, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych. 4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa. 5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. 6. Akt delegowany, o którym mowa w art. 19, 28, 32, 39, 47, 54, 58, 61, art. 62 ust. 13, art. 68 ust. 3, art. 84 ust. 4, art. 105 i 106, wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.	N		

Art. 129	Uczestnictwo europejskich państw trzecich Agencja jest otwarta na uczestnictwo europejskich państw trzecich, które są umawiającymi się stronami konwencji chicagowskiej i które zawarły umowy międzynarodowe z Unią oraz na ich podstawie przyjęły i stosują prawo Unii w dziedzinach objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia. Te umowy międzynarodowe mogą zawierać postanowienia określające w szczególności charakter i zakres udziału danego europejskiego państwa trzeciego w pracy Agencji, w tym postanowienia dotyczące wkładu finansowego i personelu. Agencja może, zgodnie z art. 90 ust. 2, dokonywać ustaleń roboczych z właściwym organem danego europejskiego państwa trzeciego w celu nadania skuteczności tym postanowieniom.	N		
Art. 130	Umowa w sprawie siedziby i warunki działania 1. Niezbędne uzgodnienia dotyczące pomieszczeń, jakie należy zapewnić Agencji w przyjmującym państwie członkowskim, oraz obiektów udostępnianych przez to państwo członkowskie, a także przepisy szczególne mające zastosowanie w przyjmującym państwie członkowskim do dyrektora wykonawczego, członków zarządu, personelu agencji oraz członków ich rodzin, określa się w umowie w sprawie siedziby zawartej między Agencją a państwem członkowskim, w którym znajduje się jej siedziba. 2. Przyjmujące państwo członkowskie zapewnia warunki niezbędne dla zapewnienia sprawnego funkcjonowania Agencji, w tym wielojęzyczne placówki szkolne na odpowiednim poziomie oraz odpowiednie połączenia transportowe.	N		
Art. 131	Sankcje Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie oraz podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia wykonywania tych sankcji. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.	N		
Art. 132	Przetwarzanie danych osobowych 1. W odniesieniu do przetwarzania danych osobowych w ramach niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie wykonują swoje zadania wynikające z niniejszego rozporządzenia zgodnie z	N		

	krajowymi przepisami ustawowymi, wykonawczymi i administracyjnymi zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/679. 2. W odniesieniu do przetwarzania danych osobowych w ramach niniejszego rozporządzenia Komisja i Agencja wykonują swoje zadania wynikające z niniejszego rozporządzenia zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 45/2001.			
Art. 133	Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 2111/2005 W art. 15 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ust. 1–3 otrzymują brzmienie: „1. Komisję wspomaga komitet (zwany dalej »Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE«). Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011. 2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. 3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.”.	N		
Art. 134	Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 1008/2008 W rozporządzeniu (WE) nr 1008/2008 wprowadza się następujące zmiany: 1) art. 4 lit. b) otrzymuje brzmienie: „b) posiada ono ważny AOC, wydany zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 (*) przez organ krajowy jednego z państw członkowskich, przez kilka organów państw członkowskich działających wspólnie zgodnie z art. 62 ust. 5 tego rozporządzenia albo przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego; (*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008	N		

	i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).”; 2) art. 6 otrzymuje brzmienie: „Artykuł 6 Certyfikat przewoźnika lotniczego 1. Przyznanie oraz zachowanie ważności koncesji zależne jest od posiadania ważnego AOC określającego działalność objętą tą koncesją. 2. Wszelkie zmiany w AOC wspólnotowego przewoźnika lotniczego odzwierciedla się, w stosownych przypadkach, w koncesji. Właściwy organ odpowiedzialny za AOC jak najszybciej informuje właściwy organ przyznający koncesje o wszelkich odnośnych proponowanych zmianach w AOC. 3. Właściwy organ odpowiedzialny za AOC oraz właściwy organ przyznający koncesje uzgadniają środki proaktywnej wymiany informacji istotnych dla oceny i zachowania AOC i koncesji. Wymiana ta może obejmować, między innymi, informacje dotyczące rozwiązań finansowych, własnościowych lub organizacyjnych wspólnotowego przewoźnika lotniczego, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo lub płynność finansową jego operacji lub które mogą pomóc właściwemu organowi odpowiedzialnemu za AOC w wykonywaniu jego działań w zakresie nadzoru w odniesieniu do bezpieczeństwa. W przypadku gdy podawane są informacje poufne, wprowadza się środki zapewniające odpowiednią ochronę informacji. 3a. W przypadku gdy jest prawdopodobne, że niezbędne będą działania związane z egzekwowaniem przepisów, właściwy organ odpowiedzialny za AOC oraz właściwy organ wydający koncesje konsultują się wzajemnie jak najszybciej przed podjęciem takich działań oraz współpracują, poszukując rozwiązania problemu przed podjęciem działań. W przypadku podjęcia działań właściwy organ odpowiedzialny za AOC oraz właściwy organ wydający koncesje jak najszybciej powiadamiają się o tym nawzajem.”; 3) art. 12 ust. 1 otrzymuje brzmienie:			

	„1. Statek powietrzny użytkowany przez wspólnotowego przewoźnika lotniczego rejestruje się – według uznania państwa członkowskiego, którego właściwy organ wydaje koncesję – w jego własnym rejestrze krajowym albo w rejestrze krajowym innego państwa członkowskiego. Jednakże jeżeli statek powietrzny użytkowany jest w ramach umowy leasingu bez załogi lub umowy leasingu z załogą zgodnie z art. 13, może on zostać zarejestrowany w rejestrze krajowym któregośkolwiek państwa członkowskiego albo państwa trzeciego.”.			
Art. 135	Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 996/2010 Art. 5 rozporządzenia (UE) nr 996/2010 otrzymuje brzmienie: „Artykuł 5 Obowiązek przeprowadzenia badania 1. Każdy wypadek lub poważny incydent z udziałem statku powietrznego, do którego ma zastosowanie rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 (*), podlega badaniu zdarzenia lotniczego w państwie członkowskim, w którym zaistniał wypadek lub poważny incydent. 2. W przypadku gdy statek powietrzny, do którego ma zastosowanie rozporządzenie (UE) 2018/1139, i który jest zarejestrowany w jednym z państw członkowskich, uczestniczy w wypadku lub poważnym incydencie, którego miejsce nie może być definitywnie przypisane do terytorium jakiegokolwiek państwa, badanie zdarzenia lotniczego przeprowadzane jest przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych państwa członkowskiego rejestracji. 3. Organ ds. badania zdarzeń lotniczych określa zakres badania zdarzenia lotniczego, o którym mowa w ust. 1, 2 i 4, oraz procedurę przeprowadzania takiego badania, z uwzględnieniem konsekwencji danego wypadku lub poważnego incydentu oraz spodziewanych wniosków z tego badania mogących mieć wpływ na poprawę bezpieczeństwa lotniczego. 4. Organy ds. badania zdarzeń lotniczych mogą postanowić o badaniu incydentów innych niż te, o których mowa w ust. 1 i 2, a także wypadków lub poważnych incydentów innych typów statków powietrznych, zgodnie z prawem krajowym państw członkowskich, jeśli spodziewają się, że mogą wyciągnąć z tego	N		

	badania wnioski mogące mieć wpływ na poprawę bezpieczeństwa lotniczego. 5. Na zasadzie odstępowania od ust. 1 i 2 niniejszego artykułu właściwy organ ds. badania zdarzeń lotniczych może postanowić, biorąc pod uwagę spodziewane wnioski mogące mieć wpływ na poprawę bezpieczeństwa lotniczego, o niewszczynianiu badania zdarzenia lotniczego, jeżeli wypadek lub poważny incydent dotyczy bezzałogowego statku powietrznego, w odniesieniu do którego nie są wymagane certyfikat lub deklaracja zgodnie z art. 56 ust. 1 i 5 rozporządzenia (UE) 2018/1139, lub dotyczy załogowego statku powietrznego o maksymalnej masie startowej mniejszej lub równej 2 250 kg, i w którym nikt nie odniósł poważnych ani śmiertelnych obrażeń. 6. Badania zdarzeń lotniczych, o których mowa w ust. 1, 2 i 4, w żadnym razie nie mogą być powiązane z orzekaniem o winie lub o odpowiedzialności. Muszą być niezależne, odrębne w stosunku do wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych służących orzeczeniu o winie lub odpowiedzialności oraz pozostawać bez uszczerbku dla nich. (*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).”.			
Art. 136	Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014 Art. 3 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 376/2014 otrzymuje brzmienie: „2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do zdarzeń i innych informacji związanych z bezpieczeństwem dotyczących cywilnych statków powietrznych, do których zastosowanie ma rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 (*). Jednakże niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do zdarzeń i innych informacji związanych z bezpieczeństwem dotyczących bezzałogowych statków powietrznych, w	N		

	odniesieniu do których nie są wymagane certyfikat lub deklaracja zgodnie z art. 56 ust. 1 i 5 rozporządzenia (UE) 2018/1139, chyba że zdarzenie lub inne informacje związane z bezpieczeństwem dotyczące bezzałogowych statków powietrznych doprowadziło do śmierci lub poważnych urazów osób lub jeżeli uczestniczył w nim statek powietrzny inny niż bezzałogowy statek powietrzny. Państwa członkowskie mogą postanowić o stosowaniu niniejszego rozporządzenia również do zdarzeń i innych informacji związanych z bezpieczeństwem dotyczących statku powietrznego, do których nie ma zastosowania rozporządzenie (UE) 2018/1139. (*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).”.			
Art. 137	Zmiany w dyrektywie 2014/30/UE W dyrektywie 2014/30/UE art. 2 ust. 2 lit. b) otrzymuje brzmienie: „b) poniższego wyposażenia lotniczego, w przypadku gdy wyposażenie to wchodzi w zakres stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 (*) i jest przeznaczone jedynie do użytkowania w powietrzu: (i) statki powietrzne inne niż bezzałogowe statki powietrzne, a także związane z nimi silniki, śmigła, części i wyposażenie nieinstalowane; (ii) bezzałogowe statki powietrzne, a także związane z nimi silniki, śmigła, części i wyposażenie nieinstalowane, których projekt jest certyfikowany zgodnie z art. 56 ust. 1 tego rozporządzenia i które są przeznaczone jedynie do działania na częstotliwościach przydzielonych w regulacjach radiowych Międzynarodowego Związku Telekomunikacyjnego do celów chronionego użytkowania lotniczego.			

	(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).”.			
Art. 138	Zmiany w dyrektywie 2014/53/UE Punkt 3 załącznika I do dyrektywy 2014/53/UE otrzymuje brzmienie: „3. Poniższe wyposażenie lotnicze, w przypadku gdy wyposażenie to wchodzi w zakres stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 (*) i jest przeznaczone jedynie do użytkowania w powietrzu: a) statki powietrzne inne niż bezzałogowe statki powietrzne, a także związane z nimi silniki, śmigła, części i wyposażenie nieinstalowane; b) bezzałogowe statki powietrzne, a także związane z nimi silniki, śmigła, części i wyposażenie nieinstalowane, których projekt jest certyfikowany zgodnie z art. 56 ust. 1 tego rozporządzenia i które są przeznaczone jedynie do działania na częstotliwościach przydzielonych w regulacjach radiowych Międzynarodowego Związku Telekomunikacyjnego do celów chronionego użytkowania lotniczego. (*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).”.	N		

Art. 139	Uchylenie 1. Rozporządzenie (WE) nr 216/2008 traci moc ze skutkiem od dnia 11 września 2018 r. 2. Rozporządzenie (WE) nr 552/2004 traci moc ze skutkiem od dnia 11 września 2018 r. Jednakże art. 4, 5, 6, 6a i 7 tego rozporządzenia oraz załączniki III i IV do tego rozporządzenia nadal mają zastosowanie do dnia rozpoczęcia stosowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 47 niniejszego rozporządzenia, w zakresie, w jakim akty te dotyczą przedmiotu odpowiednich przepisów rozporządzenia (WE) nr 552/2004, a w każdym wypadku nie później niż w dniu 12 września 2023 r. 3. Rozporządzenie (EWG) nr 3922/91 traci moc z dniem rozpoczęcia stosowania szczegółowych zasad przyjętych na podstawie art. 32 ust. 1 lit. a) dotyczących ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymogów dotyczących odpoczynku w odniesieniu do taksówek powietrznych, operacji służb ratownictwa medycznego oraz operacji zarobkowego transportu lotniczego wykonywanych przez jednego pilota przy użyciu samolotów. 4. Odesłania do uchylonych rozporządzeń, o których mowa w ust. 1, 2 i 3, traktuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia oraz, w stosownych przypadkach, odczytuje zgodnie z tabelą korelacji w załączniku X.	N		
Art. 140	Przepisy przejściowe 1. Certyfikaty oraz specjalne specyfikacje zdolności do lotu wydane lub uznane zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 i jego przepisami wykonawczymi oraz deklaracje złożone lub uznane zgodnie z tym rozporządzeniem i jego przepisami wykonawczymi zachowują ważność i są uznawane za wydane, złożone i uznane na podstawie odpowiednich przepisów niniejszego rozporządzenia, w tym do celów stosowania art. 67. 2. Nie później niż w dniu 12 września 2023 r. przepisy wykonawcze przyjęte na podstawie rozporządzeń (WE) nr 216/2008 i (WE) nr 552/2004 dostosowuje się do niniejszego rozporządzenia. Do czasu dostosowania wszelkie odesłania w tych przepisach wykonawczych do: a) „użytkowania komercyjnego” traktuje się jako odesłanie do art. 3 lit. i) rozporządzenia (WE) nr 216/2008;	N		

	b) „skomplikowanego technicznie statku powietrznego z napędem silnikowym” traktuje się jako odesłanie do art. 3 lit. j) rozporządzenia (WE) nr 216/2008; c) „akcesoriów” traktuje się jako odesłanie do art. 3 pkt 29 niniejszego rozporządzenia; d) „licencji pilota samolotowego rekreacyjnego” traktuje się jako odesłanie do art. 7 ust. 7 rozporządzenia (WE) nr 216/2008. 3. Najpóźniej dwa lata po dniu 11 września 2018 r. Agencja wydaje zgodnie z art. 76 ust. 1 i 3 niniejszego rozporządzenia opinie na temat propozycji zmian do rozporządzeń Komisji (UE) nr 748/2012 ⁽¹⁾, (UE)nr 1321/2014 ⁽²⁾, (UE) nr 1178/2011 ⁽³⁾ i (UE) nr 965/2012 ⁽⁴⁾ oraz mających zastosowanie specyfikacji certyfikacyjnych, aby dostosować te przepisy do niniejszego rozporządzenia, w odniesieniu do statków powietrznych przeznaczonych przede wszystkim do użytku sportowego i rekreacyjnego. 4. Do dnia 12 września 2021 r. Agencja może wydać materiały zawierające wytyczne do dobrowolnego stosowania przez państwa członkowskie, aby wesprzeć opracowywanie proporcjonalnych zasad krajowych dotyczących projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji statków powietrznych wymienionych w załączniku I. 5. Na zasadzie odstępstwa od art. 55 i 56 odpowiednie przepisy rozporządzenia (WE) nr 216/2008 nadal mają zastosowanie do czasu wejścia w życie aktów delegowanych, o których mowa w art. 58, oraz aktów wykonawczych, o których mowa w art. 57 niniejszego rozporządzenia. 6. Państwa członkowskie rozwiązują lub dostosowują istniejące umowy dwustronne zawarte przez nie z państwami trzecimi w dziedzinach objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia jak najszybciej po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, a w każdym razie nie później niż w dniu 12 września 2021 r.			
Art. 141	Wejście w życie Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.	N		

Załączniki				
I	Statki powietrzne, o których mowa w art. 2 ust. 3 lit. d)	N		
II	Zasadnicze wymogi dotyczące zdadności do lotu	N		
III	Zasadnicze wymogi dotyczące zgodności wyrobów z wymogami ochrony środowiska	N		
IV	Zasadnicze wymogi dotyczące załogi	N		
V	Zasadnicze wymogi dotyczące operacji lotniczych	N		
VI	Zasadnicze wymogi dotyczące kwalifikowanych jednostek	N		
VII	Zasadnicze wymogi dotyczące lotnisk	N		
VIII	Zasadnicze wymogi dotyczące ATM/ANS oraz kontrolerów ruchu lotniczego	N		
IX	Zasadnicze wymogi dotyczące bezzałogowych statków powietrznych	N		
X	Tabela korelacji	N		
II. TYTUŁ DOSTOSOWYWANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH:		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. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 1, Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 7, Dz. Urz. UE L 232 z 20.07.2020, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 150 z 01.06.2022, str. 21)		
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ				
Jedn. red.	Treść przepisu UE	Konie- czność wdro- żenia T / N	Jedn. red. projek tu	Treść przepisu/ów projektu
Art. 1	1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wymogi dotyczące projektowania i produkcji systemów bezzałogowych statków	N		

	powietrznych, przeznaczonych do eksploatacji zgodnie z zasadami i warunkami określonymi w rozporządzeniu wykonawczym 2019/947, oraz dodatkowych elementów służących zdalnej identyfikacji. Określa ono również rodzaje systemów bezzałogowych statków powietrznych, których projektowanie, produkcja i konserwacja podlegają certyfikacji.. 2. Określono w nim również zasady udostępniania na rynku oraz swobodnego przepływu w Unii SBSP, zestawów akcesoriów i dodatkowych elementów służących ich zdalnej identyfikacji. 3. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się również przepisy obowiązujące operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych z państw trzecich, w przypadkach gdy prowadzą oni operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej na podstawie rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947.			
Art. 2	1. Rozdział II niniejszego rozporządzenia ma zastosowanie do następujących produktów: a) SBSP przeznaczonych do eksploatacji zgodnie z zasadami i warunkami mającymi zastosowanie do operacji SBSP w ramach kategorii "otwartej" lub objętych oświadczeniami o operacji w ramach operacji SBSP kategorii "szczególnej" zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/947, z wyjątkiem SBSP skonstruowanych do użytku prywatnego, i opatrzonych etykietą identyfikacyjną klasy określoną w częściach 1-5, 16 i 17 załącznika do niniejszego rozporządzenia, wskazującą, do której z siedmiu klas SBSP, o których mowa w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2019/947, dany SBSP należy; b) zestawów akcesoriów klasy C5 określonych w części 16; c) dodatkowych elementów służących ich zdalnej identyfikacji, określonych w części 6 załącznika do niniejszego rozporządzenia. 2. Rozdział III niniejszego rozporządzenia ma zastosowanie do SBSP eksploatowanych zgodnie z zasadami i warunkami mającymi zastosowanie do operacji SBSP w ramach kategorii "certyfikowanej" i "szczególnej" zgodnie z rozporządzeniem wykonawczego (UE) 2019/947, z wyłączeniem operacji objętych oświadczeniem. 3. Rozdział IV niniejszego rozporządzenia ma zastosowanie do operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, których główne miejsce prowadzenia działalności, siedziba lub miejsce zamieszkania znajdują się w państwie trzecim, jeżeli operacje	N		

	systemów bezzałogowych statków powietrznych mają miejsce w Unii. 4. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do systemów bezzałogowych statków powietrznych przeznaczonych do eksploatacji wyłącznie w pomieszczeniach zamkniętych.			
Art. 3	Definicje.	N		
Art. 4	1. Produkty, o których mowa w art. 2 ust. 1, muszą spełniać wymogi określone w częściach 1–6, 16 i 17 załącznika.. 2. Systemy bezzałogowych statków powietrznych, które nie są zabawkami w rozumieniu dyrektywy 2009/48/WE, muszą spełniać odpowiednie wymogi w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa określone w dyrektywie 2006/42/WE wyłącznie w odniesieniu do innych rodzajów ryzyka niż związane z bezpieczeństwem lotu bezzałogowego statku powietrznego.	N		
Art. 5	1. Produkty są udostępniane na rynku wyłącznie wówczas, gdy spełniają wymogi niniejszego rozdziału i nie stanowią zagrożenia dla zdrowia ani bezpieczeństwa osób, zwierząt ani mienia. 2. Państwa członkowskie nie mogą – w odniesieniu do aspektów objętych zakresem niniejszego rozdziału – zakazywać, ograniczać ani utrudniać udostępniania na rynku produktów zgodnych z niniejszym rozdziałem. 3. Art. 4 ust. 1–4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1020 stosuje się od dnia 16 lipca 2021 r.	N		
Art. 6	1. Wprowadzając produkty do obrotu w Unii, producenci muszą zagwarantować, że zostały one zaprojektowane i wytworzone zgodnie z wymogami określonymi w częściach 1–6, 16 i 17 załącznika. 2. Producenci sporządzają dokumentację techniczną przewidzianą w art. 17 i przeprowadzają odpowiednią procedurę oceny zgodności, o której mowa w art. 13, lub zlecają jej przeprowadzenie podwykonawcom. Jeśli procedura oceny zgodności wykaże zgodność produktu z wymogami części 1–6, 16 i 17 załącznika, producenci sporządzają deklarację zgodności UE i umieszczają oznakowanie CE.. 3. Producenci przechowują dokumentację techniczną oraz deklarację zgodności UE przez 10 lat po wprowadzeniu produktu do obrotu.	N		

4. Producenci zapewniają stosowanie procedur pozwalających utrzymać zgodność produkcji seryjnej z niniejszym rozdziałem. Uwzględnia się odpowiednio zmiany w projekcie, parametrach lub oprogramowaniu oraz zmiany w normach zharmonizowanych lub specyfikacji technicznej stanowiących odniesienie przy stwierdzaniu zgodności produktu. Producenci są zobowiązani, we wszystkich stosownych przypadkach w odniesieniu do zagrożeń związanych z produktem, w celu ochrony zdrowia i bezpieczeństwa konsumentów, do przeprowadzenia badania prób produktów wprowadzanych do obrotu, rozpatrywania oraz, w razie potrzeby, prowadzenia ewidencji skarg, przypadków produktów niezgodnych z wymogami i przypadków odzyskania produktu, a także do informowania dystrybutorów o tego rodzaju działaniach w zakresie monitorowania. 5. Producenci SBSP dopilnowują, by oznakowanie bezzałogowego statku powietrznego obejmowało typ w rozumieniu decyzji 768/2008/WE i niepowtarzalny numer seryjny umożliwiający jego identyfikację oraz, w stosownych przypadkach, było zgodne z wymogami – odpowiednio – częściami 2–4, 16 i 17 załącznika. Producenci zestawów akcesoriów klasy C5 zapewniają, aby były one opatrzone nazwą typu i niepowtarzalnym numerem seryjnym umożliwiającym ich identyfikację. Producenci dodatkowych elementów służących zdalnej identyfikacji dopilnowują, by oznakowanie tych dodatkowych elementów było zgodne z wymogami części 6 załącznika i obejmowało typ oraz niepowtarzalny numer seryjny umożliwiający ich identyfikację. W każdym przypadku producenci zapewniają umieszczenie niepowtarzalnego numeru seryjnego również na deklaracji zgodności UE lub uproszczonej deklaracji zgodności UE, o której mowa w art. 14. 6. Producenci podają na produkcie, a jeżeli nie jest to możliwe – na opakowaniu lub w dokumencie dołączonym do produktu, swoją nazwę, zarejestrowaną nazwę handlową lub zarejestrowany znak towarowy, adres strony internetowej oraz kontaktowy adres pocztowy. Adres musi wskazywać konkretne miejsce, gdzie można skontaktować się z producentem. Dane kontaktowe podaje się w języku łatwo zrozumiałym dla użytkowników końcowych i organów nadzoru rynku. 7. Producenci zapewniają dołączenie do produktu instrukcji producenta oraz noty informacyjnej określonych w częściach 1–6, 16 i 17 załącznika, w języku łatwo zrozumiałym dla konsumentów i innych użytkowników końcowych, określonym przez dane państwo			

	członkowskie. Takie instrukcje producenta i noty informacyjne, jak również wszelkie etykiety, muszą być jasne, zrozumiałe i czytelne. 8. Producenci zapewniają dołączenie do każdego produktu kopii deklaracji zgodności UE lub uproszczonej deklaracji zgodności UE. Jeżeli dostarcza się uproszczoną deklarację zgodności UE, musi ona zawierać dokładny adres internetowy, pod którym można znaleźć pełny tekst deklaracji zgodności UE. 9. Producenci, którzy stwierdzą lub mają powody podejrzewać, że wprowadzone przez nich do obrotu produkty nie są zgodne z niniejszym rozdziałem, niezwłocznie wprowadzają środki naprawcze konieczne do zapewnienia zgodności tych produktów, wycofania ich z obrotu lub odzyskania ich, stosownie do okoliczności. Jeżeli produkt stwarza zagrożenie, producenci niezwłocznie informują o tym organy nadzoru rynku państw członkowskich, w których produkt został udostępniony na rynku, podając szczegółowe informacje, w szczególności na temat niezgodności, wprowadzonych środków naprawczych oraz ich wyniku. 10. Na uzasadnione żądanie właściwego organu krajowego producenci przekazują mu w formie papierowej lub elektronicznej wszelkie informacje i dokumentację niezbędne do wykazania zgodności produktu z niniejszym rozdziałem, w języku łatwo zrozumiałym dla tego organu. Na żądanie tego organu współpracują z nim we wszelkich działaniach służących usunięciu zagrożeń, jakie stwarza produkt wprowadzony przez nich do obrotu. 11. Producenci informują o wprowadzaniu do obrotu SBSP klasy C5 lub C6 lub dodatkowych elementów klasy C5 organ nadzoru rynku państwa członkowskiego głównego miejsca prowadzenia działalności.			
Art. 7	1. Producent może wyznaczyć upoważnionego przedstawiciela, udzielając mu pełnomocnictwa na piśmie. Obowiązki określone w art. 6 ust. 1 oraz obowiązek sporządzenia dokumentacji technicznej, o którym mowa w art. 6 ust. 2, nie wchodzą w zakres pełnomocnictwa upoważnionego przedstawiciela.. 2. Upoważniony przedstawiciel wykonuje zadania określone w pełnomocnictwie otrzymanym od producenta. Pełnomocnictwo umożliwia upoważnionemu przedstawicielowi wykonywanie co najmniej następujących obowiązków: a) przechowywanie deklaracji zgodności UE i dokumentacji technicznej do dyspozycji krajowych organów nadzoru rynku	N		

	przez 10 lat od momentu wprowadzenia produktu do obrotu w Unii; b) przekazywanie na uzasadnione żądanie organu nadzoru rynku lub kontroli granicznej wszelkich informacji i dokumentacji koniecznych do wykazania zgodności produktu z wymogami; c) współpracowanie z organem nadzoru rynku lub kontroli granicznej, na jego żądanie, we wszelkich działaniach zmierzających do usunięcia niezgodności produktów objętych pełnomocnictwem upoważnionego przedstawiciela lub związanych z nimi zagrożeń dla bezpieczeństwa.			
Art. 8	1. Importerzy wprowadzają do obrotu w Unii wyłącznie produkty zgodne z wymogami niniejszego rozdziału. 2. Przed wprowadzeniem produktu do obrotu w Unii importerzy zapewniają: a) przeprowadzenie przez producenta odpowiedniej procedury oceny zgodności, o której mowa w art. 13; b) sporządzenie przez producenta dokumentacji technicznej, o której mowa w art. 17; c) opatrzenie produktu oznakowaniem CE oraz, jeżeli jest to wymagane, etykietą identyfikacyjną klasy bezzałogowego statku powietrznego oraz oznaczeniem poziomu mocy akustycznej; d) dołączenie do produktu dokumentów, o których mowa w art. 6 ust. 7 i 8; e) spełnienie przez producenta wymogów określonych w art. 6 ust. 5 i 6. W przypadku gdy importer stwierdzi lub ma powody podejrzewać, że produkt nie jest zgodny z wymogami części 1–6, 16 i 17 załącznika, nie wprowadza produktu do obrotu, dopóki nie zapewni jego zgodności z wymogami. Ponadto jeżeli produkt stwarza zagrożenie dla zdrowia i bezpieczeństwa konsumentów i osób trzecich, importer informuje o tym producenta oraz właściwe organy krajowe. 3. Importerzy podają swoją nazwę, zarejestrowaną nazwę handlową lub zarejestrowany znak towarowy, stronę internetową oraz kontaktowy adres pocztowy na produkcie, a jeżeli nie jest to możliwe – na jego opakowaniu lub w dokumencie dołączonym do produktu. Dane kontaktowe podaje się w języku łatwo zrozumiałym dla użytkowników końcowych i organów nadzoru rynku.	N		

	4. Importerzy zapewniają dołączenie do produktu instrukcji producenta oraz noty informacyjnej określonych w częściach 1–6, 16 i 17 załącznika, w języku łatwo zrozumiałym dla konsumentów i innych użytkowników końcowych, określonym przez dane państwo członkowskie. Instrukcje producenta i noty informacyjne, jak również wszelkie etykiety, muszą być jasne, zrozumiałe i czytelne. 5. Importerzy dopilnowują, aby w czasie, kiedy to oni ponoszą odpowiedzialność za produkt, warunki jego przechowywania lub transportu nie wpływały negatywnie na jego zgodność z wymogami określonymi w art. 4. 6. W celu ochrony zdrowia i bezpieczeństwa użytkowników końcowych i osób trzecich, kiedy jest to właściwe z uwagi na zagrożenia związane z produktem, importerzy są zobowiązani do badania prób produktów udostępnianych na rynku oraz rozpatrywania i, w razie potrzeby, prowadzenia ewidencji skarg, przypadków produktów niezgodnych z wymogami i przypadków odzyskania produktu, a także do informowania dystrybutorów o wszelkich tego rodzaju działaniach w zakresie monitorowania. 7. Importerzy, którzy stwierdzą lub mają powody podejrzewać, że wprowadzony przez nich do obrotu produkt nie jest zgodny z odpowiednim unijnym prawodawstwem harmonizacyjnym, niezwłocznie wprowadzają niezbędne środki naprawcze, aby doprowadzić do zgodności produktu z wymogami, jego wycofania lub odzyskania, stosownie do okoliczności. Ponadto jeżeli produkt stwarza zagrożenie, importerzy niezwłocznie informują o tym organy nadzoru rynku państw członkowskich, w których produkt został udostępniony na rynku, podając szczegółowe informacje, w szczególności na temat niezgodności oraz wprowadzonych środków naprawczych. 8. Importerzy przechowują kopię deklaracji zgodności UE do dyspozycji organów nadzoru rynku przez 10 lat po wprowadzeniu produktu do obrotu i na żądanie tych organów udostępniają im dokumentację techniczną. 9. Na uzasadnione żądanie właściwego organu krajowego importerzy przekazują mu w formie papierowej lub elektronicznej wszelkie informacje i dokumentację niezbędne do wykazania zgodności produktu z wymogami, w języku łatwo zrozumiałym dla tego organu. Na żądanie tego organu współpracują z nim we wszelkich działaniach służących usunięciu zagrożeń, jakie stwarza produkt wprowadzony przez nich do obrotu.			

	10. Importerzy informują o wprowadzaniu do obrotu SBSP klasy C5 lub C6 lub dodatkowych elementów klasy C5 organ nadzoru rynku państwa członkowskiego głównego miejsca prowadzenia działalności.			
Art. 9	1. Udostępniając produkt na rynku Unii, dystrybutorzy działają z należytą starannością w odniesieniu do wymogów niniejszego rozdziału. 2. Przed udostępnieniem produktu na rynku dystrybutorzy sprawdzają: czy produkt jest opatrzony oznakowaniem CE oraz, w stosownych przypadkach, etykietą identyfikacyjną klasy UE bezzałogowego statku powietrznego i oznaczeniem poziomu mocy akustycznej, czy towarzyszą mu dokumenty, o których mowa w art. 6 ust. 7 i 8, oraz czy producent i importer spełnili wymogi określone w art. 6 ust. 5 i 6 oraz art. 8 ust. 3. Dystrybutorzy zapewniają dołączenie do produktu instrukcji producenta oraz noty informacyjnej określonych w częściach 1–6, 16 i 17 załącznika, w języku łatwo zrozumiałym dla konsumentów i innych użytkowników końcowych, określonym przez dane państwo członkowskie. Instrukcje producenta i noty informacyjne, jak również wszelkie etykiety, muszą być jasne, zrozumiałe i czytelne. W przypadku gdy dystrybutor stwierdza lub ma powody podejrzewać, że produkt nie jest zgodny z wymogami art. 4, nie udostępnia produktu na rynku, dopóki jego zgodność nie zostanie zapewniona. Ponadto jeżeli produkt stwarza zagrożenie, dystrybutor informuje o tym producenta lub importera oraz właściwe organy nadzoru rynku. 3. Dystrybutorzy dopilnowują, aby w czasie, kiedy to oni ponoszą odpowiedzialność za produkt, warunki jego przechowywania lub transportu nie wpływały negatywnie na jego zgodność z wymogami określonymi w art. 4. 4. Dystrybutorzy, którzy stwierdzą lub mają powody podejrzewać, że udostępniony przez nich na rynku produkt nie jest zgodny z odpowiednim unijnym prawodawstwem harmonizacyjnym, zapewniają wprowadzenie niezbędnych środków naprawczych, aby doprowadzić do zgodności produktu z wymogami, jego wycofania lub odzyskania, stosownie do okoliczności. Ponadto jeżeli produkt stwarza zagrożenie, dystrybutorzy niezwłocznie informują o tym organy nadzoru rynku państw członkowskich, w których produkt został udostępniony na rynku, podając szczegółowe informacje, w	N		

	szczególności na temat niezgodności oraz wprowadzonych środków naprawczych. 5. Na uzasadnione żądanie właściwego organu krajowego dystrybutorzy przekazują mu w formie papierowej lub elektronicznej wszelkie informacje i dokumentację niezbędne do wykazania zgodności produktu z wymogami. Na żądanie tego organu współpracują z nim we wszelkich działaniach służących usunięciu zagrożeń, jakie stwarza udostępniony przez nich na rynku produkt.			
Art. 10	Jeżeli importer lub dystrybutor wprowadza produkt do obrotu pod własną nazwą lub znakiem towarowym albo modyfikuje produkt już znajdujący się w obrocie w sposób, który może mieć wpływ na jego zgodność z wymogami niniejszego rozdziału, do celów niniejszego rozdziału jest uważany za producenta i w konsekwencji podlega obowiązkom dotyczącym producenta wynikającym z art. 6.	N		
Art. 11	1. Na wezwanie organów nadzoru rynku podmioty gospodarcze wskazują: a) każdy podmiot gospodarczy, który dostarczył im produkt; b) każdy podmiot gospodarczy, któremu dostarczyły produkt. 2. Podmioty gospodarcze muszą być w stanie przedstawić informacje, o których mowa w ust. 1: a) przez 10 lat od momentu dostarczenia im produktu; b) przez 10 lat od momentu dostarczenia przez nie produktu.	N		
Art. 12	Przyjmuje się, że produkt zgodny z normą zharmonizowaną, którą wskazano w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, lub jej częściami, spełnia objęte tą normą lub jej częściami wymogi części 1–6, 16 i 17 załącznika.	N		
Art. 13	1. Producent przeprowadza ocenę zgodności produktu, aby ustalić czy produkt jest zgodny z wymogami części 1–6, 16 i 17 załącznika, stosując jedną z poniższych procedur. Ocena zgodności musi uwzględniać wszystkie zamierzone i przewidywalne warunki użytkowania. 2. Ocenę zgodności można przeprowadzić w oparciu o następujące procedury: a) wewnętrzna kontrola produkcji, jak określono w części 7 załącznika, przy ocenie zgodności produktu z wymogami	N		

	określonymi w częściach 1, 5, 6, 16 lub 17 załącznika, pod warunkiem że producent zastosował normy zharmonizowane wskazane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, w odniesieniu do wszystkich wymogów, dla których one istnieją; b) badania typu UE poprzedzające ocenę zgodności z typem w oparciu o wewnętrzną kontrolę produkcji określoną w części 8 załącznika; c) ocena zgodności oparta na kompleksowym systemie zapewniania jakości, jak określono w części 9 załącznika, z wyjątkiem oceny zgodności produktu, który jest zabawką w rozumieniu dyrektywy 2009/48/WE.			
Art. 14	1. Deklaracja zgodności UE, o której mowa w art. 6 ust. 8, zawiera stwierdzenie, że wykazano zgodność produktu z wymogami części 1–6, 16 i 17 załącznika, i w przypadku SBSP określa klasę. 2. Deklaracja zgodności UE odpowiada wzorowi z części 11 załącznika, zawiera elementy określone w tej części i jest systematycznie aktualizowana. Musi ona zostać przetłumaczona na język lub języki wymagane przez państwo członkowskie, w którym produkt wprowadza się do obrotu lub udostępnia na rynku. 3. Uproszczona deklaracja zgodności UE, o której mowa w art. 6 ust. 8, zawiera elementy określone w części 12 załącznika i jest systematycznie aktualizowana. Deklaracja jest tłumaczona na język lub języki wymagane przez państwo członkowskie, w którym produkt jest wprowadzany do obrotu lub udostępniany na rynku. Pełny tekst deklaracji zgodności UE jest udostępniany pod adresem internetowym, o którym mowa w uproszczonej deklaracji zgodności UE, w języku lub językach wymaganych przez państwo członkowskie, w którym produkt wprowadza się do obrotu lub udostępnia na rynku. 4. Jeżeli dany produkt podlega więcej niż jednemu aktowi prawa Unii wymagającemu deklaracji zgodności UE, sporządzana jest jedna deklaracja zgodności UE odnosząca się do wszystkich takich aktów prawa Unii. Deklaracja ta wskazuje odpowiednie unijne akty prawne, łącznie z ich adresami publikacyjnymi. 5. Sporządzając deklarację zgodności UE, producent przyjmuje odpowiedzialność za zgodność produktu z wymogami niniejszego rozdziału.	N		
Art. 15	Oznakowanie CE podlega ogólnym zasadom określonym w art. 30 rozporządzenia (WE) nr 765/2008.	N		

Art. 16	1. Oznakowanie CE umieszcza się w sposób widoczny, czytelny i trwały na produkcie lub przymocowanej do niego tabliczce znamionowej. W przypadku gdy jest to niemożliwe lub nieuzasadnione ze względu na wielkość produktu, oznakowanie CE umieszcza się na opakowaniu.. 2. Etykieta identyfikacyjna klasy bezzałogowego statku powietrznego musi być umieszczona w sposób widoczny, czytelny i trwały na bezzałogowym statku powietrznym lub, w stosownych przypadkach, na każdym z akcesoriów z zestawu akcesoriów klasy C5 i na opakowaniach oraz mieć co najmniej 5 mm wysokości. Zakazuje się umieszczania na produkcie oznakowania, znaków i napisów, które mogą wprowadzić w błąd osoby trzecie z uwagi na skojarzenia z etykietą identyfikacyjną klasy lub podobieństwo 3. Oznaczenie poziomu mocy akustycznej, o którym mowa w części 14 załącznika, umieszcza się, w stosownych przypadkach, w sposób widoczny, czytelny i trwały na bezzałogowym statku powietrznym, chyba że nie jest to możliwe lub nie jest uzasadnione ze względu na wielkość produktu, oraz na opakowaniu. 4. Oznakowanie CE oraz, w stosownych przypadkach, oznaczenie poziomu mocy akustycznej i etykietę identyfikacyjną klasy bezzałogowego statku powietrznego umieszcza się przed wprowadzeniem produktu do obrotu. 5. Jeżeli stosowana jest procedura oceny zgodności określona w części 9 załącznika, za oznakowaniem CE podaje się numer identyfikacyjny jednostki notyfikowanej. Numer identyfikacyjny jednostki notyfikowanej umieszcza sama jednostka notyfikowana lub, według jej instrukcji, producent bądź jego upoważniony przedstawiciel. 6. Państwa członkowskie korzystają z istniejących mechanizmów, aby zapewnić prawidłowe stosowanie systemu oznakowania CE, oraz podejmują odpowiednie działania w przypadku jego niewłaściwego wykorzystania.	N		
Art. 17	1. Dokumentacja techniczna musi zawierać wszystkie istotne dane i szczegółowe informacje o środkach zastosowanych przez producenta, aby zapewnić zgodność produktu z wymogami części 1–6, 16 i 17 załącznika. Zawiera ona co najmniej elementy określone w części 10 załącznika. 2. Dokumentację techniczną sporządza się przed wprowadzeniem produktu do obrotu i systematycznie aktualizuje	N		

	3. Dokumentację techniczną i korespondencję odnoszące się do każdej procedury sprawdzającej badanie typu UE lub oceny systemu jakości producenta sporządza się w języku urzędowym państwa członkowskiego, w którym jednostka notyfikowana ma siedzibę, lub w języku akceptowanym przez ten organ. 4. Jeśli dokumentacja techniczna nie jest zgodna z ust. 1, 2 lub 3 niniejszego artykułu, organ nadzoru rynku może zwrócić się do producenta lub importera o przeprowadzenie przez organ akceptowalny dla organu nadzoru rynku w określonym terminie i na koszt producenta lub importera badań, aby sprawdzić zgodność produktu z wymogami części 1–6, 16 i 17 załącznika, które mają do niego zastosowanie.			
Art. 18	Państwa członkowskie notyfikują Komisji i pozostałym państwom członkowskim jednostki uprawnione do wykonywania zadań w zakresie oceny zgodności w charakterze osoby trzeciej na podstawie niniejszego rozdziału.	N		
Art. 19	1. Państwa członkowskie wyznaczają organ notyfikujący, który odpowiada za opracowanie i stosowanie procedur niezbędnych do oceny jednostek oceniających zgodność i ich notyfikacji oraz do monitorowania jednostek notyfikowanych, w tym w odniesieniu do zgodności z art. 24. 2. Państwa członkowskie mogą zdecydować, że ocenę oraz monitorowanie, o których mowa w ust. 1, przeprowadza krajowa jednostka akredytująca w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 765/2008. 3. W przypadku gdy organ notyfikujący przekazuje lub w inny sposób powierza ocenę, notyfikację lub monitorowanie, o których mowa w ust. 1, podmiotowi, który nie jest instytucją rządową, upoważniony podmiot musi posiadać osobowość prawną oraz stosować się odpowiednio do wymogów określonych w art. 20. Taki podmiot musi być ponadto przygotowany na pokrycie zobowiązań wynikających z prowadzonej działalności. 4. Organ notyfikujący ponosi pełną odpowiedzialność za zadania wykonywane przez podmiot, o którym mowa w ust. 3.	T	Art. 1 pkt 3 lit a tiret trzecie	Art. 21 ust. 2 pkt 30 ustawy – Prawo lotnicze Do zadań i kompetencji Prezesa Urzędu należy (...) 30) autoryzacja jednostek oceniających zgodność systemów bezzałogowych statków powietrznych na zasadach określonych w ustawie z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. z 2022 r. poz. 1854) oraz notyfikowanie tych jednostek Komisji Europejskiej oraz innym państwom członkowskim Unii Europejskiej na zasadach określonych w sekcji 4 rozporządzenia delegowanego 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. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 1, z późn. zm.).
Art. 20	1. Organ notyfikujący: a) ustanawiany jest w sposób nie prowadzący do żadnego konfliktu interesów między tym organem a jednostkami oceniającymi zgodność;	N		

	b) jest zorganizowany i działa w sposób dający gwarancję obiektywizmu i bezstronności; c) jest zorganizowany w sposób zapewniający, aby decyzja dotycząca notyfikowania jednostki oceniającej zgodność była podejmowana przez kompetentne osoby spoza grona osób przeprowadzających ocenę; d) nie oferuje ani nie realizuje żadnych działań wykonywanych przez jednostki oceniające zgodność, ani usług w zakresie konsultacji na zasadach komercyjnych lub konkurencyjnych; e) traktuje informacje, które otrzymuje, jako poufne; f) dysponuje wystarczającą liczbą pracowników posiadających kompetencje do właściwego wykonywania jego zadań.			
Art. 21	1. Państwa członkowskie informują Komisję o swoich procedurach oceny i notyfikacji jednostek oceniających zgodność oraz monitorowania jednostek notyfikowanych, jak również o wszelkich zmianach w tym zakresie. 2. Komisja podaje te informacje do wiadomości publicznej.	N		
Art. 22	1. Na potrzeby notyfikacji jednostka oceniająca zgodność musi spełnić wymogi określone w ust. 2–11. 2. Jednostka oceniająca zgodność jest powoływana na podstawie prawa krajowego danego państwa członkowskiego i ma osobowość prawną. 3. Jednostka oceniająca zgodność musi być osobą trzecią, tj. musi być niezależna od organizacji, które ocenia. Jednostkę należącą do stowarzyszenia przedsiębiorców lub zrzeszenia zawodowego reprezentującego przedsiębiorstwa zaangażowane w projektowanie, produkcję, dostarczanie, montowanie, wykorzystywanie lub konserwację produktów, które ocenia, można uważać za taką jednostkę, pod warunkiem że wykazano jej niezależność i brak konfliktu interesów. 4. Jednostka oceniająca zgodność, jej kierownictwo najwyższego szczebla oraz pracownicy odpowiedzialni za realizację zadań związanych z oceną zgodności nie mogą być projektantami, producentami, dostawcami, instalatorami, nabywcami, właścicielami, użytkownikami ani podmiotami odpowiedzialnymi za konserwację produktów, które oceniają, ani przedstawicielami żadnej	N		

	z wymienionych stron. Nie wyklucza to wykorzystywania ocenianych produktów w zakresie niezbędnym do prowadzenia działalności jednostki oceniającej zgodność lub do celów osobistych. Jednostka oceniająca zgodność, jej kierownictwo najwyższego szczebla oraz pracownicy odpowiedzialni za realizację zadań związanych z oceną zgodności nie mogą być bezpośrednio zaangażowani w projektowanie, produkcję lub konstruowanie, wprowadzanie do obrotu, instalację, wykorzystywanie lub konserwację takich produktów ani reprezentować stron zaangażowanych w taką działalność. Nie mogą oni angażować się w działalność, która może zagrozić niezależności ich osądów i wiarygodności w związku z czynnościami w ramach oceny zgodności, w zakresie których jednostka jest notyfikowana. Dotyczy to w szczególności usług konsultingowych. Jednostki oceniające zgodność dopilnowują, aby działalność ich jednostek zależnych lub podwykonawców nie wpływała na poufność, obiektywizm ani bezstronność działalności związanej z oceną zgodności. 5. Jednostka oceniająca zgodność i jej pracownicy wykonują zadania związane z oceną zgodności, zachowując najwyższe standardy zawodowe, posiadają niezbędne kwalifikacje techniczne w danej dziedzinie oraz nie są poddawani żadnym naciskom ani zachętom, zwłaszcza finansowym, mogącym wpływać na ich opinię lub wyniki oceny zgodności, szczególnie ze strony osób lub grup osób, których interesy związane są z rezultatami realizowanych zadań. 6. Dana jednostka oceniająca zgodność musi być w stanie wykonać wszystkie zadania związane z oceną zgodności powierzone jej na mocy części 8 lub 9 załącznika, w odniesieniu do których została notyfikowana, niezależnie od tego, czy wykona te zadania samodzielnie, czy też zostaną one zrealizowane w jej imieniu i na jej odpowiedzialność. Przez cały czas i w odniesieniu do dowolnej procedury oceny zgodności oraz dowolnego rodzaju lub kategorii produktów będących przedmiotem notyfikacji dana jednostka oceniająca zgodność musi dysponować niezbędnymi: a) pracownikami posiadającymi wiedzę techniczną oraz wystarczające i odpowiednie doświadczenie do realizacji zadań związanych z oceną zgodności; b) opisami procedur, według których przeprowadza się ocenę zgodności, co gwarantuje przejrzystość i możliwość odtworzenia tych procedur; strategiami i procedurami, które pozwalają na			

	rozdział zadań wykonywanych w charakterze jednostki notyfikowanej od innej działalności; c) procedurami służącymi prowadzeniu działalności przy należyтым uwzględnieniu wielkości przedsiębiorstwa, sektora, w którym ono działa, struktury przedsiębiorstwa, stopnia złożoności technologii danego produktu oraz masowego lub seryjnego charakteru procesu produkcyjnego. Jednostka oceniająca zgodność musi mieć środki niezbędne do prawidłowej realizacji czynności technicznych i administracyjnych z zakresu oceny zgodności oraz musi mieć dostęp do wszelkiego niezbędnego wyposażenia lub obiektów. 7. Pracownicy odpowiedzialni za realizację zadań związanych z oceną zgodności muszą mieć: a) gruntowne przeszkolenie techniczne i zawodowe, obejmujące całą działalność związaną z oceną zgodności w zakresie będącym przedmiotem notyfikacji jednostki oceniającej zgodność; b) wystarczającą znajomość wymogów dotyczących ocen, które przeprowadzają, oraz odpowiednie uprawnienia do przeprowadzania takich ocen; c) odpowiednią znajomość i zrozumienie wymogów, mających zastosowanie norm zharmonizowanych oraz stosownych przepisów unijnego prawodawstwa harmonizacyjnego; d) umiejętności wymagane do sporządzania certyfikatów badania typu UE lub zatwierdzeń systemu jakości, protokołów i sprawozdań dokumentujących wykonanie ocen. 8. Zagwarantowana musi być bezstronność jednostki oceniającej zgodność, jej kierownictwa najwyższego szczebla i pracowników odpowiedzialnych za przeprowadzanie oceny zgodności. Wynagrodzenie kierownictwa najwyższego szczebla jednostki oceniającej zgodność oraz jej pracowników odpowiedzialnych za przeprowadzanie oceny zgodności nie może zależeć od liczby przeprowadzonych ocen ani od ich wyników. 9. Jednostki oceniające zgodność muszą posiadać ubezpieczenie od odpowiedzialności, chyba że na mocy prawa krajowego odpowiedzialność spoczywa na państwie członkowskim lub za ocenę zgodności odpowiada bezpośrednio samo państwo członkowskie. 10. Pracownicy jednostki oceniającej zgodność dochowują tajemnicy zawodowej w odniesieniu do wszystkich informacji, które uzyskują w trakcie wykonywania swoich zadań zgodnie z częściami			

	8 i 9 załącznika lub z wszelkimi przepisami prawa krajowego w danym zakresie, są jednak zwolnieni z tego obowiązku w stosunku do właściwych organów państwa członkowskiego, w którym realizowane są zadania. Prawa własności podlegają ochronie. 11. Jednostki oceniające zgodność biorą udział w stosownej działalności normalizacyjnej, w działalności regulacyjnej w dziedzinie systemów bezzałogowych statków powietrznych i planowania częstotliwości i w działalności grupy koordynującej jednostki notyfikowane, powołanej na podstawie odpowiedniego unijnego prawodawstwa harmonizacyjnego, lub zapewniają informowanie o tej działalności swoich pracowników odpowiedzialnych za realizację zadań w ramach oceny zgodności, a decyzje administracyjne i dokumenty opracowane w wyniku prac takiej grupy traktują jako ogólne wytyczne.			
Art. 23	Jeżeli jednostka oceniająca zgodność wykaże, że spełnia kryteria ustanowione w odpowiednich normach zharmonizowanych, które wskazano w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, lub częściach tych norm, przyjmuje się, że jednostka ta spełnia wymogi art. 22 w zakresie, w jakim odpowiednie normy zharmonizowane obejmują te wymogi.	N		
Art. 24	1. W przypadku gdy jednostka notyfikowana zleca podwykonawstwo określonych zadań związanych z oceną zgodności lub korzysta z usług jednostki zależnej, dopilnowuje, aby podwykonawca lub jednostka zależna spełniali wymogi określone w art. 22 oraz odpowiednio informuje o tym organ notyfikujący. 2. Jednostki notyfikowane ponoszą pełną odpowiedzialność za zadania wykonywane przez podwykonawców lub jednostki zależne, niezależnie od tego, gdzie mają one siedzibę. 3. Czynności te można zlecać podwykonawcom lub powierzać do wykonania jednostce zależnej wyłącznie za zgodą klienta. 4. Jednostki notyfikowane przechowują do dyspozycji organu notyfikującego odpowiednie dokumenty dotyczące oceny kwalifikacji podwykonawcy lub jednostki zależnej oraz prac wykonywanych przez nich zgodnie z częściami 8 i 9 załącznika.	N		
Art. 25	1. Jednostka oceniająca zgodność przedkłada wniosek o notyfikację organowi notyfikującemu państwa członkowskiego, w którym prowadzi działalność. 2. Do wniosku o notyfikację dołącza się opis działań związanych z oceną zgodności, modułu lub modułów oceny zgodności oraz	N		

	produktów, w odniesieniu do których dana jednostka uważa się za kompetentną, jak również certyfikat akredytacji wydany przez krajową jednostkę akredytującą, potwierdzający, że dana jednostka oceniająca zgodność spełnia wymogi określone w art. 22.			
Art. 26	1. Organy notyfikujące mogą notyfikować wyłącznie jednostki oceniające zgodność, które spełniają wymogi określone w art. 22. 2. Notyfikują one jednostki oceniające zgodność Komisji i pozostałym państwom członkowskim, stosując opracowany i zarządzany przez Komisję elektroniczny system notyfikacji. 3. Notyfikacja obejmuje wszystkie szczegółowe informacje dotyczące: czynności związanych z oceną zgodności, modułu lub modułów oceny zgodności, odnośnego produktu oraz stosownego certyfikatu akredytacji. 4. Dana jednostka może prowadzić działalność jednostki notyfikowanej wyłącznie, jeżeli w terminie dwóch tygodni od notyfikacji Komisja ani pozostałe państwa członkowskie nie zgłoszą zastrzeżeń. 5. Do celów niniejszego rozdziału za jednostkę notyfikowaną można uznawać wyłącznie taką jednostkę. 6. Organ notyfikujący powiadamia Komisję i pozostałe państwa członkowskie o wszelkich późniejszych zmianach dotyczących notyfikacji.	N		
Art. 27	1. Komisja przydziela jednostce notyfikowanej numer identyfikacyjny. 2. Komisja przydziela taki niepowtarzalny numer, nawet gdy dana jednostka jest notyfikowana na mocy szeregu unijnych aktów prawnych. 3. Komisja podaje do wiadomości publicznej wykaz jednostek notyfikowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia, wraz z przydzielonymi im numerami identyfikacyjnymi oraz informacją o rodzaju działalności będącej przedmiotem notyfikacji. Komisja zapewnia na bieżąco aktualizację tego wykazu.	N		
Art. 28	1. W przypadku gdy organ notyfikujący stwierdzi lub otrzyma informację, że jednostka notyfikowana przestała spełniać wymogi art. 22 lub nie wypełnia swoich obowiązków, organ notyfikujący ogranicza, zawiesza lub cofa notyfikację, stosownie do przypadku, w zależności od wagi naruszenia wymogów lub niewypełnienia	N		

	obowiązków. Niezwłocznie informuje o tym Komisję i pozostałe państwa członkowskie. 2. W razie ograniczenia, zawieszenia lub cofnięcia notyfikacji lub w przypadku zaprzestania działalności przez jednostkę notyfikowaną notyfikujące państwo członkowskie podejmuje odpowiednie kroki, aby dokumentacją tej jednostki zajęła się inna jednostka notyfikowana lub aby dokumentacja ta była dostępna na żądanie odpowiedzialnych organów notyfikujących i organów nadzoru rynku.			
Art. 29	1. Komisja bada wszystkie przypadki, w których ma wątpliwości lub w których otrzymuje informacje o wątpliwościach co do kompetencji jednostki notyfikowanej lub ciągłości spełniania przez tę jednostkę wymogów, którym podlega, i wywiązywania się z nałożonych na nią obowiązków. 2. Na żądanie Komisji notyfikujące państwo członkowskie udziela jej wszelkich informacji dotyczących podstawy notyfikacji danej jednostki notyfikowanej lub utrzymania przez nią kompetencji. 3. Komisja odpowiada za utrzymanie w tajemnicy wszystkich informacji szczególnie chronionych uzyskanych w trakcie dochodzenia. 4. W przypadku gdy Komisja stwierdzi, że jednostka notyfikowana nie spełnia wymogów notyfikacji lub przestała je spełniać, informuje o tym fakcie notyfikujące państwo członkowskie i zwraca się do niego o zastosowanie koniecznych środków naprawczych, włącznie z wycofaniem notyfikacji, jeżeli zajdzie potrzeba.	N		
Art. 30	1. Jednostki notyfikowane przeprowadzają ocenę zgodności zgodnie z procedurami oceny zgodności określonymi w częściach 8 i 9 załącznika. 2. Oceny zgodności przeprowadza się w wyważony sposób, unikając zbędnych obciążeń dla podmiotów gospodarczych. Jednostki oceniające zgodność wykonują swe zadania, należycie uwzględniając wielkość przedsiębiorstwa, sektor, w którym ono działa, i jego strukturę, stopień złożoności produktu oraz masowy lub seryjny charakter procesu produkcyjnego. Zachowują one przy tym jednak odpowiedni poziom rygoru i ochrony, aby zapewnić zgodność bezzałogowego statku powietrznego lub systemu bezzałogowego statku powietrznego z niniejszym rozdziałem. 3. Jeżeli jednostka notyfikowana stwierdzi, że producent nie spełnił wymogów części 1–6, 16 i 17 załącznika lub odpowiednich norm	N		

	zharmonizowanych czy innych specyfikacji technicznych, zobowiązuje ona producenta do wprowadzenia stosownych środków naprawczych i nie wydaje mu certyfikatu badania typu UE ani zatwierdzenia systemu jakości. 4. W przypadku gdy w trakcie monitorowania zgodności w następstwie wydania certyfikatu badania typu UE lub zatwierdzenia systemu jakości jednostka notyfikowana stwierdzi, że produkt przestał spełniać wymogi, zobowiązuje producenta do wprowadzenia stosownych środków naprawczych i w razie potrzeby zawiesza lub cofa certyfikat badania typu UE lub zatwierdzenie systemu jakości. 5. W razie niezastosowania środków naprawczych lub jeżeli środki te nie przynoszą wymaganych skutków, jednostka notyfikowana ogranicza, zawiesza lub cofa wszystkie certyfikaty badania typu UE lub zatwierdzenia systemu jakości, stosownie do przypadku.			
Art. 31	Jednostki notyfikowane zapewniają przejrzystą i dostępną procedurę odwoławczą od ich decyzji.	N		
Art. 32	1. Jednostki notyfikowane informują organ notyfikujący: a) o odmowie, ograniczeniu, zawieszeniu lub cofnięciu certyfikatów badania typu UE lub zatwierdzeń systemu jakości zgodnie z wymogami części 8 i 9 załącznika; b) o wszelkich okolicznościach wpływających na zakres lub warunki notyfikacji; c) o każdym przypadku zażądania przez organy nadzoru rynku udzielenia informacji dotyczących działań związanych z oceną zgodności; d) na żądanie, o podejmowanych działaniach związanych z oceną zgodności będących przedmiotem ich notyfikacji oraz o innych realizowanych zadaniach, w tym o działalności transgranicznej i podwykonawstwie. 2. Zgodnie z wymogami części 8 i 9 załącznika jednostki notyfikowane przekazują pozostałym jednostkom notyfikowanym na podstawie niniejszego rozdziału, prowadzącym podobną działalność w zakresie oceny zgodności i zajmującym się tymi samymi kategoriami bezzałogowych statków powietrznych lub systemów bezzałogowych statków powietrznych, odpowiednie informacje o elementach, w odniesieniu do których wyniki oceny zgodności były negatywne, a na żądanie, również tych, w odniesieniu do których były one pozytywne.	N		

	3. Jednostki notyfikowane wypełniają obowiązki informacyjne wynikające z części 8 i 9 załącznika.			
Art. 33	Komisja organizuje wymianę doświadczeń między krajowymi organami państw członkowskich odpowiedzialnymi za strategię w zakresie notyfikacji.	N		
Art. 34	1. Komisja zapewnia wdrożenie i właściwy przebieg koordynacji i współpracy jednostek notyfikowanych na podstawie niniejszego rozdziału poprzez ustanowienie sektorowej grupy jednostek notyfikowanych. 2. Jednostki notyfikowane uczestniczą w pracach tej grupy bezpośrednio lub przez wyznaczonych przedstawicieli.	N		
Art. 35	1. Państwa członkowskie organizują i prowadzą nadzór nad produktami, które są wprowadzane do obrotu w Unii zgodnie z art. 15 ust. 3 i art. 16–26 rozporządzenia (WE) nr 765/2008. 2. Państwa członkowskie organizują i prowadzą kontrolę produktów, które trafiają na rynek Unii zgodnie z art. 15 ust. 5 i art. 27, 28 i 29 rozporządzenia (WE) nr 765/2008. 3. Państwa członkowskie zapewniają współpracę swych organów nadzoru rynku i kontroli granicznej z właściwymi organami wyznaczonymi na mocy art. 17 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947 w kwestiach związanych z bezpieczeństwem oraz ustanawiają odpowiednie mechanizmy komunikacji i koordynacji między nimi, tak aby jak najlepiej wykorzystać informacje zawarte w systemie zgłaszania zdarzeń określonym w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 ⁽³⁾ oraz w systemach informacyjnych określonych w art. 22 i 23 rozporządzenia (WE) nr 765/2008.	N		
Art. 36	1. W przypadku gdy organy nadzoru rynku jednego państwa członkowskiego mają wystarczające powody, by sądzić, że dany produkt stwarza zagrożenie dla zdrowia lub bezpieczeństwa osób lub innych aspektów związanych z ochroną interesu publicznego objętych zakresem niniejszego rozdziału, dokonują one oceny obejmującej dany produkt pod kątem spełnienia wszystkich mających zastosowanie wymogów niniejszego rozdziału. W tym celu w razie potrzeby odpowiednie podmioty gospodarcze współpracują z organami nadzoru rynku.	N		

	Jeśli w toku oceny, o której mowa w akapicie pierwszym, organy nadzoru rynku stwierdzą, że produkt nie spełnia wymogów określonych w niniejszym rozdziale, niezwłocznie wzywają zainteresowany podmiot gospodarczy do podjęcia wszelkich odpowiednich działań naprawczych, aby doprowadzić do zgodności produktu z tymi wymogami, do wycofania produktu z obrotu lub odzyskania go w rozsądnym terminie, który wyznaczają stosownie do charakteru zagrożenia. Organy nadzoru rynku informują o tym odpowiednią jednostkę notyfikowaną. Do środków, o których mowa w akapicie drugim niniejszego ustępu, stosuje się art. 21 rozporządzenia (WE) nr 765/2008. 2. W przypadku gdy organy nadzoru rynku uznają, że niezgodność z wymogami nie ogranicza się do ich terytorium krajowego, informują Komisję oraz pozostałe państwa członkowskie o wynikach oceny oraz o działaniach, których podjęcia zażądały od danego podmiotu gospodarczego. 3. Dany podmiot gospodarczy zapewnia podjęcie wszelkich odpowiednich działań naprawczych w odniesieniu do wszystkich odnośnych produktów, które ten podmiot udostępnił na rynku w Unii. 4. Jeżeli zainteresowany podmiot gospodarczy nie podejmie odpowiednich działań naprawczych w terminie, o którym mowa w ust. 1 akapit drugi, organy nadzoru rynku wprowadzają wszelkie odpowiednie środki tymczasowe, aby zakazać lub ograniczyć udostępnianie danego produktu na rynku krajowym, wycofać go z obrotu lub odzyskać go. Organy nadzoru rynku niezwłocznie informują o tych środkach Komisję i pozostałe państwa członkowskie. 5. Informacje, o których mowa w ust. 4, obejmują wszelkie dostępne dane szczegółowe, przede wszystkim dane umożliwiające identyfikację produktu niezgodnego z wymogami, informacje na temat pochodzenia produktu, charakteru występującej niezgodności i związanego z tym zagrożenia, rodzaju i okresu obowiązywania przyjętych środków krajowych, a także stanowisko przedstawione przez zainteresowany podmiot gospodarczy. W szczególności organy nadzoru rynku wskazują, czy brak zgodności z wymogami wynika z którejkolwiek z następujących przyczyn: a) niespełnienia przez produkt wymogów określonych w art. 4;			

	b) braków w normach zharmonizowanych, o których mowa w art. 12. 6. Państwa członkowskie inne niż państwo członkowskie, które wszczęło procedurę na podstawie niniejszego artykułu, niezwłocznie informują Komisję i pozostałe państwa członkowskie o wszystkich wprowadzonych środkach i przekazują im wszelkie dodatkowe informacje dotyczące niezgodności danego produktu, którymi dysponują, i przedstawiają swoje zastrzeżenia, jeśli nie zgadzają się z przyjętym środkiem krajowym. 7. Jeżeli w terminie trzech miesięcy od otrzymania informacji, o których mowa w ust. 5, żadne państwo członkowskie ani Komisja nie zgłoszą sprzeciwu wobec środka tymczasowego zastosowanego przez państwo członkowskie, środek ten uznaje się za uzasadniony. 8. Państwa członkowskie zapewniają niezwłoczne przyjęcie właściwych środków ograniczających w odniesieniu do danego produktu, takich jak wycofanie produktu z obrotu.			
Art. 37	1. W przypadku gdy po ukończeniu procedury określonej w art. 36 ust. 3 i 4 zgłaszany jest sprzeciw wobec środka zastosowanego przez państwo członkowskie lub w przypadku gdy Komisja uzna środek krajowy za sprzeczny z przepisami unijnymi, Komisja niezwłocznie rozpoczyna konsultacje z państwami członkowskimi i zainteresowanym podmiotem gospodarczym lub zainteresowanymi podmiotami gospodarczymi oraz dokonuje oceny tego środka krajowego. Na podstawie wyników tej oceny Komisja podejmuje decyzję, czy dany środek krajowy jest uzasadniony. Komisja kieruje swoją decyzję do wszystkich państw członkowskich, niezwłocznie informując o niej państwa członkowskie i zainteresowany podmiot gospodarczy lub zainteresowane podmioty gospodarcze. 2. W razie uznania krajowego środka za uzasadniony wszystkie państwa członkowskie wprowadzają środki konieczne do wycofania lub odzyskania z ich rynku produktów niezgodnych z wymogami oraz informują o tych środkach Komisję. Jeżeli środek krajowy zostanie uznany za nieuzasadniony, dane państwo członkowskie go wycofuje. 3. W przypadku uznania środka krajowego za uzasadniony i stwierdzenia, że niezgodność produktu z wymogami wynika z braków w normach zharmonizowanych, o których mowa w art. 36 ust. 5 lit. b) niniejszego rozporządzenia, Komisja stosuje procedurę przewidzianą w art. 11 rozporządzenia (UE) nr 1025/2012.	N		

Art. 38	1. Jeżeli po przeprowadzeniu oceny na podstawie art. 36 ust. 1 państwo członkowskie stwierdzi, że mimo spełnienia wymogów niniejszego rozdziału produkt stwarza zagrożenie dla zdrowia lub bezpieczeństwa osób lub innych aspektów związanych z ochroną interesu publicznego objętych zakresem niniejszego rozdziału, żąda od zainteresowanego podmiotu gospodarczego wprowadzenia wszelkich odpowiednich środków w celu zapewnienia, aby w momencie wprowadzenia danego produktu do obrotu nie stwarzał on zagrożenia, lub też wycofania produktu z obrotu, bądź odzyskania go w rozsądnym terminie wyznaczonym stosownie do charakteru zagrożenia. 2. Podmiot gospodarczy zapewnia podjęcie działań naprawczych w odniesieniu do wszystkich odnośnych produktów, które ten podmiot udostępnił na rynku w Unii. 3. Państwo członkowskie niezwłocznie przekazuje informacje Komisji i pozostałym państwom członkowskim. Informacje te obejmują wszelkie dostępne dane szczegółowe, w szczególności dane konieczne do identyfikacji danego produktu, informacje na temat jego pochodzenia i łańcucha dostaw, charakteru powodowanego zagrożenia oraz rodzaju i okresu obowiązywania zastosowanych środków krajowych. 4. Komisja niezwłocznie rozpoczyna konsultacje z państwami członkowskimi i zainteresowanym podmiotem gospodarczym lub zainteresowanymi podmiotami gospodarczymi i ocenia zastosowane środki krajowe. Na podstawie wyników tej oceny Komisja decyduje, czy dany środek krajowy jest uzasadniony, i w razie potrzeby proponuje odpowiednie środki. 5. Komisja kieruje swoją decyzję do wszystkich państw członkowskich, niezwłocznie informując o niej państwa członkowskie i zainteresowany podmiot gospodarczy lub zainteresowane podmioty gospodarcze.	N		
Art. 39	1. Nie naruszając przepisów art. 36, jeżeli państwo członkowskie dokona jednego z poniższych ustaleń w odniesieniu do produktów objętych niniejszym rozdziałem, zobowiązuje ono zainteresowany podmiot gospodarczy do usunięcia danej niezgodności: a) oznakowanie CE umieszczono z naruszeniem art. 30 rozporządzenia (WE) nr 765/2008 lub art. 15 lub art. 16 niniejszego rozporządzenia; b) nie umieszczono oznakowania CE;	N		

	c) numer identyfikacyjny jednostki notyfikowanej umieszczono z naruszeniem art. 16 lub nie umieszczono go, w przypadku gdy stosowana jest procedura oceny zgodności określona w części 9 załącznika; d) nie umieszczono etykiety identyfikacyjnej klasy bezzałogowego statku powietrznego; e) nie umieszczono oznaczenia poziomu mocy akustycznej, w przypadku gdy jest ono wymagane; f) nie umieszczono numeru seryjnego lub nie ma on właściwego formatu; g) nie udostępniono instrukcji lub noty informacyjnej; h) brakuje deklaracji zgodności UE lub nie wydano jej; i) deklarację zgodności UE sporządzono nieprawidłowo; j) dokumentacja techniczna jest niedostępna albo niekompletna; k) brakuje nazwy producenta lub importera, zarejestrowanej nazwy handlowej lub zarejestrowanego znaku towarowego, adresu strony internetowej lub adresu pocztowego. 2. W przypadku utrzymywania się niezgodności, o której mowa w ust. 1, zainteresowane państwo członkowskie wprowadza wszelkie odpowiednie środki w celu ograniczenia lub zakazania udostępniania produktu na rynku lub zapewnienia jego odzyskania lub wycofania z obrotu.			
Art. 40	Wymogi dotyczące SBSP eksploatowanych w ramach kategorii „certyfikowanej” i „szczególnej”, z wyłączeniem operacji objętych oświadczeniem 1. Projektowanie, produkcja i konserwacja SBSP podlegają certyfikacji, jeżeli bezzałogowy system powietrzny spełnia którykolwiek z następujących warunków: a) jego typowy wymiar wynosi co najmniej 3 m i jest on przeznaczony do eksploatacji nad zgromadzeniami osób; b) jest przeznaczony do transportu osób; c) został zaprojektowany do transportu towarów niebezpiecznych, a ograniczenie ryzyka dla osób trzecich w razie wypadku wymaga by był bardzo solidny; d) jest przeznaczony do eksploatacji w ramach operacji kategorii „szczególnej” określonej w art. 5 rozporządzenia wykonawczego	N		

	(UE) 2019/947, a w zezwoleniu na eksploatację, które zostało wydane przez właściwy organ po przeprowadzeniu oceny ryzyka przewidzianej w art. 11 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, stwierdzono, że bez certyfikacji SBSP nie można odpowiednio ograniczyć ryzyka eksploatacji. 2. SBSP objęty certyfikacją jest zgodny ze stosownymi wymogami rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012, rozporządzenia Komisji (UE) 2015/640 i rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014. 3. Z wyjątkiem przypadków, gdy podlega on certyfikacji zgodnie z ust. 1, SBSP eksploatowany w kategorii „szczególnej” musi mieć właściwości techniczne określone w zezwoleniu operacyjnym wydanym przez właściwy organ lub w certyfikacie operatora lekkich bezzałogowych systemów powietrznych (LUC) zgodnie z częścią C załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947. 4. Z wyjątkiem przypadków, gdy zostały one skonstruowane do użytku prywatnego, wszystkie SBSP, które nie podlegają rejestracji zgodnie z art. 14 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, muszą mieć niepowtarzalny numer seryjny zgodny z normą ANSI/CTA-2063-A-2019 (Numery seryjne małych bezzałogowych systemów powietrznych, 2019). 5. Każdy bezzałogowy statek powietrzny, który ma być eksploatowany w kategorii „szczególnej” i poniżej wysokości 120 m, musi być wyposażony w system zdalnej identyfikacji umożliwiający: a) ładowanie numeru rejestracyjnego operatora SBSP, wymaganego zgodnie z art. 14 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, i wszelkich innych numerów dodatkowych przekazanych z systemu rejestracji. System przeprowadza kontrolę zgodności, weryfikując integralność całego ciągu przekazanego operatorowi SBSP w momencie rejestracji. W przypadku rozbieżności SBSP wysyła operatorowi SBSP komunikat o błędzie; b) okresowe przekazywanie w czasie rzeczywistym podczas całego lotu, w sposób umożliwiający odbiór przez istniejące urządzenia mobilne, co najmniej następujących danych: (i) numeru rejestracyjnego operatora SBSP oraz kodu weryfikacyjnego przekazanego przez państwo członkowskie w trakcie procesu rejestracji, chyba że kontrola zgodności określona w lit. a) nie została zaliczona; (ii) niepowtarzalnego numeru seryjnego bezzałogowego statku powietrznego zgodnego z ust. 4 lub, jeżeli dany bezzałogowy statek powietrzny został skonstruowany do użytku			

	prywatnego, niepowtarzalnego numeru seryjnego dodatkowego elementu, jak określono w części 6 załącznika; (iii) znacznika czasu, położenia bezzałogowego statku powietrznego w przestrzeni oraz jego wysokości nad poziomem terenu lub punktem startu; (iv) przebiegu trasy mierzonego zgodnie z ruchem wskazówek zegara w odniesieniu do północy geograficznej i prędkości bezzałogowego statku powietrznego względem ziemi; (v) położenia w przestrzeni pilota bezzałogowego statku powietrznego; (vi) wskazania statusu awaryjnego SBSP; c) zmniejszenie możliwości manipulowania funkcjonowaniem systemu zdalnej identyfikacji.			
Art. 41	1. Operatorzy bezzałogowych statków powietrznych, których główne miejsce prowadzenia działalności lub miejsce zamieszkania znajduje się w państwie trzecim, do celów operacji bezzałogowych statków powietrznych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej spełniają wymogi określone w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2019/947. 2. Dla operatora bezzałogowego statku powietrznego z państwa trzeciego właściwym organem jest właściwy organ pierwszego państwa członkowskiego, w którym operator bezzałogowych statków powietrznych zamierza prowadzić działalność. 3. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1, certyfikat kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego lub certyfikat operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2019/947 lub równoważny dokument może zostać uznany przez właściwy organ do celów operacji w obrębie Unii, do i z Unii, pod warunkiem że: a) państwo trzecie wystąpiło o uznanie tych kwalifikacji; b) certyfikat kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego lub certyfikat operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego są dokumentami obowiązującymi w państwie, które je wydało; oraz c) po konsultacji z EASA Komisja uznała, że wymogi, na podstawie których wydano te certyfikaty, zapewniają taki sam poziom bezpieczeństwa jak niniejsze rozporządzenie.	N		

Art. 42	Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.	N		
Załącznik				
Część 1	Wymogi dotyczące systemów bezzałogowych statków powietrznych klasy C0	N		
Część 2	Wymogi dotyczące systemów bezzałogowych statków powietrznych klasy C1	N		
Część 3	Wymogi dotyczące systemów bezzałogowych statków powietrznych klasy C2	N		
Część 4	Wymogi dotyczące systemów bezzałogowych statków powietrznych klasy C3	N		
Część 5	Wymogi dotyczące systemów bezzałogowych statków powietrznych klasy C4	N		
Część 6	Wymogi dotyczące dodatkowych elementów służących do jednoznacznej zdalnej identyfikacji	N		
Część 7	Ocena zgodności — moduł A — wewnętrzna kontrola produkcji	N		
Część 8	Ocena zgodności – moduły B i C – badanie typu UE i zgodność z typem w oparciu o wewnętrzną kontrolę produkcji	N		
Część 9	Ocena zgodności – moduł H – zgodność oparta na pełnym zapewnieniu jakości	N		
Część 10	Zawartość dokumentacji technicznej	N		
Część 11	Deklaracja zgodności UE	N		
Część 12	Uproszczona deklaracja zgodności UE	N		
Część 13	Procedura badania hałasu	N		
Część 14	Oznaczenie gwarantowanego poziomu mocy akustycznej	N		

Część 15	Maksymalny poziom mocy akustycznej poszczególnych klas bezzałogowych statków powietrznych (z uwzględnieniem okresów przejściowych)	N		
Część 16	Wymogi dotyczące systemów bezzałogowych statków powietrznych klasy C5 i akcesoriów klasy C5	N		
Część 17	Wymogi dotyczące systemów bezzałogowych statków powietrznych klasy C6	N		
III. TYTUŁ DOSTOSOWYWANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH:		Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 11, Dz. Urz. UE L 150 z 13.05.2020, str. 1, Dz. Urz. UE L 176 z 05.06.2020, str. 13, Dz. Urz. UE L 253 z 16.07.2021, str. 49, Dz. Urz. UE L 87 z 15.03.2022, str. 20 oraz Dz. Urz. UE L 105 z 04.04.2022, str. 3).		
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ				
Jedn. red.	Treść przepisu UE	Konie- czność wdro- żenia T / N	Jedn. red. projek- tu	Treść przepisu/ów projektu
Art. 1	W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się szczegółowe przepisy dotyczące eksploatacji systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz dotyczące personelu, w tym pilotów bezzałogowych statków powietrznych, oraz organizacji zaangażowanych w operacje wykonywane z ich użyciem.	N		
Art. 2	Definicje.	N		
Art. 3	Operacje z użyciem 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 systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „otwartej” nie wymagają uzyskania uprzedniego zezwolenia na operację ani złożenia przez operatora	N		

	systemu bezzałogowego statku powietrznego oświadczenia o operacji przed rozpoczęciem operacji; b) operacje wykonywane z użyciem 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 systemu bezzałogowego statku powietrznego; c) operacje wykonywane z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „certyfikowanej” wymagają certyfikacji 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.			
Art. 4	1. Operacje klasyfikuje się jako operacje wykonywane z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „otwartej” wyłącznie wówczas, gdy spełnione są następujące warunki:: a) 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;	N		

	f) podczas lotu bezzałogowy statek powietrzny nie przewozi materiałów niebezpiecznych, ani nie zrzuca żadnych materiałów. 2. Operacje wykonywane z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „otwartej” dzieli się na trzy podkategorie zgodnie z wymogami określonymi w części A załącznika.			
Art. 5	1. W przypadku gdy jeden z wymogów określonych w art. 4 lub w części A załącznika nie jest spełniony, operator systemu bezzałogowego statku powietrznego jest zobowiązany uzyskać zezwolenie na operację na podstawie art. 12 od właściwego organu w państwie członkowskim, w którym jest zarejestrowany. 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. 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. 6. Zezwolenia na operację lub oświadczenia nie wymaga się w przypadku: a) operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych posiadających certyfikat LUC z odpowiednimi uprawnieniami zgodnie z sekcją UAS.LUC.060 załącznika;	T	Art. 1 pkt 20 Art. 156c ust. 1 i 2 ustawy – Prawo lotnicze 1. W kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, Prezes Urzędu wydaje zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, wykonywaną przy użyciu: 1) jednego systemu bezzałogowego statku powietrznego albo 2) roju bezzałogowych statków powietrznych – na zasadach określonych w art. 12 ust. 1–4 rozporządzenia nr 2019/947/UE z uwzględnieniem UAS.SPEC.030, UAS.SPEC.040, UAS.SPEC.070 i UAS.SPEC.080 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE. 2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego wykonywanych przez Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencję Wywiadu, Służbę Kontrwywiadu Wojskowego, Służbę Wywiadu Wojskowego, Żandarmerię Wojskową, Centralne Biuro Antykorupcyjne, Policję, Straż Graniczną, Państwową Straż Pożarną, Służbę Ochrony Państwa, Krajową Administrację Skarbową, podmiot uprawniony do wykonywania ratownictwa wodnego i podmiot uprawniony do wykonywania ratownictwa górskiego. Art. 156d ustawy – Prawo lotnicze 1. W kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, Prezes Urzędu na zasadach określonych w art. 12 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE wydaje operatorowi systemu bezzałogowego statku powietrznego potwierdzenie odbioru i kompletności oświadczenia, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, po spełnieniu przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego wymagań określonych w UAS.SPEC.020 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE. 2. W zakresie niezastrzeżonym dla EASA i nieobjętym scenariuszem standardowym, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, krajowe scenariusze standardowe, uwzględniające wymogi UAS.SPEC.020 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, określają warunki wykonywania operacji w kategorii „szczególnej” z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego. 3. W kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, operator systemu bezzałogowego statku powietrznego może wykonywać operację na podstawie krajowego scenariusza standardowego po złożeniu do Prezesa Urzędu	Art. 1 pkt 20

	b) operacji wykonywanych w ramach klubów i stowarzyszeń modelarstwa lotniczego, które otrzymały zezwolenie zgodnie z art. 16.		oświadczenia o wykonywaniu operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym, zawierającego informacje, o których mowa w UAS.SPEC.020 pkt 2 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, i otrzymaniu potwierdzenia odbioru i kompletności oświadczenia, o którym mowa w ust. 4. 4. Prezes Urzędu wydaje operatorowi systemu bezzałogowego statku powietrznego potwierdzenie odbioru i kompletności oświadczenia o wykonywaniu operacji systemem bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym po spełnieniu przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego wymagań określonych w danym krajowym scenariuszu standardowym. 5. Prezes Urzędu przekazuje potwierdzenie, o którym mowa w ust. 1 lub 4, przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP oraz wysyła o tym informację na wskazany przez składającego oświadczenie adres poczty elektronicznej. 6. Prezes Urzędu odmawia wydania potwierdzenia, o którym mowa w ust. 1 lub 4, w drodze decyzji administracyjnej. Decyzja administracyjna może być wydana przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP. 7. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, krajowe scenariusze standardowe, o których mowa w ust. 2, uwzględniając przepisy UAS.SPEC.020 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz zasady bezpiecznego korzystania z przestrzeni powietrznej, ochrony środowiska naturalnego i ochrony prywatności osób trzecich.
Art. 6	1. Operacje klasyfikuje się jako operacje wykonywane z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „certyfikowanej” wyłącznie wówczas, gdy spełnione są następujące warunki: a) 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. 2. Ponadto operacje wykonywane z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego klasyfikuje się jako operacje wykonywane z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii	N	

	„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 systemu bezzałogowego statku powietrznego oraz operatora tego systemu certyfikacją oraz, w stosownych przypadkach, bez objęcia pilota bezzałogowego statku powietrznego obowiązkiem uzyskania licencji.			
Art. 7	1. Operacje wykonywane z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „otwartej” muszą przebiegać zgodnie z ograniczeniami operacyjnymi określonymi w części A załącznika. 2. Operacje wykonywane z użyciem 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 systemu bezzałogowego statku powietrznego. Przepisów niniejszego ustępu nie stosuje się w przypadku, gdy operator systemu bezzałogowego statku powietrznego posiada certyfikat LUC z odpowiednimi uprawnieniami.. Operacje wykonywane z użyciem 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 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⁾.	N		
Art. 8	1. Piloci bezzałogowych statków powietrznych wykonujący operacje z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych w kategorii „otwartej” muszą spełniać wymogi dotyczące kompetencji określone w części A załącznika. 2. Piloci bezzałogowych statków powietrznych wykonujący operacje z użyciem 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	N		

	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.			
Art. 9	1. Minimalny wiek pilota bezzałogowego statku powietrznego wykonującego operacje z użyciem 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 systemu bezzałogowego statku powietrznego klasy C0 określonej w części I załącznika do rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945, który jest zabawką w rozumieniu dyrektywy 2009/48/WE; b) w przypadku 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.	T	Art. 1 pkt 20	Art. 156zb ustawy – Prawo lotnicze 1. Minimalny wiek pilota bezzałogowego statku powietrznego wykonującego operacje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE i „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, wynosi 14 lat. 2. Osoba niepełnoletnia ubiegająca się o wydanie potwierdzenia zaliczenia szkolenia i zdania egzaminu online, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 1, zalicza szkolenie teoretyczne i zdaje egzamin online za zgodą jednego z rodziców albo opiekuna prawnego. 3. Osoba niepełnoletnia ubiegająca się o wydanie certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 2, przystępuje do egzaminu z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w UAS.OPEN.030 pkt 2 lit. c części A załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, za zgodą jednego z rodziców albo opiekuna prawnego. 4. Szkolenia oraz egzaminy, o których mowa w ust. 2 i 3, mogą być zaliczane i zdawane, pod warunkiem bezpośredniego nadzoru jednego z rodziców albo opiekuna prawnego osoby niepełnoletniej. 5. Osoba niepełnoletnia ubiegająca się o wydanie certyfikatu wiedzy teoretycznej, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 3, przystępuje do szkolenia praktycznego i oceny

	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 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.			umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego oraz egzaminu z wiedzy teoretycznej za zgodą jednego z rodziców albo opiekuna prawnego.
Art. 10	Systemy bezzałogowych statków powietrznych – z wyjątkiem 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.	N		
Art. 11	1. W ocenie ryzyka operacyjnego: a) opisuje się charakter operacji z użyciem 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;	T	Art. 1 pkt 20	Art. 156c ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze 4. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3, operator systemu bezzałogowego statku powietrznego dołącza ocenę ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE, opracowaną przy zastosowaniu metodologii określonej w wytycznych Prezesa Urzędu, ogłoszonych w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

	(iii) cel lotu, rodzaj systemu bezzałogowego statku powietrznego, prawdopodobieństwo kolizji z innymi statkami powietrznymi i klasa wykorzystywanej przestrzeni powietrznej; (iv) rodzaj, skala i złożoność operacji lub działania z użyciem 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 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 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 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 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) 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 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 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 systemu bezzałogowego statku powietrznego, w szczególności: (i) dostępność środków ograniczających ryzyko kolizji; (ii) dostępność systemów ograniczających energię przy uderzeniu lub łamliwość bezzałogowego statku powietrznego; (iii) konstrukcja 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.			
Art. 12	1. Właściwy organ weryfikuje ocenę ryzyka oraz solidność środków ograniczających ryzyko, które operator systemu bezzałogowego statku powietrznego proponuje celem zapewnienia bezpieczeństwa operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w każdej fazie lotu.	T	Art. 1 pkt 20	Art. 156c ust. 1–11 ustawy – Prawo lotnicze 1. W kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, Prezes Urzędu wydaje zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, wykonywaną przy użyciu:

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 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 systemu bezzałogowego statku powietrznego oraz ograniczeń operacyjnych; (ii) wymaganych kompetencji systemu operatora bezzałogowego statku powietrznego oraz, w stosownych przypadkach, pilotów bezzałogowych statków powietrznych; (iii) cech technicznych systemu bezzałogowego statku powietrznego, w tym, w stosownych przypadkach, certyfikacji tego systemu; c) następujące informacje: (i) numer rejestracyjny operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego oraz cechy techniczne systemu bezzałogowego statku powietrznego;		1) jednego systemu bezzałogowego statku powietrznego albo 2) roju bezzałogowych statków powietrznych – na zasadach określonych w art. 12 ust. 1–4 rozporządzenia nr 2019/947/UE z uwzględnieniem UAS.SPEC.030, UAS.SPEC.040, UAS.SPEC.070 i UAS.SPEC.080 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE. 2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego wykonywanych przez Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencję Wywiadu, Służbę Kontrwywiadu Wojskowego, Służbę Wywiadu Wojskowego, Żandarmerię Wojskową, Centralne Biuro Antykorupcyjne, Policję, Straż Graniczną, Państwową Straż Pożarną, Służbę Ochrony Państwa, Krajową Administrację Skarbową, podmiot uprawniony do wykonywania ratownictwa wodnego i podmiot uprawniony do wykonywania ratownictwa górskiego. 3. Zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, wydaje się na wniosek operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego zawierający informacje wskazane w UAS.SPEC.030 pkt 3 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, jeżeli zostały spełnione wymagania określone w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz w UAS.SPEC.040 pkt 1 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE. 4. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3, operator systemu bezzałogowego statku powietrznego dołącza ocenę ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE, opracowaną przy zastosowaniu metodologii określonej w wytycznych Prezesa Urzędu, ogłoszonych w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego. 5. Prezes Urzędu zmienia zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, na wniosek operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego w zakresie, o którym mowa w UAS.SPEC.030 pkt 2 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, do którego dołączono zaktualizowaną ocenę ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w przypadku gdy zmiana: 1) dotyczy operacji, która wpływa na założenia w ocenie ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE; 2) dotyczy systemu zarządzania operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, w tym zmiany personelu wskazanego w zezwoleniu na operację; 3) wpływa na sprawozdanie z oceny ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE; 4) wpływa na zasady i procedury, o których mowa w UAS.SPEC.050 pkt 1 lit. a części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE;

	(ii) odniesienie do oceny ryzyka operacyjnego sporządzonej przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego; (iii) ograniczenia operacyjne i warunki dotyczące operacji; (iv) środki ograniczające ryzyko, które operator 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 systemu bezzałogowego statku powietrznego potwierdzenie odbioru i kompletności, aby umożliwić mu rozpoczęcie operacji.		5) dotyczy instrukcji operacyjnej operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, o której mowa w UAS.SPEC.030 pkt 3 lit. e – jeżeli jest wymagana. 6. Prezes Urzędu przedłuża ważność zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w okresie ważności tego zezwolenia, na wniosek operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego złożony nie później niż 30 dni przed końcem ważności zezwolenia, jeżeli nie uległy zmianie zakres, warunki i ograniczenia przedłużanego zezwolenia. W przypadku zezwoleń na operację, których termin obowiązywania jest nie dłuższy niż 30 dni, operator systemu bezzałogowego statku powietrznego składa wniosek o przedłużenie nie później niż 12 dni przed końcem ważności tego zezwolenia. 7. Prezes Urzędu zawieszana czas określony zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE: 1) w przypadku stwierdzenia, że operator systemu bezzałogowego statku powietrznego nie spełnia wymagań, o których mowa w UAS.SPEC.050 lub UAS.SPEC.080 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE; 2) na wniosek posiadacza zezwolenia na operację. 8. W przypadku, o którym mowa w ust. 7 pkt 1, Prezes Urzędu zawieszając zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, określa rodzaj stwierdzonych nieprawidłowości oraz wskazuje okres zawieszenia, pod rygorem cofnięcia zezwolenia na operację w razie nieusunięcia nieprawidłowości w okresie zawieszenia 9. Prezes Urzędu cofa zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE: 1) jeżeli operator systemu bezzałogowego statku powietrznego: a) nie usunie stwierdzonych nieprawidłowości w okresie, na jaki zezwolenie zostało zawieszone, b) uzyskał zezwolenie na podstawie sfałszowanego dokumentu , 2) jeżeli pilot bezzałogowego statku powietrznego wykonujący operację na rzecz operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego na podstawie zezwolenia: a) utracił kwalifikacje wymagane do wykonywania określonych czynności lotniczych, b) wykonując czynności lotnicze, do których uprawnia go zezwolenie, zagraża bezpieczeństwu ruchu lotniczego, osób lub mienia na ziemi, c) wykonywał czynności lotnicze pod wpływem alkoholu lub środków odurzających;

				3) na wniosek posiadacza zezwolenia. 10. Decyzje administracyjne, o których mowa w ust. 7 i 9, podlegają natychmiastowemu wykonaniu. 11. Ocena ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE, może być przeprowadzona przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP.
Art. 13	1. W przypadku gdy operator systemu bezzałogowego statku powietrznego zamierza wykonywać operację w kategorii „szczególnej”, 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 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 systemu bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z art. 12; oraz 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 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 systemu bezzałogowego statku powietrznego może rozpocząć planowaną operację, a państwo członkowskie rejestracji odnotowuje zaktualizowane środki ograniczające ryzyko, które operator systemu bezzałogowego statku powietrznego musi stosować, w zezwoleniu na operację wydanym zgodnie z art. 12. 3. W przypadku gdy operator 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	T	Art. 1 pkt 20 Art. 156c ust. 12–16 ustawy – Prawo lotnicze 12. Prezes Urzędu wydaje potwierdzenie, o którym mowa w art. 13 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE. Potwierdzenie może być wydane przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP. Potwierdzenie może być wydane także w języku angielskim. 13. Prezes Urzędu odmawia wydania potwierdzenia, o którym mowa w art. 13 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w drodze decyzji administracyjnej. 14. Prezes Urzędu zmienia zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w zakresie zaktualizowanych środków ograniczających ryzyko, po otrzymaniu potwierdzenia, o którym mowa w art. 13 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, od właściwego organu państwa członkowskiego, w którym planowana operacja ma zostać wykonana.	

	członkowskiego innego niż państwo członkowskie rejestracji, operator 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. 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.			
Art. 14	1. Państwa członkowskie tworzą i utrzymują systemy dokładnej rejestracji systemów bezzałogowych statków powietrznych, których konstrukcja podlega certyfikacji, oraz operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, których operacje mogą stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa, ochrony, prywatności oraz ochrony danych osobowych lub środowiska. 2. Systemy rejestracji operatorów 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) adres operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych; c) ich adres e-mail i numer telefonu; d) numer polisy ubezpieczeniowej dla 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	T	Art. 1 pkt 20	Art. 156l i art. 156m ustawy – Prawo lotnicze Art. 156l.1. Prezes Urzędu prowadzi rejestr operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, zwany dalej „rejestrem operatorów”, w celu prowadzenia skutecznego nadzoru nad tymi operatorami i umożliwienia ich sprawnej identyfikacji. 2. Rejestr operatorów jest prowadzony przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP zgodnie z art. 14 ust. 4–6 rozporządzenia nr 2019/947/UE. W rejestrze operatorów gromadzi się dane określone w art. 14 ust. 2 oraz dane dotyczące uprawnień pilotów bezzałogowych statków powietrznych. 3. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego przed wykonaniem pierwszej operacji bezzałogowym statkiem powietrznym rejestruje się w rejestrze operatorów, w przypadkach określonych w art. 14 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE. 4. Prezes Urzędu, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego BSP, przydziela operatorowi systemu bezzałogowego statku powietrznego numer rejestracyjny oraz potwierdza wpisanie operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego do rejestru operatorów. 5. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego zgłasza Prezesowi Urzędu zmianę danych zawartych w rejestrze operatorów w terminie 14 dni od dnia zaistnienia zmiany. Prezes Urzędu zmienia dane zawarte w rejestrze operatorów w terminie 14 dni od dnia otrzymania zgłoszenia.

operacje mają kompetencje konieczne, aby wykonywać swoje zadania, a 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 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 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		6. Prezes Urzędu wykreśla operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego z rejestru operatorów na wniosek operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego albo z urzędu, w przypadku gdy operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, będący osobą fizyczną, przestał spełniać warunek określony w art. 14 ust. 5 lit. b rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz nie posiada ważnych dokumentów potwierdzających kwalifikacje pilota bezzałogowego statku powietrznego, uprawniających do wykonywania operacji przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego w podkategorii A2 kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE. 7. Prezes Urzędu, na wniosek, udostępnia nieodpłatnie Siłom Zbrojnym, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służbie Kontrwywiadu Wojskowego, Służbie Wywiadu Wojskowego, Centralnemu Biuru Antykorupcyjnemu, Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służbie Ochrony Państwa, Krajowej Administracji Skarbowej, Służbie Więziennej, Straży Marszałkowskiej, Straży Leśnej, Straży Parku, straży gminnych (miejskich), Żandarmerii Wojskowej, Biuru Nadzoru Wewnętrznego oraz Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, dane zawarte w rejestrze operatorów w zakresie niezbędnym do realizacji zadań ustawowych służących zapewnieniu bezpieczeństwa publicznego i porządku publicznego, bezpieczeństwa strategicznej infrastruktury energetycznej, bezpieczeństwa państwa, obronności państwa, ochrony granicy państwowej, prowadzeniu działań poszukiwawczo-ratowniczych lub przeciwpożarowych, a także przeciwdziałaniu przestępczości oraz wykrywaniu lub ściganiu czynów zabronionych. Art. 156m. 1. Prezes Urzędu dokonuje w rejestrze operatorów na profilu operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, w tym na profilu pilota bezzałogowego statku powietrznego – jeżeli dotyczy, adnotacji dotyczącej: 1) wydania, zawieszenia albo cofnięcia potwierdzenia zaliczenia szkolenia i zdania egzaminu online, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 1; 2) wydania, zawieszenia albo cofnięcia certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 2; 3) wydania, zawieszenia albo cofnięcia certyfikatu wiedzy teoretycznej, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 3, oraz jego przedłużenia albo wznowienia, po otrzymaniu informacji od wyznaczonego podmiotu, o którym mowa w art. 156n ust. 1; 4) wydania, zmiany, zawieszenia albo cofnięcia zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE; 5) wydania, zawieszenia albo cofnięcia potwierdzenia odbioru i kompletności oświadczenia, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub oświadczenia o wykonywaniu operacji zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym;

	prawnych), oraz zapewniają dokładność swoich informacji rejestracyjnych. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego nie może być jednocześnie zarejestrowany w więcej niż jednym państwie członkowskim. Państwa członkowskie nadają operatorom systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz systemom bezzałogowych statków powietrznych, które wymagają rejestracji, niepowtarzalny cyfrowy numer rejestracyjny umożliwiający ich indywidualną identyfikację. Numer rejestracyjny operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych formułuje się na podstawie norm, które wspierają interoperacyjność systemów rejestracji. 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 systemów bezzałogowych statków powietrznych umieszczają swój numer rejestracyjny na każdym bezzałogowym statku powietrznym spełniającym warunki określone w ust. 5. 9. Oprócz danych określonych w ust. 2 państwa członkowskie mogą gromadzić dodatkowe informacje dotyczące tożsamości pochodzące od operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych.			6) stwierdzenia, że zostały spełnione okoliczności, o których mowa w UAS.SPEC.085 pkt 1 i 2 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE; 7) wydania, zmiany, zawieszenia albo cofnięcia zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE; 8) wydania, zmiany, zawieszenia albo cofnięcia certyfikatu LUC; 9) wydania potwierdzenia, o którym mowa w art. 13 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE; 10) wydania albo cofnięcia poświadczenia, o którym mowa w art. 156u ust. 3; 11) zmiany danych operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego. 2. Prezes Urzędu przechowuje dane o operatorach systemów bezzałogowych statków powietrznych wpisanych do rejestru operatorów przez okres 5 lat od dnia wykreślenia danego operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego z tego rejestru.
Art. 15	1. Określając strefy geograficzne dla systemów bezzałogowych statków powietrznych ze względów bezpieczeństwa, ochrony, prywatności lub względów środowiskowych, państwa członkowskie mogą: 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) objąć operacje z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych określonymi normami środowiskowymi;	T	Art. 1 pkt 20	Art. 156h i art. 156i ustawy – Prawo lotnicze Art. 156h. 1. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej wyznacza strefy geograficzne: 1) z własnej inicjatywy, w przypadku konieczności zapewnienia bezpieczeństwa operacji wykonywanych przy użyciu systemów bezzałogowych statków powietrznych, 2) na wnioski podmiotu uprawnionego do złożenia wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej złożony, za pośrednictwem poczty elektronicznej lub systemu teleinformatycznego BSP, w sposób wskazany przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej, w terminie określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 156k – z uwzględnieniem zakazów lub ograniczeń lotów określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 119 ust. 4 i 5 oraz struktury przestrzeni powietrznej określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 121 ust. 5. 2. W przypadku wprowadzenia ograniczenia lotów w części przestrzeni powietrznej zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 2, Polska Agencja

	c) zezwolić na dostęp wyłącznie niektórym klasom systemów bezzałogowych statków powietrznych; d) zezwolić na dostęp wyłącznie 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 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 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.		Żegluga Powietrznej wyznacza strefę geograficzną odpowiadającą wprowadzonemu ograniczeniu lotów w przestrzeni powietrznej. 3. W przypadku ustanowienia elementów przestrzeni powietrznej zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 121 ust. 5, Polska Agencja Żegluga Powietrznej wyznacza strefy geograficzne odpowiadające ustanowionym elementom przestrzeni powietrznej oraz ustala warunki wykonywania operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych na wniosek podmiotu, dla którego ustanowiono dany element struktury przestrzeni powietrznej. W okresie wyznaczenia strefy geograficznej Polska Agencja Żegluga Powietrznej aktywuje tę strefę na okres aktywności elastycznych elementów przestrzeni powietrznej. 4. Podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej jest: 1) organ administracji publicznej, organ Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, przewodniczący Komisji, przewodniczący Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, Dyrektor Generalny Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, podmiot uprawniony do wykonywania ratownictwa wodnego i podmiot uprawniony do wykonywania ratownictwa górskiego i dyrektor Rządowego Centrum Bezpieczeństwa – w przypadku konieczności zabezpieczenia przestrzeni powietrznej w celu realizacji zadań ustawowych, 2) zarządzający infrastrukturą krytyczną, w tym lotniczą, morską, kolejową lub energetyczną, lub terenem górniczym – w przypadku konieczności zabezpieczenia przestrzeni powietrznej w celu wykonania obowiązków tego zarządzającego, 3) organizator ćwiczeń, treningów, zawodów, pokazów lotniczych lub przelotów okolicznościowych – w przypadku konieczności zabezpieczenia przestrzeni powietrznej na potrzeby wykonania lotów w czasie ćwiczeń, treningów, zawodów, pokazów lotniczych lub przelotów okolicznościowych; 4) operator systemu bezzałogowego statku powietrznego zamierzający wykonywać operację w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE – w przypadku gdy konieczność wyznaczenia strefy geograficznej wynika z zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 albo 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE, certyfikatu LUC, scenariusza standardowego, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub krajowego scenariusza standardowego; 5) uznany podmiot, o którym mowa w art. 156o ust. 1 pkt 1, operator szkolący, o którym mowa w art. 156o ust. 4, i producent systemów bezzałogowych statków powietrznych w rozumieniu art. 3 pkt 13 rozporządzenia nr 2019/945/UE.

			5. W przypadkach określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 156k wyznaczenie strefy geograficznej wymaga uzyskania pozytywnej opinii Prezesa Urzędu. 6. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej przeprowadza ocenę wstępną wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej. 7. Jeżeli w wyniku przeprowadzenia oceny wstępnej wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej Polska Agencja Żeglugi Powietrznej ustali, że dla realizacji oczekiwanych rezultatów określonych przez wnioskodawcę jest wystarczające wyznaczenie stref geograficznych w liczbie określonej we wniosku, wzywa wnioskodawcę do uiszczenia opłaty za wyznaczenie każdej strefy geograficznej, wyznaczając termin na jej uiszczenie. Opłata za przeprowadzenie oceny wstępnej podlega zaliczeniu na poczet opłaty za wyznaczenie strefy geograficznej. 8. Jeżeli w wyniku przeprowadzenia oceny wstępnej wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej Polska Agencja Żeglugi Powietrznej ustali, że realizacja oczekiwanych rezultatów określonych przez wnioskodawcę może nastąpić wyłącznie przez wyznaczenie większej niż wnioskowana liczby stref geograficznych, wzywa wnioskodawcę do zmiany wniosku oraz uiszczenia opłat za wyznaczenie stref geograficznych, wyznaczając termin na dokonanie tych czynności. Opłata za przeprowadzenie oceny wstępnej podlega zaliczeniu na poczet opłaty za wyznaczenie strefy geograficznej. 9. Jeżeli w wyniku przeprowadzenia oceny wstępnej wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej Polska Agencja Żeglugi Powietrznej ustali brak możliwości uwzględnienia wniosku może wezwać wnioskodawcę do jego zmiany, wyznaczając termin na zmianę wniosku. 10. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej odmawia wyznaczenia strefy geograficznej w przypadku: 1) nieuiszczenia w wyznaczonym terminie opłaty za wyznaczenie strefy geograficznej, na podstawie wezwania, o którym mowa w ust. 7, albo 2) niezłożenia w wyznaczonym terminie lub odmowy złożenia zmienionego wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej lub nieuiszczenia opłat za wyznaczenie stref geograficznych, na podstawie wezwania, którym mowa w ust. 8, albo 3) niezłożenia w wyznaczonym terminie zmienionego wniosku lub odmowy złożenia zmienionego wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej, na podstawie wezwania, o którym mowa w ust. 9; 4) braku możliwości realizacji celu wyznaczenia strefy geograficznej. Wnioskodawcy nie przysługuje zwrot opłaty za przeprowadzenie oceny wstępnej wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej.

			11. W odniesieniu do wniosków o wyznaczenie strefy geograficznej składanych przez Dyrektora Generalnego Służby Więziennej, Głównego Inspektora Straży Leśnej, właściwego ministra, kierownika urzędu centralnego, Przewodniczącego Komisji, operatora infrastruktury krytycznej lub Prezesa Urzędu, sposób uiszczania opłat za wyznaczenie stref geograficznych może zostać określony w porozumieniu zawartym między Polską Agencją Żeglugi Powietrznej a zainteresowanym podmiotem. W przypadku zawarcia porozumienia przepisów ust. 7, 8 i 10 w zakresie dotyczącym wzywania do uiszczenia opłaty za wyznaczenie strefy geograficznej oraz skutków jej nieuiszczenia nie stosuje się. 12. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, wyznaczając strefę geograficzną określa okres obowiązywania strefy geograficznej, obszar strefy geograficznej oraz warunki wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w tej strefie geograficznej, z uwzględnieniem warunków wykonywania operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych określonych w art. 15 rozporządzenia 2019/947/UE, przepisów wydanych na podstawie art. 156g ust. 8 oraz art. 156k. 13. W przypadku odmowy wyznaczenia strefy geograficznej przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej podmiot uprawniony do złożenia wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej może wystąpić do Prezesa Urzędu z wnioskiem o ponowne rozpoznanie wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej, zwanym dalej „wnioskiem o ponowne rozpoznanie”. 14. Wniosek o ponowne rozpoznanie wnosi się do Prezesa Urzędu, za pośrednictwem Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, w terminie 14 dni od dnia otrzymania informacji o odmowie wyznaczenia strefy geograficznej. Wniosek wniesiony po terminie pozostawia się bez rozpoznania. 15. W wyniku rozpatrzenia wniosku o ponowne rozpoznanie Prezes Urzędu wydaje pisemne rozstrzygnięcie w sprawie wyznaczenia strefy geograficznej utrzymujące w mocy odmowę wyznaczenia strefy geograficznej albo określające sposób realizacji wniosku o ponowne rozpoznanie oraz niezwłocznie przekazuje je Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, a także podmiotowi uprawnionemu do złożenia wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej. 16. Przed upływem okresu obowiązywania strefy geograficznej Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, z własnej inicjatywy albo na wniosek podmiotu uprawnionego, na wniosek którego strefa geograficzna została wyznaczona, może przedłużyć obowiązywanie strefy geograficznej na kolejny okres. 17. Po upływie okresu obowiązywania strefy geograficznej Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, z własnej inicjatywy albo na wniosek podmiotu uprawnionego, na wniosek którego strefa geograficzna została wyznaczona, może ponownie wyznaczyć strefę geograficzną. 18. Do przedłużania okresu obowiązywania strefy geograficznej oraz ponownego wyznaczania strefy geograficznej stosuje się przepis ust. 12, a w przypadku

			przedłużania okresu obowiązywania strefy geograficznej oraz ponownego wyznaczania strefy geograficznej na wniosek podmiotu uprawnionego – również przepisy ust. 13–15. 19. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej jest uprawniona do zawieszania obowiązywania strefy geograficznej oraz do dokonywania w niej zmian, dotyczących określenia nowego obszaru strefy geograficznej, warunków wykonywania operacji w tej strefie lub okresu jej obowiązywania, w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego oraz efektywnej i ciągłej żeglugi powietrznej, w szczególności w związku z koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa publicznego i porządku publicznego, bezpieczeństwa strategicznej infrastruktury energetycznej, bezpieczeństwa państwa i obronności państwa, , ochrony granicy państwowej, prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych lub przeciwpożarowych, z uwzględnieniem przepisów wydanych na podstawie art. 156g ust. 8 oraz art. 156k. 20. Czynności związane z wyznaczaniem strefy geograficznej, przedłużaniem okresu obowiązywania strefy geograficznej oraz ponownym wyznaczaniem strefy geograficznej, w tym złożenie wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej mogą być realizowane przy użyciu systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 3b ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Art. 156i. 1. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej podaje do wiadomości publicznej informacje na temat stref geograficznych oraz warunków wykonywania operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych w tych strefach w sposób określony w art. 15 ust. 3 rozporządzenia nr 2019/947/UE za pośrednictwem strony podmiotowej Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. 2. Zakres informacji na temat stref geograficznych podawany do publicznej wiadomości obejmuje: 1) dane dotyczące wyznaczonych stref geograficznych – nazwę, obszar oraz okres obowiązywania; 2) nazwę podmiotu, który wnioskował o wyznaczenie danej strefy, oraz dane kontaktowe tego podmiotu –z wyjątkiem stref geograficznych wyznaczanych w związku z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego i porządku publicznego, bezpieczeństwa strategicznej infrastruktury energetycznej, bezpieczeństwa państwa, obronności państwa, ochroną granicy państwowej, a także przeciwdziałaniem przestępczości środowiskowej oraz prowadzeniem kontroli podmiotów w tym zakresie. 3. Informacje na temat stref geograficznych, inne niż określone w ust. 2, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej udostępnia na podstawie umowy zawartej między Polską Agencją Żeglugi Powietrznej a zainteresowanym podmiotem. Informacji nie udostępnia się w przypadku konieczności zapewnienia bezpieczeństwa publicznego i porządku publicznego, bezpieczeństwa strategicznej infrastruktury energetycznej, bezpieczeństwa państwa, obronności państwa, ochrony granicy państwowej, a także

				przeciwdziałania przestępczości środowiskowej oraz prowadzenia kontroli podmiotów w tym zakresie. 4. Udostępnianie informacji na temat stref geograficznych, innych niż określone w ust. 2, jest odpłatne. Wysokość opłaty ustala się w umowie, o której mowa w ust. 3. 5. Informacje na temat stref geograficznych, inne niż określone w ust. 2, nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 902).
Art. 16	1. Na wniosek klubu lub stowarzyszenia modelarstwa lotniczego właściwy organ może wydać zezwolenie na operacje z użyciem 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) 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 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.	T	Art. 1 pkt 20	Art. 156f ustawy – Prawo lotnicze 1. W kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, Prezes Urzędu wydaje zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE, na wniosek klubu lub stowarzyszenia modelarstwa lotniczego. 2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, zawiera: 1) oznaczenie klubu lub stowarzyszenia modelarstwa lotniczego, jego siedzibę i adres, w tym adres poczty elektronicznej; 2) numer rejestracyjny w rejestrze operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych; 3) określenie rodzaju operacji, w tym jej celu, lokalizacji, zasięgu, obszaru i maksymalnej wysokości lotu przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego. 3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, dołącza się: 1) kopię dokumentu określającego strukturę organizacyjną klubu lub stowarzyszenia modelarstwa lotniczego; 2) kopie procedur i systemu zarządzania, obowiązujących w klubie lub stowarzyszeniu modelarstwa lotniczego, wskazujących imię i nazwisko osoby zarządzającej klubem lub stowarzyszeniem; 3) kopię dokumentu stwierdzającego zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej lub stwierdzającego opłacenie składki tego ubezpieczenia przez klub lub stowarzyszenie modelarstwa lotniczego; 4) ocenę ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE, opracowaną przy zastosowaniu metodologii określonej w wytycznych Prezesa Urzędu, o których mowa w art. 156c ust. 4. 4. Prezes Urzędu wydaje zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE, jeżeli struktura organizacyjna, procedury i system zarządzania obowiązujące w klubie lub stowarzyszeniu modelarstwa lotniczego spełniają wymagania określone w art. 16 ust. 2 lit. b rozporządzenia nr 2019/947/UE.

	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.			5. Prezes Urzędu cofa zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE, jeżeli: 1) struktura organizacyjna, procedury i system zarządzania klubu lub stowarzyszenia modelarstwa lotniczego przestały spełniać wymagania określone w art. 16 ust. 2 lit. b rozporządzenia nr 2019/947/UE; 2) klub lub stowarzyszenie modelarstwa lotniczego wykonały operację przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego z naruszeniem warunków określonych w zezwoleniu dla tego klubu lub stowarzyszenia, przepisach ustawy lub przepisach wydanych na podstawie art. 156g ust. 8. 6. Prezes Urzędu wydaje, odmawia wydania oraz cofa zezwolenie na operację, o którym mowa art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE w drodze decyzji administracyjnej. Decyzja administracyjna może być wydana przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP.
Art. 17	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.	T	Art. 1 pkt 3 lit. a tiret trzecie oraz lit. c	Art. 21 ust. 2 pkt 29 oraz ust. 2f-2l ustawy – Prawo lotnicze 2. Do zadań i kompetencji Prezesa Urzędu należy (...): 29) wykonywanie zadań określonych w art. 18 lit. a–e, g–k oraz m rozporządzenia nr 2019/947/UE; 2f. Na potrzeby wykonywania przez Prezesa Urzędu zadań, o których mowa w art. 18 lit. a–e, g–k oraz m rozporządzenia nr 2019/947/UE, oraz wykonywania przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej zadań, o których mowa w art. 18 lit. f i l rozporządzenia nr 2019/947/UE, ustanawia się mechanizm koordynacji między Prezesem Urzędu oraz Polską Agencją Żeglugi Powietrznej, polegający na obowiązku współdziałania przy wykonywaniu tych zadań. 2g. Na potrzeby mechanizmu koordynacji Prezes Urzędu oraz Polska Agencja Żeglugi Powietrznej zawierają porozumienie, które określa co najmniej: 1) sposób udostępniania i wymiany informacji wytworzonych lub posiadanych przez jedną ze stron porozumienia w związku z wykonywaniem zadań, w tym informacji podlegających ujawnieniu w rejestrach prowadzonych przez Prezesa Urzędu; 2) sposób współdziałania stron porozumienia przy wykonywaniu zadań przez strony porozumienia, w tym sposób współdziałania przy wykonywaniu przez Prezesa Urzędu zadań określonych w ust. 2 pkt 8 w zakresie prowadzenia rejestru statków powietrznych, w obszarze systemów bezzałogowych statków powietrznych, rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz czynności określonych w przepisach działu VIa. 2h. Porozumienie, o którym mowa w ust. 2g, jest zatwierdzane przez ministra właściwego do spraw transportu.

			2i. Jeżeli współdziałanie, o którym mowa w ust. 2f, polega na realizowaniu przez Prezesa Urzędu zadań lub kompetencji wynikających z przepisów ustawy przy wykorzystaniu systemu teleinformatycznego, do którego autorskie prawa majątkowe w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (Dz. U. z 2022 r. poz. 2509) przysługują Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, o którym mowa w art. 3b ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, zwanego dalej „systemem teleinformatycznym BSP”, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej nieodpłatnie udziela dostępu do systemu Prezesowi Urzędu w granicach uzasadnionych celem realizacji jego zadań oraz kompetencji wynikających z przepisów ustawy. 2j. Sposób korzystania przez Prezesa Urzędu z systemu teleinformatycznego BSP, w tym pola eksploatacji, do których dostęp ma Prezes Urzędu, określa porozumienie, o którym mowa w ust. 2g. 2k. Jeżeli współdziałanie, o którym mowa w ust. 2f, polega na prowadzeniu rejestrów i postępowań określonych w ustawie przy wykorzystaniu systemu teleinformatycznego BSP, w wyniku których dochodzi do przetwarzania danych osobowych, Prezesa Urzędu oraz Polską Agencję Żeglugi Powietrznej uznaje się za odrębnych administratorów w rozumieniu art. 4 pkt 7 rozporządzenia 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) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, z późn. zm.¹⁾) na potrzeby wykonywania przez Prezesa Urzędu zadań, o których mowa w art. 18 lit. a–e, g–k oraz m rozporządzenia nr 2019/947/UE, oraz wykonywania przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej zadań, o których mowa w art. 18 lit. f i l rozporządzenia nr 2019/947/UE.”; Art. 3a ust. 1 i 2 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Art. 3a. 1. Agencja jest organem właściwym, o którym mowa w art. 17 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2019/947/UE”, w zakresie zadań, o których mowa w art. 18 lit. f i l rozporządzenia nr 2019/947/UE. 2. Agencja może współdziałać przy wykonywaniu zadań organu właściwego, o których mowa w art. 18 lit. a–e oraz g–k i m rozporządzenia nr 2019/947/UE, zastrzeżonych do kompetencji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego na zasadach określonych w porozumieniu, o którym mowa w art. 21 ust. 2h Prawa lotniczego.

¹⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 127 z 23.05.2018, str. 2 oraz Dz. Urz. UE L 74 z 04.03.2021, str. 35.

Art. 18	Właściwy organ jest odpowiedzialny za: a) egzekwowanie przepisów niniejszego rozporządzenia; b) wydawanie, zawieszanie lub cofanie certyfikatów operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz licencji pilotów bezzałogowych statków powietrznych wykonujących operacje z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych w kategorii „otwartej”; c) wydawanie pilotom bezzałogowych statków powietrznych dowodu zaliczenia przeprowadzanego <i>online</i> 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;	T	Art. 1 pkt 20 Art. 1 pkt 20 Art. 1 pkt 20	Art. 156zd ust. 1 i 2 ustawy – Prawo lotnicze 1. Osoba użytkująca system bezzałogowego statku powietrznego może zostać poddana sprawdzeniu, czy operacja jest wykonywana zgodnie z przepisami prawa, przez: 1) funkcjonariuszy Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, Służby Celno-Skarbowej, Służby Więziennej, Straży Marszałkowskiej, inspektorów Biura Nadzoru Wewnętrznego, żołnierzy zawodowych wyznaczonych na stanowiska służbowe w Służbie Kontrwywiadu Wojskowego albo w Służbie Wywiadu Wojskowego, żołnierzy Żandarmerii Wojskowej oraz Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, strażników straży gminnych (miejskich) oraz osoby upoważnione przez Prezesa Urzędu; 2) strażników leśnych – na terenach lasów; 3) funkcjonariuszy Straży Parku – na terenach parków narodowych; 4) funkcjonariuszy Państwowej Straży Pożarnej – w przypadku gdy wykonywana operacja może stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa funkcjonariuszy Państwowej Straży Pożarnej prowadzących działania ratowniczo-gaśnicze lub wykonujących inne obowiązki służbowe. – w związku z realizacją zadań ustawowych. 2. . Osoba użytkująca system bezzałogowego statku powietrznego jest obowiązana wykonywać polecenia wydawane przez osobę dokonującą sprawdzenia, o którym mowa w ust. 1. Art. 156q ustawy – Prawo lotnicze 1. Prezes Urzędu, przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP, przeprowadza szkolenie oraz egzamin online na warunkach określonych w części A załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, w podkategorii A1 i A3 w kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE. 2. Prezes Urzędu, przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP, potwierdza zaliczenie szkolenia i zdanie egzaminu online z wynikiem pozytywnym. 3. Zdanie egzaminu online z wynikiem pozytywnym skutkuje wpisem o uzyskaniu przez pilota bezzałogowego statku powietrznego uprawnień do wykonywania operacji w podkategorii A1 i A3 w kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w rejestrze operatorów. Art. 156r ustawy – Prawo lotnicze

	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 systemów bezzałogowych statków powietrznych w kategorii „szczególnej”;	Art. 1 pkt 20	1. Wyznaczony podmiot przeprowadza egzamin z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w UAS.OPEN.030 pkt 2 lit. c części A załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE. Art. 156c i art. 156e – 156f ustawy – Prawo lotnicze Art. 156c. 1. 1. W kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, Prezes Urzędu wydaje zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, wykonywaną przy użyciu: 1) jednego systemu bezzałogowego statku powietrznego albo 2) roju bezzałogowych statków powietrznych – na zasadach określonych w art. 12 ust. 1–4 rozporządzenia nr 2019/947/UE z uwzględnieniem UAS.SPEC.030, UAS.SPEC.040, UAS.SPEC.070 i UAS.SPEC.080 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE. 2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego wykonywanych przez Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencję Wywiadu, Służbę Kontrwywiadu Wojskowego, Służbę Wywiadu Wojskowego, Żandarmerię Wojskową, Centralne Biuro Antykorupcyjne, Policję, Straż Graniczną, Państwową Straż Pożarną, Krajową Administrację Skarbową, podmiot uprawniony do wykonywania ratownictwa wodnego i podmiot uprawniony do wykonywania ratownictwa górskiego. 3. Zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, wydaje się na wniosek operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego zawierający informacje wskazane w UAS.SPEC.030 pkt 3 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, jeżeli zostały spełnione wymagania określone w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz w UAS.SPEC.040 pkt 1 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE. 4. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3, operator systemu bezzałogowego statku powietrznego dołącza ocenę ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE, opracowaną przy zastosowaniu metodologii określonej w wytycznych Prezesa Urzędu, ogłoszonych w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego. 5. Prezes Urzędu zmienia zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, na wniosek operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego w zakresie, o którym mowa w UAS.SPEC.030 pkt 2 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, do którego dołączono zaktualizowaną ocenę ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w przypadku gdy zmiana: 1) dotyczy operacji, która wpływa na założenia w ocenie ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE;

				2) dotyczy systemu zarządzania operatorem systemu bezzałogowego statku powietrznego, w tym zmiany personelu wskazanego w zezwoleniu na operację; 3) wpływa na sprawozdanie z oceny ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE; 4) wpływa na zasady i procedury, o których mowa w UAS.SPEC.050 pkt 1 lit. a części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE; 5) dotyczy instrukcji operacyjnej operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, o której mowa w UAS.SPEC.030 pkt 3 lit. e – jeżeli jest wymagana. 6. Prezes Urzędu przedłuża ważność zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w okresie ważności tego zezwolenia, na wniosek operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego złożony nie później niż 30 dni przed końcem ważności zezwolenia, jeżeli nie uległy zmianie zakres, warunki i ograniczenia przedłużanego zezwolenia. W przypadku zezwoleń na operację, których termin obowiązywania jest nie dłuższy niż 30 dni, operator systemu bezzałogowego statku powietrznego składa wniosek o przedłużenie nie później niż 12 dni przed końcem ważności tego zezwolenia. 7. Prezes Urzędu zawieszona czas określony zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE: 1) w przypadku stwierdzenia, że operator systemu bezzałogowego statku powietrznego nie spełnia wymagań, o których mowa w UAS.SPEC.050 lub UAS.SPEC.080 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE; 2) na wniosek posiadacza zezwolenia na operację. 8. W przypadku, o którym mowa w ust. 7 pkt 1, Prezes Urzędu zawieszając zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, określa rodzaj stwierdzonych nieprawidłowości oraz wskazuje okres zawieszenia, pod rygorem cofnięcia zezwolenia na operację w razie nieusunięcia nieprawidłowości w okresie zawieszenia 9. Prezes Urzędu cofa zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE: 1) jeżeli operator systemu bezzałogowego statku powietrznego: a) nie usunie stwierdzonych nieprawidłowości w okresie, na jaki zezwolenie zostało zawieszone, b) uzyskał zezwolenie na podstawie sfałszowanego dokumentu, 2) jeżeli pilot bezzałogowego statku powietrznego wykonujący operację na rzecz operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego na podstawie zezwolenia:

				a) utracił kwalifikacje wymagane do wykonywania określonych czynności lotniczych, b) wykonując czynności lotnicze, do których uprawnia go zezwolenie, zagraża bezpieczeństwu ruchu lotniczego, osób lub mienia na ziemi, c) wykonywał czynności lotnicze pod wpływem alkoholu lub środków odurzających; 3) na wniosek posiadacza zezwolenia. 10. Decyzje administracyjne, o których mowa w ust. 7 i 9, podlegają natychmiastowemu wykonaniu. 11. Ocena ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE, może być przeprowadzona przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP. 12. Prezes Urzędu wydaje potwierdzenie, o którym mowa w art. 13 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE. Potwierdzenie może być wydane przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP. Potwierdzenie może być wydane także w języku angielskim. 13. Prezes Urzędu odmawia wydania potwierdzenia, o którym mowa w art. 13 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w drodze decyzji administracyjnej. 14. Prezes Urzędu zmienia zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w zakresie zaktualizowanych środków ograniczających ryzyko, po otrzymaniu potwierdzenia, o którym mowa w art. 13 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, od właściwego organu państwa członkowskiego, w którym planowana operacja ma zostać wykonana. Art. 156e. 1. W kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, Prezes Urzędu wydaje certyfikat LUC, na wniosek, o którym mowa w UAS.LUC.010 pkt 2 części C załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, złożony przez organ administracji rządowej lub osobę prawną. 2. Certyfikat LUC wydaje się: 1) jeżeli operator systemu bezzałogowego statku powietrznego spełnia warunki określone w UAS.LUC.020, UAS.LUC.030 i UAS.LUC.040 części C załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE lub 2) w przypadku gdy operator systemu bezzałogowego statku powietrznego ubiega się o uzyskanie certyfikatu LUC do zatwierdzania własnych operacji w zakresie składania oświadczeń o operacji, o których mowa w UAS.LUC.060 pkt 2 lit. a części C załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE – jeżeli operator systemu bezzałogowego statku powietrznego posiada potwierdzenie odbioru i kompletności oświadczenia:

			a) o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub b) o wykonywaniu operacji zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym – obejmującego operacje, które operator systemu bezzałogowego statku powietrznego zamierza zatwierdzać w ramach wnioskowanego certyfikatu LUC, lub 3) w przypadku gdy operator systemu bezzałogowego statku powietrznego ubiega się o uzyskanie certyfikatu LUC do zatwierdzania własnych operacji w zakresie zezwoleń na operację, o których mowa w UAS.LUC.060 pkt 2 lit. b części C załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, jeżeli: a) operator systemu bezzałogowego statku powietrznego uzyskał w ciągu 12 miesięcy przed dniem złożenia wniosku o uzyskanie certyfikatu LUC co najmniej pięć zezwoleń na operacje, o których mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE: – obejmujących operacje, które zamierza zatwierdzać w ramach wnioskowanego certyfikatu LUC, – do których analiza ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE, została sporządzona na podstawie metodologii określonej przez Prezesa Urzędu w wytycznych, o których mowa w art. 156c ust. 4, – z których co najmniej dwa zezwolenia są ważne co najmniej przez okres trzech miesięcy od dnia złożenia wniosku o uzyskanie certyfikatu LUC, oraz b) w procesie weryfikacji zezwoleń, o których mowa w lit. a, Prezes Urzędu nie stwierdził żadnych nieprawidłowości w ocenie ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w tym nie wzywał operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego do uzupełnienia braków. 3. Prezes Urzędu zmienia certyfikat LUC na wniosek posiadacza certyfikatu LUC po spełnieniu wymagań określonych w UAS.LUC.070 części C załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE. 4. Prezes Urzędu cofa certyfikat LUC: 1) jeżeli operator systemu bezzałogowego statku powietrznego nie spełnia wymagań, o których mowa w UAS.LUC.080 pkt 1 lit. a części C załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE; 2) na wniosek posiadacza certyfikatu LUC. 5. Wydanie, odmowa wydania, zmiana i cofnięcie certyfikatu LUC następuje w drodze decyzji administracyjnej. Decyzja administracyjna może być wydana przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP. 6. Decyzja administracyjna, o której mowa w ust. 5, podlega natychmiastowemu wykonaniu.

			Art. 156f. 1. W kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, Prezes Urzędu wydaje zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE, na wniosek klubu lub stowarzyszenia modelarstwa lotniczego. 2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, zawiera: 1) oznaczenie klubu lub stowarzyszenia modelarstwa lotniczego, jego siedzibę i adres, w tym adres poczty elektronicznej; 2) numer rejestracyjny w rejestrze operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych; 3) określenie rodzaju operacji, w tym jej celu, lokalizacji, zasięgu, obszaru i maksymalnej wysokości lotu przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego. 3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, dołącza się: 1) kopię dokumentu określającego strukturę organizacyjną klubu lub stowarzyszenia modelarstwa lotniczego; 2) kopie procedur i systemu zarządzania, obowiązujących w klubie lub stowarzyszeniu modelarstwa lotniczego, wskazujących imię i nazwisko osoby zarządzającej klubem lub stowarzyszeniem; 3) kopię dokumentu stwierdzającego zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej lub stwierdzającego opłacenie składki tego ubezpieczenia przez klub lub stowarzyszenie modelarstwa lotniczego; 4) ocenę ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE, opracowaną przy zastosowaniu metodologii określonej w wytycznych Prezesa Urzędu, o których mowa w art. 156c ust. 4. 4. Prezes Urzędu wydaje zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE, jeżeli struktura organizacyjna, procedury i system zarządzania obowiązujące w klubie lub stowarzyszeniu modelarstwa lotniczego spełniają wymagania określone w art. 16 ust. 2 lit. b rozporządzenia nr 2019/947/UE. 5. Prezes Urzędu cofa zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE, jeżeli: 1) struktura organizacyjna, procedury i system zarządzania klubu lub stowarzyszenia modelarstwa lotniczego przestały spełniać wymagania określone w art. 16 ust. 2 lit. b rozporządzenia nr 2019/947/UE; 2) klub lub stowarzyszenie modelarstwa lotniczego wykonały operację przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego z naruszeniem warunków określonych w zezwoleniu dla tego klubu lub stowarzyszenia, przepisach ustawy lub przepisach wydanych na podstawie art. 156g ust. 8.

	e) przechowywanie dokumentów, rejestrów i zgłoszeń dotyczących zezwoleń na operacje z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych, oświadczeń, certyfikatów kompetencji pilotów bezzałogowych statków powietrznych oraz certyfikatów LUC;		1) 6. Prezes Urzędu wydaje, odmawia wydania oraz cofa zezwolenie na operację, o którym mowa art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE w drodze decyzji administracyjnej. Decyzja administracyjna może być wydana przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP. Art. 156m ustawy – Prawo lotnicze Art. 156m. 1. Prezes Urzędu dokonuje w rejestrze operatorów na profilu operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, w tym na profilu pilota bezzałogowego statku powietrznego – jeżeli dotyczy, adnotacji dotyczącej: 1) wydania, zawieszenia albo cofnięcia potwierdzenia zaliczenia szkolenia i zdania egzaminu online, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 1; 2) wydania, zawieszenia albo cofnięcia certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 2; 3) wydania, zawieszenia albo cofnięcia certyfikatu wiedzy teoretycznej, o którym mowa w art. 156p ust. 1 pkt 3, oraz jego przedłużenia albo wznowienia, po otrzymaniu informacji od wyznaczonego podmiotu, o którym mowa w art. 156n ust. 1; 4) wydania, zmiany, zawieszenia albo cofnięcia zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE; 5) wydania, zawieszenia albo cofnięcia potwierdzenia odbioru i kompletności oświadczenia, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub oświadczenia o wykonywaniu operacji zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym; 6) stwierdzenia, że zostały spełnione okoliczności, o których mowa w UAS.SPEC.085 pkt 1 i 2 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE; 7) wydania, zmiany, zawieszenia albo cofnięcia zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE; 8) wydania, zmiany, zawieszenia albo cofnięcia certyfikatu LUC; 9) wydania potwierdzenia, o którym mowa w art. 13 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE; 10) wydania albo cofnięcia poświadczenia, o którym mowa w art. 156u ust. 3; 11) zmiany danych operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego. 2. Prezes Urzędu przechowuje dane o operatorach systemów bezzałogowych statków powietrznych wpisanych do rejestru operatorów przez okres 5 lat od dnia wykreślenia danego operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego z tego rejestru. Art. 156i ustawy – Prawo lotnicze

	f) udostępnianie – we wspólnym unikalnym formacie cyfrowym – informacji na temat stref geograficznych dla 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;		Art. 1 pkt 20 1. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej podaje do wiadomości publicznej informacje na temat stref geograficznych oraz warunków wykonywania operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych w tych strefach w sposób określony w art. 15 ust. 3 rozporządzenia nr 2019/947/UE za pośrednictwem strony podmiotowej Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. 2. Zakres informacji na temat stref geograficznych podawany do publicznej wiadomości obejmuje: 1) dane dotyczące wyznaczonych stref geograficznych – nazwę, obszar oraz okres obowiązywania; 2) nazwę podmiotu, który wnioskował o wyznaczenie danej strefy, oraz dane kontaktowe tego podmiotu – z wyjątkiem stref geograficznych wyznaczanych w związku z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego i porządku publicznego, bezpieczeństwa strategicznej infrastruktury energetycznej, bezpieczeństwa państwa, obronności państwa, ochroną granicy państwowej, a także przeciwdziałaniem przestępczości środowiskowej oraz prowadzeniem kontroli podmiotów w tym zakresie. 3. Informacje na temat stref geograficznych, inne niż określone w ust. 2, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej udostępnia na podstawie umowy zawartej między Polską Agencją Żeglugi Powietrznej a zainteresowanym podmiotem. Informacji nie udostępnia się w przypadku konieczności zapewnienia bezpieczeństwa publicznego i porządku publicznego, bezpieczeństwa strategicznej infrastruktury energetycznej, bezpieczeństwa państwa, obronności państwa, ochrony granicy państwowej, a także przeciwdziałania przestępczości środowiskowej oraz prowadzenia kontroli podmiotów w tym zakresie. 4. Udostępnianie informacji na temat stref geograficznych, innych niż określone w ust. 2, jest odpłatne. Wysokość opłaty ustala się w umowie, o której mowa w ust. 3. 5. Informacje na temat stref geograficznych, inne niż określone w ust. 2, nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 902). Art. 156d ustawy – Prawo lotnicze 1. W kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, Prezes Urzędu na zasadach określonych w art. 12 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE wydaje operatorowi systemu bezzałogowego statku powietrznego potwierdzenie odbioru i kompletności oświadczenia, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, po spełnieniu przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego wymagań określonych w UAS.SPEC.020 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE. 2. W zakresie niezastrzeżonym dla EASA i nieobjętym scenariuszem standardowym, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, krajowe scenariusze standardowe, uwzględniające wymagania UAS.SPEC.020 części B załącznika do Art. 1 pkt 20

	h) opracowywanie opartego na analizie ryzyka systemu nadzoru nad: (i) operatorami 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 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 systemów bezzałogowych statków powietrznych, którzy złożyli oświadczenie lub posiadają certyfikat wydany przez właściwy organ, kontrolowanie systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz zapewnienie przestrzegania przez operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych i pilotów bezzałogowych statków powietrznych przepisów niniejszego rozporządzenia; k) wdrażanie systemu wykrywania i badania przypadków nieprzestrzegania przepisów przez operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych wykonujących operacje w kategorii „otwartej” lub „szczególnej” oraz zdarzeń związanych z bezpieczeństwem zgłaszanych zgodnie z art. 19 ust. 2;		rozporządzenia nr 2019/947/UE, określają warunki wykonywania operacji w kategorii „szczególnej” z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego. 3. W kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, operator systemu bezzałogowego statku powietrznego może wykonywać operację na podstawie krajowego scenariusza standardowego po złożeniu do Prezesa Urzędu oświadczenia o wykonywaniu operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym, zawierającego informacje, o których mowa w UAS.SPEC.020 pkt 2 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, i otrzymaniu potwierdzenia odbioru i kompletności oświadczenia, o którym mowa w ust. 4. 4. Prezes Urzędu wydaje operatorowi systemu bezzałogowego statku powietrznego potwierdzenie odbioru i kompletności oświadczenia o wykonywaniu operacji systemem bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym po spełnieniu przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego wymagań określonych w danym krajowym scenariuszu standardowym. Art. 1 pkt 7 Art. 27 ust. 2 pkt 4, ust. 3a pkt 2a i 4a, pkt 6 oraz ust. 7 ustawy – Prawo lotnicze Art. 27 ust. 2 pkt 4 4) członkowie personelu odpowiedzialni za zadania z zakresu szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych, o których mowa w pkt 4 dodatku 3 załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE.”, Art. 27 ust. 3a pkt 2a i 4a 2a) zabezpieczenia lub przyjęcia do depozytu, w celu niedopuszczenia do jego używania, systemu bezzałogowego statku powietrznego znajdującego się w nieodpowiednim stanie technicznym lub używanego przez osoby nieuprawnione, lub używanego z naruszeniem zasad bezpiecznego użytkowania;”; 4a) wstrzymania lub ograniczenia działalności wykonywanej przez podmiot w ramach wyznaczenia, o którym mowa w art. 156n ust. 1, uznania, o którym mowa w art. 156o ust. 1 pkt 1, albo uprawnienia, o którym mowa w art. 156o ust. 1 pkt 2, do czasu podjęcia przez ten podmiot skutecznych działań naprawczych;”; Art. 27 ust. 3a pkt 6 6) wstrzymania lub ograniczenia prowadzonej działalności w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w ramach: a) zezwolenia na operację albo b) certyfikatu LUC oraz oświadczenia, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub oświadczenia o wykonywaniu operacji zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym

	l) przekazywanie operatorom systemów bezzałogowych statków powietrznych informacji i wytycznych, które służą zapewnieniu bezpieczeństwa operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych; m) utworzenie i utrzymywanie systemów rejestracji systemów bezzałogowych statków powietrznych, których konstrukcja podlega certyfikacji, oraz operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, których operacje mogą stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa, ochrony, prywatności, ochrony danych osobowych lub środowiska.			– do czasu podjęcia przez podmiot skutecznych działań naprawczych. Art. 27 ust. 7 7. Kontrole niezapowiedziane statków powietrznych i ich załóg, systemów bezzałogowych statków powietrznych i ich operatorów oraz lotnisk, przeprowadza się po okazaniu upoważnienia do przeprowadzenia kontroli wydanego przez Prezesa Urzędu oraz w celu ustalenia tożsamości: 1) legitymacji służbowej – w przypadku pracownika Urzędu; 2) dowodu tożsamości – w przypadku osoby niebędącej pracownikiem Urzędu. Art. 21 ust. 2 pkt 8 ustawy – Prawo lotnicze Do zadań i kompetencji Prezesa Urzędu należy (...): 8) prowadzenie rejestrów: statków powietrznych, w tym systemów bezzałogowych statków powietrznych, lotnisk, lotniczych urządzeń naziemnych, personelu lotniczego, operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, podmiotów szkolących oraz ewidencji lądowisk
Art. 19	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 systemu bezzałogowego statku powietrznego zgłasza właściwemu organowi wszelkie zdarzenia związane z bezpieczeństwem oraz przekazuje informacje dotyczące swojego 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 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,	N		

	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.			
Art. 20	Typy 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 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.	N		
Art. 21	1. Zezwolenia udzielone operatorom systemów bezzałogowych statków powietrznych, certyfikaty kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego i oświadczenia składane przez operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych lub równo ważna dokumentacja, wydane na podstawie prawa krajowego, zachowują ważność do dnia 1 stycznia 2022 r. 2. Do dnia 1 stycznia 2022 r. państwa członkowskie dokonują konwersji – zgodnie z niniejszym rozporządzeniem – istniejących certyfikatów kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego oraz swoich zezwoleń dla operatorów 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 systemów bezzałogowych statków powietrznych wykonywane w ramach klubów i stowarzyszeń modelarstwa lotniczego mogą być	N		

	kontynuowane zgodnie z odpowiednimi przepisami krajowymi i bez zezwolenia wydanego zgodnie z art. 16 do dnia 1 stycznia 2023 r.			
Art. 22	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:: a) bezzałogowy statek powietrzny o maksymalnej 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 maksymalnej 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 maksymalnej masie startowej większej niż 2 kg i 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.	N		
Art. 23	1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i>. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 31 grudnia 2020 r. 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	N		

	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. 5. Art. 15 ust. 3 stosuje się od dnia 1 stycznia 2022 r. Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.				
Załącznik					
Część A	UAS.OPEN.010	Przepisy ogólne	N		
	UAS.OPEN.020	Operacje z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych w podkategorii A1	N		
	UAS.OPEN.030	Operacje z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych w podkategorii A2	N		
	UAS.OPEN.040	Operacje z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych w podkategorii A3	N		
	UAS.OPEN.050	Obowiązki operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego	N		
	UAS.OPEN.060	Obowiązki pilota bezzałogowego statku powietrznego	N		
	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	N		
Część B	UAS.SPEC.010	Przepisy ogólne	N		
	UAS.SPEC.020	Oświadczenie o operacji	T	Art. 1 pkt 16	Art. 156d ust. 1, 3 i 4 ustawy – Prawo lotnicze 1. W kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, Prezes Urzędu na zasadach określonych w art. 12 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE wydaje operatorowi systemu bezzałogowego statku powietrznego potwierdzenie odbioru i kompletności oświadczenia, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, po spełnieniu przez operatora systemu

				bezzałogowego statku powietrznego wymagań określonych w UAS.SPEC.020 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE. (...) 3. W kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, operator systemu bezzałogowego statku powietrznego może wykonywać operację na podstawie krajowego scenariusza standardowego po złożeniu do Prezesa Urzędu oświadczenia o wykonywaniu operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym, zawierającego informacje, o których mowa w UAS.SPEC.020 pkt 2 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, i otrzymaniu potwierdzenia odbioru i kompletności oświadczenia, o którym mowa w ust. 4. 4. Prezes Urzędu wydaje operatorowi systemu bezzałogowego statku powietrznego potwierdzenie odbioru i kompletności oświadczenia o wykonywaniu operacji systemem bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym po spełnieniu przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego wymagań określonych w danym krajowym scenariuszu standardowym.
UAS.SPEC.030	Wniosek o zezwolenie na operację	T	Art. 1 pkt 16 Art. 156c ust. 1, 3 i 4 ustawy – Prawo lotnicze 1. W kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, Prezes Urzędu wydaje zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, wykonywaną przy użyciu: 1) jednego systemu bezzałogowego statku powietrznego albo 2) roju bezzałogowych statków powietrznych – na zasadach określonych w art. 12 ust. 1–4 rozporządzenia nr 2019/947/UE z uwzględnieniem UAS.SPEC.030, UAS.SPEC.040, UAS.SPEC.070 i UAS.SPEC.080 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE. (...) 3. Zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, wydaje się na wniosek operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego zawierający informacje wskazane w UAS.SPEC.030 pkt 3 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, jeżeli zostały spełnione wymagania określone w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz w UAS.SPEC.040 pkt 1 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE. 4. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3, operator systemu bezzałogowego statku powietrznego dołącza ocenę ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE, opracowaną przy zastosowaniu metodologii	

					określonej w wytycznych Prezesa Urzędu, ogłoszonych w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
	UAS.SPEC.040	Wydawanie zezwolenia na operację	T	Art. 1 pkt 20	Art. 156c ust. 1, 3 i 4 ustawy – Prawo lotnicze 1. W kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, Prezes Urzędu wydaje zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, wykonywaną przy użyciu: 1) jednego systemu bezzałogowego statku powietrznego albo 2) roju bezzałogowych statków powietrznych – na zasadach określonych w art. 12 ust. 1–4 rozporządzenia nr 2019/947/UE z uwzględnieniem UAS.SPEC.030, UAS.SPEC.040, UAS.SPEC.070 i UAS.SPEC.080 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE. (...) 3. Zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, wydaje się na wniosek operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego zawierający informacje wskazane w UAS.SPEC.030 pkt 3 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, jeżeli zostały spełnione wymagania określone w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz w UAS.SPEC.040 pkt 1 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE. 4. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3, operator systemu bezzałogowego statku powietrznego dołącza ocenę ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE, opracowaną przy zastosowaniu metodologii określonej w wytycznych Prezesa Urzędu, ogłoszonych w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
	UAS.SPEC.050	Obowiązki operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego	N		
	UAS.SPEC.060	Obowiązki pilota bezzałogowego statku powietrznego	N		
	UAS.SPEC.070	Możliwość przenoszenia zezwolenia na operację	N		
	UAS.SPEC.080	Okres obowiązywania i ważność zezwolenia na operację	N		
	UAS.SPEC.085	Okres obowiązywania i ważność oświadczenia o operacji	N		
	UAS.SPEC.090	Dostęp	N		

	UAS.SPEC.100	Użytkowanie certyfikowanego sprzętu i certyfikowanych bezzałogowych statków powietrznych	N		
Część C	UAS.LUC.010	Ogólne wymogi dotyczące certyfikatu LUC	T	Art. 1 pkt 16	Art. 156e ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy – Prawo lotnicze 1. W kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, Prezes Urzędu wydaje certyfikat LUC, na wniosek, o którym mowa w UAS.LUC.010 pkt 2 części C załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, złożony przez organ administracji rządowej lub osobę prawną. 2. Certyfikat LUC wydaje się: 1) jeżeli operator systemu bezzałogowego statku powietrznego spełnia warunki określone w UAS.LUC.020, UAS.LUC.030 i UAS.LUC.040 części C załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE lub 2) w przypadku gdy operator systemu bezzałogowego statku powietrznego ubiega się o uzyskanie certyfikatu LUC do zatwierdzania własnych operacji w zakresie składania oświadczeń o operacji, o których mowa w UAS.LUC.060 pkt 2 lit. a części C załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE – jeżeli operator systemu bezzałogowego statku powietrznego posiada potwierdzenie odbioru i kompletności oświadczenia: a) o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub b) o wykonywaniu operacji zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym – obejmującego operacje, które operator systemu bezzałogowego statku powietrznego zamierza zatwierdzać w ramach wnioskowanego certyfikatu LUC, lub 3) w przypadku gdy operator systemu bezzałogowego statku powietrznego ubiega się o uzyskanie certyfikatu LUC do zatwierdzania własnych operacji w zakresie zezwoleń na operację, o których mowa w UAS.LUC.060 pkt 2 lit. b części C załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, jeżeli: a) operator systemu bezzałogowego statku powietrznego uzyskał w ciągu 12 miesięcy przed dniem złożenia wniosku o uzyskanie certyfikatu LUC co najmniej pięć zezwoleń na operacje, o których mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE: – obejmujących operacje, które zamierza zatwierdzać w ramach wnioskowanego certyfikatu LUC, – do których analiza ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE, została sporządzona na podstawie metodologii określonej przez Prezesa Urzędu w wytycznych, o których mowa w art. 156c ust. 4,

					– z których co najmniej dwa zezwolenia są ważne co najmniej przez okres trzech miesięcy od dnia złożenia wniosku o uzyskanie certyfikatu LUC, oraz b) w procesie weryfikacji zezwoleń, o których mowa w lit. a, Prezes Urzędu nie stwierdził żadnych nieprawidłowości w ocenie ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w tym nie wzywał operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego do uzupełnienia braków.
	UAS.LUC.020	Obowiązki posiadacza certyfikatu LUC	N		
	UAS.LUC.030	System zarządzania bezpieczeństwem	N		
	UAS.LUC.040	Podręcznik LUC	N		
	UAS.LUC.050	Warunki zatwierdzenia posiadacza certyfikatu LUC	T	Art. 1 pkt 20	Art. 156e ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze 2. Certyfikat LUC wydaje się: 1) jeżeli operator systemu bezzałogowego statku powietrznego spełnia warunki określone w UAS.LUC.020, UAS.LUC.030 i UAS.LUC.040 części C załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE lub 2) w przypadku gdy operator systemu bezzałogowego statku powietrznego ubiega się o uzyskanie certyfikatu LUC do zatwierdzania własnych operacji w zakresie składania oświadczeń o operacji, o których mowa w UAS.LUC.060 pkt 2 lit. a części C załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE – jeżeli operator systemu bezzałogowego statku powietrznego posiada potwierdzenie odbioru i kompletności oświadczenia: a) o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub b) o wykonywaniu operacji zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym – obejmującego operacje, które operator systemu bezzałogowego statku powietrznego zamierza zatwierdzać w ramach wnioskowanego certyfikatu LUC, lub 3) w przypadku gdy operator systemu bezzałogowego statku powietrznego ubiega się o uzyskanie certyfikatu LUC do zatwierdzania własnych operacji w zakresie zezwoleń na operację, o których mowa w UAS.LUC.060 pkt 2 lit. b części C załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, jeżeli: a) operator systemu bezzałogowego statku powietrznego uzyskał w ciągu 12 miesięcy przed dniem złożenia wniosku o uzyskanie certyfikatu LUC co najmniej pięć zezwoleń na operacje, o których mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE: – obejmujących operacje, które zamierza zatwierdzać w ramach wnioskowanego certyfikatu LUC,

					– do których analiza ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE, została sporządzona na podstawie metodologii określonej przez Prezesa Urzędu w wytycznych, o których mowa w art. 156c ust. 4, – z których co najmniej dwa zezwolenia są ważne co najmniej przez okres trzech miesięcy od dnia złożenia wniosku o uzyskanie certyfikatu LUC, oraz b) w procesie weryfikacji zezwoleń, o których mowa w lit. a, Prezes Urzędu nie stwierdził żadnych nieprawidłowości w ocenie ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w tym nie wzywał operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego do uzupełnienia braków.
	UAS.LUC.060	Uprawnienia posiadacza certyfikatu LUC	N		
	UAS.LUC.070	Zmiany w systemie zarządzania LUC	T	Art. 1 pkt 20	Art. 156c ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze 3. Zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, wydaje się na wniosek operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego zawierający informacje wskazane w UAS.SPEC.030 pkt 3 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, jeżeli zostały spełnione wymagania określone w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz w UAS.SPEC.040 pkt 1 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE.
	UAS.LUC.075	Możliwość przenoszenia certyfikatu LUC	N		
	UAS.LUC.080	Okres obowiązywania i ważność certyfikatu LUC	N		
	UAS.LUC.090	Dostęp	N		
Dodatek 1	dotyczący scenariuszy standardowych stanowiących podstawę oświadczenia		N		
Dodatek 2	Oświadczenie o operacji		N		
Dodatek 3	Dodatkowe wymagania 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		N		
Dodatek 4	Oświadczenie operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, którzy zamierzają prowadzić szkolenie praktyczne i		N		

	ocenę umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych w odniesieniu do STS-x			
Dodatek 5	Instrukcja operacyjna dla scenariusza standardowego	N		
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	N		



Minister do Spraw Unii Europejskiej

DPUE.920.2683.2021..AR(28)
Warszawa, 08 sierpnia 2023 r.
Dot.: RM-0610-97-23 z 07.08.2023 r.

Pan Łukasz Schreiber
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia
o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z wyrazami szacunku

z upoważnienia Ministra do Spraw Unii Europejskiej

Karolina Rudzińska
Podsekretarz Stanu
w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:
Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury



Minister – Członek Rady Ministrów Sekretarz Rady Ministrów

Łukasz Schreiber

Warszawa, dnia /elektryczny znacznik czasu/

RM-0610-97-23
UC89

Pani Elżbieta WITEK
Marszałek Sejmu

Szanowna Pani Marszałek,

z upoważnienia Prezesa Rady Ministrów, w ślad za przekazanym w dniu 14 sierpnia 2023 r. projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw przesyłam projekty aktów wykonawczych.

Z poważaniem
Łukasz Schreiber
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:
wnioskodawca

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI¹⁾

z dnia

w sprawie prowadzenia rejestru statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego

Na podstawie art. 44 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób prowadzenia rejestru statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego, zwany dalej „rejestrem”;
- 2) tryb dokonywania wpisów i wykreśleń w rejestrze;
- 3) wzór rejestru i świadectwa rejestracji.

§ 2. 1. Do rejestru wpisuje się statki powietrzne, używane w celach niekomercyjnych, przez jednostki organizacyjne Straży Granicznej, Policji, Państwowej Straży Pożarnej i Służby Ochrony Państwa.

2. Rejestr składa się z:

- 1) ksiąg ewidencji znaków rejestracyjnych statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego, zwanych dalej „statkami powietrznymi”;
- 2) teczek dokumentacji rejestrowej statków powietrznych.

3. Wzór rejestru jest określony w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

4. Rejestr statków powietrznych może być prowadzony przy użyciu systemu teleinformatycznego.

§ 3. 1. Wpisowi do rejestru podlegają statki powietrzne:

- 1) samoloty;
- 2) śmigłowce;

¹⁾ Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji kieruje działem administracji rządowej – sprawy wewnętrzne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (Dz. U. poz. 2264).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2022 r. poz. 1715, 1846, 2185, 2642, oraz z 2023 r. poz. 1489 i

- 3) spadochrony ratownicze;
- 4) inne niż wymienione w pkt 1–3 statki powietrzne przeznaczone do przewożenia osób i ładunku.

2. Statki powietrzne wpisuje się do rejestru wyłącznie po uzyskaniu świadectwa zdatności do lotu.

3. W rejestrze wpisuje się w szczególności:

- 1) dane dotyczące:
 - a) rodzaju i charakterystyki statku powietrznego,
 - b) właściciela i innego niż właściciel użytkownika statku powietrznego;
- 2) znaki rejestracyjne oraz typ i numer fabryczny statku powietrznego.

4. Tryb dokonywania w rejestrze wpisów i wykreśleń statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego jest określony w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

§ 4. 1. Wpisu do rejestru statku powietrznego dokonuje się na pisemny wniosek Komendanta Głównego Straży Granicznej, Komendanta Głównego Policji, Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej lub Komendanta Służby Ochrony Państwa, reprezentujących Skarb Państwa.

2. We wniosku, o którym mowa w ust. 1, zamieszcza się:

- 1) nazwę i adres jednostki organizacyjnej wnioskodawcy;
- 2) nazwę i adres właściciela/użytkownika statku powietrznego;
- 3) rodzaj i typ statku powietrznego;
- 4) serię, numer fabryczny, rok budowy i nazwę wytwórcy statku powietrznego;
- 5) oświadczenie, że wnioskodawca jest właścicielem tego statku powietrznego;
- 6) oświadczenie, że statek powietrzny nie jest zarejestrowany w innym rejestrze.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, wnioskodawca jest obowiązany dołączyć:

- 1) ważne świadectwo zdatności do lotów statku powietrznego;
- 2) świadectwo zdatności w zakresie hałasu w odniesieniu do statków powietrznych;
- 3) dowód przekazania statku powietrznego przez jego właściciela użytkownikowi wymienionemu we wniosku;
- 4) dowód skreślenia z innego rejestru, w odniesieniu do statków powietrznych uprzednio wpisanych do innego rejestru;
- 5) dowód ubezpieczenia statku powietrznego od odpowiedzialności cywilnej wynikłej z ruchu lotniczego i od następstw nieszczęśliwych wypadków;

- 6) fotografie lub ich zapis cyfrowy, przedstawiające oznakowanie statku powietrznego, którego dotyczy wniosek.

§ 5. 1. O wpisaniu i odmowie wpisania statku powietrznego do rejestru rozstrzyga się w drodze decyzji administracyjnej.

2. Decyzję o wpisaniu statku powietrznego do rejestru wydaje się po stwierdzeniu, że:

- 1) wniosek o wpisaniu statku powietrznego do rejestru spełnia wymagania zawarte w § 4 ust. 2 i 3;
- 2) dane zawarte we wniosku oraz w dokumentach dołączonych do wniosku wykazują, że są spełnione wymogi warunkujące dopuszczenie statku powietrznego do bezpiecznej eksploatacji w powietrzu.

3. Decyzję o odmowie wpisania statku powietrznego do rejestru wydaje się, jeżeli nie zostały spełnione wymagania, o których mowa w § 4 ust. 2 i 3.

§ 6. 1. Potwierdzeniem wpisania statku powietrznego do rejestru jest świadectwo rejestracji wraz z przydzieleniem znaków rejestracyjnych.

2. Świadectwo rejestracji statku powietrznego sporządza się w języku polskim z tłumaczeniem na język angielski dla statków powietrznych przeznaczonych do wykonywania lotów międzynarodowych.

3. Świadectwo rejestracji statku powietrznego ważne jest bezterminowo, pod warunkiem spełnienia wymagań technicznych, potwierdzonych w aktualnym świadectwie zdatności do lotu.

4. Wzór świadectwa rejestracji statku powietrznego jest określony w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

§ 7. 1. Każda zmiana danych zawartych w rejestrze, w tym cech eksploatacyjnych oraz technicznych statku powietrznego, podlega wpisowi do rejestru.

2. Zgłoszenie zmian danych zawartych w rejestrze jest dokonywane w formie pisemnego wniosku, w terminie 14 dni od dnia ich zaistnienia.

3. Zgłoszenia wniosku, o którym mowa w ust. 2, dokonuje użytkownik statku powietrznego.

4. Jeśli użytkownik nie dokonał zgłoszenia w terminie, o którym mowa w ust. 2, dokonuje się po jednorazowym, bezskutecznym wezwaniu, wpisu z urzędu, zaznaczając tę okoliczność w rejestrze lub wykreśla się statek powietrzny z rejestru.

§ 8. 1. Wykreślenie statku powietrznego z rejestru następuje, w drodze decyzji administracyjnej, na pisemny wniosek podmiotów, o których mowa w § 4 ust. 1, lub z urzędu, jeżeli:

- 1) utraciły aktualność dokumenty, o których mowa w § 4 ust. 3;
- 2) statek powietrzny uległ zniszczeniu lub utracił trwale zdolność do lotów;
- 3) ważność świadectwa zdolności do lotu nie została przedłużona w ciągu dwóch lat od daty jej wygaśnięcia;
- 4) nie zgłoszono zmiany danych podlegających wpisaniu do rejestru.

2. Po otrzymaniu zawiadomienia o wykreśleniu statku powietrznego z rejestru podmioty, o których mowa w § 4 ust. 1, są obowiązane:

- 1) usunąć ze statku powietrznego znaki rozpoznawcze, chyba że uzyskają zgodę na ich pozostawienie;
- 2) zwrócić dokumenty rejestracyjne statku powietrznego do prowadzącego rejestr.

§ 9. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia³⁾.

**MINISTER SPRAW
WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI**

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 3 grudnia 2002 r. w sprawie prowadzenia rejestru statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego (Dz. U. poz. 1739 oraz z 2004 r. poz. 1795), które traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 30 ustawy z dnia <data uchwalenia aktu> 2023 r. o zmianie ustawy - Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Spraw Wewnętrznych i
Administracji
z dnia
(Dz. U. poz.)

Załącznik nr 1

WZÓR

MINISTERSTWO SPRAW WEWNĘTRZNYCH i ADMINISTRACJI

REJESTR

**STATKÓW POWIETRZNYCH
LOTNICTWA SŁUŻB PORZĄDKU PUBLICZNEGO**

Księga nr 1 – samoloty i inne statki powietrzne

Księga nr 2 – śmigłowce

Księga nr 3 – spadochrony ratownicze

MINISTERSTWO SPRAW WEWNĘTRZNYCH i ADMINISTRACJI

REJESTR

**Księga nr 1 – samoloty i inne statki powietrzne
(z wyłączeniem śmigłowców)**

Prowadzona od dnia:

do dnia:

od nr rejestru:

do nr rejestru:

Strona nr

śmigło: typ seria ilość wytwórca

(podpis pracownika prowadzącego rejestr)

[illegible][illegible]

MINISTERSTWO SPRAW WEWNĘTRZNYCH i ADMINISTRACJI

REJESTR

Księga nr 2 – śmigłowce

Prowadzona od dnia:

do dnia:

od nr rejestru:

do nr rejestru:

Nr rejestrul	SN –

Rodzaj statku powietrznego nazwa

typ seria nr fabr.

kategoria rok budowy

wytwórca

właściciel adres

użytkownik adres

silnik: typ seria ilość wytwórca

Powyższy statek powietrzny:

1) wpisano do rejestru dnia 20 ... r. na podstawie wniosku z dnia 20 ... r.
zgłoszonego przez oraz decyzji ministra właściwego do
spraw wewnętrznych nr z dnia 20 ... r. Statek powietrzny otrzymał znak
rozpoznawczy **SN** -

Wydano świadectwo rejestracji statku powietrznego.

(podpis pracownika prowadzącego rejestr)

2) wykreślono z rejestru dnia 20 ... r. na podstawie wniosku z dnia 20 ... r.
zgłoszonego przez oraz decyzji ministra właściwego do
spraw wewnętrznych nr z dnia 20..... r.

(podpis pracownika prowadzącego rejestr)

Zmiany danych wpisanych do rejestru

[illegible]

Dokumenty statku powietrznego wydane użytkownikowi po wpisaniu do rejestru

[illegible]

MINISTERSTWO SPRAW WEWNĘTRZNYCH i ADMINISTRACJI

REJESTR

Księga nr 3 – spadochrony ratownicze

Prowadzona od dnia:

do dnia:

od nr rejestru:

do nr rejestru:

Nr rejestru	

Rodzaj statku powietrznego nazwa

typ seria nr fabr.

kategoria rok budowy

wytwórca

właściciel adres

użytkownik adres

Powyższy statek powietrzny:

- 1) wpisano do rejestru dnia 20 ... r. na podstawie wniosku z dnia 20 ... r. zgłoszonego przez oraz decyzji ministra właściwego do spraw wewnętrznych nr z dnia 20 ... r. Statek powietrzny otrzymał znak rozpoznawczy

Wydano świadectwo rejestracji statku powietrznego.

.....
(podpis pracownika prowadzącego rejestr)

- 2) wykreślono z rejestru dnia 20 ... r. na podstawie wniosku z dnia 20 ... r. zgłoszonego przez oraz decyzji ministra właściwego do spraw wewnętrznych nr z dnia 20 ... r.

.....
(podpis pracownika prowadzącego rejestr)

Zmiany danych wpisanych do rejestru

Lp.	Data	Podstawa zmian	Rodzaj zmiany	Podpis

Dokumenty statku powietrznego wydane użytkownikowi po wpisaniu do rejestru

Lp.	Data	Nazwa dokumentu	Podpis kwitującego

Tryb dokonywania wpisów i wykreśleń w rejestrze statków powietrznych

1. W rejestrze dokonuje się wpisów i wykreśleń dotyczących statków powietrznych, w szczególności takich jak:
 - 1) **samolot** – aerodyna z napędem, uzyskująca siłę nośną w locie głównie w wyniku działania sił aerodynamicznych na powierzchnie nieruchome w danych warunkach lotu;
 - 2) **śmigłowiec (helikopter)** – aerodyna utrzymywana w locie, w wyniku działania sił aerodynamicznych na jeden lub więcej wirników poruszanych urządzeniem napędowym wokół zasadniczo pionowych osi;
 - 3) **spadochron** – aerodyna bez napędu, która przez rozłożenie powierzchni odpowiedniego kształtu pozwala zmniejszyć prędkość ruchu na skutek działania sił aerodynamicznych na tę powierzchnię.
2. Wpisowi do rejestru podlegają znaki rejestracyjne statków powietrznych składające się z następujących elementów:
 - 1) znaku przynależności;
 - 2) znaku rozpoznawczego.

Formę i znaczenie elementów znaku rejestracyjnego przedstawia tabela nr 1:

Tabela 1

S	N	-	1	1	A	A
poz. 1			poz. 2		poz. 3	poz.4
znak przynależności			znak rozpoznawczy			
znak rejestracyjny						

Znak przynależności (poz. 1), składający się z liter SN, stanowi stały element znaków rejestracyjnych statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego i od następnych elementów jest oddzielony poziomą kreską.

Liczbową część znaku rozpoznawczego (poz. 2) stanowi dwucyfrowa liczba od 01 do 99, określona w tabeli nr 2, która wskazuje kolejność w grupie użytkownika.

Pierwsza litera znaku rozpoznawczego (poz. 3) wskazuje rodzaj statku powietrznego (śmigłowiec, samolot, itd.), oznacza ona:

- 1) **X** – śmigłowce;
- 2) **Y** – samoloty;
- 3) **A** – inne statki powietrzne.

Druga litera znaku rozpoznawczego (poz. 4) wskazuje na przynależność organizacyjną właściciela statku powietrznego, określa ją tabela nr 2.

Tabela 2

	Właściciel / użytkownik	Oznaczenie cyfrowe (poz. 2)	Ozn. rodzaju statku pow. (poz. 3)			Oznaczenie służby (poz.4)
			śmigłowiec	samolot	inne	
1.	Straż Graniczna	01– 99	X	Y	A	G (H, D, U)
2.	Policja	01– 99	X	Y	A	P (N, K, W)
3.	Państwowa Straż Pożarna	01– 99	X	Y	A	S (F)
4.	Służba Ochrony Państwa	01– 99	X	Y	A	B (O)
5.	Loty próbne	01– 99	X	Y	A	Q

Uwaga: Litery podane w nawiasach należy stosować po wyczerpaniu rejestru dla litery podstawowej.

3. Wpisowi do rejestru podlegają spadochrony.

Spadochrony otrzymują znak rejestracyjny złożony z grupy czterech cyfr.

4. Wpisowi do rejestru podlega tabliczka tożsamości statku powietrznego.

Statek powietrzny (z wyjątkiem spadochronów) powinien posiadać tabliczkę tożsamości z uwidocznionym na niej znakiem rejestracyjnym.

Napis na tabliczce tożsamości powinien być wyryty do głębokości nie mniejszej niż 1 mm, a wysokość napisu powinna wynosić co najmniej 15 mm.

Tabliczka tożsamości powinna być wykonana z materiału ognioodpornego o odpowiednich właściwościach fizycznych i umocowana na statku powietrznym w miejscu dobrze widocznym w pobliżu głównego wejścia.

5. Wpisowi do rejestru podlegają inne znaki i napisy na statkach powietrznych, w tym oznakowanie służbowe statków powietrznych.

Statki powietrzne używane do działań operacyjnych przez służby porządku publicznego, Policję, Straż Graniczną, Państwową Straż Pożarną lub Służbę Ochrony Państwa mogą być trwale oznakowane w sposób określający przynależność służbową tych statków lub ich przeznaczenie, z uwzględnieniem ograniczeń określonych w ust. 6.

6. Znaki i napisy inne niż znaki rejestracyjne, w tym oznakowanie służbowe oraz znaki wytwórcy i właściciela, mogą być umieszczane na statkach powietrznych z zachowaniem następujących warunków:

- 1) nie mogą znajdować się na powierzchni wyznaczonej przez zewnętrzne kontury znaków rejestracyjnych;
- 2) ich odległości od znaków rejestracyjnych nie mogą być mniejsze niż 50 cm;
- 3) jeżeli są umieszczone w jednej linii ze znakami rejestracyjnymi, ich wielkość nie może być większa niż 0,5 wielkości znaków rejestracyjnych.

Na określony czas i dla określonego celu na statkach powietrznych mogą być umieszczane grupy liter i cyfr (np. znaki identyfikacyjne – tylko na okres akcji, ćwiczeń lub zawodów), z zachowaniem warunków wymienionych w ust. 6.

WZÓR

A. Typ / nazwa: Oznaczenie fabryczne: B. Kategoria:		C. Klasa: D. Grupa: Podgrupa:
RZECZPOSPOLITA POLSKA MINISTERSTWO SPRAW WEWNĘTRZNYCH i ADMINISTRACJI ŚWIADECTWO REJESTRACJI STATKU POWIETRZNEGO		
1. Znaki rejestracyjne: SN-.....	2. Wytwórnia statku powietrznego: 	3. Seria i nr fabryczny: 4. Rok budowy:
5. Nazwa właściciela sprzętu lotniczego: Komendant – <i>Skarb Państwa</i>		
6. Adres właściciela:		
7. Niniejszym stwierdza się, że powyższy statek powietrzny został wpisany do Rejestru Statków Powietrznych Lotnictwa Służb Porządku Publicznego dnia 20 ... r. zgodnie z rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia <data wydania aktu> r. w sprawie prowadzenia rejestru statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego.		
 (m. p.) Warszawa, dnia 20 ... r. (minister właściwy do spraw wewnętrznych)		
E. Adnotacje: Nr rejestru:		

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie prowadzenia rejestru statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 44 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”, w brzmieniu nadanym ustawą z dnia <data uchwalenia aktu> o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

Konieczność wydania projektowanego rozporządzenia związana jest ze zmianą przepisów ustawy w zakresie definicji statku powietrznego lotnictwa służb porządku publicznego (art. 2 pkt 2 lit. b) oraz delegacji ustawowej do wydania rozporządzenia (art. 44 ust. 3).

Rozporządzenie określa szczegółowo sposób prowadzenia rejestru, tryb dokonywania wpisów i wykreśleń w rejestrze, wzór rejestru i świadectwa rejestracji statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego oraz dane podlegające wpisowi, w szczególności znaki rejestracyjne oraz typ i numer fabryczny statku powietrznego, z wyłączeniem bezzałogowych statków powietrznych.

Projektowane rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 3 grudnia 2002 r. w sprawie prowadzenia rejestru statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego (Dz. U. poz. 1739, z późn. zm.), którego regulacje w części zostały powielone w projektowanym rozporządzeniu.

W § 2 projektu określono statki powietrzne podlegające wpisowi do rejestru statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego, a także wskazano elementy składowe rejestru. W stosunku do stanu obecnego do katalogu statków powietrznych wpisywanych do rejestru dopisano statki powietrzne użytkowane przez Służbę Ochrony Państwa oraz wykreślono statki powietrzne użytkowane przez służbę celną. Wynika to z konieczności dostosowania przepisów do obecnego brzmienia definicji statku powietrznego lotnictwa służb porządku publicznego. Ponadto ze składu rejestru wykreślono księgę ewidencji sprzętu lotniczego.

W § 3 projektu określono rodzaje statków powietrznych podlegających wpisowi do rejestru oraz zakres danych wpisywanych do rejestru. Spośród dotychczasowego katalogu statków powietrznych wpisywanych do rejestru wykreślono balony załogowe i sterowce, tego rodzaju statki powietrzne nie są użytkowane przez służby porządku publicznego. Ponadto z katalogu składników podlegających wpisowi wykreślono sprzęt lotniczy dotychczas wpisywany do

rejestrze statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego. Wpisywany sprzęt lotniczy (silniki, pokładowe, stacje lotnicze i inny sprzęt lotniczy przeznaczony do wykorzystania na pokładzie statku powietrznego), traktowane są jako wymienne podzespoły statków powietrznych i powszechną praktyką jest ich wymiana pomiędzy statkami powietrznymi. Utrzymanie ich w rejestrze powoduje konieczność dokonywania zmian w rejestrze w przypadku ich wymiany. Zgodnie z obowiązującymi przepisami właściciel lub użytkownik statku powietrznego odpowiada za jego kompletność oraz stan techniczny. W związku z powyższym do rejestru statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego będą wpisywane statki powietrzne traktowane jako kompletna jednostka ewidencyjna. Analogiczne rozwiązania mają zastosowanie w przypadku rejestrów cywilnych i wojskowych statków powietrznych.

W § 4 projektu określono zakres danych umieszczanych we wniosku o wpis do rejestru statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego, składanym przez Komendanta Głównego Policji, Komendanta Głównego Straży Granicznej, Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej lub Komendanta Służby Ochrony Państwa, a także wykaz dokumentów dołączanych do tego wniosku. W stosunku do dotychczasowego brzmienia przepisów do katalogu organów wnioskujących o wpis do rejestru statków powietrznych dodano Komendanta Służby Ochrony Państwa oraz wykreślono kierownika jednostki organizacyjnej służby celnej. Powyższa zmiana związana jest z obecnym brzmieniem definicji statku powietrznego lotnictwa służb porządku publicznego. Ponadto z katalogu dokumentów dołączanych do wniosku o wpisanie statku powietrznego wykreślono dokumenty techniczne dotyczące eksploatacji statku powietrznego oraz oświadczenia użytkownika dotyczące warunków eksploatacji statków powietrznych, posiadania wykwalifikowanego personelu oraz odpowiedniej bazy obsługowej. Powyższa zmiana podyktowana jest tym, że do obowiązków właściciela / użytkownika należy posiadanie aktualnej dokumentacji technicznej statku powietrznego (instrukcje obsługi, biuletyny i listy serwisowe, itp). Ponadto właściciel / użytkownik ponosi odpowiedzialność za organizację systemu obsługowego statku powietrznego oraz jego utrzymanie w stanie zdolności do lotu.

W § 5 projektu wskazano tryb i warunki wydania przez właściwy organ decyzji administracyjnej o wpisaniu lub odmowie wpisania statku powietrznego do rejestru, natomiast w § 6 określono dokument będący potwierdzeniem wpisania do rejestru statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego.

W § 7 i 8 projektu określono przesłanki zmiany danych zawartych w rejestrze oraz wykreślenia statku powietrznego z rejestru statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego.

W załącznikach do rozporządzenia określono: wzór rejestru (załącznik nr 1), tryb dokonywania wpisów i wykreśleń w rejestrze (załącznik nr 2) oraz wzór świadectwa rejestracji statku powietrznego (załącznik nr 3).

Projekt przewiduje, że rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

W ocenie projektodawcy przedmiot regulacji jest zgodny z prawem Unii Europejskiej. Projektowane rozporządzenie nie podlega obowiązkowi przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje dodatkowych skutków finansowych dla budżetu państwa, w tym dla środków zaplanowanych na funkcjonowanie Policji i Straży Granicznej w ramach części 42 - Sprawy wewnętrzne.

Projekt nie zawiera przepisów technicznych, zatem nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w rozporządzeniu 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).

Projekt nie określa zasad podejmowania, wykonywania lub zakończenia działalności gospodarczej.

Projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny zgodnie z § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2022 r. poz. 348) oraz stosownie do wymogów art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248).

Projekt nie podlega dokonaniu oceny OSR przez koordynatora OSR w trybie § 32 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie prowadzenia rejestru statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pan Maciej Wąsik – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Pani Renata Leoniak – Zastępca Dyrektora Departamentu Porządku Publicznego MSWiA tel. 22 60 140 70, e-mail: sekretariat.dpp@mswia.gov.pl	Data sporządzenia 11.08.2023 r. Źródło art. 44 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, z późn. zm.) Nr w wykazie prac

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Konieczność wydania projektowanego rozporządzenia związana jest ze zmianą przepisów ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, z późn. zm.) w zakresie definicji statku powietrznego lotnictwa służb porządku publicznego (art. 2 pkt 2 lit. b) oraz delegacji ustawowej do wydania rozporządzenia (art. 44 ust. 3) w brzmieniu nadanym ustawą z dnia <data uchwalenia aktu> o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

Zgodnie z nowym brzmieniem przepisów, minister właściwy do wpraw wewnętrznych prowadzi rejestr statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego, z wyłączeniem bezzałogowych statków powietrznych (art. 44 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze). Zmianie uległa również definicja statku powietrznego lotnictwa służb porządku publicznego (art. 2 pkt 2 lit. b ustawy – Prawo lotnicze).

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

Rekomendowanym rozwiązaniem jest wydanie nowego rozporządzenia określającego szczegółowo sposób prowadzenia rejestru, tryb dokonywania wpisów i wykreśleń w rejestrze, wzór rejestru i świadectwa rejestracji statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego oraz dane podlegające wpisowi, w szczególności znaki rejestracyjne oraz typ i numer fabryczny statku powietrznego.

W projekcie określono:

- 1) rodzaje statków powietrznych podlegających wpisowi do rejestru statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego oraz elementy składowe rejestru (§ 2 i 3);
- 2) zakres danych umieszczanych we wniosku o wpis do rejestru statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego, a także wykaz dokumentów dołączanych do tego wniosku (§ 4);
- 3) tryb i warunki wydania przez właściwy organ decyzji administracyjnej o wpisaniu lub odmowie wpisania statków powietrznych do rejestru (§ 5);
- 4) dokument będący potwierdzeniem wpisania do rejestru statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego (§ 6);
- 5) przesłanki zmiany danych zawartych w rejestrze oraz wykreślenia statku powietrznego z rejestru statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego (§ 7 i 8).

W załącznikach do rozporządzenia określono wzór rejestru statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego (załącznik nr 1), tryb dokonywania wpisów i wykreśleń w rejestrze (załącznik nr 2) oraz wzór świadectwa rejestracji statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego (załącznik nr 3).

W stosunku do stanu obecnego do katalogu statków powietrznych wpisywanych do rejestru dopisano statki powietrzne użytkowane przez Służbę Ochrony Państwa oraz wykreślono statki powietrzne użytkowane przez służbę celną. Wynika to

z konieczności dostosowania przepisów do obecnego brzmienia definicji statku powietrznego lotnictwa służb porządku publicznego. Ponadto ze składu rejestru wykreślono księgę ewidencji sprzętu lotniczego.

Spośród dotychczasowego katalogu statków powietrznych wpisywanych do rejestru wykreślono balony załogowe i sterowce, tego rodzaju statki powietrzne nie są użytkowane przez służby porządku publicznego. Ponadto z katalogu składników podlegających wpisowi wykreślono sprzęt lotniczy dotychczas wpisywany do rejestru statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego. Wpisywany sprzęt lotniczy (silniki, pokładowe, stacje lotnicze i inny sprzęt lotniczy przeznaczony do wykorzystania na pokładzie statku powietrznego), są traktowane jako wymienne podzespoły statków powietrznych i powszechną praktyką jest ich wymiana pomiędzy statkami powietrznymi. Utrzymanie ich w rejestrze powoduje konieczność dokonywania zmian w rejestrze w przypadku ich wymiany. Zgodnie z obowiązującymi przepisami właściciel lub użytkownik statku powietrznego odpowiada za jego kompletność oraz stan techniczny. W związku z powyższym do rejestru statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego będą wpisywane statki powietrzne traktowane jako kompletna jednostka ewidencyjna. Analogiczne rozwiązania mają zastosowanie w przypadku rejestrów cywilnych statków powietrznych i rejestru wojskowych statków powietrznych.

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

Państwa członkowskie Unii Europejskiej opracowują własne systemy prowadzenia rejestrów lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
minister właściwy do spraw wewnętrznych	1	dane własne	prowadzenie rejestru statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego, z wyłączeniem bezzałogowych statków powietrznych
komórka organizacyjna Policji właściwa w sprawach lotnictwa	1	dane własne	wnioskowanie o wpisanie lub wykreślenie statku powietrznego do/z rejestru, zmianę danych
komórka organizacyjna Straży Granicznej właściwa w sprawach lotnictwa	1	dane własne	wnioskowanie o wpisanie lub wykreślenie statku powietrznego do/z rejestru, zmianę danych
komórka organizacyjna Państwowej Straży Pożarnej właściwa w sprawach lotnictwa	1	dane własne	wnioskowanie o wpisanie lub wykreślenie statku powietrznego do/z rejestru, zmianę danych
komórka organizacyjna Służby Ochrony Państwa właściwa w sprawach lotnictwa	1	dane własne	wnioskowanie o wpisanie lub wykreślenie statku powietrznego do/z rejestru, zmianę danych

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

Projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348) oraz stosownie do wymogów art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248).

Projektowane regulacje nie spowodują skutków dla budżetów jednostek samorządu terytorialnego, tym samym projekt nie wymaga konsultacji z Komisją Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

[illegible]

budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania	Finansowanie zadań ustawowych Policji, Straży Granicznej odbywa się ze środków budżetu państwa, część 42 - Sprawy wewnętrzne. Policja i Straż Graniczna mają zapewnione środki na finansowanie skutków rozwiązań projektowanych ww. rozporządzeniem.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych dla sektora finansów publicznych, w tym budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.											
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	Brak wpływu.										
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Przedmiotowy projekt z uwagi na swój charakter nie zawiera regulacji dotyczących majątkowych praw i obowiązków przedsiębiorców lub praw i obowiązków przedsiębiorców wobec organów administracji publicznej, a zatem nie podlega obowiązkowi dokonania oceny przewidywanego wpływu proponowanych rozwiązań na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorców, stosownie do przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2023 r. poz. 221, z późn. zm.).										
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodzin.										
	osoby niepełnosprawne, osoby starsze	Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.										
Niemierzalne	nie dotyczy											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość – na funkcjonowanie przedsiębiorców, w tym sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw; brak też wpływu na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także na sytuację osób niepełnosprawnych i osób starszych.											

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
☒ nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy	
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy	
Komentarz: Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje obciążeń regulacyjnych wynikających z projektu. Projektowane rozporządzenie nie dotyczy nakładania na obywateli obowiązków, z którymi związane jest wykonywanie jakichkolwiek czynności administracyjnych, nie spowoduje zmniejszenia, czy też zwiększenia liczby dokumentów lub liczby procedur, ani też skrócenia lub wydłużenia czasu na załatwienie sprawy, gdyż rozporządzenie nie reguluje procedur administracyjnych wynikających z obowiązków nałożonych na obywateli oraz związanych z załatwianiem przez obywateli spraw w urzędach, instytucjach lub innych organach władzy publicznej.		
9. Wpływ na rynek pracy		
Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne:	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na pozostałe obszary.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Wykonanie przepisów rozporządzenia nastąpi z dniem jego wejścia w życie.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Ze względu na charakter wprowadzanej regulacji nie jest planowana ewaluacja efektów projektu, a tym samym nie przewiduje się stosowania mierników ewaluacji.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie krajowych scenariuszy standardowych

Na podstawie art. 156d ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, 1715, 1846, 2185 i 2642 oraz z 2023 r. poz. 1489 i ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) Krajowy Scenariusz Standardowy NSTS-01 dla operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) lub z widokiem z pierwszej osoby (FPV), wykonywanych z użyciem bezzałogowego statku powietrznego o masie startowej mniejszej niż 4 kg, stanowiący załącznik nr 1 do rozporządzenia;
- 2) Krajowy Scenariusz Standardowy NSTS-02 dla operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) z użyciem bezzałogowego statku powietrznego kategorii wielowirnikowiec (MR), o masie startowej mniejszej niż 25 kg, stanowiący załącznik nr 2 do rozporządzenia;
- 3) Krajowy Scenariusz Standardowy NSTS-03 dla operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) z użyciem bezzałogowego statku powietrznego kategorii stałopłat (A) o masie startowej mniejszej niż 25 kg, stanowiący załącznik nr 3 do rozporządzenia;
- 4) Krajowy Scenariusz Standardowy NSTS-04 dla operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) z użyciem bezzałogowego statku powietrznego kategorii helikopter (H), o masie startowej mniejszej niż 25 kg, stanowiący załącznik nr 4 do rozporządzenia;
- 5) Krajowy Scenariusz Standardowy NSTS-05 dla operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) z użyciem bezzałogowego statku powietrznego o masie startowej mniejszej niż 4 kg, w odległości nie większej niż 2 km od pilota bezzałogowego statku powietrznego, stanowiący załącznik nr 5 do rozporządzenia;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

- 6) Krajowy Scenariusz Standardowy NSTS-06 dla operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) z użyciem bezzałogowego statku powietrznego kategorii wielowirnikowiec (MR) o masie startowej mniejszej niż 25 kg, w odległości nie większej niż 2 km od pilota bezzałogowego statku powietrznego, stanowiący załącznik nr 6 do rozporządzenia;
- 7) Krajowy Scenariusz Standardowy NSTS-07 dla operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) z użyciem bezzałogowego statku powietrznego kategorii stałopłat (A) o masie startowej mniejszej niż 25 kg, w odległości nie większej niż 2 km od pilota bezzałogowego statku powietrznego, stanowiący załącznik nr 7 do rozporządzenia;
- 8) Krajowy Scenariusz Standardowy NSTS-08 dla operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) z użyciem bezzałogowego statku powietrznego kategorii helikopter (H) o masie startowej mniejszej niż 25 kg, w odległości nie większej niż 2 km od pilota bezzałogowego statku powietrznego, stanowiący załącznik nr 8 do rozporządzenia.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia
(Dz. U. poz.)

Załącznik nr 1

**KRAJOWY SCENARIUSZ STANDARDOWY NSTS-01 DLA OPERACJI W ZASIĘGU
WIDOCZNOŚCI WZROKOWEJ (VLOS) LUB Z WIDOKIEM Z PIERWSZEJ OSOBY
(FPV), WYKONYWANYCH Z UŻYCIEM BEZZAŁOGOWEGO STATKU
POWIETRZNEGO O MASIE STARTOWEJ MNIEJSZEJ NIŻ 4 KG**

UAS.NSTS-01.010 Przepisy ogólne

1. Operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-01 wykonuje się w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) lub z widokiem z pierwszej osoby (FPV).
2. Niniejszy scenariusz stosuje się do bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej mniejszej niż 4 kg:
 - o maksymalnym wymiarze typowym wynoszącym maksymalnie 3 metry w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) nad kontrolowanym obszarem naziemnym, z wyjątkiem przelotów nad zgromadzeniami osób; oraz
 - o maksymalnym wymiarze typowym wynoszącym maksymalnie 1 metr w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) lub w locie FPV, z wyjątkiem przelotów nad zgromadzeniami osób.
3. W ramach niniejszego scenariusza mogą być wykonywane loty bezzałogowych statków powietrznych nieopatrzonych etykietą identyfikacyjną klasy, określoną w częściach 1–5, 16 i 17 załącznika do rozporządzenia delegowanego 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. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 1, z późn. zm.¹⁾), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 2019/945/UE”.
4. Podczas operacji bezzałogowy statek powietrzny nie może przenosić materiałów niebezpiecznych.
5. W trakcie operacji jeden pilot obsługuje w locie tylko jeden bezzałogowy statek powietrzny.

¹⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 7, Dz. Urz. UE L 232 z 20.07.2020, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 150 z 01.06.2022 r., str. 21.

UAS.NSTS-01.020 Warunki wykonywania lotów

Operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych w ramach krajowego scenariusza standardowego NSTS-01 wykonuje się z zachowaniem następujących warunków:

- 1) podczas startu i lądowania bezzałogowego statku powietrznego zapewnia się by miejsce startu i lądowania zostało objęte kontrolowanym obszarem naziemnym o promieniu umożliwiającym bezpieczne wykonanie tej czynności;
- 2) w czasie lotu w operacjach VLOS, bezzałogowy statek powietrzny utrzymuje się w odległości do 120 m od najbliższego punktu powierzchni Ziemi; pomiar odległości dostosowuje się odpowiednio do cech geograficznych terenu, takich jak równiny, wzgórza, góry;
- 3) w przypadku lotu bezzałogowym statkiem powietrznym w operacji VLOS, w odległości do 50 metrów w poziomie od sztucznej przeszkody o wysokości przekraczającej 105 metrów, maksymalną wysokość operacji można zwiększyć o maksymalnie 15 metrów powyżej wysokości przeszkody;
- 4) w przypadku gdy obszar lotu sąsiaduje z obszarem, na którym znajduje się zgromadzenie osób, pilot utrzymuje w każdej fazie lotu bezzałogowy statek powietrzny w odległości poziomej od tego zgromadzenia, nie mniejszej niż połowa aktualnej wysokości wykonywanego lotu;
- 5) w operacjach VLOS loty wykonuje się w zasięgu widoczności wzrokowej pilota lub przynajmniej jednego obserwatora bezzałogowego statku powietrznego, którzy utrzymują kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem z bezzałogowym statkiem powietrznym w celu określenia jego położenia względem pilota i w przestrzeni powietrznej oraz zapewnienia bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, pojazdów, osób lub zwierząt;
- 6) w operacjach VLOS wykonywanych bez obserwatora bezzałogowego statku powietrznego, dopuszcza się utratę kontaktu wzrokowego z bezzałogowym statkiem powietrznym w momencie dokonywania przez pilota kontroli parametrów lotu przekazywanych przez urządzenia będące wyposażeniem bezzałogowego statku powietrznego;
- 7) w operacjach VLOS wykonywanych z obserwatorem bezzałogowego statku powietrznego, dopuszcza się, aby obserwator bezzałogowego statku powietrznego nie znajdował się bezpośrednio przy pilocie, jeżeli zapewniona jest dwukierunkowa łączność pomiędzy pilotem i obserwatorem bezzałogowego statku powietrznego oraz ustalono zasady komunikacji;
- 8) w operacjach FPV lot jest wykonywany:
 - a) do wysokości nie większej niż 50 m nad poziomem terenu,
 - b) w odległości poziomej nie większej niż 500 m od pilota,

c)z zapewnieniem kontrolowanego obszaru naziemnego rozumianego jako obszar naziemny, na którym eksploatuje się system bezzałogowego statku powietrznego wraz z buforem ryzyka na ziemi i w którego granicach operator jest w stanie zadbać o to, by znajdowały się na nim wyłącznie osoby zaangażowane w operację - jeżeli prędkość lotu BSP nie może zostać ograniczona elektronicznie do maksymalnie 15 m/s dla całej planowanej operacji.

UAS.NSTS-01.030 Bezpieczeństwo lotów

Operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych w ramach krajowego scenariusza standardowego NSTS-01 wykonuje się:

- 1) w sposób umożliwiający uniknięcie lotu nad zgromadzeniami osób;
- 2) zachowując w każdej fazie operacji bezpieczną odległość od innych statków powietrznych, przeszkód, pojazdów, zwierząt lub osób, które nie uczestniczą w wykonywaniu operacji lub które nie są świadome poleceń wydawanych przez pilota lub operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego i zalecanych przez niego środków bezpieczeństwa na wypadek awarii lub utraty kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym;
- 3) ograniczając w możliwie największym stopniu czas lotu nad osobami w przypadku nieprzewidzianego pojawienia się takich osób w miejscu wykonywania lotów;
- 4) z uwzględnieniem instrukcji operacyjnej sporządzonej przez operatora bezzałogowego systemu powietrznego – jeśli sporządzono.

UAS.NSTS-01.040 Warunki korzystania z przestrzeni powietrznej

Operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych w ramach krajowego scenariusza standardowego NSTS-01 wykonuje się:

- 1) po zgłoszeniu zamiaru wykonania operacji oraz jej miejsca, czasu i maksymalnej wysokości lotu do Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, zwanej dalej „Agencją”, za pomocą systemu teleinformatycznego określonego przez tę Agencję;
- 2) jedynie za zgodą lub na potrzeby zarządzającego danym obiektem w przypadku wykonywania operacji nad portami morskimi, lotniskami, elektrowniami, stacjami elektroenergetycznymi, ujęciami wody i oczyszczalniami ścieków, jednostkami wojskowymi i poligonami;
- 3) z zachowaniem szczególnej ostrożności w przypadku lotów wykonywanych nad rurociągami paliwowymi, liniami energetycznymi i liniami telekomunikacyjnymi, zaporami wodnymi, śluzami oraz innymi urządzeniami znajdującymi się w otwartym terenie, których zniszczenie lub uszkodzenie może stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi, środowiska albo spowodować poważne straty materialne;

- 4) w strefie DRA-R (w tym w strefach: DRA-RH, DRA-RM lub DRA-RL) – na warunkach określonych dla tej strefy;
- 5) w strefie DRA-P – za zgodą zarządzającego obiektem chronionym daną strefą i na warunkach określonych dla tej strefy;
- 6) w strefie DRA-T – na warunkach określonych dla tej strefy;
- 7) w strefie DRA-U – na warunkach określonych dla tej strefy;
- 8) w strefie DRA-I – z uwzględnieniem informacji podanych do wiadomości publicznej dla tej strefy.

UAS.NSTS-01.050 Warunki eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego

Warunkiem eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego jest:

- 1) jego oznaczenie przez umieszczenie na powierzchni bezzałogowego statku powietrznego numeru rejestracyjnego operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego oraz przesłanie tego numeru do systemu zdalnej identyfikacji, jeżeli bezzałogowy statek powietrzny jest wyposażony w taki system;
- 2) wyposażenie bezzałogowego statku powietrznego w migające, zielone światło pozwalające na określenie orientacji bezzałogowego statku powietrznego względem pilota, obserwatora bezzałogowego statku powietrznego lub innych osób w przypadku wykonywania lotów wcześniej niż 30 minut przed wschodem słońca i później niż 30 minut po zachodzie słońca;
- 3) uwzględnienie w działaniach operatora zaleceń profilaktycznych Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, wydawanych na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, 1715, 1848, 2185 i 2642 oraz z 2023 r. poz. 1489), opracowanych w oparciu o najnowszą wiedzę związaną z eksploatacją systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi;
- 4) noszenie przez pilota wykonującego czynności lotnicze kamizelki ostrzegawczej lub odzieży w inny sposób identyfikującej pilota.

UAS.NSTS-01.060 Pilot bezzałogowego statku powietrznego

1. Operacje bezzałogowych statków powietrznych w ramach krajowego scenariusza standardowego NSTS-01 wykonuje jedynie pilot, który:
 - 1) posiada potwierdzenie ukończenia szkolenia NSTS-01 z wiedzy teoretycznej pilota bezzałogowego statku powietrznego wydane przez operatora, o którym mowa w pkt 2 lit b, przeprowadzającego szkolenie zgodnie z załącznikiem A do krajowego scenariusza standardowego NSTS-01 w zakresie operacji wykonywanych według krajowych scenariuszy standardowych określonych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
 - 2) posiada potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego NSTS-01 zgodnie z załącznikiem A do krajowego scenariusza standardowego NSTS-01, wydane przez:
 - a) uznany podmiot albo

- b) operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego
- który zadeklarował Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego zgodność z Krajowym Scenariuszem Standardowym NSTS-01 i złożył oświadczenie o zamiarze prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z Krajowym Scenariuszem Standardowym NSTS-01;
- 3) posiada certyfikat wiedzy teoretycznej NSTS-01 wydany przez właściwy organ.
2. Pilot bezzałogowego statku powietrznego uzyskuje certyfikat wiedzy teoretycznej w zakresie operacji wykonywanych według scenariuszy standardowych:
- 1) po ukończeniu szkolenia online oraz zaliczeniu egzaminu online z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w sekcji UAS.OPEN.020 pkt 4 lit. b załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.²⁾, zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2019/947/UE”; oraz
 - 2) posiadając potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego NSTS-01 zgodnie z załącznikiem A do krajowego scenariusza standardowego NSTS-01, o którym mowa w ust. 1 pkt 2; oraz
 - 3) po ukończeniu szkolenia teoretycznego przeprowadzonego zgodnie z załącznikiem A do krajowego scenariusza standardowego NSTS-01 przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 lit. b;
 - 4) po zdaniu egzaminu teoretycznego przeprowadzonego zgodnie z załącznikiem A do krajowego scenariusza standardowego NSTS-01 przez wyznaczony podmiot.
3. Certyfikat wiedzy teoretycznej jest ważny przez pięć lat.
4. Przedłużenie lub wznowienie ważności certyfikatu, jest uzależnione od spełnienia jednego z poniższych warunków:
- 1) ukończenia szkolenia online oraz zaliczenia egzaminu online z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w sekcji UAS.OPEN.020 pkt 4 lit. b załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz zdania dodatkowego egzaminu z wiedzy teoretycznej przeprowadzonego zgodnie z załącznikiem A do krajowego scenariusza standardowego NSTS-01 przez wyznaczony podmiot; albo
 - 2) ukończenia szkolenia przypominającego, które dotyczy przedmiotów z zakresu wiedzy teoretycznej, jak określono w pkt 1, przeprowadzanego przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 lit. b.

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 11, Dz. Urz. UE L 150 z 13.05.2020, str. 1, Dz. Urz. UE L 176 z 05.06.2020, str. 13, Dz. Urz. UE L 253 z 16.07.2021, str. 49, Dz. Urz. UE L 87 z 15.03.2022, str. 20 oraz Dz. Urz. UE L 105 z 04.04.2022, str. 3.

UAS.NSTS-01.070 Obowiązki operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego

1. Operator bezzałogowego systemu powietrznego spełnia obowiązki określone w sekcji UAS.SPEC.050 załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE.
2. Dokumentowanie spełniania obowiązków określonych w pkt 1, może odbywać się w formie elektronicznej – jeżeli dotyczy.

ZAŁĄCZNIK A: SZKOLENIE I EGZAMIN Z WIEDZY TEORETYCZNEJ ORAZ SZKOLENIE I EGZAMIN PRAKTYCZNY DLA PILOTA BEZZAŁOGOWEGO STATKU POWIETRZNEGO W ODNIESIENIU DO NSTS-01.

1. Szkolenie z wiedzy teoretycznej

- 1) Szkolenie z wiedzy teoretycznej trwa nie krócej niż 12 godzin zegarowych nie wliczając w to przerw.
- 2) Kandydat na szkolenie NSTS-01, może zostać zwolniony z obowiązku odbycia szkolenia teoretycznego, jeżeli zdał egzamin do dowolnej kompetencji pilota w ramach kategorii szczególnej, przeprowadzony przez wyznaczony podmiot nie później niż 12 miesięcy wstecz, przed datą rozpoczęcia szkolenia NSTS-01.
- 3) Ostateczny czas trwania szkolenia teoretycznego, z zachowaniem minimum określonego w pkt 1, określa podmiot prowadzący szkolenie uwzględniając przy tym postępy kursantów, ich poziom zaawansowania i zrozumienie zagadnień omawianych na szkoleniu.
- 4) Szkolenie teoretyczne może być prowadzone naprzemiennie ze szkoleniem praktycznym.
- 5) Szkolenie teoretyczne może zostać przeprowadzone metodą:
 - a) stacjonarną,
 - b) on-line lub
 - c) e-learningową.
- 6) Szczegółowy zakres szkolenia obejmuje:

I) Przepisy lotnicze:

1. Wprowadzenie do EASA i systemu lotniczego:
 - podstawowe informacje o EASA,
 - unifikacja przepisów lotniczych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych na terenie Unii Europejskiej.
2. Rozporządzenie nr 2019/945/UE oraz rozporządzenie nr 2019/947/UE:
 - ich zastosowanie w państwach członkowskich UE,
 - podkategorie w kategorii „otwartej” i powiązane klasy bezzałogowych systemów powietrznych C0-C4,
 - rejestracja operatorów bezzałogowych statków powietrznych,
 - obowiązki operatora bezzałogowych statków powietrznych,
 - obowiązki pilota,
 - incydent - zgłoszenie wypadku; Centralna Baza Zgłoszeń Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
3. Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze i akty wykonawcze do niej w zakresie bezzałogowych statków powietrznych.
4. System teleinformatyczny dla operacji bezzałogowych, wskazany przez Agencję.
5. Wprowadzenie do kategorii „szczególnej”.
6. Instrukcja Operacyjna.

7. Ocena ryzyka, koncepcja operacji CONOPS, wprowadzenie do metodologii SORA (Specific Operations Risk Assessment).
8. Przegląd standardowych scenariuszy (STS) i predefiniowanych ocen ryzyka (PDRA).

II) Ograniczenia możliwości człowieka:

1. Wpływ środków psychoaktywnych, alkoholu oraz przypadki, gdy pilot jest niezdolny do wykonywania swoich zadań z powodu urazu, zmęczenia, zażywania leków, choroby lub z innych przyczyn.
2. Ludzka percepcja:
 - czynniki wpływające na operacje VLOS,
 - odległość przeszkód i odległość między bezzałogowymi statkami powietrznymi a przeszkodami,
 - ocena prędkości lotu bezzałogowych statków powietrznych,
 - ocena wysokości lotu bezzałogowych statków powietrznych,
 - świadomość sytuacyjna,
 - operacje nocne,
 - zmęczenie,
 - czas trwania lotu w godzinach pracy,
 - rytmy okołodobowe,
 - presja czasu,
 - stres w pracy,
 - naciski związane z realizacją zadań komercyjnych,
 - uwaga,
 - eliminowanie czynników rozpraszających,
 - techniki skanowania przestrzeni powietrznej,
 - stan zdrowia (środki ostrożności dotyczące zdrowia, alkohol, narkotyki, leki itp.),
 - czynniki środowiskowe, takie jak zmiana widzenia z orientacji na słońce.

III) Procedury operacyjne:

1. Przed lotem:
 - ocena obszaru operacji i otoczenia, w tym terenu i potencjalnych przeszkód i zagrożeń dla utrzymania operacji VLOS, potencjalnego przelotu nad ludźmi oraz potencjalnego przelotu nad infrastrukturą krytyczną,
 - źródła zakłóceń pracy systemu bezzałogowego statku powietrznego i ich identyfikacja,
 - weryfikacja stref geograficznych,
 - klasyfikacja przestrzeni powietrznej,
 - procedury rezerwacji przestrzeni powietrznej,
 - zbiory informacji lotniczych,
 - NOTAM-y,

- planowanie misji, względy przestrzeni powietrznej i ocena ryzyka w miejscu operacji:
 - środki mające na celu przestrzeganie ograniczeń i warunków mających zastosowanie do objętości operacyjnej i bufora ryzyka ziemi dla planowanej operacji,
 - korzystanie z obserwatorów,
 - określenie bezpiecznego obszaru, w którym pilot może wykonać lot ćwiczebny,
 - warunki środowiskowe i pogodowe (np. czynniki, które mogą wpływać na działanie systemu bezzałogowego statku powietrznego, takie jak zakłócenia elektromagnetyczne, wiatr, temperatura itp.); metody uzyskiwania prognoz pogody,
 - sprawdzenie stanu bezzałogowego statku powietrznego.
2. W locie:
- procedury normalne,
 - procedury na wypadek sytuacji awaryjnych (np. w przypadku utraty łączności).
3. Po locie:
- kontrola po locie,
 - rejestrowanie szczegółów lotu.

IV) Techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko w powietrzu:

1. Umiejętności pilota bezzałogowego statku powietrznego:
 - zaawansowane umiejętności lotnicze,
 - manewry i procedury awaryjne.
2. Dziennik pokładowy i związana z nim dokumentacja.
3. Dobre praktyki sterowania bezzałogowymi statkami powietrznymi.
4. Ogólne informacje o nietypowych warunkach (np. przeciągnięcia, obroty, ograniczenia dla pionowych zmian wysokości, autorotacja, pierścienie wirowe).
5. Podejmowanie decyzji w locie.
6. Bezpieczeństwo lotnicze:
 - lekkomyślne zachowanie, środki ostrożności przy operacjach przy użyciu bezzałogowych statków powietrznych i podstawowe wymagania dotyczące towarów niebezpiecznych,
 - rozpoczynanie lub zatrzymywanie operacji z uwzględnieniem czynników środowiskowych, warunków i ograniczeń bezzałogowych statków powietrznych, ograniczeń pilota i czynnika ludzkiego,
 - w zakresie operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS):
 - zachowywanie bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, pojazdów, zwierząt lub osób,
 - udział obserwatora,
 - identyfikacja zgromadzeń osób,
 - zasady postępowania na wypadek, napotkania innego ruchu lotniczego,
 - przestrzeganie ograniczenia wysokości,

- w przypadku korzystania z obserwatora bezzałogowego statku powietrznego - obowiązki i komunikacja między obserwatorem bezzałogowego statku powietrznego a pilotem,
 - raportowanie zdarzeń lotniczych.
7. Ograniczenia przestrzeni powietrznej:
- uzyskiwanie i obserwowanie aktualnych informacji o wszelkich ograniczeniach lub warunkach lotów publikowanych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 15 rozporządzenia nr 2019/947/UE.

V) Ogólna wiedza na temat systemów bezzałogowych statków powietrznych:

1. Podstawowe zasady lotu.
2. Wpływ warunków środowiskowych na działanie bezzałogowego statku powietrznego.
3. Zasady zdalnego kierowania bezzałogowego statku powietrznego:
 - przegląd,
 - częstotliwości i widma łączności danych,
 - automatyczne tryby lotu, sterowanie ręczne.
4. Zapoznanie się z informacjami zawartymi w instrukcji użytkownika bezzałogowego statku powietrznego, w szczególności w zakresie:
 - przeglądu głównych elementów bezzałogowego statku powietrznego,
 - ograniczeń (np. masa, prędkość, środowisko, czas pracy akumulatora i itp.),
 - kontrolowania bezzałogowego statku powietrznego we wszystkich fazach lotu (np. start, zawis w powietrzu, w stosownych przypadkach, podstawowe manewry w locie i lądowanie),
 - czynników wpływających na bezpieczeństwo lotu,
 - ustawiania parametrów procedur Fail-Safe,
 - ustalania maksymalnej wysokości,
 - procedur implementacji i aktualizacji danych o strefach geograficznych do systemu świadomości przestrzennej,
 - procedur wczytywania numeru rejestracyjnego operatora bezzałogowego statku powietrznego do systemu bezpośredniej zdalnej identyfikacji,
 - bezpieczeństwa:
 - A. instrukcje dotyczące zabezpieczenia ładunku/obciążenia,
 - B. środki ostrożności, aby uniknąć obrażeń od wirników i ostrych krawędzi,
 - C. bezpieczne obchodzenie się z akumulatorami,
 - instrukcji konserwacji i utrzymania bezzałogowego statku powietrznego w należytym stanie technicznym.
5. Utrata sygnału i protokoły awarii systemu - zrozumienie stanu i planowanie zaprogramowanych reakcji, takich jak powrót do domu, zawis (loiter), natychmiastowe lądowanie.
6. Systemy awaryjnego zakończenia lotu.
7. Tryby sterowania lotem.

VI) Meteorologia:

1. Wpływ pogody na bezzałogowe statki powietrzne:
 - wiatr (np. warunki miejskie, turbulencje, rotory),
 - temperatura,
 - widzialność,
 - gęstość powietrza.
2. Pozyskiwanie i analiza prognoz pogody.
3. Uzyskiwanie i interpretacja zaawansowanych informacji o pogodzie:
 - zasoby informacyjne dotyczące pogody,
 - raporty,
 - prognozy i konwencje meteorologiczne właściwe dla typowych operacji lotniczych przy użyciu bezzałogowego statku powietrznego,
 - lokalne oceny pogody,
 - wykresy niskiego poziomu,
 - METAR, SPECI, TAF.

VII) Osiągi systemu bezzałogowego statku powietrznego w locie:

1. Typowa obwiednia operacyjna wiroplatu, płatowca i hybrydowego bezzałogowego statku powietrznego.
2. Masa, wyważenie oraz środek ciężkości (CG):
 - zmiana wyważenia w zależności od miejsca i sposobu montażu ładunków,
 - stabilność lotu przy różnym rodzaju obciążeń,
 - wpływ konstrukcji i typu bezzałogowego statku powietrznego na położenie środka ciężkości.
3. Zabezpieczenie ładunku.
4. Akumulatory:
 - zapobieganie potencjalnym niebezpiecznym warunkom,
 - rodzaje akumulatorów stosowanych w bezzałogowych statkach powietrznych (np. Li-Pol, Li-Ion),
 - terminologia używana w odniesieniu do baterii (np. efekt pamięci, pojemność, współczynnik c),
 - wiedza, jak działa bateria (np. ładowanie, użytkowanie, niebezpieczeństwo, przechowywanie).

VIII) Techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko na ziemi:

1. Funkcje trybu niskiej prędkości.
2. Ocena odległości od osób.
3. Zasada 1:1.
4. Zapoznanie się ze środowiskiem pracy, w szczególności:

- w jaki sposób przeprowadzić ocenę obecności niezaangażowanej osoby w obszarze, nad którym prowadzona jest operacja,
- informowanie zaangażowanych osób,
- informowanie niezaangażowanych osób,
- zabezpieczenie miejsca startu i lądowania.

2. Egzamin z wiedzy teoretycznej

- 1) Egzamin, o którym mowa w sekcji UAS.NSTS-01.060 pkt 2 ppkt 2 załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, obejmuje co najmniej 80 pytań wielokrotnego wyboru – cztery odpowiedzi, z których tylko jedna jest poprawna, mających na celu ocenę wiedzy pilota bezzałogowego statku powietrznego na temat technicznych i operacyjnych środków ograniczających ryzyko, dotyczących, w odpowiednich proporcjach, następujących dziedzin:
 - a) przepisy lotnicze,
 - b) ograniczenia możliwości człowieka,
 - c) procedury operacyjne,
 - d) techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko w powietrzu,
 - e) ogólna wiedza na temat systemów bezzałogowych statków powietrznych,
 - f) meteorologia,
 - g) osiągi systemu bezzałogowego statku powietrznego w locie oraz
 - h) techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko na ziemi.

2) Uzyskanie przez ucznia-pilota bezzałogowego statku powietrznego co najmniej 75% całkowitej liczby punktów jest równoznaczne ze zdaniem przez niego egzaminu z wiedzy teoretycznej.

3. Szkolenie praktyczne i ocena umiejętności praktycznych

- 1) Szkolenie praktyczne powinno trwać nie krócej niż 4 godziny zegarowe, nie wliczając w to przerw, z czego minimum 3 godziny zegarowe to czas lotu i minimum 1 godzina zegarowa to szkolenie naziemne z obsługi i funkcji systemu bezzałogowego statku powietrznego.
- 2) Szkolenie praktyczne osoby posiadającej świadectwo kwalifikacji UAVO z uprawnieniem dodatkowym UAV<5 kg które było ważne na dzień 31 grudnia 2021 r., trwa nie krócej niż 1,5 godziny zegarowej, nie wliczając w to przerw, z czego minimum 1 godzina zegarowa to czas lotu i minimum 0,5 godziny zegarowej to szkolenie naziemne z obsługi i funkcji systemu bezzałogowego statku powietrznego.
- 3) Ostateczny czas trwania szkolenia praktycznego, z zachowaniem minimum określonego w pkt 1 i 2, określa podmiot prowadzący szkolenie uwzględniając przy tym postępy kursantów, ich poziom zaawansowania i zrozumienie zagadnień omawianych na szkoleniu.
- 4) Szkolenie praktyczne może być prowadzone naprzemiennie ze szkoleniem teoretycznym.

- 5) Podczas szkolenia praktycznego jedna osoba szkoląca może szkolić jednocześnie tylko jednego kursanta.
- 6) Jeżeli szkolenie odbywa się przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego, który różni się funkcjami i możliwościami od systemu, który będzie eksploatowany docelowo przez operatora – kandydata na kompetencje pilota do realizacji właściwego scenariusza, wówczas jest on zobowiązany do odbycia doszkolenia produktowego, we własnym zakresie.
- 7) W trakcie szkolenia praktycznego w pełni wykorzystuje się możliwości scenariusza i funkcje systemu bezzałogowego statku powietrznego, uwzględniając:
 - a) możliwość lotu manualnego (jeśli posiada),
 - b) możliwość i tryby lotu automatycznego (jeśli posiada),
 - c) możliwość i tryby lotu autonomicznego (jeśli posiada),
 - d) możliwość lotu bez włączonych systemów stabilizacji (jeśli posiada),
 - e) możliwość lotu bez włączonego systemu pozycjonowania (jeśli posiada):
 - jeżeli system bezzałogowego statku powietrznego nie posiada możliwości wyłączenia systemu pozycjonowania lotu (GPS/GNSS/pozycjonowanie optyczne), manewry w locie oraz sytuacje awaryjne bez aktywnego systemu pozycjonowania należy przeprowadzić na urządzeniu symulującym,
 - czasu lotu na urządzeniu symulującym nie wlicza się do czasu lotu,
 - f) możliwość lotu w oparciu o widok z pierwszej osoby FPV.
- 8) Szkolenie z zakresu umiejętności praktycznych i ocena umiejętności praktycznych na potrzeby operacji wykonywanych w ramach niniejszego scenariusza standardowego obejmują co najmniej tematy i obszary określone w tabeli 1:

Tabela 1. Tematy i obszary, 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 przedstartowy 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 kolizją w powietrzu.
(b) Procedury w trakcie lotu	i. Prowadzenie skutecznej obserwacji i utrzymywanie bezzałogowego statku powietrznego: - w zasięgu widoczności wzrokowej (w lotach VLOS) oraz, - w granicach limitów dla lotu FPV (w przypadku lotu w oparciu o widok pierwszej osoby) 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. ii. Wykonywanie dokładnych i kontrolowanych manewrów w locie na różnych wysokościach i w różnych odległościach reprezentatywnych dla danego NSTS (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 (w locie VLOS oraz FPV) w różnych orientacjach bezzałogowego statku powietrznego względem pilota: (A) zawis w miejscu (tylko w przypadku wiroplątów i VTOL); (B) przejście z zawisu do lotu do przodu (tylko w przypadku wiroplątów i VTOL); (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 (VLOS i FPV): (A) zarządzanie częściowym lub całkowitym brakiem mocy w układzie napędowym bezzałogowego statku powietrznego przy zapewnieniu bezpieczeństwa osób 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 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 łącza 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.

Załącznik nr 2

**KRAJOWY SCENARIUSZ STANDARDOWY NSTS-02 DLA OPERACJI W ZASIĘGU
WIDOCZNOŚCI WZROKOWEJ (VLOS) Z UŻYCIEM BEZZAŁOGOWEGO STATKU
POWIETRZNEGO KATEGORII WIELOWIRNIKOWIEC (MR), O MASIE STARTOWEJ
MNIEJSZEJ NIŻ 25 KG**

UAS.NSTS-02.010 Przepisy ogólne

1. Operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-02 wykonuje się w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS).
2. Niniejszy scenariusz stosuje się do bezzałogowych statków powietrznych kategorii wielowirnikowiec (MR), o masie startowej mniejszej niż 25 kg:
 - o maksymalnym wymiarze typowym wynoszącym maksymalnie 3 metry w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) nad kontrolowanym obszarem naziemnym, z wyjątkiem przelotów nad zgromadzeniami osób, oraz
 - o maksymalnym wymiarze typowym wynoszącym maksymalnie 1 metr w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS), z wyjątkiem przelotów nad zgromadzeniami osób.
3. Kandydat szkolący się do kompetencji pilota w ramach krajowego scenariusza NSTS-02, może uzyskać kompetencje do krajowego scenariusza NSTS-01 przy spełnieniu rozdziału 3, pkt 7 lit. g załącznika A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-02.
4. W ramach niniejszego scenariusza mogą być wykonywane loty bezzałogowych statków powietrznych nieopatrzonych etykietą identyfikacyjną klasy określoną w częściach 1–5, 16 i 17 załącznika do rozporządzenia delegowanego 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. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 1, z późn. zm.¹⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2019/945/UE”.
5. Podczas operacji bezzałogowy statek powietrzny nie może przenosić materiałów niebezpiecznych, które – w razie wypadku – mogą stanowić wysokie ryzyko dla osób trzecich.
6. W trakcie operacji jeden pilot obsługuje w locie tylko jeden bezzałogowy statek powietrzny.

¹⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 7, Dz. Urz. UE L 232 z 20.07.2020, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 150 z 01.06.2022 r., str. 21.

UAS.NSTS-02.020 Warunki wykonywania lotów

Operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-02 wykonuje się z zachowaniem następujących warunków:

- 1) podczas startu i lądowania bezzałogowego statku powietrznego zapewnia się by miejsce startu i lądowania zostało objęte kontrolowanym obszarem naziemnym o promieniu umożliwiającym bezpieczne wykonanie tej czynności;
- 2) w czasie lotu bezzałogowy statek powietrzny utrzymuje się w odległości do 120 m od najbliższego punktu powierzchni Ziemi; pomiar odległości dostosowuje się odpowiednio do cech geograficznych terenu, takich jak równiny, wzgórza, góry;
- 3) w przypadku lotu bezzałogowym statkiem powietrznym w odległości do 50 metrów w poziomie od sztucznej przeszkody o wysokości przekraczającej 105 metrów, maksymalną wysokość operacji można zwiększyć o maksymalnie 15 metrów powyżej wysokości przeszkody;
- 4) w przypadku gdy obszar lotu sąsiaduje z obszarem, na którym znajduje się zgromadzenie osób, pilot utrzymuje w każdej fazie lotu bezzałogowy statek powietrzny w odległości poziomej od tego zgromadzenia, nie mniejszej niż aktualna wysokość wykonywanego lotu;
- 5) loty wykonuje się w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) pilota lub przynajmniej jednego obserwatora bezzałogowego statku powietrznego, którzy utrzymują kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem z bezzałogowym statkiem powietrznym w celu określenia jego położenia względem pilota i w przestrzeni powietrznej oraz zapewnienia bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, pojazdów, osób lub zwierząt;
- 6) w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) wykonywanych bez obserwatora bezzałogowego statku powietrznego, dopuszcza się utratę kontaktu wzrokowego z bezzałogowym statkiem powietrznym w momencie dokonywania przez pilota kontroli parametrów lotu przekazywanych przez urządzenia będące wyposażeniem bezzałogowego statku powietrznego;
- 7) w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) wykonywanych z obserwatorem bezzałogowego statku powietrznego, dopuszcza się, aby obserwator bezzałogowego statku powietrznego nie znajdował się bezpośrednio przy pilocie, jeżeli zapewniona jest dwukierunkowa łączność pomiędzy pilotem i obserwatorem bezzałogowego statku powietrznego oraz ustalono zasady komunikacji.

UAS.NSTS-02.030 Bezpieczeństwo lotu

Operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych w ramach krajowego scenariusza standardowego NSTS-02 wykonuje się:

- 1) w sposób, umożliwiający uniknięcie lotu nad zgromadzeniami osób;

- 2) zachowując w każdej fazie operacji bezpieczną odległość od innych statków powietrznych, przeszkód, pojazdów, zwierząt lub osób, które nie uczestniczą w wykonywaniu operacji lub które nie są świadome poleceń wydawanych przez pilota lub operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego i zalecanych przez niego środków bezpieczeństwa na wypadek awarii lub utraty kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym;
- 3) ograniczając w możliwie największym stopniu czas lotu nad osobami w przypadku nieprzewidzianego pojawienia się takich osób w miejscu wykonywania lotów;
- 4) z uwzględnieniem instrukcji operacyjnej sporządzonej przez operatora bezzałogowego systemu powietrznego – jeśli sporządzono.

UAS.NSTS-02.040 Warunki korzystania z przestrzeni powietrznej

Operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych w ramach krajowego scenariusza standardowego NSTS-02 wykonuje się:

- 1) po zgłoszeniu zamiaru wykonania operacji oraz jej miejsca, czasu i maksymalnej wysokości lotu do Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, zwanej dalej „Agencją”, za pomocą systemu teleinformatycznego określonego przez tę Agencję;
- 2) jedynie za zgodą lub na potrzeby zarządzającego danym obiektem w przypadku wykonywania operacji nad portami morskimi, lotniskami, elektrowniami, stacjami elektroenergetycznymi, ujęciami wody i oczyszczalniami ścieków, jednostkami wojskowymi i poligonami;
- 3) z zachowaniem szczególnej ostrożności w przypadku lotów wykonywanych nad rurociągami paliwowymi, liniami energetycznymi i liniami telekomunikacyjnymi, zaporami wodnymi, śluzami oraz innymi urządzeniami znajdującymi się w otwartym terenie, których zniszczenie lub uszkodzenie może stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi, środowiska albo spowodować poważne straty materialne;
- 4) w strefie DRA-R (w tym w strefach: DRA-RH, DRA-RM lub DRA-RL) – na warunkach określonych dla tej strefy;
- 5) w strefie DRA-P – za zgodą zarządzającego obiektem chronionym daną strefą i na warunkach określonych dla tej strefy;
- 6) w strefie DRA-T – na warunkach określonych dla tej strefy;
- 7) w strefie DRA-U – na warunkach określonych dla tej strefy;
- 8) w strefie DRA-I – z uwzględnieniem informacji podanych do wiadomości publicznej dla tej strefy.

UAS.NSTS-02.050 Warunki eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego

Warunkiem eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego jest:

- 1) jego oznaczenie przez umieszczenie na powierzchni bezzałogowego statku powietrznego numeru rejestracyjnego operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego oraz przesyłanie tego numeru do systemu zdalnej identyfikacji, jeżeli bezzałogowy statek powietrzny jest wyposażony w taki system;
- 2) wyposażenie bezzałogowego statku powietrznego w migające, zielone światło pozwalające na określenie orientacji bezzałogowego statku powietrznego względem pilota, obserwatora bezzałogowego statku powietrznego lub innych osób w przypadku wykonywania lotów wcześniej niż 30 minut przed wschodem słońca i później niż 30 minut po zachodzie słońca;
- 3) uwzględnienie w działaniach operatora zaleceń profilaktycznych Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, wydawanych na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, 1715, 1848, 2185 i 2642 oraz z 2023 r. poz. 1489), opracowanych w oparciu o najnowszą wiedzę związaną z eksploatacją systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi;
- 4) noszenie przez pilota wykonującego czynności lotnicze kamizelki ostrzegawczej lub odzieży w inny sposób identyfikującej pilota.

UAS.NSTS-02.060 Pilot bezzałogowego statku powietrznego

1. Operacje bezzałogowych statków powietrznych wykonywane w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-02 wykonuje jedynie pilot, który:
 - 1) posiada potwierdzenie ukończenia szkolenia NSTS-02 z wiedzy teoretycznej pilota bezzałogowego statku powietrznego wydane przez operatora, o którym mowa w pkt 2 lit. b, przeprowadzającego szkolenie zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-02 w zakresie operacji wykonywanych według krajowych scenariuszy standardowych określonych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
 - 2) posiada potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego NSTS-02 zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-02, wydane przez:
 - a) uznany podmiot albo
 - b) operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego
- który zadeklarował Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego zgodność z Krajowym Scenariuszem Standardowym NSTS-02 i złożył oświadczenie o zamiarze prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z Krajowym Scenariuszem Standardowym NSTS-02;
 - 3) posiada certyfikat wiedzy teoretycznej NSTS-02 wydany przez właściwy organ.
2. Pilot bezzałogowego statku powietrznego uzyskuje certyfikat wiedzy teoretycznej w zakresie operacji wykonywanych według krajowych scenariuszy standardowych:
 - 1) po ukończeniu szkolenia online oraz zaliczeniu egzaminu online z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w sekcji UAS.OPEN.020 pkt 4 lit. b załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów

- i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.²⁾, zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2019/947/UE”; oraz
- 2) posiadając potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego NSTS-02 zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-02, o którym mowa w ust. 1 pkt 2; oraz
 - 3) po ukończeniu szkolenia teoretycznego przeprowadzonego zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-02 przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 lit. b;
 - 4) po zdaniu egzaminu teoretycznego przeprowadzonego zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-02 przez wyznaczony podmiot.
3. Certyfikat wiedzy teoretycznej jest ważny przez pięć lat.
4. Przedłużenie lub wznowienie ważności certyfikatu, jest uzależnione od spełnienia jednego z poniższych warunków:
- 1) ukończenia szkolenia online oraz zaliczenia egzaminu online z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w sekcji UAS.OPEN.020 pkt 4 lit. b załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz zdania dodatkowego egzaminu z wiedzy teoretycznej przeprowadzonego zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-02 przez wyznaczony podmiot; albo
 - 2) ukończenia szkolenia przypominającego, które dotyczy przedmiotów z zakresu wiedzy teoretycznej, jak określono w pkt 1, przeprowadzanego przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 lit. b.

UAS.NSTS-02.070 Obowiązki operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego

1. Operator bezzałogowego systemu powietrznego spełnia obowiązki określone w sekcji UAS.SPEC.050 załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE.
2. Dokumentowanie spełniania obowiązków określonych w pkt 1, może odbywać się w formie elektronicznej – jeżeli dotyczy.

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 11, Dz. Urz. UE L 150 z 13.05.2020, str. 1, Dz. Urz. UE L 176 z 05.06.2020, str. 13, Dz. Urz. UE L 253 z 16.07.2021, str. 49, Dz. Urz. UE L 87 z 15.03.2022, str. 20 oraz Dz. Urz. UE L 105 z 04.04.2022, str. 3.

ZAŁĄCZNIK A: SZKOLENIE I EGZAMIN Z WIEDZY TEORETYCZNEJ ORAZ SZKOLENIE I EGZAMIN PRAKTYCZNY DLA PILOTA BEZZAŁOGOWEGO STATKU POWIETRZNEGO W ODNIESIENIU DO NSTS-02.

1. Szkolenie z wiedzy teoretycznej

- 1) Szkolenie z wiedzy teoretycznej trwa nie krócej niż 12 godzin zegarowych nie wliczając w to przerw.
- 2) Kandydat na szkolenie NSTS-02, może zostać zwolniony z obowiązku odbycia szkolenia teoretycznego, jeżeli zdał egzamin do dowolnej kompetencji pilota w ramach kategorii szczególnej, przeprowadzony przez wyznaczony podmiot nie później niż 12 miesięcy wstecz, przed datą rozpoczęcia szkolenia NSTS-02.
- 3) Ostateczny czas trwania szkolenia teoretycznego, z zachowaniem minimum określonego w pkt 1, określa podmiot prowadzący szkolenie uwzględniając przy tym postępy kursantów, ich poziom zaawansowania i zrozumienie zagadnień omawianych na szkoleniu.
- 4) Szkolenie teoretyczne może być prowadzone naprzemiennie ze szkoleniem praktycznym.
- 5) Szkolenie teoretyczne może zostać przeprowadzone metodą:
 - a) stacjonarną,
 - b) on-line lub
 - c) e-learningową.
- 6) Szczegółowy zakres szkolenia obejmuje:

I) Przepisy lotnicze:

1. Wprowadzenie do EASA i systemu lotniczego;
 - podstawowe informacje o EASA,
 - unifikacja przepisów lotniczych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych na terenie Unii Europejskiej,
2. Rozporządzenie nr 2019/945/UE oraz rozporządzenie nr 2019/947/UE:
 - ich zastosowanie w państwach członkowskich UE,
 - podkategorie w kategorii „otwartej” i powiązane klasy bezzałogowych systemów powietrznych C0-C4,
 - rejestracja operatorów bezzałogowych statków powietrznych,
 - obowiązki operatora bezzałogowych statków powietrznych,
 - obowiązki pilota,
 - incydent - zgłoszenie wypadku; Centralna Baza Zgłoszeń Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
3. Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze i akty wykonawcze do niej w zakresie bezzałogowych statków powietrznych.
4. System teleinformatyczny dla operacji bezzałogowych, wskazany przez Agencję.
5. Wprowadzenie do kategorii „szczególnej”.
6. Instrukcja Operacyjna.

7. Ocena ryzyka, CONOPS, wprowadzenie do SORA (Specific Operations Risk Assessment).
8. Przegląd standardowych scenariuszy (STS) i predefiniowanych ocen ryzyka (PDRA).

II) Ograniczenia możliwości człowieka:

1. Wpływ środków psychoaktywnych, alkoholu oraz przypadki, gdy pilot jest niezdolny do wykonywania swoich zadań z powodu urazu, zmęczenia, zażywania leków, choroby lub z innych przyczyn.
2. Ludzka percepcja:
 - czynniki wpływające na operacje VLOS,
 - odległość przeszkód i odległość między bezzałogowymi statkami powietrznymi a przeszkodami,
 - ocena prędkości lotu bezzałogowych statków powietrznych,
 - ocena wysokości lotu bezzałogowych statków powietrznych,
 - świadomość sytuacyjna,
 - operacje nocne,
 - zmęczenie,
 - czas trwania lotu w godzinach pracy,
 - rytmy okołodobowe,
 - presja czasu,
 - stres w pracy,
 - naciski związane z realizacją zadań komercyjnych,
 - uwaga,
 - eliminowanie czynników rozpraszających,
 - techniki skanowania przestrzeni powietrznej,
 - stan zdrowia (środki ostrożności dotyczące zdrowia, alkohol, narkotyki, leki itp.),
 - czynniki środowiskowe, takie jak zmiana widzenia z orientacji na słońce.

III) Procedury operacyjne:

1. Przed lotem:
 - ocena obszaru operacji i otoczenia, w tym terenu i potencjalnych przeszkód i zagrożeń dla utrzymania operacji VLOS, potencjalnego przelotu nad ludźmi oraz potencjalnego przelotu nad infrastrukturą krytyczną,
 - źródła zakłóceń pracy systemu bezzałogowego statku powietrznego i ich identyfikacja,
 - weryfikacja stref geograficznych,
 - klasyfikacja przestrzeni powietrznej,
 - procedury rezerwacji przestrzeni powietrznej,
 - zbiory informacji lotniczych,
 - NOTAM-y,

- planowanie misji, względy przestrzeni powietrznej i ocena ryzyka w miejscu operacji:
 - środki mające na celu przestrzeganie ograniczeń i warunków mających zastosowanie do objętości operacyjnej i bufora ryzyka ziemi dla planowanej operacji,
 - korzystanie z obserwatorów,
 - określenie bezpiecznego obszaru, w którym pilot może wykonać lot ćwiczebny,
 - warunki środowiskowe i pogodowe (np. czynniki, które mogą wpływać na działanie systemu bezzałogowego statku powietrznego, takie jak zakłócenia elektromagnetyczne, wiatr, temperatura itp.); metody uzyskiwania prognoz pogody,
 - sprawdzenie stanu bezzałogowego statku powietrznego.
2. W locie:
- procedury normalne,
 - procedury na wypadek sytuacji awaryjnych (np. w przypadku utraty łączności).
3. Po locie:
- kontrola po locie,
 - rejestrowanie szczegółów lotu.

IV) Techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko w powietrzu:

1. Umiejętności pilota bezzałogowego statku powietrznego:
 - zaawansowane umiejętności lotnicze,
 - manewry i procedury awaryjne.
2. Dziennik pokładowy i związana z nim dokumentacja.
3. Dobre praktyki sterowania bezzałogowymi statkami powietrznymi.
4. Ogólne informacje o nietypowych warunkach (np. przeciągnięcia, obroty, ograniczenia dla pionowych zmian wysokości, autorotacja, pierścienie wirowe).
5. Podejmowanie decyzji w locie.
6. Bezpieczeństwo lotnicze:
 - lekkomyślne zachowanie, środki ostrożności przy operacjach przy użyciu bezzałogowych statków powietrznych i podstawowe wymagania dotyczące towarów niebezpiecznych,
 - rozpoczynanie lub zatrzymywanie operacji z uwzględnieniem czynników środowiskowych, warunków i ograniczeń bezzałogowych statków powietrznych, ograniczeń pilota i czynnika ludzkiego,
 - w zakresie operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS):
 - zachowywanie bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, pojazdów, zwierząt lub osób,
 - udział obserwatora,
 - identyfikacja zgromadzeń osób,
 - zasady postępowania na wypadek, napotkania innego ruchu lotniczego,
 - przestrzeganie ograniczenia wysokości,

- w przypadku korzystania z obserwatora bezzałogowego statku powietrznego - obowiązki i komunikacja między obserwatorem bezzałogowego statku powietrznego, a pilotem,
 - raportowanie zdarzeń lotniczych.
7. Ograniczenia przestrzeni powietrznej:
- uzyskiwanie i obserwowanie aktualnych informacji o wszelkich ograniczeniach lub warunkach lotów publikowanych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 15 rozporządzenia nr 2019/947/UE.

V) Ogólna wiedza na temat systemów bezzałogowych statków powietrznych:

1. Podstawowe zasady lotu.
2. Wpływ warunków środowiskowych na działanie bezzałogowego statku powietrznego.
3. Zasady zdalnego kierowania bezzałogowego statku powietrznego:
 - przegląd,
 - częstotliwości i widma łączы danych,
 - automatyczne tryby lotu, sterowanie ręczne.
4. Zapoznanie się z informacjami zawartymi w instrukcji użytkownika bezzałogowego statku powietrznego, w szczególności w zakresie:
 - przeglądu głównych elementów bezzałogowego statku powietrznego,
 - ograniczeń (np. masa, prędkość, środowisko, czas pracy akumulatora i itp.),
 - kontrolowania bezzałogowego statku powietrznego we wszystkich fazach lotów (np. start, zawis w powietrzu, w stosownych przypadkach, podstawowe manewry w locie i lądowanie),
 - czynników wpływających na bezpieczeństwo lotu,
 - ustawiania parametrów procedur Fail-Safe,
 - ustalania maksymalnej wysokości,
 - procedur implementacji i aktualizacji danych o strefach geograficznych do systemu świadomości przestrzennej,
 - procedur wczytywania numeru rejestracyjnego operatora bezzałogowego statku powietrznego do systemu bezpośredniej zdalnej identyfikacji,
 - bezpieczeństwa:
 - A. instrukcje dotyczące zabezpieczenia ładunku/obciążenia,
 - B. środki ostrożności, aby uniknąć obrażeń od wirników i ostrych krawędzi,
 - C. bezpieczne obchodzenie się z akumulatorami,
 - instrukcji konserwacji i utrzymania bezzałogowego statku powietrznego w należywym stanie technicznym.
5. Utrata sygnału i protokoły awarii systemu - zrozumienie stanu i planowanie zaprogramowanych reakcji, takich jak powrót do domu, zawis (loiter), natychmiastowe lądowanie.
6. Systemy awaryjnego zakończenia lotu.
7. Tryby sterowania lotem.

VI) Meteorologia:

1. Wpływ pogody na bezzałogowe statki powietrzne:
 - wiatr (np. warunki miejskie, turbulencje, rotory),
 - temperatura,
 - widzialność,
 - gęstość powietrza.
2. Pozyskiwanie i analiza prognoz pogody.
3. Uzyskiwanie i interpretacja zaawansowanych informacji o pogodzie:
 - zasoby informacyjne dotyczące pogody,
 - raporty,
 - prognozy i konwencje meteorologiczne właściwe dla typowych operacji lotniczych przy użyciu bezzałogowego statku powietrznego,
 - lokalne oceny pogody,
 - wykresy niskiego poziomu,
 - METAR, SPECI, TAF.

VII) Osiągi systemu bezzałogowego statku powietrznego w locie:

1. Typowa obwiednia operacyjna wiropłatu, płatowca i hybrydowego bezzałogowego statku powietrznego.
2. Masa, wyważenie oraz środek ciężkości (CG):
 - zmiana wyważenia w zależności od miejsca i sposobu montażu ładunków,
 - stabilność lotu przy różnym rodzaju obciążeń,
 - wpływ konstrukcji i typu bezzałogowego statku powietrznego na położenie środka ciężkości.
3. Zabezpieczenie ładunku.
4. Akumulatory:
 - zapobieganie potencjalnym niebezpiecznym warunkom,
 - rodzaje akumulatorów stosowanych w bezzałogowych statkach powietrznych (np. Li-Pol, Li-Ion);
 - terminologia używana w odniesieniu do baterii (np. efekt pamięci, pojemność, współczynnik c);
 - wiedza, jak działa bateria (np. ładowanie, użytkowanie, niebezpieczeństwo, przechowywanie).

VIII) Techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko na ziemi:

1. Funkcje trybu niskiej prędkości.
2. Ocena odległości od osób.
3. Zasada 1:1.

4. Zapoznanie się ze środowiskiem pracy, w szczególności:
 - w jaki sposób przeprowadzić ocenę obecności niezaangażowanej osoby w obszarze, nad którym prowadzona jest operacja,
 - informowanie zaangażowanych osób,
 - informowanie niezaangażowanych osób,
 - zabezpieczenie miejsca startu i lądowania.

2. Egzamin z wiedzy teoretycznej

- 1) Egzamin, o którym mowa w sekcji UAS.NSTS-02.060 pkt 2 ppkt 2 załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, obejmuje co najmniej 80 pytań wielokrotnego wyboru - cztery odpowiedzi z których tylko jedna jest poprawna, mających na celu ocenę wiedzy pilota bezzałogowego statku powietrznego na temat technicznych i operacyjnych środków ograniczających ryzyko, dotyczących, w odpowiednich proporcjach, następujących dziedzin:
 - a) przepisy lotnicze,
 - b) ograniczenia możliwości człowieka,
 - c) procedury operacyjne,
 - d) techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko w powietrzu,
 - e) ogólna wiedza na temat systemów bezzałogowych statków powietrznych,
 - f) meteorologia,
 - g) osiągi systemu bezzałogowego statku powietrznego w locie oraz
 - h) techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko na ziemi;
- 2) Uzyskanie przez ucznia-pilota bezzałogowego statku powietrznego co najmniej 75% całkowitej liczby punktów jest równoznaczne ze zdaniem przez niego egzaminu z wiedzy teoretycznej.

3. Szkolenie praktyczne i ocena umiejętności praktycznych

- 1) Szkolenie praktyczne powinno trwać nie krócej niż 8 godzin zegarowych, nie wliczając w to przerw, z czego minimum 7 godzin zegarowych to czas lotu i minimum 1 godzina zegarowa to szkolenie naziemne z obsługi i funkcji systemu bezzałogowego statku powietrznego, z czego:
 - a. co najmniej 4 godziny szkolenia w locie należy przeprowadzić na bezzałogowym statku powietrznym klasy MR, którego masa startowa wynosi minimum 4 kg;
 - b. jeżeli operator – kandydat na kompetencje pilota do NSTS-02, posiada aktualne kompetencje do realizacji Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-01 lub wyższe, czas trwania szkolenia praktycznego w locie może zostać skrócony o 3 godziny zegarowe.
- 2) Szkolenie praktyczne osoby posiadającej świadectwo kwalifikacji UAVO z uprawnieniem dodatkowym UAV<5 kg lub MR<25 kg które było ważne na dzień

31grudnia 2021 r., powinno trwać nie krócej niż 3 godziny zegarowe, nie wliczając w to przerw, z czego:

- a) minimum 2 godziny zegarowe to czas lotu i minimum 1 godzina zegarowa to szkolenie naziemne z obsługi i funkcji systemu bezzałogowego statku powietrznego;
 - b) co najmniej 1 godzinę szkolenia w locie należy przeprowadzić na bezzałogowym statku powietrznym klasy MR, którego masa startowa wynosi minimum 4 kg.
- 3) Ostateczny czas trwania szkolenia praktycznego, z uwzględnieniem pkt 1 i 2, określa podmiot prowadzący szkolenie uwzględniając przy tym postępy kursantów, ich poziom zaawansowania i zrozumienie zagadnień omawianych na szkoleniu.
 - 4) Szkolenie praktyczne może być prowadzone naprzemiennie ze szkoleniem teoretycznym.
 - 5) Podczas szkolenia praktycznego jedna osoba szkoląca może szkolić jednocześnie tylko jednego kursanta.
 - 6) Jeżeli szkolenie odbywa się przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego, który różni się funkcjami i możliwościami od systemu, który będzie eksploatowany docelowo przez operatora – kandydata na kompetencje pilota do realizacji właściwego scenariusza, wówczas jest on zobowiązany do odbycia doszkolenia produktowego, we własnym zakresie.
 - 7) W trakcie szkolenia praktycznego w pełni wykorzystuje się możliwości scenariusza i funkcje systemu bezzałogowego statku powietrznego, uwzględniając:
 - a) możliwość lotu manualnego (jeśli posiada),
 - b) możliwość i tryby lotu automatycznego (jeśli posiada),
 - c) możliwość i tryby lotu autonomicznego (jeśli posiada),
 - d) możliwość lotu bez włączonych systemów stabilizacji (jeśli posiada),
 - e) możliwość lotu bez włączonego systemu pozycjonowania (jeśli posiada):
 - jeżeli system bezzałogowego statku powietrznego nie posiada możliwości wyłączenia systemu pozycjonowania lotu (GPS/GNSS/pozycjonowanie optyczne), manewry w locie oraz sytuacje awaryjne bez aktywnego systemu pozycjonowania należy przeprowadzić na urządzeniu symulującym,
 - czas lotu na urządzeniu symulującym nie wlicza się do czasu lotu,
 - f) możliwość lotu w oparciu o widok z pierwszej osoby FPV z obserwatorem bezzałogowego statku powietrznego;
 - g) lot FPV z użyciem BSP, jeżeli kandydat ma również otrzymać kompetencje pilota do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-01.
 - 8) Szkolenie z zakresu umiejętności praktycznych i ocena umiejętności praktycznych na potrzeby operacji wykonywanych w ramach niniejszego scenariusza standardowego obejmują co najmniej tematy i obszary określone w tabeli 1:

Tabela 1. Tematy i obszary, 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 bufory (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 przedstartowy 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 kolizją w powietrzu.
(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. ii. Wykonywanie dokładnych i kontrolowanych manewrów w locie na różnych wysokościach i w różnych odległościach reprezentatywnych dla danego NSTS (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 w różnych orientacjach bezzałogowego statku powietrznego względem pilota: (A) zawis w miejscu; (B) przejście z zawisu do lotu do przodu; (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 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 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 łącza do celów kierowania i kontroli.
(c) Czynności po zakończeniu lotu	i. Wyłączenie i zabezpieczenie system 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.

Załącznik nr 3

**KRAJOWY SCENARIUSZ STANDARDOWY NSTS-03 DLA OPERACJI W ZASIĘGU
WIDOCZNOŚCI WZROKOWEJ (VLOS) Z UŻYCIEM BEZZAŁOGOWEGO STATKU
POWIETRZNEGO KATEGORII STAŁOPLAT (A) O MASIE STARTOWEJ MNIEJSZEJ
NIŻ 25 KG**

UAS.NSTS-03.010 Przepisy ogólne

1. Operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-03 wykonuje się w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS).
2. Niniejszy scenariusz stosuje się do bezzałogowych statków powietrznych kategorii stałopłat (A), w tym stałopłatów pionowego startu (VTOL), o masie startowej mniejszej niż 25 kg:
 - o maksymalnym wymiarze typowym wynoszącym maksymalnie 3 metry w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) nad kontrolowanym obszarem naziemnym, z wyjątkiem przelotów nad zgromadzeniami osób; oraz
 - o maksymalnym wymiarze typowym wynoszącym maksymalnie 1 metr w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS), z wyjątkiem przelotów nad zgromadzeniami osób.
3. Kandydat szkolący się do kompetencji pilota w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-03, może uzyskać kompetencje do krajowego scenariusza NSTS-01 przy spełnieniu rozdziału 3, pkt 7 lit. g załącznika A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-03.
4. W ramach niniejszego scenariusza mogą być wykonywane loty bezzałogowych statków powietrznych nieopatrzonych etykietą identyfikacyjną klasy określoną w częściach 1–5, 16 i 17 załącznika do rozporządzenia delegowanego 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. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 1, z późn. zm.¹⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2019/945/UE”.
5. Podczas operacji bezzałogowy statek powietrzny nie może przenosić materiałów niebezpiecznych, które – w razie wypadku – mogą stanowić wysokie ryzyko dla osób.
6. W trakcie operacji jeden pilot obsługuje w locie tylko jeden bezzałogowy statek powietrzny.

¹⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 7, Dz. Urz. UE L 232 z 20.07.2020, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 150 z 01.06.2022 r., str. 21.

UAS.NSTS-03.020 Warunki wykonywania lotów

Operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-03 wykonuje się z zachowaniem następujących warunków:

- 1) podczas startu i lądowania bezzałogowego statku powietrznego zapewnia się by miejsce startu i lądowania zostało objęte kontrolowanym obszarem naziemnym o promieniu umożliwiającym bezpieczne wykonanie tej czynności;
- 2) w czasie lotu bezzałogowy statek powietrzny utrzymuje się w odległości do 120 m od najbliższego punktu powierzchni ziemi; pomiar odległości dostosowuje się odpowiednio do cech geograficznych terenu, takich jak równiny, wzgórza, góry;
- 3) w przypadku lotu bezzałogowym statkiem powietrznym w odległości do 50 metrów w poziomie od sztucznej przeszkody o wysokości przekraczającej 105 metrów, maksymalną wysokość operacji można zwiększyć o maksymalnie 15 metrów powyżej wysokości przeszkody;
- 4) w przypadku gdy obszar lotu sąsiaduje z obszarem, na którym znajduje się zgromadzenie osób, pilot utrzymuje w każdej fazie lotu bezzałogowy statek powietrzny w odległości poziomej od tego zgromadzenia, nie mniejszej niż aktualna wysokość wykonywanego lotu;
- 5) loty wykonuje się w zasięgu widoczności wzrokowej pilota lub przynajmniej jednego obserwatora bezzałogowego statku powietrznego, którzy utrzymują kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem z bezzałogowym statkiem powietrznym w celu określenia jego położenia względem pilota i w przestrzeni powietrznej oraz zapewnienia bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, zwierząt lub osób;
- 6) w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) wykonywanych bez obserwatora bezzałogowego statku powietrznego, dopuszcza się utratę kontaktu wzrokowego z bezzałogowym statkiem powietrznym w momencie dokonywania przez pilota kontroli parametrów lotu przekazywanych przez urządzenia będące wyposażeniem bezzałogowego statku powietrznego;
- 7) w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) wykonywanych z obserwatorem bezzałogowego statku powietrznego, dopuszcza się, aby obserwator bezzałogowego statku powietrznego nie znajdował się bezpośrednio przy pilocie, jeżeli umożliwiona jest dwukierunkowa łączność pomiędzy pilotem i obserwatorem bezzałogowego statku powietrznego oraz ustalono zasady komunikacji.

UAS.NSTS-03.030 Bezpieczeństwo lotu

Operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-03 wykonuje się:

- 1) w sposób, umożliwiający uniknięcie lotu nad zgromadzeniami;
- 2) zachowując w każdej fazie operacji bezpieczną odległość od innych statków powietrznych, przeszkód, pojazdów, zwierząt lub osób, które nie uczestniczą w wykonywaniu operacji lub które nie są świadome poleceń wydawanych przez pilota lub operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego i zalecanych przez niego środków bezpieczeństwa na wypadek awarii lub utraty kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym;
- 3) ograniczając w możliwie największym stopniu czas lotu nad osobami w przypadku nieprzewidzianego pojawienia się takich osób w miejscu wykonywania lotów;
- 4) z uwzględnieniem instrukcji operacyjnej sporządzonej przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego – jeżeli sporządzono.

UAS.NSTS-03.040 Warunki korzystania z przestrzeni powietrznej

Operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-03 wykonuje się:

- 1) po zgłoszeniu zamiaru wykonania operacji oraz jej miejsca, czasu i maksymalnej wysokości lotu do Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, zwanej dalej „Agencją”, za pomocą systemu teleinformatycznego określonego przez tę Agencję;
- 2) jedynie za zgodą lub na potrzeby zarządzającego danym obiektem w przypadku wykonywania operacji nad portami morskimi, lotniskami, elektrowniami, stacjami elektroenergetycznymi, ujęciami wody i oczyszczalniami ścieków, jednostkami wojskowymi i poligonami;
- 3) z zachowaniem szczególnej ostrożności w przypadku lotów wykonywanych nad rurociągami paliwowymi, liniami energetycznymi i liniami telekomunikacyjnymi, zaporami wodnymi, śluzami oraz innymi urządzeniami znajdującymi się w otwartym terenie, których zniszczenie lub uszkodzenie może stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi, środowiska albo spowodować poważne straty materialne;
- 4) w strefie DRA-R (w tym w strefach: DRA-RH, DRA-RM lub DRA-RL) – na warunkach określonych dla tej strefy;
- 5) w strefie DRA-P – za zgodą zarządzającego obiektem chronionym daną strefą i na warunkach określonych dla tej strefy;
- 6) w strefie DRA-T – na warunkach określonych dla tej strefy;
- 7) w strefie DRA-U – na warunkach określonych dla tej strefy;
- 8) w strefie DRA-I – z uwzględnieniem informacji podanych do wiadomości publicznej dla tej strefy.

UAS.NSTS-03.050 Warunki eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego

Warunkiem eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego jest:

- 1) jego oznaczenie przez umieszczenie na powierzchni bezzałogowego statku powietrznego numeru rejestracyjnego operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego oraz przesłanie tego numeru do systemu zdalnej identyfikacji, jeżeli bezzałogowy statek powietrzny jest wyposażony w taki system;
- 2) wyposażenie bezzałogowego statku powietrznego w migające, zielone światło pozwalające na określenie orientacji bezzałogowego statku powietrznego względem pilota, obserwatora bezzałogowego statku powietrznego lub innych osób w przypadku wykonywania lotów wcześniej niż 30 minut przed wschodem słońca i później niż 30 minut po zachodzie słońca;
- 3) uwzględnienie w działaniach operatora zaleceń profilaktycznych Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, wydawanych na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, 1715, 1848, 2185 i 2642 oraz z 2023 poz. 1489), opracowanych w oparciu o najnowszą wiedzę związaną z eksploatacją systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi;
- 4) noszenie przez pilota wykonującego czynności lotnicze kamizelki ostrzegawczej lub odzieży w inny sposób identyfikującej pilota.

UAS.NSTS-03.060 Pilot bezzałogowego statku powietrznego

1. Operacje bezzałogowych statków powietrznych w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-03 wykonuje jedynie pilot, który:
 - 1) posiada potwierdzenie ukończenia szkolenia NSTS-03 z wiedzy teoretycznej pilota bezzałogowego statku powietrznego wydane przez operatora, o którym mowa w pkt 2 lit. b, przeprowadzającego szkolenie zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-03 w zakresie operacji wykonywanych według krajowych scenariuszy standardowych określonych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
 - 2) posiada potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego NSTS-03 zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-03, wydane przez:
 - a) uznany podmiot albo
 - b) operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego
 - który zadeklarował Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego zgodność z Krajowym Scenariuszem Standardowym NSTS-03 i złożył oświadczenie o zamiarze prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym NSTS-03;
 - 3) posiada certyfikat wiedzy teoretycznej NSTS-03 wydany przez właściwy organ.
2. Pilot bezzałogowego statku powietrznego uzyskuje certyfikat wiedzy teoretycznej w zakresie operacji wykonywanych według scenariuszy standardowych:

- 1) po ukończeniu szkolenia online oraz zaliczeniu egzaminu online z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w sekcji UAS.OPEN.020 pkt 4 lit. b załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.²⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2019/947/UE”; oraz
 - 2) posiadając potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego NSTS-03 zgodnie z załącznikiem A do krajowego scenariusza standardowego NSTS-03, o którym mowa w ust. 1 pkt 2; oraz
 - 3) po ukończeniu szkolenia teoretycznego przeprowadzonego zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-03 przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 lit. b;
 - 4) po zdaniu egzaminu teoretycznego przeprowadzonego zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-03 przez wyznaczony podmiot.
3. Certyfikat wiedzy teoretycznej jest ważny przez pięć lat.
4. Przedłużenie lub wznowienie ważności certyfikatu, jest uzależnione od spełnienia jednego z poniższych warunków:
- 1) ukończenia szkolenia online oraz zaliczenia egzaminu online z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w sekcji UAS.OPEN.020 pkt 4 lit. b załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz zdania dodatkowego egzaminu z wiedzy teoretycznej przeprowadzonego zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-03 przez wyznaczony podmiot; albo
 - 2) ukończenia szkolenia przypominającego, które dotyczy przedmiotów z zakresu wiedzy teoretycznej, jak określono w pkt 1, przeprowadzanego przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 lit. b.

UAS.NSTS-03.070 Obowiązki operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego

1. Operator bezzałogowego systemu powietrznego spełnia obowiązki określone w sekcji UAS.SPEC.050 załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE.
2. Dokumentowanie spełniania obowiązków określonych w pkt 1, może odbywać się w formie elektronicznej- jeżeli dotyczy.

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 11, Dz. Urz. UE L 150 z 13.05.2020, str. 1, Dz. Urz. UE L 176 z 05.06.2020, str. 13, Dz. Urz. UE L 253 z 16.07.2021, str. 49, Dz. Urz. UE L 87 z 15.03.2022, str. 20 oraz Dz. Urz. UE L 105 z 04.04.2022, str. 3.

ZAŁĄCZNIK A: SZKOLENIE I EGZAMIN Z WIEDZY TEORETYCZNEJ ORAZ SZKOLENIE I EGZAMIN PRAKTYCZNY DLA PILOTA BEZZAŁOGOWEGO STATKU POWIETRZNEGO W ODNIESIENIU DO NSTS-03.

1. Szkolenie z wiedzy teoretycznej

- 1) Szkolenie z wiedzy teoretycznej trwa nie krócej niż 12 godzin zegarowych nie wliczając w to przerw.
- 2) Kandydat na szkolenie NSTS-03, może zostać zwolniony z obowiązku odbycia szkolenia teoretycznego, jeżeli zdał egzamin do dowolnej kompetencji pilota w ramach kategorii szczególnej, przeprowadzony przez wyznaczony podmiot nie później niż 12 miesięcy wstecz, przed datą rozpoczęcia szkolenia NSTS-03.
- 3) Ostateczny czas trwania szkolenia teoretycznego, z zachowaniem minimum określonego w pkt 1, określa podmiot prowadzący szkolenie uwzględniając przy tym postępy kursantów, ich poziom zaawansowania i zrozumienie zagadnień omawianych na szkoleniu.
- 4) Szkolenie teoretyczne może być prowadzone naprzemiennie ze szkoleniem praktycznym.
- 5) Szkolenie teoretyczne może zostać przeprowadzone metodą:
 - a) stacjonarną,
 - b) on-line lub
 - c) e-learningową.
- 6) Szczegółowy zakres szkolenia obejmuje:

I) Przepisy lotnicze:

1. Wprowadzenie do EASA i systemu lotniczego:
 - podstawowe informacje o EASA;
 - unifikacja przepisów lotniczych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych na terenie Unii Europejskiej;
2. Rozporządzenie nr 2019/945/UE oraz rozporządzenie nr 2019/947:
 - ich zastosowanie w państwach członkowskich UE,
 - podkategorie w kategorii „otwartej” i powiązane klasy systemów bezzałogowych statków powietrznych C0-C4,
 - rejestracja operatorów bezzałogowych statków powietrznych,
 - obowiązki operatora bezzałogowego statku powietrznego,
 - obowiązki pilota,
 - incydent - zgłoszenie wypadku; Centralna Baza Zgłoszeń Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
3. Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze i akty wykonawcze do niej w zakresie bezzałogowych statków powietrznych.
4. System teleinformatyczny dla operacji bezzałogowych, wskazany przez Agencję.
5. Wprowadzenie do kategorii „szczególnej”.
6. Instrukcja Operacyjna.

7. Ocena ryzyka, koncepcja operacji CONOPS, wprowadzenie do metodologii SORA (Specific Operations Risk Assessment).
8. Przegląd standardowych scenariuszy (STS) i predefiniowanych ocen ryzyka (PDRA).

II) Ograniczenia możliwości człowieka:

1. Wpływ środków psychoaktywnych, alkoholu oraz przypadki, gdy pilot jest niezdolny do wykonywania swoich zadań z powodu urazu, zmęczenia, zażywania leków, choroby lub z innych przyczyn.
2. Ludzka percepcja:
 - czynniki wpływające na operacje VLOS,
 - odległość przeszkód i odległość między bezzałogowymi statkami powietrznymi a przeszkodami,
 - ocena prędkości lotu bezzałogowych statków powietrznych,
 - ocena wysokości lotu bezzałogowych statków powietrznych,
 - świadomość sytuacyjna,
 - operacje nocne,
 - zmęczenie,
 - czas trwania lotu w godzinach pracy,
 - rytmy okołodobowe,
 - presja czasu,
 - stres w pracy,
 - naciski związane z realizacją zadań komercyjnych,
 - uwaga,
 - eliminowanie czynników rozpraszających,
 - techniki skanowania przestrzeni powietrznej,
 - stan zdrowia (środki ostrożności dotyczące zdrowia, alkohol, narkotyki, leki itp.),
 - czynniki środowiskowe, takie jak zmiana widzenia z orientacji na słońce.

III) Procedury operacyjne:

1. Przed lotem:
 - ocena obszaru operacji i otoczenia, w tym terenu i potencjalnych przeszkód i zagrożeń dla utrzymania operacji VLOS, potencjalnego przelotu nad ludźmi oraz potencjalnego przelotu nad infrastrukturą krytyczną,
 - źródła zakłóceń pracy systemu bezzałogowego statku powietrznego i ich identyfikacja,
 - weryfikacja stref geograficznych,
 - klasyfikacja przestrzeni powietrznej,
 - procedury rezerwacji przestrzeni powietrznej,
 - zbiory informacji lotniczych,
 - NOTAM-y,

- planowanie misji, względy przestrzeni powietrznej i ocena ryzyka w miejscu operacji:
 - środki mające na celu przestrzeganie ograniczeń i warunków mających zastosowanie do objętości operacyjnej i bufora ryzyka ziemi dla planowanej operacji,
 - korzystanie z obserwatorów,
 - określenie bezpiecznego obszaru, w którym pilot może wykonać lot ćwiczebny,
 - warunki środowiskowe i pogodowe (np. czynniki, które mogą wpływać na działanie systemu bezzałogowego statku powietrznego, takie jak zakłócenia elektromagnetyczne, wiatr, temperatura itp.); metody uzyskiwania prognoz pogody,
 - sprawdzenie stanu bezzałogowego statku powietrznego.
2. W locie:
- procedury normalne,
 - procedury na wypadek sytuacji niebezpiecznych (np. w przypadku utraty łączności).
3. Po locie:
- kontrola po locie,
 - rejestrowanie szczegółów lotu.

IV) Techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko w powietrzu:

1. Umiejętności pilota bezzałogowego statku powietrznego:
 - zaawansowane umiejętności lotnicze,
 - manewry i procedury awaryjne.
2. Dziennik pokładowy i związana z nim dokumentacja.
3. Dobre praktyki sterowania bezzałogowymi statkami powietrznymi.
4. Ogólne informacje o nietypowych warunkach (np. przeciągnięcia, obroty, ograniczenia dla pionowych zmian wysokości, autorotacja, pierścienie wirowe).
5. Podejmowanie decyzji w locie.
6. Bezpieczeństwo lotnicze:
 - lekkomyślne zachowanie, środki ostrożności przy operacjach przy użyciu bezzałogowych statków powietrznych i podstawowe wymagania dotyczące towarów niebezpiecznych,
 - rozpoczynanie lub zatrzymywanie operacji z uwzględnieniem czynników środowiskowych, warunków i ograniczeń bezzałogowych statków powietrznych, ograniczeń pilota i czynnika ludzkiego,
 - w zakresie operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS):
 - a) zachowywanie bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, pojazdów, zwierząt lub osób,
 - b) udział obserwatora,
 - c) identyfikacja zgromadzeń osób,
 - d) zasady postępowania na wypadek, napotkania innego ruchu lotniczego,

- e) przestrzeganie ograniczenia wysokości,
 - f) w przypadku korzystania z obserwatora bezzałogowego statku powietrznego - obowiązki i komunikacja między obserwatorem bezzałogowego statku powietrznego, a pilotem,
 - g) raportowanie zdarzeń lotniczych.
7. Ograniczenia przestrzeni powietrznej:
- uzyskiwanie i obserwowanie aktualnych informacji o wszelkich ograniczeniach lub warunkach lotów publikowanych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 15 rozporządzenia nr 2019/947/UE.

V) Ogólna wiedza na temat systemów bezzałogowych statków powietrznych:

1. Podstawowe zasady lotu.
2. Wpływ warunków środowiskowych na działanie bezzałogowego statku powietrznego.
3. Zasady zdalnego kierowania BSP:
 - przegląd,
 - częstotliwości i widma łączy danych,
 - automatyczne tryby lotu, sterowanie ręczne.
4. Zapoznanie się z informacjami zawartymi w instrukcji użytkownika bezzałogowego statku powietrznego, w szczególności w zakresie:
 - przeglądu głównych elementów bezzałogowego statku powietrznego,
 - ograniczeń (np. masa, prędkość, środowisko, czas pracy akumulatora i itp.),
 - kontrolowania bezzałogowego statku powietrznego we wszystkich fazach lotów (np. start, zawis w powietrzu, w stosownych przypadkach, podstawowe manewry w locie i lądowanie),
 - czynników wpływających na bezpieczeństwo lotu,
 - ustawiania parametrów procedur Fail-Safe,
 - ustalania maksymalnej wysokości,
 - procedur implementacji i aktualizacji danych o strefach geograficznych do systemu świadomości przestrzennej,
 - procedur wczytywania numeru rejestracyjnego operatora bezzałogowego statku powietrznego do systemu bezpośredniej zdalnej identyfikacji,
 - bezpieczeństwa:
 - A. instrukcje dotyczące zabezpieczenia ładunku/obciążenia,
 - B. środki ostrożności, aby uniknąć obrażeń od wirników i ostrych krawędzi,
 - C. bezpieczne obchodzenie się z akumulatorami,
 - instrukcje konserwacji i utrzymania bezzałogowego statku powietrznego w należyтым stanie technicznym.
5. Utrata sygnału i protokoły awarii systemu - zrozumienie stanu i planowanie zaprogramowanych reakcji, takich jak powrót do domu, zawis (loiter), natychmiastowe lądowanie.
6. Systemy awaryjnego zakończenia lotu.

7. Tryby sterowania lotem.

VI) Meteorologia:

1. Wpływ pogody na bezzałogowe statki powietrzne:
 - wiatr (np. warunki miejskie, turbulencje, rotory),
 - temperatura,
 - widzialność,
 - gęstość powietrza.
2. Pozyskiwanie i analiza prognoz pogody.
3. Uzyskiwanie i interpretacja zaawansowanych informacji o pogodzie:
 - zasoby informacyjne dotyczące pogody,
 - raporty,
 - prognozy i konwencje meteorologiczne właściwe dla typowych operacji lotniczych przy użyciu bezzałogowych statków powietrznych,
 - lokalne oceny pogody,
 - wykresy niskiego poziomu,
 - METAR, SPECI, TAF.

VII) Osiągi systemu bezzałogowego statku powietrznego w locie:

1. Typowa obwiednia operacyjna wiropłatu, płatowca i hybrydowego bezzałogowego statku powietrznego.
2. Masa, wyważenie oraz środek ciężkości (CG):
 - zmiana wyważenia w zależności od miejsca i sposobu montażu ładunków,
 - stabilność lotu przy różnym rodzaju obciążeń,
 - wpływ konstrukcji i typu bezzałogowego statku powietrznego na położenie środka ciężkości.
3. Zabezpieczenie ładunku.
4. Akumulatory:
 - zapobieganie potencjalnym niebezpiecznym warunkom,
 - rodzaje akumulatorów stosowanych w bezzałogowych statkach powietrznych (np. Li-Pol, Li-Ion),
 - terminologia używana w odniesieniu do baterii (np. efekt pamięci, pojemność, współczynnik C),
 - wiedza, jak działa bateria (np. ładowanie, użytkowanie, niebezpieczeństwo, przechowywanie).

VIII) Techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko na ziemi:

1. Funkcje trybu niskiej prędkości.
2. Ocena odległości od osób.

3. Zasada 1:1.
4. Zapoznanie się ze środowiskiem pracy, w szczególności:
 - w jaki sposób przeprowadzić ocenę obecności niezaangażowanej osoby w obszarze, nad którym prowadzona jest operacja,
 - informowanie zaangażowanych osób,
 - informowanie niezaangażowanych osób,
 - zabezpieczenie miejsca startu i lądowania.

2. Egzamin z wiedzy teoretycznej

- 1) Egzamin, o którym mowa w sekcji UAS.NSTS-02.060 pkt 2 ppkt 2 załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, obejmuje co najmniej 80 pytań wielokrotnego wyboru - cztery odpowiedzi z których tylko jedna jest poprawna, mających na celu ocenę wiedzy pilota bezzałogowego statku powietrznego na temat technicznych i operacyjnych środków ograniczających ryzyko, dotyczących, w odpowiednich proporcjach, następujących dziedzin:
 - a) przepisy lotnicze,
 - b) ograniczenia możliwości człowieka,
 - c) procedury operacyjne,
 - d) techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko w powietrzu,
 - e) ogólna wiedza na temat systemów bezzałogowych statków powietrznych,
 - f) meteorologia,
 - g) osiągi systemu bezzałogowego statku powietrznego w locie oraz
 - h) techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko na ziemi.
- 2) Uzyskanie przez ucznia-pilota bezzałogowego statku powietrznego co najmniej 75% całkowitej liczby punktów jest równoznaczne ze zdaniem przez niego egzaminu z wiedzy teoretycznej.

3. Szkolenie praktyczne i ocena umiejętności praktycznych

- 1) Szkolenie praktyczne trwa nie krócej niż 8 godzin zegarowych, nie wliczając w to przerw, z czego minimum 7 godzin zegarowych to czas lotu i minimum 1 godzina zegarowa to szkolenie naziemne z obsługi i funkcji systemu bezzałogowego statku powietrznego, z czego:
 - a) co najmniej 4 godziny szkolenia w locie należy przeprowadzić na bezzałogowym statku powietrznym klasy A, którego masa startowa wynosi minimum 4 kg,
 - b) jeżeli operator – kandydat na kompetencje pilota do NSTS-03, posiada aktualne kompetencje do realizacji Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-01 lub wyższe, czas trwania szkolenia praktycznego w locie może zostać skrócony o 3 godziny zegarowe.

- 2) Szkolenie praktyczne osoby posiadającej świadectwo kwalifikacji UAVO z uprawnieniem dodatkowym UAV<5 kg lub A<25 kg które było ważne na dzień 31 grudnia 2021 r., powinno trwać nie krócej niż 3 godziny zegarowe, nie wliczając w to przerw, z czego:
 - a) minimum 2 godziny zegarowe to czas lotu i minimum 1 godzina zegarowa to szkolenie naziemne z obsługi i funkcji systemu bezzałogowego statku powietrznego,
 - b) co najmniej 1 godzinę szkolenia w locie należy przeprowadzić na bezzałogowym statku powietrznym klasy A, którego masa startowa wynosi minimum 4 kg.
- 3) Ostateczny czas trwania szkolenia praktycznego, z uwzględnieniem pkt 1 i 2 oraz zachowaniem minimum określonego w pkt. 6, określa podmiot prowadzący szkolenie uwzględniając przy tym postępy kursantów, ich poziom zaawansowania i zrozumienie zagadnień omawianych na szkoleniu.
- 4) Szkolenie praktyczne może być prowadzone naprzemiennie ze szkoleniem teoretycznym.
- 5) Podczas szkolenia praktycznego jedna osoba szkoląca może szkolić jednocześnie tylko jednego kursanta.
- 6) Jeżeli szkolenie odbywa się przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego, który różni się funkcjami i możliwościami od systemu, który będzie eksploatowany docelowo przez operatora – kandydata na kompetencje pilota do realizacji właściwego scenariusza, wówczas jest on zobowiązany do odbycia doszkolenia produktowego, we własnym zakresie.
- 7) W trakcie szkolenia praktycznego w pełni wykorzystuje się możliwości scenariusza i funkcje systemu bezzałogowego statku powietrznego, uwzględniając:
 - a) możliwość lotu manualnego (jeśli posiada),
 - b) możliwość i tryby lotu automatycznego (jeśli posiada),
 - c) możliwość i tryby lotu autonomicznego (jeśli posiada),
 - d) możliwość lotu bez włączonych systemów stabilizacji (jeśli posiada),
 - e) możliwość lotu bez włączonego systemu pozycjonowania (jeśli posiada):
 - jeżeli system bezzałogowego statku powietrznego nie posiada możliwości wyłączenia systemu pozycjonowania lotu (GPS/GNSS/pozycjonowanie optyczne), manewry w locie oraz sytuacje awaryjne bez aktywnego systemu pozycjonowania należy przeprowadzić na urządzeniu symulującym,
 - czas lotu na urządzeniu symulującym nie wlicza się do czasu lotu,
 - f) możliwość lotu w oparciu o widok z pierwszej osoby (FPV) z obserwatorem bezzałogowego statku powietrznego,
 - g) lot FPV z użyciem BSP, jeżeli kandydat ma również otrzymać kompetencje pilota do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-01.
- 8) Szkolenie z zakresu umiejętności praktycznych i ocena umiejętności praktycznych na potrzeby operacji wykonywanych w ramach niniejszego scenariusza standardowego obejmują co najmniej tematy i obszary określone w tabeli 1:

Tabela 1. Tematy i obszary, 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 bufony (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 przedstartowy 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 kolizją w powietrzu.
(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 danego NSTS (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 w różnych orientacjach bezzałogowego statku powietrznego względem pilota: (A) zawis w miejscu (tylko w przypadku konstrukcji VTOL); (B) przejście z zawisu do lotu do przodu (tylko w przypadku konstrukcji VTOL); (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 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 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 łącza 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.

Załącznik nr 4

**KRAJOWY SCENARIUSZ STANDARDOWY NSTS-04 DLA OPERACJI W ZASIĘGU
WIDOCZNOŚCI WZROKOWEJ (VLOS) Z UŻYCIEM BEZZAŁOGOWEGO STATKU
POWIETRZNEGO KATEGORII HELIKOPTER (H), O MASIE STARTOWEJ MNIEJSZEJ
NIŻ 25 KG**

UAS.NSTS-04.010 Przepisy ogólne

1. Operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-04 wykonuje się w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS).
2. Niniejszy scenariusz stosuje się do bezzałogowych statków powietrznych kategorii helikopter (H), o masie startowej mniejszej niż 25 kg:
 - o maksymalnym wymiarze typowym wynoszącym maksymalnie 3 metry w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) nad kontrolowanym obszarem naziemnym, z wyjątkiem przelotów nad zgromadzeniami osób; oraz
 - o maksymalnym wymiarze typowym wynoszącym maksymalnie 1 metr w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS), z wyjątkiem przelotów nad zgromadzeniami osób.
3. Kandydat szkolący się do kompetencji pilota w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-04, może uzyskać kompetencje do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-01 przy spełnieniu rozdziału 3, pkt 7 lit. g załącznika A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-04.
4. W ramach niniejszego scenariusza mogą być wykonywane loty bezzałogowych statków powietrznych nieopatrzonych etykietą identyfikacyjną klasy określoną w częściach 1–5, 16 i 17 załącznika do rozporządzenia delegowanego 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. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 1, z późn. zm.¹⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2019/945/UE”.
5. Podczas operacji bezzałogowy statek powietrzny nie może przenosić materiałów niebezpiecznych, które – w razie wypadku – mogą stanowić wysokie ryzyko dla osób.
6. W trakcie operacji jeden pilot obsługuje w locie tylko jeden bezzałogowy statek powietrzny.

UAS.NSTS-04.020 Warunki wykonywania lotów

¹⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 7, Dz. Urz. UE L 232 z 20.07.2020, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 150 z 01.06.2022 r., str. 21.

Operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-04 wykonuje się z zachowaniem następujących warunków:

- 1) podczas startu i lądowania bezzałogowego statku powietrznego zapewnia się by miejsce startu i lądowania zostało objęte kontrolowanym obszarem naziemnym o promieniu umożliwiającym bezpieczne wykonanie tej czynności;
- 2) w czasie lotu bezzałogowy statek powietrzny utrzymuje się w odległości do 120 m od najbliższego punktu powierzchni Ziemi; pomiar odległości dostosowuje się odpowiednio do cech geograficznych terenu, takich jak równiny, wzgórza, góry;
- 3) w przypadku lotu bezzałogowym statkiem powietrznym w odległości do 50 metrów w poziomie od sztucznej przeszkody o wysokości przekraczającej 105 metrów, maksymalną wysokość operacji można zwiększyć o maksymalnie 15 metrów powyżej wysokości przeszkody;
- 4) w przypadku gdy obszar lotu sąsiaduje z obszarem, na którym znajduje się zgromadzenie osób, pilot utrzymuje w każdej fazie lotu bezzałogowy statek powietrzny w odległości poziomej od tego zgromadzenia, nie mniejszej niż aktualna wysokość wykonywanego lotu;
- 5) loty wykonuje się w zasięgu widoczności wzrokowej pilota lub przynajmniej jednego obserwatora bezzałogowego statku powietrznego, którzy utrzymują kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem z bezzałogowym statkiem powietrznym w celu określenia jego położenia względem pilota i w przestrzeni powietrznej oraz zapewnienia bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, pojazdów, zwierząt lub osób;
- 6) w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) wykonywanych bez obserwatora bezzałogowego statku powietrznego, dopuszcza się utratę kontaktu wzrokowego z bezzałogowym statkiem powietrznym w momencie dokonywania przez pilota kontroli parametrów lotu przekazywanych przez urządzenia będące wyposażeniem bezzałogowego statku powietrznego;
- 7) w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) wykonywanych z obserwatorem bezzałogowego statku powietrznego, dopuszcza się, aby obserwator bezzałogowego statku powietrznego nie znajdował się bezpośrednio przy pilocie, jeżeli zapewniona jest dwukierunkowa łączność pomiędzy pilotem i obserwatorem bezzałogowego statku powietrznego oraz ustalono zasady komunikacji.

UAS.NSTS-04.030 Bezpieczeństwo lotu

Operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-04 wykonuje się:

- 1) w sposób, umożliwiający uniknięcie lotu nad zgromadzeniami osób;

- 2) zachowując w każdej fazie operacji bezpieczną odległość od innych statków powietrznych, przeszkód, pojazdów, zwierząt lub osób, które nie uczestniczą w wykonywaniu operacji lub które nie są świadome poleceń wydawanych przez pilota lub operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego i zalecanych przez niego środków bezpieczeństwa na wypadek awarii lub utraty kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym;
- 3) ograniczając w możliwie największym stopniu czas lotu nad osobami w przypadku nieprzewidzianego pojawienia się takich osób w miejscu wykonywania lotów;
- 4) z uwzględnieniem instrukcji operacyjnej sporządzonej przez operatora bezzałogowego systemu powietrznego – jeżeli sporządzono.

UAS.NSTS-04.040 Warunki korzystania z przestrzeni powietrznej

1. Operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-04 wykonuje się:
 - 1) po zgłoszeniu zamiaru wykonania operacji oraz jej miejsca, czasu i maksymalnej wysokości lotu do Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, zwanej dalej „Agencją”, za pomocą systemu teleinformatycznego określonego przez tę Agencję;
 - 2) jedynie za zgodą lub na potrzeby zarządzającego danym obiektem w przypadku wykonywania operacji nad portami morskimi, lotniskami, elektrowniami, stacjami elektroenergetycznymi, ujęciami wody i oczyszczalniami ścieków, jednostkami wojskowymi i poligonami;
 - 3) z zachowaniem szczególnej ostrożności w przypadku lotów wykonywanych nad rurociągami paliwowymi, liniami energetycznymi i liniami telekomunikacyjnymi, zaporami wodnymi, śluzami oraz innymi urządzeniami znajdującymi się w otwartym terenie, których zniszczenie lub uszkodzenie może stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi, środowiska albo spowodować poważne straty materialne;
 - 4) w strefie DRA-R (w tym w strefach: DRA-RH, DRA-RM lub DRA-RL) – na warunkach określonych dla tej strefy;
 - 5) w strefie DRA-P – za zgodą zarządzającego obiektem chronionym daną strefą i na warunkach określonych dla tej strefy;
 - 6) w strefie DRA-T – na warunkach określonych dla tej strefy;
 - 7) w strefie DRA-U – na warunkach określonych dla tej strefy;
 - 8) w strefie DRA-I – z uwzględnieniem informacji podanych do wiadomości publicznej dla tej strefy.

UAS.NSTS-04.050 Warunki eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego

Warunkiem eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego jest:

- 1) jego oznaczenie przez umieszczenie na powierzchni bezzałogowego statku powietrznego numeru rejestracyjnego operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego oraz przesłanie tego numeru do systemu zdalnej identyfikacji, jeżeli bezzałogowy statek powietrzny jest wyposażony w taki system;
- 2) wyposażenie bezzałogowego statku powietrznego w migające, zielone światło pozwalające na określenie orientacji bezzałogowego statku powietrznego względem pilota, obserwatora bezzałogowego statku powietrznego lub innych osób w przypadku wykonywania lotów wcześniej niż 30 minut przed wschodem słońca i później niż 30 minut po zachodzie słońca;
- 3) uwzględnienie w działaniach operatora zaleceń profilaktycznych Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, wydawanych na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, 1715, 1848, 2185 i 2642 oraz z 2023 r. poz. 1489), opracowanych w oparciu o najnowszą wiedzę związaną z eksploatacją systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi;
- 4) noszenie przez pilota wykonującego czynności lotnicze kamizelki ostrzegawczej lub odzieży w inny sposób identyfikującej pilota.

UAS.NSTS-04.060 Pilot bezzałogowego statku powietrznego

1. Operacje bezzałogowych statków powietrznych wykonywane w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-04 wykonuje jedynie pilot, który:
 - 1) posiada potwierdzenie ukończenia szkolenia NSTS-04 z wiedzy teoretycznej pilota bezzałogowego statku powietrznego wydane przez operatora, o którym mowa w pkt 2 lit. b, przeprowadzającego szkolenie zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-04 w zakresie operacji wykonywanych według krajowych scenariuszy standardowych określonych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
 - 2) posiada potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego NSTS-04 zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-04 wydane przez:
 - a) uznany podmiot albo
 - b) operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego
 - który zadeklarował Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego zgodność z Krajowym Scenariuszem Standardowym NSTS-04 i złożył oświadczenie o zamiarze prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z Krajowym Scenariuszem Standardowym NSTS-04.
 - 3) posiada certyfikat wiedzy teoretycznej NSTS-04 wydany przez właściwy organ.
2. Pilot uzyskuje certyfikat wiedzy teoretycznej w zakresie operacji wykonywanych według scenariuszy standardowych:
 - 1) po ukończeniu szkolenia online oraz zaliczeniu egzaminu online z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w sekcji UAS.OPEN.020 pkt 4 lit. b do załącznika do rozporządzenia

wykonawczego Komisji (UE) nr 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.²⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2019/947/UE”; oraz

- 2) posiadając potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego NSTS-04 zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-04, o którym mowa w ust. 1 pkt 2; oraz
 - 3) po ukończeniu szkolenia teoretycznego przeprowadzonego zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-04 przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 lit. b;
 - 4) po zdaniu egzaminu teoretycznego przeprowadzonego zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-04 przez wyznaczony podmiot.
3. Certyfikat wiedzy teoretycznej jest ważny przez pięć lat.
4. Przedłużenie lub wznowienie ważności certyfikatu, jest uzależnione od spełnienia jednego z poniższych warunków:
- 1) ukończenia szkolenia online oraz zaliczenia egzaminu online z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w sekcji UAS.OPEN.020 pkt 4 lit. b do załącznika rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz zdania dodatkowego egzaminu z wiedzy teoretycznej przeprowadzonego zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-04 przez wyznaczony podmiot; albo
 - 2) ukończenia szkolenia przypominającego, które dotyczy przedmiotów z zakresu wiedzy teoretycznej, jak określono w pkt 1, przeprowadzanego przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 lit. b.

UAS.NSTS-04.070 Obowiązki operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego

1. Operator bezzałogowego systemu powietrznego spełnia obowiązki określone w sekcji UAS.SPEC.050 załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE.
2. Dokumentowanie spełniania obowiązków określonych w pkt 1, może odbywać się w formie elektronicznej – jeżeli dotyczy.

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 11, Dz. Urz. UE L 150 z 13.05.2020, str. 1, Dz. Urz. UE L 176 z 05.06.2020, str. 13, Dz. Urz. UE L 253 z 16.07.2021, str. 49, Dz. Urz. UE L 87 z 15.03.2022, str. 20 oraz Dz. Urz. UE L 105 z 04.04.2022, str. 3.

ZAŁĄCZNIK A: SZKOLENIE I EGZAMIN Z WIEDZY TEORETYCZNEJ ORAZ SZKOLENIE I EGZAMIN PRAKTYCZNY DLA PILOTA BEZZAŁOGOWEGO STATKU POWIETRZNEGO W ODNIESIENIU DO NSTS-04.

1. Szkolenie z wiedzy teoretycznej

- 1) Szkolenie z wiedzy teoretycznej trwa nie krócej niż 12 godzin zegarowych nie wliczając w to przerw.
- 2) Kandydat na szkolenie NSTS-04, może zostać zwolniony z obowiązku odbycia szkolenia teoretycznego, jeżeli zdał egzamin do dowolnej kompetencji pilota w ramach kategorii szczególnej, przeprowadzony przez wyznaczony podmiot nie później niż 12 miesięcy wstecz, przed datą rozpoczęcia szkolenia NSTS-04.
- 3) Ostateczny czas trwania szkolenia teoretycznego, z zachowaniem minimum określonego w pkt 1, określa podmiot prowadzący szkolenie uwzględniając przy tym postępy kursantów, ich poziom zaawansowania i zrozumienie zagadnień omawianych na szkoleniu.
- 4) Szkolenie teoretyczne może być prowadzone naprzemiennie ze szkoleniem praktycznym.
- 5) Szkolenie teoretyczne może zostać przeprowadzone metodą:
 - a) stacjonarną,
 - b) on-line lub
 - c) e-learningową.
- 6) Szczegółowy zakres szkolenia obejmuje:

I) Przepisy lotnicze:

1. Wprowadzenie do EASA i systemu lotniczego:
 - podstawowe informacje o EASA,
 - unifikacja przepisów lotniczych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych na terenie Unii Europejskiej.
2. Rozporządzenie nr 2019/945/UE oraz rozporządzenie 2019/947/UE:
 - ich zastosowanie w państwach członkowskich UE,
 - podkategorie w kategorii „otwartej” i powiązane klasy systemów bezzałogowych statków powietrznych C0-C4,
 - rejestracja operatorów bezzałogowych statków powietrznych,
 - obowiązki operatora bezzałogowych statków powietrznych,
 - obowiązki pilota,
 - incydent - zgłoszenie wypadku; Centralna Baza Zgłoszeń Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
3. Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze i akty wykonawcze do niej w zakresie bezzałogowych statków powietrznych.
4. System teleinformatyczny dla operacji bezzałogowych, wskazany przez Agencję.
5. Wprowadzenie do kategorii „szczególnej”.
6. Instrukcja Operacyjna.

7. Ocena ryzyka, koncepcja operacji CONOPS, wprowadzenie do metodologii SORA (Specific Operations Risk Assessment).
8. Przegląd standardowych scenariuszy (STS) i predefiniowanych ocen ryzyka (PDRA).

II) Ograniczenia możliwości człowieka:

1. Wpływ środków psychoaktywnych, alkoholu oraz przypadki, gdy pilot jest niezdolny do wykonywania swoich zadań z powodu urazu, zmęczenia, zażywania leków, choroby lub z innych przyczyn.
2. Ludzka percepcja:
 - czynniki wpływające na operacje VLOS,
 - odległość przeszkód i odległość między bezzałogowymi statkami powietrznymi a przeszkodami,
 - ocena prędkości lotu bezzałogowych statków powietrznych,
 - ocena wysokości lotu bezzałogowych statków powietrznych,
 - świadomość sytuacyjna,
 - operacje nocne,
 - zmęczenie,
 - czas trwania lotu w godzinach pracy,
 - rytmy okołodobowe,
 - presja czasu,
 - stres w pracy,
 - naciski związane z realizacją zadań komercyjnych,
 - uwaga,
 - eliminowanie czynników rozpraszających,
 - techniki skanowania przestrzeni powietrznej,
 - stan zdrowia (środki ostrożności dotyczące zdrowia, alkohol, narkotyki, leki itp.),
 - czynniki środowiskowe, takie jak zmiana widzenia z orientacji na słońce.

III) Procedury operacyjne:

1. Przed lotem:
 - ocena obszaru operacji i otoczenia, w tym terenu i potencjalnych przeszkód i zagrożeń dla utrzymania operacji VLOS, potencjalnego przelotu nad ludźmi oraz potencjalnego przelotu nad infrastrukturą krytyczną,
 - źródła zakłóceń pracy systemu bezzałogowego statku powietrznego i ich identyfikacja,
 - weryfikacja stref geograficznych,
 - klasyfikacja przestrzeni powietrznej,
 - procedury rezerwacji przestrzeni powietrznej,
 - zbiory informacji lotniczych,
 - NOTAM-y,

- planowanie misji, względy przestrzeni powietrznej i ocena ryzyka w miejscu operacji:
 - środki mające na celu przestrzeganie ograniczeń i warunków mających zastosowanie do objętości operacyjnej i bufora ryzyka ziemi dla planowanej operacji,
 - korzystanie z obserwatorów,
 - określenie bezpiecznego obszaru, w którym pilot może wykonać lot ćwiczebny,
 - warunki środowiskowe i pogodowe (np. czynniki, które mogą wpływać na działanie systemu bezzałogowego statku powietrznego, takie jak zakłócenia elektromagnetyczne, wiatr, temperatura itp.); metody uzyskiwania prognoz pogody,
 - sprawdzenie stanu bezzałogowego statku powietrznego.
2. W locie:
- procedury normalne,
 - procedury na wypadek sytuacji awaryjnych (np. w przypadku utraty łączności).
3. Po locie:
- kontrola po locie,
 - rejestrowanie szczegółów lotu.

IV) Techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko w powietrzu:

1. Umiejętności pilota bezzałogowego statku powietrznego;
 - zaawansowane umiejętności lotnicze,
 - manewry i procedury awaryjne.
2. Dziennik pokładowy i związana z nim dokumentacja.
3. Dobre praktyki sterowania bezzałogowymi statkami powietrznymi.
4. Ogólne informacje o nietypowych warunkach (np. przeciągnięcia, obroty, ograniczenia dla pionowych zmian wysokości, autorotacja, pierścienie wirowe).
5. Podejmowanie decyzji w locie.
6. Bezpieczeństwo lotnicze:
 - lekkomyślne zachowanie, środki ostrożności przy operacjach przy użyciu bezzałogowych statków powietrznych i podstawowe wymagania dotyczące towarów niebezpiecznych,
 - rozpoczynanie lub zatrzymywanie operacji z uwzględnieniem czynników środowiskowych, warunków i ograniczeń bezzałogowych statków powietrznych, ograniczeń pilota i czynnika ludzkiego,
 - w zakresie operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS):
 - zachowywanie bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, pojazdów, zwierząt lub osób,
 - udział obserwatora,
 - identyfikacja zgromadzeń osób,
 - zasady postępowania na wypadek, napotkania innego ruchu lotniczego;
 - przestrzeganie ograniczenia wysokości,

- w przypadku korzystania z obserwatora bezzałogowego statku powietrznego - obowiązki i komunikacja między obserwatorem bezzałogowego statku powietrznego, a pilotem,
- raportowanie zdarzeń lotniczych.

7. Ograniczenia przestrzeni powietrznej:

- uzyskiwanie i obserwowanie aktualnych informacji o wszelkich ograniczeniach lub warunkach lotów publikowanych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 15 rozporządzenia nr 2019/947/UE.

V) Ogólna wiedza na temat systemów bezzałogowych statków powietrznych:

1. Podstawowe zasady lotu.
2. Wpływ warunków środowiskowych na działanie bezzałogowego statku powietrznego.
3. Zasady zdalnego kierowania bezzałogowego statku powietrznego:
 - przegląd,
 - częstotliwości i widma łączności danych,
 - automatyczne tryby lotu, sterowanie ręczne.
4. Zapoznanie się z informacjami zawartymi w instrukcji użytkownika bezzałogowego statku powietrznego, w szczególności w zakresie:
 - przeglądu głównych elementów bezzałogowego statku powietrznego,
 - ograniczeń (np. masa, prędkość, środowisko, czas pracy akumulatora i itp.),
 - kontrolowania bezzałogowego statku powietrznego we wszystkich fazach lotów (np. start, zawis w powietrzu, w stosownych przypadkach, podstawowe manewry w locie i lądowanie),
 - czynników wpływających na bezpieczeństwo lotu,
 - ustawiania parametrów procedur Fail-Safe,
 - ustalania maksymalnej wysokości,
 - procedur implementacji i aktualizacji danych o strefach geograficznych do systemu świadomości przestrzennej,
 - procedur wczytywania numeru rejestracyjnego operatora bezzałogowego statku powietrznego do systemu bezpośredniej zdalnej identyfikacji,
 - bezpieczeństwa:
 - A. instrukcje dotyczące zabezpieczenia ładunku/obciążenia,
 - B. środki ostrożności, aby uniknąć obrażeń od wirników i ostrych krawędzi,
 - C. bezpieczne obchodzenie się z akumulatorami,
 - instrukcji konserwacji i utrzymania bezzałogowego statku powietrznego w należytych stanie technicznym.
5. Utrata sygnału i protokoły awarii systemu - zrozumienie stanu i planowanie zaprogramowanych reakcji, takich jak powrót do domu, zawis (loiter), natychmiastowe lądowanie.
6. Systemy awaryjnego zakończenia lotu.
7. Tryby sterowania lotem.

VI) Meteorologia:

1. Wpływ pogody na bezzałogowe statki powietrzne:
 - wiatr (np. warunki miejskie, turbulencje, rotory),
 - temperatura,
 - widzialność,
 - gęstość powietrza.
2. Pozyskiwanie i analiza prognoz pogody.
3. Uzyskiwanie i interpretacja zaawansowanych informacji o pogodzie:
 - zasoby informacyjne dotyczące pogody,
 - raporty,
 - prognozy i konwencje meteorologiczne właściwe dla typowych operacji lotniczych przy użyciu bezzałogowego statku powietrznego,
 - lokalne oceny pogody,
 - wykresy niskiego poziomu,
 - METAR, SPECI, TAF.

VII) Osiągi systemu bezzałogowego statku powietrznego w locie:

1. Typowa obwiednia operacyjna wiroplatu, płatowca i hybrydowego bezzałogowego statku powietrznego.
2. Masa, wyważenie oraz środek ciężkości (CG):
 - zmiana wyważenia w zależności od miejsca i sposobu montażu ładunków,
 - stabilność lotu przy różnym rodzaju obciążeń,
 - wpływ konstrukcji i typu bezzałogowego statku powietrznego na położenie środka ciężkości.
3. Zabezpieczenie ładunku.
4. Akumulatory:
 - zapobieganie potencjalnym niebezpiecznym warunkom,
 - rodzaje akumulatorów stosowanych w bezzałogowych statkach powietrznych (np. Li-Pol, Li-Ion),
 - terminologia używana w odniesieniu do baterii (np. efekt pamięci, pojemność, współczynnik C),
 - wiedza jak działa bateria (np. ładowanie, użytkowanie, niebezpieczeństwo, przechowywanie).

VIII) Techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko na ziemi:

1. Funkcje trybu niskiej prędkości.
2. Ocena odległości od osób.
3. Zasada 1:1.

4. Zapoznanie się ze środowiskiem pracy, w szczególności:

- w jaki sposób przeprowadzić ocenę obecności niezaangażowanej osoby w obszarze, nad którym prowadzona jest operacja,
- informowanie zaangażowanych osób,
- informowanie niezaangażowanych osób,
- zabezpieczenie miejsca startu i lądowania.

2. Egzaminy z wiedzy teoretycznej

- 1) Egzamin, o którym mowa w sekcji UAS.NSTS-02.060 pkt 2 ppkt 2 załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, obejmuje co najmniej 80 pytań wielokrotnego wyboru - cztery odpowiedzi, z których tylko jedna jest poprawna, mających na celu ocenę wiedzy pilota bezzałogowego statku powietrznego na temat technicznych i operacyjnych środków ograniczających ryzyko, dotyczących, w odpowiednich proporcjach, następujących dziedzin:
 - a) przepisy lotnicze,
 - b) ograniczenia możliwości człowieka,
 - c) procedury operacyjne,
 - d) techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko w powietrzu,
 - e) ogólna wiedza na temat systemów bezzałogowych statków powietrznych,
 - f) meteorologia,
 - g) osiągi systemu bezzałogowego statku powietrznego w locie oraz
 - h) techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko na ziemi.
- 2) Uzyskanie przez ucznia-pilota bezzałogowego statku powietrznego co najmniej 75% całkowitej liczby punktów jest równoznaczne ze zdaniem przez niego egzaminu z wiedzy teoretycznej.

3. Szkolenie praktyczne i ocena umiejętności praktycznych

- 1) Szkolenie praktyczne powinno trwać nie krócej niż 8 godzin zegarowych, nie wliczając w to przerw, z czego minimum 7 godzin zegarowych to czas lotu i minimum 1 godzina zegarowa to szkolenie naziemne z obsługi i funkcji systemu bezzałogowego statku powietrznego, z czego:
 - a. co najmniej 4 godziny szkolenia w locie należy przeprowadzić na bezzałogowym statku powietrznym klasy H, którego masa startowa wynosi minimum 4 kg;
 - b. jeżeli operator – kandydat na kompetencje pilota do NSTS-04, posiada aktualne kompetencje do realizacji Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-01 lub wyższe, czas trwania szkolenia praktycznego w locie może zostać skrócony o 3 godziny zegarowe.
- 2) Szkolenie praktyczne osoby posiadającej świadectwo kwalifikacji UAVO z uprawnieniem dodatkowym UAV<5 kg lub H<25 kg które było ważne na dzień 31

grudnia 2021 r., powinno trwać nie krócej niż 3 godziny zegarowe, nie wliczając w to przerw, z czego:

- a) minimum 2 godziny zegarowe to czas lotu i minimum 1 godzina zegarowa to szkolenie naziemne z obsługi i funkcji systemu bezzałogowego statku powietrznego,
 - b) co najmniej 1 godzinę szkolenia w locie należy przeprowadzić na bezzałogowym statku powietrznym klasy H, którego masa startowa wynosi minimum 4 kg.
- 3) Ostateczny czas trwania szkolenia praktycznego, z uwzględnieniem pkt 1 i 2 określa podmiot prowadzący szkolenie uwzględniając przy tym postępy kursantów, ich poziom zaawansowania i zrozumienie zagadnień omawianych na szkoleniu.
 - 4) Szkolenie praktyczne może być prowadzone naprzemiennie ze szkoleniem teoretycznym.
 - 5) Podczas szkolenia praktycznego jedna osoba szkoląca może szkolić jednocześnie tylko jednego kursanta.
 - 6) Jeżeli szkolenie odbywa się przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego, który różni się funkcjami i możliwościami od systemu, który będzie eksploatowany docelowo przez operatora – kandydata na kompetencje pilota do realizacji właściwego scenariusza, wówczas jest on zobowiązany do odbycia doszkolenia produktowego, we własnym zakresie.
 - 7) W trakcie szkolenia praktycznego w pełni wykorzystuje się możliwości scenariusza i funkcje systemu bezzałogowego statku powietrznego, uwzględniając:
 - a) możliwość lotu manualnego (jeśli posiada),
 - b) możliwość i tryby lotu automatycznego (jeśli posiada),
 - c) możliwość i tryby lotu autonomicznego (jeśli posiada),
 - d) możliwość lotu bez włączonych systemów stabilizacji (jeśli posiada),
 - e) możliwość lotu bez włączonego systemu pozycjonowania (jeśli posiada):
 - jeżeli system bezzałogowego statku powietrznego nie posiada możliwości wyłączenia systemu pozycjonowania lotu (GPS/GNSS/pozycjonowanie optyczne), manewry w locie oraz sytuacje awaryjne bez aktywnego systemu pozycjonowania należy przeprowadzić na urządzeniu symulującym,
 - czas lotu na urządzeniu symulującym nie wlicza się do czasu lotu,
 - f) możliwość lotu w oparciu o widok z pierwszej osoby (FPV) z obserwatorem bezzałogowego statku powietrznego;
 - g) lot FPV z użyciem BSP, jeżeli kandydat ma również otrzymać kompetencje pilota do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-01.
 - 8) Szkolenie z zakresu umiejętności praktycznych i ocena umiejętności praktycznych na potrzeby operacji wykonywanych w ramach niniejszego scenariusza standardowego obejmują co najmniej tematy i obszary określone w tabeli 1:

Tabela 1. Tematy i obszary, 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 przedstartowy 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 kolizją w powietrzu.
(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. ii. Wykonywanie dokładnych i kontrolowanych manewrów w locie na różnych wysokościach i w różnych odległościach reprezentatywnych dla danego NSTS (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 w różnych orientacjach bezzałogowego statku powietrznego względem pilota: (A) zawis w miejscu; (B) przejście z zawisu do lotu do przodu; (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 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 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 łącza 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.

Załącznik nr 5

**KRAJOWY SCENARIUSZ STANDARDOWY NSTS-05 DLA OPERACJI POZA
ZASIĘGIEM WIDOCZNOŚCI WZROKOWEJ (BVLOS) Z UŻYCIEM
BEZZAŁOGOWEGO STATKU POWIETRZNEGO O MASIE STARTOWEJ MNIEJSZEJ
NIŻ 4 KG, W ODLEGŁOŚCI NIE WIĘKSZEJ NIŻ 2 KM OD PILOTA
BEZZAŁOGOWEGO STATKU POWIETRZNEGO**

UAS.NSTS-05.010 Przepisy ogólne

1. Operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych wykonywanych w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-05 wykonuje się w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) lub poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS).
2. Niniejszy scenariusz stosuje się do bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej mniejszej niż 4 kg:
 - o maksymalnym wymiarze typowym wynoszącym maksymalnie 1 metr poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) nad obszarami słabo zaludnionymi; oraz
 - o maksymalnym wymiarze typowym wynoszącym maksymalnie 3 metry poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) nad kontrolowanym obszarem naziemnym.
3. Kandydat szkolący się do kompetencji pilota w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-05, może uzyskać kompetencje do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-01 przy spełnieniu rozdziału 3, pkt 7 lit. g załącznika A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-05.
4. W ramach niniejszego scenariusza mogą być wykonywane loty bezzałogowych statków powietrznych nieopatrzonych etykietą identyfikacyjną klasy określoną w częściach 1–5, 16 i 17 załącznika do rozporządzenia delegowanego 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. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 1, z późn. zm.¹⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2019/945/UE”.
5. Podczas lotu bezzałogowy statek powietrzny nie może przenosić materiałów niebezpiecznych, które – w razie wypadku – mogą stanowić wysokie ryzyko dla osób trzecich.
6. W trakcie operacji jeden pilot obsługuje w locie tylko jeden bezzałogowy statek powietrzny.

¹⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 7, Dz. Urz. UE L 232 z 20.07.2020, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 150 z 01.06.2022 r., str. 21.

UAS.NSTS-05.020 Warunki wykonywania lotów

Operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych wykonywanych w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-05 wykonuje się z zachowaniem następujących warunków:

- 1) podczas startu i lądowania bezzałogowego statku powietrznego zapewnia się by miejsce startu i lądowania zostało objęte kontrolowanym obszarem naziemnym o promieniu umożliwiającym bezpieczne wykonanie tej czynności;
- 2) w czasie lotu bezzałogowy statek powietrzny utrzymuje się w odległości do 120 m od najbliższego punktu powierzchni ziemi; pomiar odległości dostosowuje się odpowiednio do cech geograficznych terenu, takich jak równiny, wzgórza, góry;
- 3) w przypadku lotu bezzałogowym statkiem powietrznym w odległości do 50 metrów w poziomie od sztucznej przeszkody o wysokości przekraczającej 105 metrów, maksymalną wysokość operacji można zwiększyć o maksymalnie 15 metrów powyżej wysokości przeszkody;
- 4) w przypadku gdy obszar lotu sąsiaduje z obszarem, na którym znajduje się zgromadzenie osób, pilot utrzymuje w każdej fazie lotu bezzałogowy statek powietrzny w odległości poziomej od tego zgromadzenia, nie mniejszej niż aktualna wysokość wykonywanego lotu;
- 5) operacje BVLOS w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-05 wykonuje się nie dalej niż 2 km w linii prostej od pilota bezzałogowego statku powietrznego.

UAS.NSTS-05.030 Bezpieczeństwo lotów

Operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych wykonywanych w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-05 wykonuje się:

- 1) podczas lotu w warunkach BVLOS:
 - a) poza granicami gęstej zabudowy,
 - b) ograniczając czas przelotu nad pojedynczymi zabudowaniami do niezbędnego minimum;
- 2) w sposób, umożliwiający uniknięcie lotu nad zgromadzeniami osób;
- 3) zachowując w każdej fazie operacji bezpieczną odległość od innych statków powietrznych, przeszkód, pojazdów, zwierząt lub osób, które nie uczestniczą w wykonywaniu operacji lub które nie są świadome poleceń wydawanych przez pilota lub operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego i zalecanych przez niego środków bezpieczeństwa na wypadek awarii lub utraty kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym;

- 4) ograniczając w możliwie największym stopniu czas lotu nad osobami w przypadku nieprzewidzianego pojawienia się takich osób w miejscu wykonywania lotów;
- 5) z uwzględnieniem instrukcji operacyjnej sporządzonej przez operatora bezzałogowego systemu powietrznego;
- 6) podczas lotu w warunkach BVLOS, pilot może być wspierany przez obserwatorów przestrzeni powietrznej w celu zapewnienia separacji od innych statków powietrznych, przy zapewnieniu dwukierunkowej łączności pomiędzy pilotem i każdym obserwatorem przestrzeni powietrznej oraz gdy ustalono zasady komunikacji.

UAS.NSTS-05.040 Warunki korzystania z przestrzeni powietrznej

Operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-05 wykonuje się:

- 1) po zgłoszeniu zamiaru wykonania operacji oraz jej miejsca, czasu i maksymalnej wysokości lotu do Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, zwanej dalej „Agencją”, za pomocą systemu teleinformatycznego określonego przez tę Agencję;
- 2) jedynie za zgodą lub na potrzeby zarządzającego danym obiektem w przypadku wykonywania operacji nad portami morskimi, lotniskami, elektrowniami, stacjami elektroenergetycznymi, ujęciami wody i oczyszczalniami ścieków, jednostkami wojskowymi i poligonami;
- 3) z zachowaniem szczególnej ostrożności w przypadku lotów wykonywanych nad rurociągami paliwowymi, liniami energetycznymi i liniami telekomunikacyjnymi, zaporami wodnymi, śluzami oraz innymi urządzeniami znajdującymi się w otwartym terenie, których zniszczenie lub uszkodzenie może stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi, środowiska albo spowodować poważne straty materialne;
- 4) w strefie DRA-R (w tym w strefach: DRA-RH, DRA-RM lub DRA-RL) – na warunkach określonych dla tej strefy;
- 5) w strefie DRA-P – za zgodą zarządzającego obiektem chronionym daną strefą i na warunkach określonych dla tej strefy;
- 6) w strefie DRA-T – na warunkach określonych dla tej strefy;
- 7) w strefie DRA-U – na warunkach określonych dla tej strefy;
- 8) w strefie DRA-I – z uwzględnieniem informacji podanych do wiadomości publicznej dla tej strefy.

UAS.NSTS-05.050 Warunki eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego

Warunkiem eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego jest:

- 1) jego oznaczenie przez umieszczenie na powierzchni bezzałogowego statku powietrznego numeru rejestracyjnego operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego oraz przesłanie tego numeru do systemu zdalnej identyfikacji, jeżeli bezzałogowy statek powietrzny jest wyposażony w taki system;
- 2) wyposażenie bezzałogowego statku powietrznego w migające, zielone światło pozwalające na określenie orientacji bezzałogowego statku powietrznego względem pilota, obserwatora lub osób w przypadku wykonywania lotów wcześniej niż 30 minut przed wschodem słońca i później niż 30 minut po zachodzie słońca;
- 3) możliwość monitorowania przez pilota parametrów lotu:
 - a) toru lotu,
 - b) prędkości lotu,
 - c) wysokości lotu,
 - d) stopnia zużycia źródła zasilania,
 - e) jakości i mocy sygnału sterowania i kontroli;
- 4) uwzględnienie w działaniach operatora zaleceń profilaktycznych Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, wydawanych na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, 1715, 1848, 2185 i 2642 oraz z 2023 r. poz. 1489), opracowanych w oparciu o najnowszą wiedzę związaną z eksploatacją systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi;
- 5) noszenie przez pilota wykonującego czynności lotnicze kamizelki ostrzegawczej lub odzieży w inny sposób identyfikującej pilota.

UAS.NSTS-05.060 Pilot bezzałogowego statku powietrznego

1. Operacje bezzałogowych statków powietrznych w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-05 wykonuje jedynie pilot, który:
 - 1) posiada potwierdzenie ukończenia szkolenia NSTS-05 z wiedzy teoretycznej pilota bezzałogowego statku powietrznego wydane przez operatora, o którym mowa w pkt 2 lit. b, przeprowadzającego szkolenie zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-05 w zakresie operacji wykonywanych według krajowych scenariuszy standardowych określonych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
 - 2) posiada potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego NSTS-05 zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-05 wydane przez:
 - a) uznany podmiot albo
 - b) operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego

- który zadeklarował Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego zgodność z Krajowym Scenariuszem Standardowym NSTS-05 i złożył oświadczenie o zamiarze prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym NSTS-05;
 - 3) posiada certyfikat wiedzy teoretycznej NSTS-05 wydany przez właściwy organ.
2. Pilot uzyskuje certyfikat wiedzy teoretycznej w zakresie operacji wykonywanych według scenariuszy standardowych:
- 1) po ukończeniu szkolenia online oraz zaliczeniu egzaminu online z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w sekcji UAS.OPEN.020 pkt 4 lit. b załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.²⁾, zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2019/947/UE”; oraz
 - 2) posiadając potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego NSTS-05 zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-05, o którym mowa w ust. 1 pkt 2; oraz
 - 3) po ukończeniu szkolenia teoretycznego przeprowadzonego zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-05 przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 lit. b;
 - 4) po zdaniu egzaminu teoretycznego przeprowadzonego zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-05 przez wyznaczony podmiot.
3. Certyfikat wiedzy teoretycznej jest ważny przez pięć lat.
4. Przedłużenie lub wznowienie ważności certyfikatu, jest uzależnione od spełnienia któregośkolwiek z poniższych warunków:
- 1) ukończenia szkolenia online oraz zaliczenia egzaminu online z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w sekcji UAS.OPEN.020 pkt 4 lit. b załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz zdania dodatkowego egzaminu z wiedzy teoretycznej przeprowadzonego zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-05 przez wyznaczony podmiot; albo
 - 2) ukończenia szkolenia przypominającego, które dotyczy przedmiotów z zakresu wiedzy teoretycznej, jak określono w pkt 1, przeprowadzanego przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 lit. b.

UAS.NSTS-05.070 Obowiązki operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 11, Dz. Urz. UE L 150 z 13.05.2020, str. 1, Dz. Urz. UE L 176 z 05.06.2020, str. 13, Dz. Urz. UE L 253 z 16.07.2021, str. 49, Dz. Urz. UE L 87 z 15.03.2022, str. 20 oraz Dz. Urz. UE L 105 z 04.04.2022, str. 3.

Oprócz obowiązków określonych w sekcji UAS.SPEC.050 załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE operator systemu bezzałogowego statku powietrznego:

1. Sporządza instrukcję operacyjną zgodnie z dodatkiem 5 załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE.
2. Zapewnia adekwatność procedur bezpieczeństwa i procedur awaryjnych.
3. Opracowuje plan działania w sytuacjach awaryjnych odpowiedni dla operacji, obejmujący co najmniej:
 - 1) plan ograniczenia eskalacji skutków sytuacji awaryjnej;
 - 2) warunki powiadamiania właściwych organów i organizacji;
 - 3) kryteria identyfikacji sytuacji awaryjnej;
 - 4) określenie obowiązków pilota bezzałogowego statku powietrznego oraz wszelkich innych członków personelu odpowiedzialnych za realizację obowiązków istotnych z punktu widzenia operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego.

ZAŁĄCZNIK A: SZKOLENIE I EGZAMIN Z WIEDZY TEORETYCZNEJ ORAZ SZKOLENIE I EGZAMIN PRAKTYCZNY DLA PILOTA BEZZAŁOGOWEGO STATKU POWIETRZNEGO W ODNIESIENIU DO NSTS-05.

1. Szkolenie z wiedzy teoretycznej

- 1) Szkolenie z wiedzy teoretycznej trwa nie krócej niż 16 godzin zegarowych nie wliczając w to przerw.
- 2) Ostateczny czas trwania szkolenia teoretycznego, z zachowaniem minimum określonego w pkt 1), określa podmiot prowadzący szkolenie uwzględniając przy tym postępy kursantów, ich poziom zaawansowania i zrozumienie zagadnień omawianych na szkoleniu.
- 3) Szkolenie teoretyczne może być prowadzone naprzemiennie ze szkoleniem praktycznym.
- 4) Szkolenie teoretyczne może zostać przeprowadzone metodą:
 - a) stacjonarną,
 - b) on-line lub
 - c) e-learningową.
- 5) Szczegółowy zakres szkolenia obejmuje:

I) Przepisy lotnicze:

1. Wprowadzenie do EASA i systemu lotniczego:
 - podstawowe informacje o EASA,
 - unifikacja przepisów lotniczych dla bezzałogowych statków powietrznych na terenie Unii Europejskiej.
2. Rozporządzenie nr 2019/945/UE oraz rozporządzenie 2019/947/UE:
 - ich zastosowanie w państwach członkowskich UE,
 - podkategorie w kategorii „otwartej” i powiązane klasy systemów bezzałogowych statków powietrznych C0-C4,
 - rejestracja operatorów bezzałogowych statków powietrznych,
 - obowiązki operatora bezzałogowych statków powietrznych,
 - obowiązki pilota,
 - incydent - zgłoszenie wypadku; Centralna Baza Zgłoszeń Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
3. Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze i akty wykonawcze do niej w zakresie bezzałogowych statków powietrznych.
4. System teleinformatyczny dla operacji bezzałogowych, wskazany przez Agencję.
5. Wprowadzenie do kategorii „szczególnej”.
6. Instrukcja Operacyjna.
7. Ocena ryzyka, koncepcja operacji CONOPS, wprowadzenie do metodologii SORA (Specific Operations Risk Assessment).
8. Przegląd standardowych scenariuszy (STS) i predefiniowanych ocen ryzyka (PDRA).

II) Ograniczenia możliwości człowieka:

1. Wpływ środków psychoaktywnych, alkoholu oraz przypadki, gdy pilot jest niezdolny do wykonywania swoich zadań z powodu urazu, zmęczenia, zażywania leków, choroby lub z innych przyczyn.
2. Ludzka percepcja:
 - czynniki wpływające na operacje VLOS i BVLOS,
 - odległość przeszkód i odległość między bezzałogowymi statkami powietrznymi, a przeszkodami,
 - ocena prędkości lotu bezzałogowych statków powietrznych,
 - ocena wysokości lotu bezzałogowych statków powietrznych,
 - świadomość sytuacyjna,
 - operacje nocne,
 - zmęczenie,
 - czas trwania lotu w godzinach pracy,
 - rytmy okołodobowe,
 - presja czasu,
 - stres w pracy,
 - naciski związane z realizacją zadań komercyjnych,
 - uwaga,
 - eliminowanie czynników rozpraszających,
 - techniki skanowania przestrzeni powietrznej,
 - stan zdrowia (środki ostrożności dotyczące zdrowia, alkohol, narkotyki, leki itp.),
 - czynniki środowiskowe, takie jak zmiana widzenia z orientacji na słońce.

III) Procedury operacyjne:

1. Przed lotem:
 - ocena obszaru operacji i otoczenia, w tym terenu i potencjalnych przeszkód i zagrożeń dla utrzymania operacji VLOS, potencjalnego przelotu nad ludźmi oraz potencjalnego przelotu nad infrastrukturą krytyczną,
 - ocena obszaru operacji i otoczenia dla lotu w warunkach BVLOS,
 - źródła zakłóceń pracy systemu bezzałogowego statku powietrznego i ich identyfikacja,
 - weryfikacja stref geograficznych,
 - klasyfikacja przestrzeni powietrznej,
 - procedury rezerwacji przestrzeni powietrznej,
 - zbiory informacji lotniczych,
 - NOTAM-y,
 - planowanie misji, względy przestrzeni powietrznej i ocena ryzyka w miejscu operacji:

- a) środki mające na celu przestrzeganie ograniczeń i warunków mających zastosowanie do objętości operacyjnej i bufora ryzyka ziemi dla planowanej operacji,
 - b) korzystanie z obserwatorów,
 - określenie bezpiecznego obszaru, w którym pilot może wykonać lot ćwiczebny;
 - warunki środowiskowe i pogodowe (np. czynniki, które mogą wpływać na działanie systemu bezzałogowego statku powietrznego, takie jak zakłócenia elektromagnetyczne, wiatr, temperatura itp.); metody uzyskiwania prognoz pogody,
 - sprawdzenie stanu bezzałogowego statku powietrznego.
2. W locie:
- procedury normalne,
 - procedury na wypadek sytuacji awaryjnych (np. w przypadku utraty łączności).
3. Po locie:
- kontrola po locie,
 - rejestrowanie szczegółów lotu.

IV) Techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko w powietrzu:

1. Umiejętności pilota bezzałogowego statku powietrznego:
 - zaawansowane umiejętności lotnicze,
 - manewry i procedury awaryjne.
2. Dziennik pokładowy i związana z nim dokumentacja.
3. Dobre praktyki sterowania bezzałogowymi statkami powietrznymi.
4. Ogólne informacje o nietypowych warunkach (np. przeciągnięcia, obroty, ograniczenia dla pionowych zmian wysokości, autorotacja, pierścienie wirowe).
5. Podejmowanie decyzji w locie.
6. Bezpieczeństwo lotnicze:
 - lekkomyślne zachowanie, środki ostrożności przy operacjach przy użyciu bezzałogowych statków powietrznych i podstawowe wymagania dotyczące towarów niebezpiecznych,
 - rozpoczynanie lub zatrzymywanie operacji z uwzględnieniem czynników środowiskowych, warunków i ograniczeń bezzałogowych statków powietrznych, ograniczeń pilota i czynnika ludzkiego,
 - w zakresie operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) i poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS):
 - zachowywanie bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, pojazdów, zwierząt lub osób,
 - udział obserwatora przestrzeni powietrznej,
 - identyfikacja zgromadzeń osób,
 - zasady postępowania na wypadek, napotkania innego ruchu lotniczego,
 - przestrzeganie ograniczenia wysokości,

- w przypadku korzystania z obserwatora bezzałogowego statku powietrznego - obowiązki i komunikacja między obserwatorem bezzałogowego statku powietrznego, a pilotem,
- raportowanie zdarzeń lotniczych.

7. Ograniczenia przestrzeni powietrznej:

- uzyskiwanie i obserwowanie aktualnych informacji o wszelkich ograniczeniach lub warunkach lotów publikowanych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 15 rozporządzenia nr 2019/947/UE.

V) Ogólna wiedza na temat systemów bezzałogowych statków powietrznych:

1. Podstawowe zasady lotu.
2. Wpływ warunków środowiskowych na działanie bezzałogowego statku powietrznego.
3. Zasady zdalnego kierowania bezzałogowego statku powietrznego:
 - przegląd,
 - częstotliwości i widma łączności danych,
 - automatyczne tryby lotu, sterowanie ręczne.
4. Zapoznanie się z informacjami zawartymi w instrukcji użytkownika bezzałogowego statku powietrznego, w szczególności w zakresie:
 - przeglądu głównych elementów bezzałogowego statku powietrznego,
 - ograniczeń (np. masa, prędkość, środowisko, czas pracy akumulatora i itp.),
 - kontrolowania bezzałogowego statku powietrznego we wszystkich fazach lotów (np. start, zawis w powietrzu, w stosownych przypadkach, podstawowe manewry w locie i lądowanie),
 - czynników wpływających na bezpieczeństwo lotu,
 - ustawiania parametrów procedur Fail-Safe,
 - ustalenia maksymalnej wysokości,
 - procedur implementacji i aktualizacji danych o strefach geograficznych do systemu świadomości przestrzennej,
 - procedur wczytywania numeru rejestracyjnego operatora bezzałogowego statku powietrznego do systemu bezpośredniej zdalnej identyfikacji,
 - bezpieczeństwa:
 - A. instrukcje dotyczące zabezpieczenia ładunku/obciążenia,
 - B. środki ostrożności, aby uniknąć obrażeń od wirników i ostrych krawędzi,
 - C. bezpieczne obchodzenie się z akumulatorami,
 - instrukcji konserwacji i utrzymania bezzałogowego statku powietrznego w należytych stanie technicznym.
5. Utrata sygnału i protokoły awarii systemu - zrozumienie stanu i planowanie zaprogramowanych reakcji, takich jak powrót do domu, zawis (loiter), natychmiastowe lądowanie.
6. Systemy awaryjnego zakończenia lotu.
7. Tryby sterowania lotem.

VI) Meteorologia:

1. Wpływ pogody na bezzałogowe statki powietrzne:
 - wiatr (np. warunki miejskie, turbulencje, rotory),
 - temperatura,
 - widzialność,
 - gęstość powietrza.
2. Pozyskiwanie i analiza prognoz pogody.
3. Uzyskiwanie i interpretacja zaawansowanych informacji o pogodzie:
 - zasoby informacyjne dotyczące pogody,
 - raporty,
 - prognozy i konwencje meteorologiczne właściwe dla typowych operacji lotniczych przy użyciu bezzałogowego statku powietrznego,
 - lokalne oceny pogody,
 - wykresy niskiego poziomu,
 - METAR, SPECI, TAF.

VII) Osiągi systemu bezzałogowego statku powietrznego w locie:

1. Typowa obwiednia operacyjna wiroplatu, płatowca i hybrydowego bezzałogowego statku powietrznego.
2. Masa, wyważenie oraz środek ciężkości (CG):
 - zmiana wyważenia w zależności od miejsca i sposobu montażu ładunków,
 - stabilność lotu przy różnym rodzaju obciążeń,
 - wpływ konstrukcji i typu bezzałogowego statku powietrznego na położenie środka ciężkości.
3. Zabezpieczenie ładunku.
4. Akumulatory:
 - zapobieganie potencjalnym niebezpiecznym warunkom,
 - rodzaje akumulatorów stosowanych w bezzałogowych statkach powietrznych (np. Li-Pol, Li-Ion),
 - terminologia używana w odniesieniu do baterii (np. efekt pamięci, pojemność, współczynnik c),
 - wiedza, jak działa bateria (np. ładowanie, użytkowanie, niebezpieczeństwo, przechowywanie).

VIII) Techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko na ziemi:

1. Funkcje trybu niskiej prędkości.
2. Ocena odległości od osób.
3. Zasada 1:1.
4. Zapoznanie się ze środowiskiem pracy, w szczególności:

- w jaki sposób przeprowadzić ocenę obecności niezaangażowanej osoby w obszarze, nad którym prowadzona jest operacja,
- informowanie zaangażowanych osób,
- informowanie niezaangażowanych osób,
- zabezpieczenie miejsca startu i lądowania.

2. Egzamin z wiedzy teoretycznej

- 1) Egzamin, o którym mowa w sekcji UAS.NSTS-01.060 pkt 2 ppkt 2 załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, obejmuje co najmniej 80 pytań wielokrotnego wyboru - cztery odpowiedzi z których tylko jedna jest poprawna, mających na celu ocenę wiedzy pilota bezzałogowego statku powietrznego na temat technicznych i operacyjnych środków ograniczających ryzyko, dotyczących, w odpowiednich proporcjach, następujących dziedzin:
 - a) przepisy lotnicze,
 - b) ograniczenia możliwości człowieka,
 - c) procedury operacyjne,
 - d) techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko w powietrzu,
 - e) ogólna wiedza na temat systemów bezzałogowych statków powietrznych,
 - f) meteorologia,
 - g) osiągi systemu bezzałogowego statku powietrznego w locie oraz
 - h) techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko na ziemi.
- 2) Uzyskanie przez ucznia-pilota bezzałogowego statku powietrznego co najmniej 75% całkowitej liczby punktów jest równoznaczne ze zdaniem przez niego egzaminu z wiedzy teoretycznej.

3. Szkolenie praktyczne i ocena umiejętności praktycznych

- 1) Szkolenie praktyczne trwa nie krócej niż 9 godzin zegarowych, nie wliczając w to przerw, z czego minimum 8 godzin zegarowych to czas lotu i minimum 1 godzina zegarowa to szkolenie naziemne z obsługi i funkcji systemu bezzałogowego statku powietrznego, z czego jeżeli operator – kandydat na kompetencje pilota do NSTS-05, posiada aktualne kompetencje do realizacji Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-01, NSTS-02, NSTS-03 lub NSTS-04, czas trwania szkolenia praktycznego w locie może zostać skrócony o 3 godziny zegarowe.
- 2) Szkolenie praktyczne osoby posiadającej świadectwo kwalifikacji UAVO z uprawnieniem podstawowym BVLOS i dodatkowym UAV<5 kg które było ważne na dzień 31 grudnia 2021 r., trwa nie krócej niż 3 godziny zegarowe, nie wliczając w to przerw, z czego minimum 2 godziny zegarowej to czas lotu i minimum 1 godzina zegarowej to szkolenie naziemne z obsługi i funkcji systemu bezzałogowego.

- 3) Ostateczny czas trwania szkolenia praktycznego, z uwzględnieniem pkt 1 i 2, określa podmiot prowadzący szkolenie uwzględniając przy tym postępy kursantów, ich poziom zaawansowania i zrozumienie zagadnień omawianych na szkoleniu.
- 4) Szkolenie praktyczne może być prowadzone naprzemiennie ze szkoleniem teoretycznym.
- 5) Podczas szkolenia praktycznego jedna osoba szkoląca może szkolić jednocześnie tylko jednego kursanta.
- 6) Jeżeli szkolenie odbywa się przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego, który różni się funkcjami i możliwościami od systemu, który będzie eksploatowany docelowo przez operatora – kandydata na kompetencje pilota do realizacji właściwego scenariusza, wówczas jest on zobowiązany do odbycia doszkolenia produktowego, we własnym zakresie.
- 7) W trakcie szkolenia praktycznego w pełni wykorzystuje się możliwości scenariusza i funkcje systemu bezzałogowego statku powietrznego, uwzględniając:
 - a) możliwość lotu manualnego (jeśli posiada),
 - b) możliwość i tryby lotu automatycznego (jeśli posiada),
 - c) możliwość i tryby lotu autonomicznego (jeśli posiada),
 - d) możliwość lotu bez włączonych systemów stabilizacji (jeśli posiada),
 - e) możliwość lotu bez włączonego systemu pozycjonowania (jeśli posiada):
 - jeżeli system bezzałogowego statku powietrznego nie posiada możliwości wyłączenia systemu pozycjonowania lotu (GPS/GNSS/pozycjonowanie optyczne), manewry w locie oraz sytuacje awaryjne bez aktywnego systemu pozycjonowania należy przeprowadzić na urządzeniu symulującym,
 - czasu lotu na urządzeniu symulującym nie wlicza się do czasu lotu,
 - f) możliwość lotu w oparciu o widok z pierwszej osoby (FPV);
 - g) lot FPV z użyciem BSP, jeżeli kandydat ma również otrzymać kompetencje pilota do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-01.
- 8) Szkolenie z zakresu umiejętności praktycznych i ocena umiejętności praktycznych na potrzeby operacji wykonywanych w ramach niniejszego scenariusza standardowego obejmują co najmniej tematy i obszary określone w tabeli 1:

Tabela 1. Tematy i obszary, 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. (L) przy udziale obserwatorów przestrzeni powietrznej: odpowiednie rozmieszczenie obserwatorów przestrzeni powietrznej i system dekonfliktowania obejmujący frazeologię, koordynację i środki komunikacji (M) obserwacja przestrzeni powietrznej. ii. Przegląd przedstartowy 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 kolizją w powietrzu.
(b) Procedury w trakcie lotu	i. Prowadzenie skutecznej obserwacji i utrzymywanie bezzałogowego statku powietrznego: - w zasięgu widoczności wzrokowej w lotach (VLOS) oraz, - w granicach przestrzeni operacyjnej w lotach BVLOS, 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.

	ii. Wykonywanie dokładnych i kontrolowanych manewrów w locie na różnych wysokościach i w różnych odległościach reprezentatywnych dla danego NSTS (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 w różnych orientacjach bezzałogowego statku powietrznego względem pilota, zarówno w warunkach VLOS jak i BVLOS: (A) zawis w miejscu (tylko w przypadku wiroplątów i VTOL); (B) przejście z zawisu do lotu do przodu (tylko w przypadku wiroplątów i VTOL); (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 łączu do celów kierowania i kontroli.
(c) Operacje poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS wykonywane zgodnie z NSTS-05	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; (C) zaplanowanie trasy lotu, zgodnej z ograniczeniami wynikającymi z treści NSTS. ii. Procedury w trakcie lotu, określone w niniejszej tabeli, lit. b) załącznika A, stosuje się w operacjach zarówno w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS), jak i poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS.
(d) Czynności po zakończeniu lotu	i. Wyłączenie i zabezpieczenie system 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.

Załącznik nr 6

**KRAJOWY SCENARIUSZ STANDARDOWY NSTS-06 DLA OPERACJI POZA
ZASIĘGIEM WIDOCZNOŚCI WZROKOWEJ (BVLOS) Z UŻYCIEM
BEZZAŁOGOWEGO STATKU POWIETRZNEGO KATEGORII WIELOWIRNIKOWIEC
(MR) O MASIE STARTOWEJ MNIEJSZEJ NIŻ 25 KG, W ODLEGŁOŚCI NIE WIĘKSZEJ
NIŻ 2 KM OD PILOTA BEZZAŁOGOWEGO STATKU POWIETRZNEGO**

UAS.NSTS-06.010 Przepisy ogólne

1. Operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych wykonywanych w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-06 wykonuje się w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) lub poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS).
2. Niniejszy scenariusz stosuje się do bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej mniejszej niż 25 kg:
 - o maksymalnym wymiarze typowym wynoszącym maksymalnie 1 metr poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) nad obszarami słabo zaludnionymi, oraz
 - o maksymalnym wymiarze typowym wynoszącym maksymalnie 3 metry poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) nad kontrolowanym obszarem naziemnym.
3. Kandydat szkolący się do kompetencji pilota w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-06, uzyskuje również kompetencje do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-02, Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-05 oraz może uzyskać kompetencje do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-01 przy spełnieniu rozdziału 3, pkt 7 lit. g załącznika A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-06.
4. W ramach niniejszego scenariusza mogą być wykonywane loty bezzałogowych statków powietrznych nieopatrzonych etykietą identyfikacyjną klasy określoną w częściach 1–5, 16 i 17 załącznika do rozporządzenia delegowanego 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. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 1, z późn. zm.¹⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2019/945/UE”.
5. Podczas operacji bezzałogowy statek powietrzny nie może przenosić materiałów niebezpiecznych, które – w razie wypadku – mogą stanowić wysokie ryzyko dla osób.
6. W trakcie operacji jeden pilot obsługuje w locie tylko jeden bezzałogowy statek powietrzny.

UAS.NSTS-06.020 Warunki wykonywania lotów

¹⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 7, Dz. Urz. UE L 232 z 20.07.2020, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 150 z 01.06.2022 r., str. 21.

Operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych wykonywanych w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-06 wykonuje się z zachowaniem następujących warunków:

- 1) podczas startu i lądowania bezzałogowego statku powietrznego zapewnia się by miejsce startu i lądowania zostało objęte kontrolowanym obszarem naziemnym o promieniu umożliwiającym bezpieczne wykonanie tej czynności;
- 2) w czasie lotu bezzałogowy statek powietrzny utrzymuje się w odległości do 120 m od najbliższego punktu powierzchni ziemi; pomiar odległości dostosowuje się odpowiednio do cech geograficznych terenu, takich jak równiny, wzgórza, góry;
- 3) w przypadku lotu bezzałogowym statkiem powietrznym w odległości do 50 metrów w poziomie od sztucznej przeszkody o wysokości przekraczającej 105 metrów, maksymalną wysokość operacji można zwiększyć o maksymalnie 15 metrów powyżej wysokości przeszkody;
- 4) w przypadku gdy obszar lotu sąsiaduje z obszarem, na którym znajduje się zgromadzenie osób, pilot utrzymuje w każdej fazie lotu bezzałogowy statek powietrzny w odległości poziomej od tego zgromadzenia, nie mniejszej niż aktualna wysokość wykonywanego lotu;
- 5) operacje BVLOS w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-06 wykonuje się nie dalej niż 2 km w linii prostej od pilota bezzałogowego statku powietrznego.

UAS.NSTS-06.030 Bezpieczeństwo lotów

Operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych wykonywanych w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-06 wykonuje się:

- 1) podczas lotu w warunkach BVLOS:
 - a) poza granicami gęstej zabudowy,
 - b) ograniczając czas przelotu nad pojedynczymi zabudowaniami do niezbędnego minimum;
- 2) w sposób umożliwiający uniknięcie lotu nad zgromadzeniami osób;
- 3) zachowując w każdej fazie operacji bezpieczną odległość od innych statków powietrznych, przeszkód, pojazdów, zwierząt lub osób, które nie uczestniczą w wykonywaniu operacji lub które nie są świadome poleceń wydawanych przez pilota lub operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego i zalecanych przez niego środków bezpieczeństwa na wypadek awarii lub utraty kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym;
- 4) ograniczając w możliwie największym stopniu czas lotu nad osobami w przypadku nieprzewidzianego pojawienia się takich osób w miejscu wykonywania lotów;

- 5) z uwzględnieniem instrukcji operacyjnej sporządzonej przez operatora bezzałogowego systemu powietrznego;
- 6) podczas lotu w warunkach BVLOS pilot bezzałogowego statku powietrznego może być wspierany przez obserwatorów przestrzeni powietrznej w celu zapewnienia separacji od innych statków powietrznych, przy zapewnieniu dwukierunkowej łączności pomiędzy pilotem i każdym obserwatorem oraz gdy ustalono zasady komunikacji.

UAS.NSTS-06.040 Warunki korzystania z przestrzeni powietrznej

Operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych wykonywanych w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-06 wykonuje się:

- 1) po zgłoszeniu zamiaru wykonania operacji oraz jej miejsca, czasu i maksymalnej wysokości lotu do Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, zwanej dalej „Agencją”, za pomocą systemu teleinformatycznego określonego przez tę Agencję;
- 2) jedynie za zgodą lub na potrzeby zarządzającego danym obiektem w przypadku wykonywania operacji nad portami morskimi, lotniskami, elektrowniami, stacjami elektroenergetycznymi, ujęciami wody i oczyszczalniami ścieków, jednostkami wojskowymi i poligonami;
- 3) z zachowaniem szczególnej ostrożności w przypadku lotów wykonywanych nad rurociągami paliwowymi, liniami energetycznymi i liniami telekomunikacyjnymi, zaporami wodnymi, śluzami oraz innymi urządzeniami znajdującymi się w otwartym terenie, których zniszczenie lub uszkodzenie może stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi, środowiska albo spowodować poważne straty materialne;
- 4) w strefie DRA-R (w tym w strefach: DRA-RH, DRA-RM lub DRA-RL) – na warunkach określonych dla tej strefy;
- 5) w strefie DRA-P – za zgodą zarządzającego obiektem chronionym daną strefą i na warunkach określonych dla tej strefy;
- 6) w strefie DRA-T – na warunkach określonych dla tej strefy;
- 7) w strefie DRA-U – na warunkach określonych dla tej strefy;
- 8) w strefie DRA-I – z uwzględnieniem informacji podanych do wiadomości publicznej dla tej strefy.

UAS.NSTS-06.050 Warunki eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego

Warunkiem eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego jest:

- 1) jego oznaczenie przez umieszczenie na powierzchni bezzałogowego statku powietrznego numeru rejestracyjnego operatora systemu bezzałogowego statku

- powietrznego oraz przesłanie tego numeru do systemu zdalnej identyfikacji jeżeli bezzałogowy statek powietrzny jest wyposażony w taki system;
- 2) wyposażenie bezzałogowego statku powietrznego w migające, zielone światło pozwalające na określenie orientacji bezzałogowego statku powietrznego względem pilota, obserwatora bezzałogowego statku powietrznego lub osób w przypadku wykonywania lotów wcześniej niż 30 minut przed wschodem słońca i później niż 30 minut po zachodzie słońca;
 - 3) możliwość monitorowania przez pilota parametrów lotu:
 - a. toru lotu,
 - b. prędkości lotu,
 - c. wysokości lotu,
 - d. stopnia zużycia źródła zasilania,
 - e. jakości i mocy sygnału sterowania i kontroli;
 - 4) uwzględnienie w działaniach operatora zaleceń profilaktycznych Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, wydawanych na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, 1715, 1848, 2185 i 2642 oraz z 2023 r. poz. 1489), opracowanych w oparciu o najnowszą wiedzę związaną z eksploatacją systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi;
 - 5) noszenie przez pilota wykonującego czynności lotnicze kamizelki ostrzegawczej lub odzieży w inny sposób identyfikującej pilota.

UAS.NSTS-06.060 Pilot bezzałogowego statku powietrznego

1. Operacje bezzałogowych statków powietrznych wykonywane w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-06 wykonuje jedynie pilot, który:
 - 1) posiada potwierdzenie ukończenia szkolenia NSTS-06 z wiedzy teoretycznej pilota bezzałogowego statku powietrznego wydane przez operatora, o którym mowa w pkt 2 lit. b, przeprowadzającego szkolenie zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-06 w zakresie operacji wykonywanych według krajowych scenariuszy standardowych określonych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
 - 2) posiada potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego NSTS-06 zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-06 wydane przez:
 - a) uznany podmiot albo
 - b) operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego
 - który zadeklarował Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego zgodność z Krajowym Scenariuszem Standardowym NSTS-06 i złożył oświadczenie o zamiarze prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z Krajowym Scenariuszem standardowym NSTS-06;
 - 3) posiada certyfikat wiedzy teoretycznej NSTS-06 wydany przez właściwy organ.

2. Pilot bezzałogowego statku powietrznego uzyskuje certyfikat wiedzy teoretycznej w zakresie operacji wykonywanych według scenariuszy standardowych:
 - 1) po ukończeniu szkolenia online oraz zaliczeniu egzaminu online z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w sekcji UAS.OPEN.020 pkt 4 lit. b załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.²⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2019/947/UE”; oraz
 - 2) posiadając potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego NSTS-06 zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-06, o którym mowa w ust. 1 pkt 2; oraz
 - 3) po ukończeniu szkolenia teoretycznego przeprowadzonego zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-06 przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 lit. b;
 - 4) po zdaniu egzaminu teoretycznego przeprowadzonego zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-06 przez wyznaczony podmiot.
3. Certyfikat wiedzy teoretycznej jest ważny przez pięć lat;
4. Przedłużenie lub wznowienie ważności certyfikatu, jest uzależnione od spełnienia jednego z poniższych warunków:
 - 1) ukończenia szkolenia online oraz zaliczenia egzaminu online z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w sekcji UAS.OPEN.020 pkt 4 lit. b załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz zdania dodatkowego egzaminu z wiedzy teoretycznej przeprowadzonego zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-06 przez wyznaczony podmiot; albo
 - 2) ukończenia szkolenia przypominającego, które dotyczy przedmiotów z zakresu wiedzy teoretycznej, jak określono w pkt 1, przeprowadzanego przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 lit. b.

UAS.NSTS-06.070 Obowiązki operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego

Oprócz obowiązków określonych w sekcji UAS.SPEC.050 załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE operator systemu bezzałogowego statku powietrznego:

1. Sporządza instrukcję operacyjną zgodnie z dodatkiem 5 załącznika do rozporządzenia do 2019/947/UE.
2. Zapewnia adekwatność procedur bezpieczeństwa i procedur awaryjnych.
3. Opracowuje plan działania w sytuacjach awaryjnych odpowiedni dla operacji, obejmujący co najmniej:

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 11, Dz. Urz. UE L 150 z 13.05.2020, str. 1, Dz. Urz. UE L 176 z 05.06.2020, str. 13, Dz. Urz. UE L 253 z 16.07.2021, str. 49, Dz. Urz. UE L 87 z 15.03.2022, str. 20 oraz Dz. Urz. UE L 105 z 04.04.2022, str. 3.

- 1) plan ograniczenia eskalacji skutków sytuacji awaryjnej;
- 2) warunki powiadamiania właściwych organów i organizacji;
- 3) kryteria identyfikacji sytuacji awaryjnej;
- 4) określenie obowiązków pilota bezzałogowego statku powietrznego oraz wszelkich innych członków personelu odpowiedzialnych za realizację obowiązków istotnych z punktu widzenia operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego.

ZAŁĄCZNIK A: SZKOLENIE I EGZAMIN Z WIEDZY TEORETYCZNEJ ORAZ SZKOLENIE I EGZAMIN PRAKTYCZNY DLA PILOTA BEZZAŁOGOWEGO STATKU POWIETRZNEGO W ODNIESIENIU DO NSTS-06.

1. Szkolenie z wiedzy teoretycznej

- 1) Szkolenie z wiedzy teoretycznej trwa nie krócej niż 16 godzin zegarowych nie wliczając w to przerw.
- 2) Kandydat na szkolenie NSTS-06, może zostać zwolniony z obowiązku odbycia szkolenia teoretycznego, jeżeli zdał egzamin do dowolnej kompetencji pilota BVLOS w ramach kategorii szczególnej, przeprowadzony przez wyznaczony podmiot nie później niż 12 miesięcy wstecz, przed datą rozpoczęcia szkolenia NSTS-06.
- 3) Ostateczny czas trwania szkolenia teoretycznego, z zachowaniem minimum określonego w pkt 1, określa podmiot prowadzący szkolenie uwzględniając przy tym postępy kursantów, ich poziom zaawansowania i zrozumienie zagadnień omawianych na szkoleniu.
- 4) Szkolenie teoretyczne może być prowadzone naprzemiennie ze szkoleniem praktycznym.
- 5) Szkolenie teoretyczne może zostać przeprowadzone metodą:
 - a) stacjonarną,
 - b) on-line lub
 - c) e-learningową.
- 6) Szczegółowy zakres szkolenia obejmuje:

I) Przepisy lotnicze:

1. Wprowadzenie do EASA i systemu lotniczego:
 - podstawowe informacje o EASA,
 - unifikacja przepisów lotniczych dla bezzałogowych statków powietrznych na terenie Unii Europejskiej.
2. Rozporządzenie nr 2019/945/UE oraz rozporządzenie 2019/947/UE:
 - ich zastosowanie w państwach członkowskich UE,
 - podkategorie w kategorii „otwartej” i powiązane klasy systemów bezzałogowych statków powietrznych C0-C4,
 - rejestracja operatorów bezzałogowych statków powietrznych,
 - obowiązki operatora bezzałogowych statków powietrznych,
 - obowiązki pilota,
 - incydent - zgłoszenie wypadku; Centralna Baza Zgłoszeń Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
3. Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze i akty wykonawcze do niej w zakresie bezzałogowych statków powietrznych.
4. System teleinformatyczny dla operacji bezzałogowych, wskazany przez Agencję.
5. Wprowadzenie do kategorii „szczególnej”.
6. Instrukcja Operacyjna.

7. Ocena ryzyka, koncepcja operacji CONOPS, wprowadzenie do metodologii SORA (Specific Operations Risk Assessment).
8. Przegląd standardowych scenariuszy (STS) i predefiniowanych ocen ryzyka (PDRA).

II) Ograniczenia możliwości człowieka:

1. Wpływ środków psychoaktywnych, alkoholu oraz przypadki, gdy pilot jest niezdolny do wykonywania swoich zadań z powodu urazu, zmęczenia, zażywania leków, choroby lub z innych przyczyn.
2. Ludzka percepcja:
 - czynniki wpływające na operacje VLOS i BVLOS,
 - odległość przeszkód i odległość między bezzałogowymi statkami powietrznymi, a przeszkodami,
 - ocena prędkości lotu bezzałogowych statków powietrznych,
 - ocena wysokości lotu bezzałogowych statków powietrznych,
 - świadomość sytuacyjna,
 - operacje nocne,
 - zmęczenie,
 - czas trwania lotu w godzinach pracy,
 - rytmy okołodobowe,
 - presja czasu,
 - stres w pracy,
 - naciski związane z realizacją zadań komercyjnych,
 - uwaga,
 - eliminowanie czynników rozpraszających,
 - techniki skanowania przestrzeni powietrznej,
 - stan zdrowia (środki ostrożności dotyczące zdrowia, alkohol, narkotyki, leki itp.),
 - czynniki środowiskowe, takie jak zmiana widzenia z orientacji na słońce.

III) Procedury operacyjne:

1. Przed lotem:
 - ocena obszaru operacji i otoczenia, w tym terenu i potencjalnych przeszkód i zagrożeń dla utrzymania operacji VLOS, potencjalnego przelotu nad ludźmi oraz potencjalnego przelotu nad infrastrukturą krytyczną,
 - ocena obszaru operacji i otoczenia dla lotu w warunkach BVLOS,
 - źródła zakłóceń pracy systemu bezzałogowego statku powietrznego i ich identyfikacja,
 - weryfikacja stref geograficznych,
 - klasyfikacja przestrzeni powietrznej,
 - procedury rezerwacji przestrzeni powietrznej,
 - zbiory informacji lotniczych,

- NOTAM-y,
 - planowanie misji, względy przestrzeni powietrznej i ocena ryzyka w miejscu operacji:
 - środki mające na celu przestrzeganie ograniczeń i warunków mających zastosowanie do objętości operacyjnej i bufora ryzyka ziemi dla planowanej operacji,
 - korzystanie z obserwatorów,
 - określenie bezpiecznego obszaru, w którym pilot może wykonać lot ćwiczebny,
 - warunki środowiskowe i pogodowe (np. czynniki, które mogą wpływać na działanie systemu bezzałogowego statku powietrznego, takie jak zakłócenia elektromagnetyczne, wiatr, temperatura itp.); metody uzyskiwania prognoz pogody,
 - sprawdzenie stanu bezzałogowego statku powietrznego.
2. W locie:
- procedury normalne,
 - procedury na wypadek sytuacji awaryjnych (np. w przypadku utraty łączności).
3. Po locie:
- kontrola po locie,
 - rejestrowanie szczegółów lotu.

IV) Techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko w powietrzu:

1. Umiejętności pilota bezzałogowego statku powietrznego:
 - zaawansowane umiejętności lotnicze,
 - manewry i procedury awaryjne.
2. Dziennik pokładowy i związana z nim dokumentacja.
3. Dobre praktyki sterowania bezzałogowymi statkami powietrznymi.
4. Ogólne informacje o nietypowych warunkach (np. przeciągnięcia, obroty, ograniczenia dla pionowych zmian wysokości, autorotacja, pierścienie wirowe).
5. Podejmowanie decyzji w locie.
6. Bezpieczeństwo lotnicze:
 - lekkomyślne zachowanie, środki ostrożności przy operacjach przy użyciu bezzałogowych statków powietrznych i podstawowe wymagania dotyczące towarów niebezpiecznych,
 - rozpoczynanie lub zatrzymywanie operacji z uwzględnieniem czynników środowiskowych, warunków i ograniczeń bezzałogowych statków powietrznych, ograniczeń pilota i czynnika ludzkiego,
 - w zakresie operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) i poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS):
 - zachowywanie bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, pojazdów, zwierząt lub osób,
 - udział obserwatora przestrzeni powietrznej,
 - identyfikacja zgromadzeń osób,

- zasady postępowania na wypadek, napotkania innego ruchu lotniczego;
 - przestrzeganie ograniczenia wysokości,
 - w przypadku korzystania z obserwatora bezzałogowego statku powietrznego - obowiązki i komunikacja między obserwatorem bezzałogowego statku powietrznego, a pilotem,
 - raportowanie zdarzeń lotniczych.
7. Ograniczenia przestrzeni powietrznej:
- uzyskiwanie i obserwowanie aktualnych informacji o wszelkich ograniczeniach lub warunkach lotów publikowanych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 15 rozporządzenia nr 2019/947/UE.

V) Ogólna wiedza na temat systemów bezzałogowych statków powietrznych:

1. Podstawowe zasady lotu.
2. Wpływ warunków środowiskowych na działanie bezzałogowego statku powietrznego.
3. Zasady zdalnego kierowania bezzałogowego statku powietrznego:
 - przegląd,
 - częstotliwości i widma łączy danych,
 - automatyczne tryby lotu, sterowanie ręczne.
4. Zapoznanie się z informacjami zawartymi w instrukcji użytkownika bezzałogowego statku powietrznego, w szczególności w zakresie:
 - przeglądu głównych elementów bezzałogowego statku powietrznego,
 - ograniczeń (np. masa, prędkość, środowisko, czas pracy akumulatora i itp.),
 - kontrolowania bezzałogowego statku powietrznego we wszystkich fazach lotu (np. start, zawis w powietrzu, w stosownych przypadkach, podstawowe manewry w locie i lądowanie),
 - czynników wpływających na bezpieczeństwo lotu,
 - ustawiania parametrów procedur Fail-Safe,
 - ustalania maksymalnej wysokości,
 - procedur implementacji i aktualizacji danych o strefach geograficznych do systemu świadomości przestrzennej,
 - procedur wczytywania numeru rejestracyjnego operatora bezzałogowego statku powietrznego do systemu bezpośredniej zdalnej identyfikacji,
 - bezpieczeństwa:
 - a) instrukcje dotyczące zabezpieczenia ładunku/obciążenia,
 - b) środki ostrożności, aby uniknąć obrażeń od wirników i ostrych krawędzi,
 - c) bezpieczne obchodzenie się z akumulatorami,
 - instrukcji konserwacji i utrzymania bezzałogowego statku powietrznego w należytym stanie technicznym.
5. Utrata sygnału i protokoły awarii systemu - zrozumienie stanu i planowanie zaprogramowanych reakcji, takich jak powrót do domu, zawis (loiter), natychmiastowe lądowanie.
6. Systemy awaryjnego zakończenia lotu.

7. Tryby sterowania lotem.

VI) Meteorologia:

1. Wpływ pogody na bezzałogowe statki powietrzne:
 - wiatr (np. warunki miejskie, turbulencje, rotory),
 - temperatura,
 - widzialność,
 - gęstość powietrza.
2. Pozyskiwanie i analiza prognoz pogody.
3. Uzyskiwanie i interpretacja zaawansowanych informacji o pogodzie:
 - zasoby informacyjne dotyczące pogody,
 - raporty,
 - prognozy i konwencje meteorologiczne właściwe dla typowych operacji lotniczych przy użyciu bezzałogowego statku powietrznego,
 - lokalne oceny pogody,
 - wykresy niskiego poziomu,
 - METAR, SPECI, TAF.

VII) Osiągi systemu bezzałogowego statku powietrznego w locie:

1. Typowa obwiednia operacyjna wiroplatu, płatowca i hybrydowego bezzałogowego statku powietrznego.
2. Masa, wyważenie oraz środek ciężkości (CG):
 - zmiana wyważenia w zależności od miejsca i sposobu montażu ładunków,
 - stabilność lotu przy różnym rodzaju obciążeń,
 - wpływ konstrukcji i typu bezzałogowego statku powietrznego na położenie środka ciężkości.
3. Zabezpieczenie ładunku.
4. Akumulatory:
 - zapobieganie potencjalnym niebezpiecznym warunkom,
 - rodzaje akumulatorów stosowanych w bezzałogowych statkach powietrznych (np. Li-Pol, Li-Ion),
 - terminologia używana w odniesieniu do baterii (np. efekt pamięci, pojemność, współczynnik c),
 - wiedza jak działa bateria (np. ładowanie, użytkowanie, niebezpieczeństwo, przechowywanie).

VIII) Techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko na ziemi:

1. Funkcje trybu niskiej prędkości.
2. Ocena odległości od osób.
3. Zasada 1:1.

4. Zapoznanie się ze środowiskiem pracy, w szczególności:
 - w jaki sposób przeprowadzić ocenę obecności niezaangażowanej osoby w obszarze, nad którym prowadzona jest operacja,
 - informowanie zaangażowanych osób,
 - informowanie niezaangażowanych osób,
 - zabezpieczenie miejsca startu i lądowania.

2. Egzaminy z wiedzy teoretycznej

- 1) Egzamin, o którym mowa w sekcji UAS.NSTS-01.060 pkt 2 ppkt 2 załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, obejmuje co najmniej 80 pytań wielokrotnego wyboru - cztery odpowiedzi z których tylko jedna jest poprawna, mających na celu ocenę wiedzy pilota bezzałogowego statku powietrznego na temat technicznych i operacyjnych środków ograniczających ryzyko, dotyczących, w odpowiednich proporcjach, następujących dziedzin:
 - a) przepisy lotnicze,
 - b) ograniczenia możliwości człowieka,
 - c) procedury operacyjne,
 - d) techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko w powietrzu,
 - e) ogólna wiedza na temat systemów bezzałogowych statków powietrznych,
 - f) meteorologia,
 - g) osiągi systemu bezzałogowego statku powietrznego w locie oraz
 - h) techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko na ziemi.
- 2) Uzyskanie przez ucznia-pilota bezzałogowego statku powietrznego co najmniej 75% całkowitej liczby punktów jest równoznaczne ze zdaniem przez niego egzaminu z wiedzy teoretycznej.

3. Szkolenie praktyczne i ocena umiejętności praktycznych

- 1) Szkolenie praktyczne trwa nie krócej niż 11 godzin zegarowych, nie wliczając w to przerw, z czego minimum 10 godzin zegarowych to czas lotu i minimum 1 godzina zegarowa to szkolenie naziemne z obsługi i funkcji systemu bezzałogowego statku powietrznego, z czego:
 - a) jeżeli operator – kandydat na kompetencje pilota do NSTS-06, posiada aktualne kompetencje do realizacji Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-01, NSTS-02, NSTS-03 lub NSTS-04, czas trwania szkolenia praktycznego w locie może zostać skrócony o 2 godziny zegarowe;
 - b) jeżeli operator – kandydat na kompetencje pilota do NSTS-06, posiada aktualne kompetencje do realizacji Krajowego Scenariusza

Standardowego NSTS-05, NSTS-07 lub NSTS-08, czas trwania szkolenia praktycznego w locie może zostać skrócony o 3 godziny zegarowe;

c) co najmniej 5 godzin szkolenia w locie należy przeprowadza się na bezzałogowym statku powietrznym klasy MR, którego masa startowa wynosi minimum 4 kg.

- 2) Szkolenie praktyczne osoby posiadającej świadectwo kwalifikacji UAVO z uprawnieniem podstawowym BVLOS i dodatkowym UAV<5 kg lub MR<25 kg które było ważne na dzień 31 grudnia 2021 r., trwa nie krócej niż 4 godziny zegarowe, nie wliczając w to przerw, z czego:
 - a) minimum 3 godziny zegarowe to czas lotu i minimum 1 godzina zegarowej to szkolenie naziemne z obsługi i funkcji systemu bezzałogowego;
 - b) co najmniej 2 godziny szkolenia w locie należy przeprowadza się na bezzałogowym statku powietrznym klasy MR, którego masa startowa wynosi minimum 4 kg.
- 3) Ostateczny czas trwania szkolenia praktycznego, z uwzględnieniem pkt 1 i 2 oraz zachowaniem minimum określonego w pkt 7, określa podmiot prowadzący szkolenie uwzględniając przy tym postępy kursantów, ich poziom zaawansowania i zrozumienie zagadnień omawianych na szkoleniu.
- 4) Szkolenie praktyczne może być prowadzone naprzemiennie ze szkoleniem teoretycznym.
- 5) Podczas szkolenia praktycznego jedna osoba szkoląca może szkolić jednocześnie tylko jednego kursanta.
- 6) Jeżeli szkolenie odbywa się przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego, który różni się funkcjami i możliwościami od systemu, który będzie eksploatowany docelowo przez operatora – kandydata na kompetencje pilota do realizacji właściwego scenariusza, wówczas jest on zobowiązany do odbycia doszkolenia produktowego, we własnym zakresie.
- 7) W trakcie szkolenia praktycznego w pełni wykorzystuje się możliwości scenariusza i funkcje systemu bezzałogowego statku powietrznego, uwzględniając:
 - a) możliwość lotu manualnego (jeśli posiada),
 - b) możliwość i tryby lotu automatycznego (jeśli posiada),
 - c) możliwość i tryby lotu autonomicznego (jeśli posiada),
 - d) możliwość lotu bez włączonych systemów stabilizacji (jeśli posiada),
 - e) możliwość lotu bez włączonego systemu pozycjonowania (jeśli posiada):
 - jeżeli system bezzałogowego statku powietrznego nie posiada możliwości wyłączenia systemu pozycjonowania lotu (GPS/GNSS/pozycjonowanie optyczne), manewry w locie oraz sytuacje awaryjne bez aktywnego systemu pozycjonowania należy przeprowadzić na urządzeniu symulującym,
 - czasu lotu na urządzeniu symulującym nie wlicza się do czasu lotu,
 - f) możliwość lotu w oparciu o widok z pierwszej osoby (FPV);

g) lot FPV z użyciem BSP, jeżeli kandydat ma również otrzymać kompetencje pilota do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-01.

- 8) Szkolenie z zakresu umiejętności praktycznych i ocena umiejętności praktycznych na potrzeby operacji wykonywanych w ramach niniejszego scenariusza standardowego obejmują co najmniej tematy i obszary określone w tabeli 1:

Tabela 1. Tematy i obszary, 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. (L) przy udziale obserwatorów przestrzeni powietrznej: odpowiednie rozmieszczenie obserwatorów przestrzeni powietrznej i system dekonfliktowania obejmujący frazeologię, koordynację i środki komunikacji (M) obserwacja przestrzeni powietrznej. ii. Przegląd przedstartowy 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 kolizją w powietrzu.
(b) Procedury w trakcie lotu	i. Prowadzenie skutecznej obserwacji i utrzymywanie bezzałogowego statku powietrznego: - w zasięgu widoczności wzrokowej w lotach (VLOS) oraz, - w granicach przestrzeni operacyjnej w lotach BVLOS, 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. ii. Wykonywanie dokładnych i kontrolowanych manewrów w locie na różnych wysokościach i w różnych odległościach reprezentatywnych dla danego NSTS (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 w różnych orientacjach bezzałogowego statku powietrznego względem pilota, zarówno w warunkach VLOS jak i BVLOS: (A) zawis w miejscu; (B) przejście z zawisu do lotu do przodu; (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 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 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 granicę 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 łącza do celów kierowania i kontroli.
(c) Operacje poza zasięgiem widoczności wzrokowej	i. Czynności przed lotem – planowanie operacji, względy dotyczące przestrzeni powietrznej i ocena ryzyka na miejscu operacji. Kwestie, które należy uwzględnić:

(BVLOS) wykonywane zgodnie z NSTS-06	(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; (C) zaplanowanie trasy lotu, zgodnej z ograniczeniami wynikającymi z treści NSTS. ii. Procedury w trakcie lotu, określone w niniejszej tabeli, lit. b) załącznika A, stosuje się w operacjach zarówno w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS), jak i poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS).
(d) Czynności po zakończeniu lotu	i. Wyłączenie i zabezpieczenie system 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.

Załącznik nr 7

**KRAJOWY SCENARIUSZ STANDARDOWY NSTS-07 DLA OPERACJI POZA
ZASIĘGIEM WIDOCZNOŚCI WZROKOWEJ (BVLOS) Z UŻYCIEM
BEZZAŁOGOWEGO STATKU POWIETRZNEGO KATEGORII STAŁOPLAT (A) O
MASIE STARTOWEJ MNIEJSZEJ NIŻ 25 KG, W ODLEGŁOŚCI NIE WIĘKSZEJ NIŻ 2
KM OD PILOTA BEZZAŁOGOWEGO STATKU POWIETRZNEGO**

UAS.NSTS-07.010 Przepisy ogólne

1. Operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-07 wykonuje się w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) lub poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS).
2. Niniejszy scenariusz stosuje się do bezzałogowych statków powietrznych kategorii stałopłat (A), w tym stałopłatów pionowego startu (VTOL), o masie startowej poniżej 25 kg:
 - o maksymalnym wymiarze typowym wynoszącym maksymalnie 1 metr poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) nad obszarami słabo zaludnionymi; oraz
 - o maksymalnym wymiarze typowym wynoszącym maksymalnie 3 metry poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) nad kontrolowanym obszarem naziemnym.
3. Kandydat szkolący się do kompetencji pilota w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-07, uzyskuje również kompetencje NSTS-05, NSTS-03 oraz może uzyskać kompetencje do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-01 przy spełnieniu rozdziału 3, pkt 7 lit. g załącznika A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-07.
4. W ramach niniejszego scenariusza mogą być wykonywane loty bezzałogowych statków powietrznych nieopatrzonych etykietą identyfikacyjną klasy określoną w częściach 1–5, 16 i 17 załącznika do rozporządzenia delegowanego 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. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 1, z późn. zm.¹⁾).
5. Podczas operacji bezzałogowy statek powietrzny nie może przenosić materiałów niebezpiecznych, które – w razie wypadku – mogą stanowić wysokie ryzyko dla osób.
6. W trakcie operacji jeden pilot obsługuje w locie tylko jeden bezzałogowy statek powietrzny.

¹⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 7, Dz. Urz. UE L 232 z 20.07.2020, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 150 z 01.06.2022 r., str. 21.

UAS.NSTS-07.020 Warunki wykonywania lotów

Operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-07 wykonuje się z zachowaniem następujących warunków:

- 1) podczas startu i lądowania bezzałogowego statku powietrznego zapewnia się by miejsce startu i lądowania zostało objęte kontrolowanym obszarem naziemnym o promieniu umożliwiającym bezpieczne wykonanie tej czynności;
- 2) w czasie lotu bezzałogowy statek powietrzny utrzymuje się w odległości do 120 m od najbliższego punktu powierzchni ziemi; pomiar odległości dostosowuje się odpowiednio do cech geograficznych terenu, takich jak równiny, wzgórza, góry;
- 3) w przypadku lotu bezzałogowym statkiem powietrznym w odległości do 50 metrów w poziomie od sztucznej przeszkody o wysokości przekraczającej 105 metrów, maksymalną wysokość operacji można zwiększyć o maksymalnie 15 metrów powyżej wysokości przeszkody;
- 4) w przypadku gdy obszar lotu sąsiaduje z obszarem, na którym znajduje się zgromadzenie osób, pilot utrzymuje w każdej fazie lotu bezzałogowy statek powietrzny w odległości poziomej od tego zgromadzenia, nie mniejszej niż aktualna wysokość wykonywanego lotu;
- 5) operacje BVLOS w ramach Krajowego Scenariusza standardowego NSTS-07 wykonuje się nie dalej niż 2 km w linii prostej od pilota bezzałogowego statku powietrznego.

UAS.NSTS-07.030 Bezpieczeństwo lotów

Operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-07 wykonuje się:

- 1) podczas lotu w warunkach BVLOS:
 - a) poza granicami gęstej zabudowy,
 - b) ograniczając czas przelotu nad pojedynczymi zabudowaniami do niezbędnego minimum;
- 2) w sposób, umożliwiający uniknięcie lotu nad zgromadzeniami osób;
- 3) zachowując w każdej fazie operacji bezpieczną odległość od innych statków powietrznych, przeszkód, pojazdów, zwierząt lub osób, które nie uczestniczą w wykonywaniu operacji lub które nie są świadome poleceń wydawanych przez pilota lub operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego i zalecanych przez niego środków bezpieczeństwa na wypadek awarii lub utraty kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym;
- 4) ograniczając w możliwie największym stopniu czas lotu nad osobami w przypadku nieprzewidzianego pojawienia się takich osób w miejscu wykonywania lotów;

- 5) z uwzględnieniem instrukcji operacyjnej sporządzonej przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego;
- 6) podczas lotu w warunkach BVLOS, pilot może być wspierany przez obserwatorów przestrzeni powietrznej w celu zapewnienia separacji od innych statków powietrznych, przy zapewnieniu dwukierunkowej łączności pomiędzy pilotem i każdym obserwatorem oraz gdy ustalono zasady komunikacji.

UAS.NSTS-07.040 Warunki korzystania z przestrzeni powietrznej

Operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-07 wykonuje się:

- 1) po zgłoszeniu zamiaru wykonania operacji oraz jej miejsca, czasu i maksymalnej wysokości lotu do Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, zwanej dalej „Agencją”, za pomocą systemu teleinformatycznego określonego przez tę Agencję;
- 2) jedynie za zgodą lub na potrzeby zarządzającego danym obiektem w przypadku wykonywania operacji nad portami morskimi, lotniskami, elektrowniami, stacjami elektroenergetycznymi, ujęciami wody i oczyszczalniami ścieków, jednostkami wojskowymi i poligonami;
- 3) z zachowaniem szczególnej ostrożności w przypadku lotów wykonywanych nad rurociągami paliwowymi, liniami energetycznymi i liniami telekomunikacyjnymi, zaporami wodnymi, śluzami oraz innymi urządzeniami znajdującymi się w otwartym terenie, których zniszczenie lub uszkodzenie może stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi, środowiska albo spowodować poważne straty materialne;
- 4) w strefie DRA-R (w tym w strefach: DRA-RH, DRA-RM lub DRA-RL) – na warunkach określonych dla tej strefy;
- 5) w strefie DRA-P – za zgodą zarządzającego obiektem chronionym daną strefą i na warunkach określonych dla tej strefy;
- 6) w strefie DRA-T – na warunkach określonych dla tej strefy;
- 7) w strefie DRA-U – na warunkach określonych dla tej strefy;
- 8) w strefie DRA-I – z uwzględnieniem informacji podanych do wiadomości publicznej dla tej strefy.

UAS.NSTS-07.050 Warunki eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego

Warunkiem eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego jest:

- 1) jego oznaczenie przez umieszczenie na powierzchni bezzałogowego statku powietrznego numeru rejestracyjnego operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego oraz przesłanie tego numeru do systemu zdalnej identyfikacji, jeżeli bezzałogowy statek powietrzny jest wyposażony w taki system;

- 2) wyposażenie bezzałogowego statku powietrznego w migające, zielone światło pozwalające na określenie orientacji bezzałogowego statku powietrznego względem pilota, obserwatora bezzałogowego statku powietrznego lub osób w przypadku wykonywania lotów wcześniej niż 30 minut przed wschodem słońca i później niż 30 minut po zachodzie słońca;
- 3) możliwość monitorowania przez pilota parametrów lotu:
 - a) toru lotu,
 - b) prędkości lotu,
 - c) wysokości lotu,
 - d) stopnia zużycia źródła zasilania,
 - e) jakości i mocy sygnału sterowania i kontroli;
- 4) uwzględnienie w działaniach operatora zaleceń profilaktycznych Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, wydawanych na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, 1715, 1848, 2185 i 2642 oraz z 2023 r. poz. 1489), opracowanych w oparciu o najnowszą wiedzę związaną z eksploatacją systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi;
- 5) noszenie przez pilota wykonującego czynności lotnicze kamizelki ostrzegawczej lub odzieży w inny sposób identyfikującej pilota.

UAS.NSTS-07.060 Pilot bezzałogowego statku powietrznego

1. Operacje bezzałogowych statków powietrznych wykonywane w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-07 wykonuje jedynie pilot, który:
 - 1) posiada potwierdzenie ukończenia szkolenia NSTS-07 z wiedzy teoretycznej pilota bezzałogowego statku powietrznego wydane przez operatora, o którym mowa w pkt 2 lit. b, przeprowadzającego szkolenie zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-07 w zakresie operacji wykonywanych według krajowych scenariuszy standardowych określonych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
 - 2) posiada potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego NSTS-07 zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-07 wydane przez:
 - a) uznany podmiot albo
 - b) operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego- który zadeklarował Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego zgodność z Krajowym Scenariuszem Standardowym NSTS-07 i złożył oświadczenie o zamiarze prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z Krajowym Scenariuszem Standardowym NSTS-07.

- 3) posiada certyfikat wiedzy teoretycznej NSTS-07 wydany przez właściwy organ.
2. Pilot bezzałogowego statku powietrznego uzyskuje certyfikat wiedzy teoretycznej w zakresie operacji wykonywanych według scenariuszy standardowych:
- 1) po ukończeniu szkolenia online oraz zaliczeniu egzaminu online z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w sekcji UAS.OPEN.020 pkt 4 lit. b załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.²⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2019/947/UE”; oraz
 - 2) posiadając potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego NSTS-07 zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-07, o którym mowa w ust. 1 pkt 2; oraz
 - 3) po ukończeniu szkolenia teoretycznego przeprowadzonego zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-07 przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 lit. b;
 - 4) po zdaniu egzaminu teoretycznego przeprowadzonego zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-07 przez wyznaczony podmiot.
3. Certyfikat wiedzy teoretycznej jest ważny przez pięć lat.
4. Przedłużenie lub wznowienie ważności certyfikatu, jest uzależnione od spełnienia jednego z poniższych warunków:
- 1) ukończenia szkolenia online oraz zaliczenia egzaminu online z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w sekcji UAS.OPEN.020 pkt 4 lit. b załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz zdania dodatkowego egzaminu z wiedzy teoretycznej przeprowadzonego zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-07 przez wyznaczony podmiot; albo
 - 2) ukończenia szkolenia przypominającego, które dotyczy przedmiotów z zakresu wiedzy teoretycznej, jak określono w pkt 1, przeprowadzanego przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 lit. b.

UAS.NSTS-07.070 Obowiązki operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego

Oprócz obowiązków określonych w sekcji UAS.SPEC.050 załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE operator systemu bezzałogowego statku powietrznego:

1. Sporządza instrukcję operacyjną zgodnie z dodatkiem 5 załącznika do rozporządzenia 2019/947/UE.
2. Zapewnia adekwatność procedur bezpieczeństwa i procedur awaryjnych.

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 11, Dz. Urz. UE L 150 z 13.05.2020, str. 1, Dz. Urz. UE L 176 z 05.06.2020, str. 13, Dz. Urz. UE L 253 z 16.07.2021, str. 49, Dz. Urz. UE L 87 z 15.03.2022, str. 20 oraz Dz. Urz. UE L 105 z 04.04.2022, str. 3.

3. Opracowuje plan działania w sytuacjach awaryjnych odpowiedni dla operacji, obejmujący co najmniej:
- 1) plan ograniczenia eskalacji skutków sytuacji awaryjnej;
 - 2) warunki powiadamiania właściwych organów i organizacji;
 - 3) kryteria identyfikacji sytuacji awaryjnej;
 - 4) określenie obowiązków pilota bezzałogowego statku powietrznego oraz wszelkich innych członków personelu odpowiedzialnych za realizację obowiązków istotnych z punktu widzenia operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego.

ZAŁĄCZNIK A: SZKOLENIE I EGZAMIN Z WIEDZY TEORETYCZNEJ ORAZ SZKOLENIE I EGZAMIN PRAKTYCZNY DLA PILOTA BEZZAŁOGOWEGO STATKU POWIETRZNEGO W ODNIESIENIU DO NSTS-07.

1. Szkolenie z wiedzy teoretycznej

- 1) Szkolenie z wiedzy teoretycznej trwa nie krócej niż 16 godzin zegarowych nie wliczając w to przerw.
- 2) Kandydat na szkolenie NSTS-07, może zostać zwolniony z obowiązku odbycia szkolenia teoretycznego, jeżeli zdał egzamin do dowolnej kompetencji pilota BVLOS w ramach kategorii szczególnej, przeprowadzony przez wyznaczony podmiot nie później niż 12 miesięcy wstecz, przed datą rozpoczęcia szkolenia NSTS-07.
- 3) Ostateczny czas trwania szkolenia teoretycznego, z zachowaniem minimum określonego w pkt 1, określa podmiot prowadzący szkolenie uwzględniając przy tym postępy kursantów, ich poziom zaawansowania i zrozumienie zagadnień omawianych na szkoleniu.
- 4) Szkolenie teoretyczne może być prowadzone naprzemiennie ze szkoleniem praktycznym.
- 5) Szkolenie teoretyczne może zostać przeprowadzone metodą:
 - a) stacjonarną,
 - b) on-line lub
 - c) e-learningową.
- 6) Szczegółowy zakres szkolenia obejmuje:

I) Przepisy lotnicze:

1. Wprowadzenie do EASA i systemu lotniczego:
 - podstawowe informacje o EASA,
 - unifikacja przepisów lotniczych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych na terenie Unii Europejskiej.
2. Rozporządzenie nr 2019/945/UE oraz rozporządzenie nr 2019/947/UE:
 - ich zastosowanie w państwach członkowskich UE,
 - podkategorie w kategorii „otwartej” i powiązane klasy bezzałogowych systemów powietrznych C0-C4,
 - rejestracja operatorów bezzałogowych statków powietrznych,
 - obowiązki operatora bezzałogowych statków powietrznych,
 - obowiązki pilota,
 - incydent - zgłoszenie wypadku; Centralna Baza Zgłoszeń Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
3. Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze i akty wykonawcze do niej w zakresie bezzałogowych statków powietrznych.
4. System teleinformatyczny dla operacji bezzałogowych, wskazany przez Agencję .
5. Wprowadzenie do kategorii „szczególnej”.
6. Instrukcja Operacyjna.

7. Ocena ryzyka, koncepcja operacji CONOPS, wprowadzenie do metodologii SORA (Specific Operations Risk Assessment).
8. Przegląd standardowych scenariuszy (STS) i predefiniowanych ocen ryzyka (PDRA).

II) Ograniczenia możliwości człowieka:

1. Wpływ środków psychoaktywnych, alkoholu oraz przypadki, gdy pilot jest niezdolny do wykonywania swoich zadań z powodu urazu, zmęczenia, zażywania leków, choroby lub z innych przyczyn.
2. Ludzka percepcja:
 - czynniki wpływające na operacje VLOS i BVLOS,
 - odległość przeszkód i odległość między bezzałogowymi statkami powietrznymi a przeszkodami,
 - ocena prędkości lotu bezzałogowych statków powietrznych,
 - ocena wysokości lotu bezzałogowych statków powietrznych,
 - świadomość sytuacyjna,
 - operacje nocne,
 - zmęczenie,
 - czas trwania lotu w godzinach pracy,
 - rytmy okołodobowe,
 - presja czasu,
 - stres w pracy,
 - naciski związane z realizacją zadań komercyjnych,
 - uwaga,
 - eliminowanie czynników rozpraszających,
 - techniki skanowania przestrzeni powietrznej,
 - stan zdrowia (środki ostrożności dotyczące zdrowia, alkohol, narkotyki, leki itp.),
 - czynniki środowiskowe, takie jak zmiana widzenia z orientacji na słońce.

III) Procedury operacyjne:

1. Przed lotem:
 - ocena obszaru operacji i otoczenia, w tym terenu i potencjalnych przeszkód i zagrożeń dla utrzymania operacji VLOS, potencjalnego przelotu nad ludźmi oraz potencjalnego przelotu nad infrastrukturą krytyczną,
 - ocena obszaru operacji i otoczenia dla lotu w warunkach BVLOS,
 - źródła zakłóceń pracy systemu bezzałogowego statku powietrznego i ich identyfikacja,
 - weryfikacja stref geograficznych,
 - klasyfikacja przestrzeni powietrznej,
 - procedury rezerwacji przestrzeni powietrznej,
 - zbiory informacji lotniczych,

- NOTAM-y,
 - planowanie misji, względy przestrzeni powietrznej i ocena ryzyka w miejscu operacji:
 - a) środki mające na celu przestrzeganie ograniczeń i warunków mających zastosowanie do objętości operacyjnej i bufora ryzyka ziemi dla planowanej operacji,
 - b) korzystanie z obserwatorów,
 - określenie bezpiecznego obszaru, w którym pilot może wykonać lot ćwiczebny,
 - warunki środowiskowe i pogodowe (np. czynniki, które mogą wpływać na działanie systemu bezzałogowego statku powietrznego, takie jak zakłócenia elektromagnetyczne, wiatr, temperatura itp.); metody uzyskiwania prognoz pogody,
 - sprawdzenie stanu bezzałogowego statku powietrznego.
2. W locie:
- procedury normalne,
 - procedury na wypadek sytuacji awaryjnych (np. w przypadku utraty łączności).
3. Po locie:
- kontrola po locie,
 - rejestrowanie szczegółów lotu.

IV) Techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko w powietrzu:

1. Umiejętności pilota bezzałogowego statku powietrznego:
 - zaawansowane umiejętności lotnicze,
 - manewry i procedury awaryjne.
2. Dziennik pokładowy i związana z nim dokumentacja.
3. Dobre praktyki sterowania bezzałogowymi statkami powietrznymi.
4. Ogólne informacje o nietypowych warunkach (np. przeciągnięcia, obroty, ograniczenia dla pionowych zmian wysokości, autorotacja, pierścienie wirowe).
5. Podejmowanie decyzji w locie.
6. Bezpieczeństwo lotnicze:
 - lekkomyślne zachowanie, środki ostrożności przy operacjach przy użyciu bezzałogowych statków powietrznych i podstawowe wymagania dotyczące towarów niebezpiecznych,
 - rozpoczynanie lub zatrzymywanie operacji z uwzględnieniem czynników środowiskowych, warunków i ograniczeń bezzałogowych statków powietrznych, ograniczeń pilota i czynnika ludzkiego,
 - w zakresie operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) i poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS):
 - zachowywanie bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, pojazdów, zwierząt lub osób,
 - udział obserwatora przestrzeni powietrznej,
 - identyfikacja zgromadzeń osób,

- zasady postępowania na wypadek napotkania innego ruchu lotniczego,
 - przestrzeganie ograniczenia wysokości,
 - w przypadku korzystania z obserwatora bezzałogowego statku powietrznego - obowiązki i komunikacja między obserwatorem bezzałogowego statku powietrznego, a pilotem,
 - raportowanie zdarzeń lotniczych.
7. Ograniczenia przestrzeni powietrznej:
- uzyskiwanie i obserwowanie aktualnych informacji o wszelkich ograniczeniach lub warunkach lotów publikowanych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 15 rozporządzenia nr 2019/947/UE.

V) Ogólna wiedza na temat systemów bezzałogowych statków powietrznych:

1. Podstawowe zasady lotu.
2. Wpływ warunków środowiskowych na działanie bezzałogowego statku powietrznego.
3. Zasady zdalnego kierowania bezzałogowego statku powietrznego:
 - przegląd,
 - częstotliwości i widma łączy danych,
 - automatyczne tryby lotu, sterowanie ręczne.
4. Zapoznanie się z informacjami zawartymi w instrukcji użytkownika bezzałogowego statku powietrznego, w szczególności w zakresie:
 - przeglądu głównych elementów bezzałogowego statku powietrznego,
 - ograniczeń (np. masa, prędkość, środowisko, czas pracy akumulatora i itp.),
 - kontrolowania bezzałogowego statku powietrznego we wszystkich fazach lotu (np. start, zawis w powietrzu, w stosownych przypadkach, podstawowe manewry w locie i lądowanie),
 - czynników wpływających na bezpieczeństwo lotu,
 - ustawiania parametrów procedur Fail-Safe,
 - ustalenia maksymalnej wysokości,
 - procedur implementacji i aktualizacji danych o strefach geograficznych do systemu świadomości przestrzennej,
 - procedur wczytywania numeru rejestracyjnego operatora bezzałogowego statku powietrznego do systemu bezpośredniej zdalnej identyfikacji,
 - bezpieczeństwa:
 - a) instrukcje dotyczące zabezpieczenia ładunku/obciążenia,
 - b) środki ostrożności, aby uniknąć obrażeń od wirników i ostrych krawędzi,
 - c) bezpieczne obchodzenie się z akumulatorami,
 - instrukcji konserwacji i utrzymania bezzałogowego statku powietrznego w należytym stanie technicznym.
5. Utrata sygnału i protokoły awarii systemu - zrozumienie stanu i planowanie zaprogramowanych reakcji, takich jak powrót do domu, zawis (loiter), natychmiastowe lądowanie.
6. Systemy awaryjnego zakończenia lotu.

7. Tryby sterowania lotem.

VI) Meteorologia:

1. Wpływ pogody na bezzałogowe statki powietrzne:
 - wiatr (np. warunki miejskie, turbulencje, rotory),
 - temperatura,
 - widzialność,
 - gęstość powietrza.
2. Pozyskiwanie i analiza prognoz pogody.
3. Uzyskiwanie i interpretacja zaawansowanych informacji o pogodzie:
 - zasoby informacyjne dotyczące pogody,
 - raporty,
 - prognozy i konwencje meteorologiczne właściwe dla typowych operacji lotniczych przy użyciu bezzałogowego statku powietrznego,
 - lokalne oceny pogody,
 - wykresy niskiego poziomu,
 - METAR, SPECI, TAF.

VII) Osiągi systemu bezzałogowego statku powietrznego w locie:

1. Typowa obwiednia operacyjna wiroplatu, płatowca i hybrydowego bezzałogowego statku powietrznego.
2. Masa, wyważenie oraz środek ciężkości (CG):
 - zmiana wyważenia w zależności od miejsca i sposobu montażu ładunków,
 - stabilność lotu przy różnym rodzaju obciążeń,
 - wpływ konstrukcji i typu bezzałogowego statku powietrznego na położenie środka ciężkości.
3. Zabezpieczenie ładunku.
4. Akumulatory:
 - zapobieganie potencjalnym niebezpiecznym warunkom,
 - rodzaje akumulatorów stosowanych w bezzałogowych statkach powietrznych (np. Li-Pol, Li-Ion),
 - terminologia używana w odniesieniu do baterii (np. efekt pamięci, pojemność, współczynnik c),
 - wiedza jak działa bateria (np. ładowanie, użytkowanie, niebezpieczeństwo, przechowywanie).

VIII) Techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko na ziemi:

1. Funkcje trybu niskiej prędkości.
2. Ocena odległości od osób.
3. Zasada 1:1.
4. Zapoznanie się ze środowiskiem pracy, w szczególności:

- w jaki sposób przeprowadzić ocenę obecności niezaangażowanej osoby w obszarze, nad którym prowadzona jest operacja,
- informowanie zaangażowanych osób,
- informowanie niezaangażowanych osób,
- zabezpieczenie miejsca startu i lądowania.

2. Egzamin z wiedzy teoretycznej

- 1) Egzamin, o którym mowa w sekcji UAS.NSTS-01.060 pkt 2 ppkt 2 załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, obejmuje co najmniej 80 pytań wielokrotnego wyboru - cztery odpowiedzi, z których tylko jedna jest poprawna, mających na celu ocenę wiedzy pilota bezzałogowego statku powietrznego na temat technicznych i operacyjnych środków ograniczających ryzyko, dotyczących, w odpowiednich proporcjach, następujących dziedzin:
 - a) przepisy lotnicze,
 - b) ograniczenia możliwości człowieka,
 - c) procedury operacyjne,
 - d) techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko w powietrzu,
 - e) ogólna wiedza na temat systemów bezzałogowych statków powietrznych,
 - f) meteorologia,
 - g) osiągi systemu bezzałogowego statku powietrznego w locie oraz
 - h) techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko na ziemi.

2) Uzyskanie przez ucznia-pilota bezzałogowego statku powietrznego co najmniej 75% całkowitej liczby punktów jest równoznaczne ze zdaniem przez niego egzaminu z wiedzy teoretycznej.

3. Szkolenie praktyczne i ocena umiejętności praktycznych

- 1) Szkolenie praktyczne trwa nie krócej niż 11 godzin zegarowych, nie wliczając w to przerw, z czego minimum 10 godzin zegarowych to czas lotu i minimum 1 godzina zegarowa to szkolenie naziemne z obsługi i funkcji systemu bezzałogowego statku powietrznego, z czego:
 - a) jeżeli operator – kandydat na kompetencje pilota do NSTS-07, posiada aktualne kompetencje do realizacji Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-01, NSTS-02, NSTS-03 lub NSTS-04, czas trwania szkolenia praktycznego w locie może zostać skrócony o 2 godziny zegarowe,
 - b) jeżeli operator – kandydat na kompetencje pilota do NSTS-07, posiada aktualne kompetencje do realizacji Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-05, NSTS-06 lub NSTS-08, czas trwania szkolenia praktycznego w locie może zostać skrócony o 3 godziny zegarowe,

- c) co najmniej 5 godzin szkolenia w locie należy przeprowadza się na bezzałogowym statku powietrznym klasy A, którego masa startowa wynosi minimum 4 kg.
- 2) Szkolenie praktyczne osoby posiadającej świadectwo kwalifikacji UAVO z uprawnieniem podstawowym BVLOS i dodatkowym UAV<5 kg lub A<25 kg które było ważne na dzień 31 grudnia 2021 r., trwa nie krócej niż 4 godziny zegarowe, nie wliczając w to przerw z czego:
- a) minimum 3 godziny zegarowe to czas lotu i minimum 1 godzina zegarowej to szkolenie naziemne z obsługi i funkcji systemu bezzałogowego,
 - b) co najmniej 2 godziny szkolenia w locie należy przeprowadza się na bezzałogowym statku powietrznym klasy A, którego masa startowa wynosi minimum 4 kg.
- 3) Ostateczny czas trwania szkolenia praktycznego, z uwzględnieniem pkt 1 i 2 oraz zachowaniem minimum określonego w pkt 7, określa podmiot prowadzący szkolenie uwzględniając przy tym postępy kursantów, ich poziom zaawansowania i zrozumienie zagadnień omawianych na szkoleniu.
- 4) Szkolenie praktyczne może być prowadzone naprzemiennie ze szkoleniem teoretycznym.
- 5) Podczas szkolenia praktycznego jedna osoba szkoląca może szkolić jednocześnie tylko jednego kursanta.
- 6) Jeżeli szkolenie odbywa się przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego, który różni się funkcjami i możliwościami od systemu, który będzie eksploatowany docelowo przez operatora – kandydata na kompetencje pilota do realizacji właściwego scenariusza, wówczas jest on zobowiązany do odbycia doszkolenia produktowego, we własnym zakresie.
- 7) W trakcie szkolenia praktycznego w pełni wykorzystuje się możliwości scenariusza i funkcje systemu bezzałogowego statku powietrznego, uwzględniając:
- a) możliwość lotu manualnego (jeśli posiada),
 - b) możliwość i tryby lotu automatycznego (jeśli posiada),
 - c) możliwość i tryby lotu autonomicznego (jeśli posiada),
 - d) możliwość lotu bez włączonych systemów stabilizacji (jeśli posiada),
 - e) możliwość lotu bez włączonego systemu pozycjonowania (jeśli posiada):
 - jeżeli system bezzałogowego statku powietrznego nie posiada możliwości wyłączenia systemu pozycjonowania lotu (GPS/GNSS/pozycjonowanie optyczne), manewry w locie oraz sytuacje awaryjne bez aktywnego systemu pozycjonowania należy przeprowadzić na urządzeniu symulującym,
 - czasu lotu na urządzeniu symulującym nie wlicza się do czasu lotu,
 - f) możliwość lotu w oparciu o widok z pierwszej osoby (FPV);
 - g) lot FPV z użyciem BSP, jeżeli kandydat ma również otrzymać kompetencje pilota do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-01.

- 8) Szkolenie z zakresu umiejętności praktycznych i ocena umiejętności praktycznych na potrzeby operacji wykonywanych w ramach niniejszego scenariusza standardowego obejmują co najmniej tematy i obszary określone w tabeli 1:

Tabela 1. Tematy i obszary, 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. (L) przy udziale obserwatorów przestrzeni powietrznej: odpowiednie rozmieszczenie obserwatorów przestrzeni powietrznej i system dekonfliktowania obejmujący frazeologię, koordynację i środki komunikacji (M) obserwacja przestrzeni powietrznej. ii. Przegląd przedstartowy 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 kolizją w powietrzu.
(b) Procedury w trakcie lotu	i. Prowadzenie skutecznej obserwacji i utrzymywanie bezzałogowego statku powietrznego: - w zasięgu widoczności wzrokowej w lotach (VLOS) oraz, - w granicach przestrzeni operacyjnej w lotach BVLOS, 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. ii. Wykonywanie dokładnych i kontrolowanych manewrów w locie na różnych wysokościach i w różnych odległościach reprezentatywnych dla danego NSTS (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 w różnych orientacjach bezzałogowego statku powietrznego względem pilota, zarówno w warunkach VLOS jak i BVLOS: (A) zawis w miejscu (tylko w przypadku VTOL); (B) przejście z zawisu do lotu do przodu (tylko w przypadku VTOL); (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 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 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 łączu do celów kierowania i kontroli.
(c) Operacje poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS wykonywane zgodnie z NSTS-07	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; (C) zaplanowanie trasy lotu, zgodnej z ograniczeniami wynikającymi z treści NSTS. ii. Procedury w trakcie lotu, określone w niniejszej tabeli, lit. b) załącznika A, stosuje się w operacjach zarówno w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS), jak i poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS).
(d) 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.

Załącznik nr 8

**KRAJOWY SCENARIUSZ STANDARDOWY NSTS-08 DLA OPERACJI POZA
ZASIĘGIEM WIDOCZNOŚCI WZROKOWEJ (BVLOS) Z UŻYCIEM
BEZZAŁOGOWEGO STATKU POWIETRZNEGO KATEGORII HELIKOPTER (H) O
MASIE STARTOWEJ MNIEJSZEJ NIŻ 25 KG, W ODLEGŁOŚCI NIE WIĘKSZEJ NIŻ 2
KM OD PILOTA BEZZAŁOGOWEGO STATKU POWIETRZNEGO**

UAS.NSTS-08.010 Przepisy ogólne

1. Operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-08 wykonuje się w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) lub poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS).
2. Niniejszy scenariusz stosuje się do bezzałogowych statków powietrznych kategorii helikopter (H) o masie startowej poniżej 25 kg:
 - o maksymalnym wymiarze typowym wynoszącym maksymalnie 1 metr poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) nad obszarami słabo zaludnionymi; oraz
 - o maksymalnym wymiarze typowym wynoszącym maksymalnie 3 metry poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) nad kontrolowanym obszarem naziemnym.
3. Kandydat szkolący się do kompetencji pilota w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-08, uzyskuje również kompetencje NSTS-05, NSTS-04 oraz może uzyskać kompetencje do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-01 przy spełnieniu rozdziału 3, pkt 7 lit. g załącznika A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-08.
4. W ramach niniejszego scenariusza mogą być wykonywane loty bezzałogowych statków powietrznych nieopatrzonych etykietą identyfikacyjną klasy, określoną w częściach 1–5, 16 i 17 załącznika do rozporządzenia delegowanego 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. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 1, z późn. zm.¹⁾).
5. Podczas operacji bezzałogowy statek powietrzny nie może przenosić materiałów niebezpiecznych, które – w razie wypadku – mogą stanowić wysokie ryzyko dla osób.
6. W trakcie operacji jeden pilot obsługuje w locie tylko jeden bezzałogowy statek powietrzny.

¹⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 7, Dz. Urz. UE L 232 z 20.07.2020, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 150 z 01.06.2022 r., str. 21.

UAS.NSTS-08.020 Warunki wykonywania lotów

Operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-08 wykonuje się z zachowaniem następujących warunków:

- 1) podczas startu i lądowania bezzałogowego statku powietrznego zapewnia się by miejsce startu i lądowania zostało objęte kontrolowanym obszarem naziemnym o promieniu umożliwiającym bezpieczne wykonanie tej czynności;
- 2) w czasie lotu bezzałogowy statek powietrzny utrzymuje się w odległości do 120 m od najbliższego punktu powierzchni ziemi; pomiar odległości dostosowuje się odpowiednio do cech geograficznych terenu, takich jak równiny, wzgórza, góry;
- 3) w przypadku lotu bezzałogowym statkiem powietrznym w odległości do 50 metrów w poziomie od sztucznej przeszkody o wysokości przekraczającej 105 metrów, maksymalną wysokość operacji można zwiększyć o maksymalnie 15 metrów powyżej wysokości przeszkody;
- 4) w przypadku gdy obszar lotu sąsiaduje z obszarem, na którym znajduje się zgromadzenie osób, pilot utrzymuje w każdej fazie lotu bezzałogowy statek powietrzny w odległości poziomej od tego zgromadzenia, nie mniejszej niż aktualna wysokość wykonywanego lotu;
- 5) operacje BVLOS w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-08 wykonuje się nie dalej niż 2 km w linii prostej od pilota bezzałogowego statku powietrznego.

UAS.NSTS-08.030 Bezpieczeństwo lotów

Operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-08 wykonuje się:

- 1) podczas lotu w warunkach BVLOS:
 - a) poza granicami gęstej zabudowy,
 - b) ograniczając czas przelotu nad pojedynczymi zabudowaniami do niezbędnego minimum;
- 2) w sposób, umożliwiający uniknięcie lotu nad zgromadzeniami;
- 3) zachowując w każdej fazie operacji bezpieczną odległość od innych statków powietrznych, przeszkód, pojazdów, zwierząt lub osób, które nie uczestniczą w wykonywaniu operacji lub które nie są świadome poleceń wydawanych przez pilota lub operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego i zalecanych przez niego środków bezpieczeństwa na wypadek awarii lub utraty kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym;

- 4) ograniczając w możliwie największym stopniu czas lotu nad osobami w przypadku nieprzewidzianego pojawienia się takich osób w miejscu wykonywania lotów;
- 5) z uwzględnieniem instrukcji operacyjnej sporządzonej przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego;
- 6) podczas lotu w warunkach BVLOS, pilot BSP może być wspierany przez obserwatorów przestrzeni powietrznej w celu zapewnienia separacji od innych statków powietrznych, przy zapewnieniu dwukierunkowej łączności pomiędzy pilotem i każdym obserwatorem oraz gdy ustalono zasady komunikacji.

UAS.NSTS-08.040 Warunki korzystania z przestrzeni powietrznej

Operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych wykonywanych w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-08 wykonuje się:

- 1) po zgłoszeniu zamiaru wykonania operacji oraz jej miejsca, czasu i maksymalnej wysokości lotu do Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, zwanej dalej „Agencją”, za pomocą systemu teleinformatycznego określonego przez tę Agencję;
- 2) jedynie za zgodą lub na potrzeby zarządzającego danym obiektem w przypadku wykonywania operacji nad portami morskimi, lotniskami, elektrowniami, stacjami elektroenergetycznymi, ujęciami wody i oczyszczalniami ścieków, jednostkami wojskowymi i poligonami;
- 3) z zachowaniem szczególnej ostrożności w przypadku lotów wykonywanych nad rurociągami paliwowymi, liniami energetycznymi i liniami telekomunikacyjnymi, zaporami wodnymi, śluzami oraz innymi urządzeniami znajdującymi się w otwartym terenie, których zniszczenie lub uszkodzenie może stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi, środowiska albo spowodować poważne straty materialne;
- 4) w strefie DRA-R (w tym w strefach: DRA-RH, DRA-RM lub DRA-RL) – na warunkach określonych dla tej strefy;
- 5) w strefie DRA-P – za zgodą zarządzającego obiektem chronionym daną strefą i na warunkach określonych dla tej strefy;
- 6) w strefie DRA-T – na warunkach określonych dla tej strefy;
- 7) w strefie DRA-U – na warunkach określonych dla tej strefy;
- 8) w strefie DRA-I – z uwzględnieniem informacji podanych do wiadomości publicznej dla tej strefy.

UAS.NSTS-08.050 Warunki eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego

Warunkiem eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego jest:

- 1) jego oznaczenie przez umieszczenie na powierzchni bezzałogowego statku powietrznego numeru rejestracyjnego operatora systemu bezzałogowego statku

- powietrznego oraz przesłanie tego numeru do systemu zdalnej identyfikacji, jeżeli bezzałogowy statek powietrzny jest wyposażony w taki system;
- 2) wyposażenie bezzałogowego statku powietrznego w migające, zielone światło pozwalające na określenie orientacji bezzałogowego statku powietrznego względem pilota, obserwatora bezzałogowego statku powietrznego lub innych osób w przypadku wykonywania lotów wcześniej niż 30 minut przed wschodem słońca i później niż 30 minut po zachodzie słońca;
 - 3) możliwość monitorowania przez pilota parametrów lotu:
 - a) toru lotu,
 - b) prędkości lotu,
 - c) wysokości lotu,
 - d) stopnia zużycia źródła zasilania,
 - e) jakości i mocy sygnału sterowania i kontroli;
 - 4) uwzględnienie w działaniach operatora zaleceń profilaktycznych Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, wydawanych na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, 1715, 1848, 2185 i 2642 oraz z 2023 r. poz. 1489), opracowanych w oparciu o najnowszą wiedzę związaną z eksploatacją systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi;
 - 5) noszenie przez pilota wykonującego czynności lotnicze kamizelki ostrzegawczej lub odzieży w inny sposób identyfikującej pilota.

UAS.NSTS-08.060 Pilot bezzałogowego statku powietrznego

1. Operacje bezzałogowych statków powietrznych wykonywane w ramach Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-08 wykonuje jedynie pilot, który:
 - 1) posiada potwierdzenie ukończenia szkolenia NSTS-08 z wiedzy teoretycznej pilota bezzałogowego statku powietrznego wydane przez operatora, o którym mowa w pkt 2 lit. b, przeprowadzającego szkolenie zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-08 w zakresie operacji wykonywanych według krajowych scenariuszy standardowych określonych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
 - 2) posiada potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego NSTS-08 zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-08 wydane przez:
 - a) uznany podmiot albo
 - b) operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego- który zadeklarował Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego zgodność z Krajowym Scenariuszem Standardowym NSTS-08 i złożył oświadczenie o zamiarze prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota

bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z Krajowym Scenariuszem Standardowym NSTS-08;

- 3) posiada certyfikat wiedzy teoretycznej NSTS-08 wydany przez właściwy organ.
2. Pilot bezzałogowego statku powietrznego uzyskuje certyfikat wiedzy teoretycznej w zakresie operacji wykonywanych według scenariuszy standardowych:
 - 1) po ukończeniu szkolenia online oraz zaliczeniu egzaminu online z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w sekcji UAS.OPEN.020 pkt 4 lit. b załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.²⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2019/947/UE”; oraz
 - 2) posiadając potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego NSTS-08 zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-08, o którym mowa w ust. 1 pkt 2; oraz
 - 3) po ukończeniu szkolenia teoretycznego przeprowadzonego zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-08 przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 lit. b;
 - 4) po zdaniu egzaminu teoretycznego przeprowadzonego zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-08 przez wyznaczony podmiot.
3. Certyfikat wiedzy teoretycznej jest ważny przez pięć lat.
4. Przedłużenie lub wznowienie ważności certyfikatu, jest uzależnione od spełnienia któregośkolwiek z poniższych warunków:
 - 1) ukończenia szkolenia online oraz zaliczenia egzaminu online z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w sekcji UAS.OPEN.020 pkt 4 lit. b załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz zdania dodatkowego egzaminu z wiedzy teoretycznej przeprowadzonego zgodnie z załącznikiem A do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-08 przez wyznaczony podmiot; albo
 - 2) ukończenia szkolenia przypominającego, które dotyczy przedmiotów z zakresu wiedzy teoretycznej, jak określono w pkt 1, przeprowadzanego przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 lit. b.

UAS.NSTS-08.070 Obowiązki operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego

Oprócz obowiązków określonych w sekcji UAS.SPEC.050 załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE operator systemu bezzałogowego statku powietrznego:

1. Sporządza instrukcję operacyjną zgodnie z dodatkiem 5 załącznika do rozporządzenia 2019/947/UE.
2. Zapewnia adekwatność procedur bezpieczeństwa i procedur awaryjnych.

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 11, Dz. Urz. UE L 150 z 13.05.2020, str. 1, Dz. Urz. UE L 176 z 05.06.2020, str. 13, Dz. Urz. UE L 253 z 16.07.2021, str. 49, Dz. Urz. UE L 87 z 15.03.2022, str. 20 oraz Dz. Urz. UE L 105 z 04.04.2022, str. 3.

3. Opracowuje plan działania w sytuacjach awaryjnych odpowiedni dla operacji, obejmujący co najmniej:
- 1) plan ograniczenia eskalacji skutków sytuacji awaryjnej;
 - 2) warunki powiadamiania właściwych organów i organizacji;
 - 3) kryteria identyfikacji sytuacji awaryjnej;
 - 4) określenie obowiązków pilota bezzałogowego statku powietrznego oraz wszelkich innych członków personelu odpowiedzialnych za realizację obowiązków istotnych z punktu widzenia operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego.

ZAŁĄCZNIK A: SZKOLENIE I EGZAMIN Z WIEDZY TEORETYCZNEJ ORAZ SZKOLENIE I EGZAMIN PRAKTYCZNY DLA PILOTA BEZZAŁOGOWEGO STATKU POWIETRZNEGO W ODNIESIENIU DO NSTS-08.

1. Szkolenie z wiedzy teoretycznej

- 1) Szkolenie z wiedzy teoretycznej trwa nie krócej niż 16 godzin zegarowych nie wliczając w to przerw.
- 2) Kandydat na szkolenie NSTS-08, może zostać zwolniony z obowiązku odbycia szkolenia teoretycznego, jeżeli zdał egzamin do dowolnej kompetencji pilota BVLOS w ramach kategorii szczególnej, przeprowadzony przez wyznaczony podmiot nie później niż 12 miesięcy wstecz, przed datą rozpoczęcia szkolenia NSTS-08.
- 3) Ostateczny czas trwania szkolenia teoretycznego, z zachowaniem minimum określonego w pkt 1, określa podmiot prowadzący szkolenie uwzględniając przy tym postępy kursantów, ich poziom zaawansowania i zrozumienie zagadnień omawianych na szkoleniu.
- 4) Szkolenie teoretyczne może być prowadzone naprzemiennie ze szkoleniem praktycznym.
- 5) Szkolenie teoretyczne może zostać przeprowadzone metodą:
 - a) stacjonarną,
 - b) on-line lub
 - c) e-learningową.
- 6) Szczegółowy zakres szkolenia obejmuje:

I) Przepisy lotnicze:

1. Wprowadzenie do EASA i systemu lotniczego:
 - podstawowe informacje o EASA,
 - unifikacja przepisów lotniczych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych na terenie Unii Europejskiej.
2. Rozporządzenie nr 2019/945/UE oraz rozporządzenie nr 2019/947/UE:

- ich zastosowanie w państwach członkowskich UE,
 - podkategorie w kategorii „otwartej” i powiązane klasy systemów bezzałogowych statków powietrznych C0-C4,
 - rejestracja operatorów bezzałogowych statków powietrznych,
 - obowiązki operatora bezzałogowych statków powietrznych,
 - obowiązki pilota,
 - incydent - zgłoszenie wypadku; Centralna Baza Zgłoszeń Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
3. Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze i akty wykonawcze do niej w zakresie bezzałogowych statków powietrznych.
 4. System teleinformatyczny dla operacji bezzałogowych, wskazany przez Agencję .
 5. Wprowadzenie do kategorii „szczególnej”.
 6. Instrukcja Operacyjna.
 7. Ocena ryzyka, koncepcja operacji CONOPS, wprowadzenie do metodologii SORA (Specific Operations Risk Assessment).
 8. Przegląd standardowych scenariuszy (STS) i predefiniowanych ocen ryzyka (PDRA).

II) Ograniczenia możliwości człowieka:

1. Wpływ środków psychoaktywnych, alkoholu oraz przypadki, gdy pilot jest niezdolny do wykonywania swoich zadań z powodu urazu, zmęczenia, zażywania leków, choroby lub z innych przyczyn.
2. Ludzka percepcja:
 - czynniki wpływające na operacje VLOS i BVLOS,
 - odległość przeszkód i odległość między bezzałogowymi statkami powietrznymi a przeszkodami,
 - ocena prędkości lotu bezzałogowych statków powietrznych,
 - ocena wysokości lotu bezzałogowych statków powietrznych,
 - świadomość sytuacyjna,
 - operacje nocne,
 - zmęczenie,
 - czas trwania lotu w godzinach pracy,
 - rytmy okołodobowe,
 - presja czasu,
 - stres w pracy,
 - naciski związane z realizacją zadań komercyjnych,
 - uwaga,
 - eliminowanie czynników rozpraszających,
 - techniki skanowania przestrzeni powietrznej,
 - stan zdrowia (środki ostrożności dotyczące zdrowia, alkohol, narkotyki, leki itp.),
 - czynniki środowiskowe, takie jak zmiana widzenia z orientacji na słońce.

III) Procedury operacyjne:

1. Przed lotem:

- ocena obszaru operacji i otoczenia, w tym terenu i potencjalnych przeszkód i zagrożeń dla utrzymania operacji VLOS, potencjalnego przelotu nad ludźmi oraz potencjalnego przelotu nad infrastrukturą krytyczną,
- ocena obszaru operacji i otoczenia dla lotu w warunkach BVLOS,
- źródła zakłóceń pracy systemu bezzałogowego statku powietrznego i ich identyfikacja,
- weryfikacja stref geograficznych,
- klasyfikacja przestrzeni powietrznej,
- procedury rezerwacji przestrzeni powietrznej,
- zbiory informacji lotniczych,
- NOTAM-y,
- planowanie misji, względy przestrzeni powietrznej i ocena ryzyka w miejscu operacji:
 - środki mające na celu przestrzeganie ograniczeń i warunków mających zastosowanie do objętości operacyjnej i bufora ryzyka ziemi dla planowanej operacji,
 - korzystanie z obserwatorów,
- określenie bezpiecznego obszaru, w którym pilot może wykonać lot ćwiczebny,
- warunki środowiskowe i pogodowe (np. czynniki, które mogą wpływać na działanie systemu bezzałogowego statku powietrznego, takie jak zakłócenia elektromagnetyczne, wiatr, temperatura itp.); metody uzyskiwania prognoz pogody,
- sprawdzenie stanu bezzałogowego statku powietrznego.

2. W locie:

- procedury normalne,
- procedury na wypadek sytuacji awaryjnych (np. w przypadku utraty łączności).

3. Po locie:

- kontrola po locie,
- rejestrowanie szczegółów lotu.

IV) Techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko w powietrzu:

1. Umiejętności pilota bezzałogowego statku powietrznego:

- zaawansowane umiejętności lotnicze,
- manewry i procedury awaryjne.

2. Dziennik pokładowy i związana z nim dokumentacja.

3. Dobre praktyki sterowania bezzałogowymi statkami powietrznymi.

4. Ogólne informacje o nietypowych warunkach (np. przeciągnięcia, obroty, ograniczenia dla pionowych zmian wysokości, autorotacja, pierścienie wirowe).

5. Podejmowanie decyzji w locie.

6. Bezpieczeństwo lotnicze:

- lekkomyślne zachowanie, środki ostrożności przy operacjach przy użyciu bezzałogowych statków powietrznych i podstawowe wymagania dotyczące towarów niebezpiecznych,
- rozpoczynanie lub zatrzymywanie operacji z uwzględnieniem czynników środowiskowych, warunków i ograniczeń bezzałogowych statków powietrznych, ograniczeń pilota i czynnika ludzkiego,
- w zakresie operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) i poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS):
 - zachowywanie bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, pojazdów, zwierząt lub osób,
 - udział obserwatora przestrzeni powietrznej,
 - identyfikacja zgromadzeń osób,
 - zasady postępowania na wypadek, napotkania innego ruchu lotniczego,
 - przestrzeganie ograniczenia wysokości,
 - w przypadku korzystania z obserwatora bezzałogowego statku powietrznego - obowiązki i komunikacja między obserwatorem bezzałogowego statku powietrznego, a pilotem,
 - raportowanie zdarzeń lotniczych.

7. Ograniczenia przestrzeni powietrznej:

- uzyskiwanie i obserwowanie aktualnych informacji o wszelkich ograniczeniach lub warunkach lotów publikowanych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 15 rozporządzenia nr 2019/947/UE.

V) Ogólna wiedza na temat systemów bezzałogowych statków powietrznych:

1. Podstawowe zasady lotu.
2. Wpływ warunków środowiskowych na działanie bezzałogowego statku powietrznego.
3. Zasady zdalnego kierowania bezzałogowego statku powietrznego:
 - przegląd,
 - częstotliwości i widma łączy danych,
 - automatyczne tryby lotu, sterowanie ręczne.
4. Zapoznanie się z informacjami zawartymi w instrukcji użytkownika bezzałogowego statku powietrznego, w szczególności w zakresie:
 - przeglądu głównych elementów bezzałogowego statku powietrznego,
 - ograniczeń (np. masa, prędkość, środowisko, czas pracy akumulatora i itp.),
 - kontrolowania bezzałogowego statku powietrznego we wszystkich fazach lotu (np. start, zawis w powietrzu, w stosownych przypadkach, podstawowe manewry w locie i lądowanie),
 - czynników wpływających na bezpieczeństwo lotu,
 - ustawiania parametrów procedur Fail-Safe,
 - ustalania maksymalnej wysokości,

- procedur implementacji i aktualizacji danych o strefach geograficznych do systemu świadomości przestrzennej,
 - procedur wczytywania numeru rejestracyjnego operatora bezzałogowego statku powietrznego do systemu bezpośredniej zdalnej identyfikacji,
 - bezpieczeństwa:
 - a) instrukcje dotyczące zabezpieczenia ładunku/obciążenia,
 - b) środki ostrożności, aby uniknąć obrażeń od wirników i ostrych krawędzi,
 - c) bezpieczne obchodzenie się z akumulatorami,
 - instrukcji konserwacji i utrzymania bezzałogowego statku powietrznego w należytym stanie technicznym.
5. Utrata sygnału i protokoły awarii systemu - zrozumienie stanu i planowanie zaprogramowanych reakcji, takich jak powrót do domu, zawis (loiter), natychmiastowe lądowanie.
6. Systemy awaryjnego zakończenia lotu.
7. Tryby sterowania lotem.

VI) Meteorologia:

1. Wpływ pogody na bezzałogowe statki powietrzne:
- wiatr (np. warunki miejskie, turbulencje, rotory),
 - temperatura,
 - widzialność,
 - gęstość powietrza.
2. Pozyskiwanie i analiza prognoz pogody.
3. Uzyskiwanie i interpretacja zaawansowanych informacji o pogodzie:
- zasoby informacyjne dotyczące pogody,
 - raporty,
 - prognozy i konwencje meteorologiczne właściwe dla typowych operacji lotniczych przy użyciu bezzałogowego statku powietrznego,
 - lokalne oceny pogody,
 - wykresy niskiego poziomu,
 - METAR, SPECI, TAF.

VII) Osiągi systemu bezzałogowego statku powietrznego w locie:

1. Typowa obwiednia operacyjna wiroplatu, płatowca i hybrydowego bezzałogowego statku powietrznego.
2. Masa, wyważenie oraz środek ciężkości (CG):
- zmiana wyważenia w zależności od miejsca i sposobu montażu ładunków,
 - stabilność lotu przy różnym rodzaju obciążeń,
 - wpływ konstrukcji i typu bezzałogowego statku powietrznego na położenie środka ciężkości.
3. Zabezpieczenie ładunku.

4. Akumulatory:

- zapobieganie potencjalnym niebezpiecznym warunkom,
- rodzaje akumulatorów stosowanych w bezzałogowych statkach powietrznych (np. Li-Pol, Li-Ion),
- terminologia używana w odniesieniu do baterii (np. efekt pamięci, pojemność, współczynnik c),
- wiedza, jak działa bateria (np. ładowanie, użytkowanie, niebezpieczeństwo, przechowywanie).

VIII) Techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko na ziemi:

1. Funkcje trybu niskiej prędkości.
2. Ocena odległości od osób.
3. Zasada 1:1.
4. Zapoznanie się ze środowiskiem pracy, w szczególności:
 - w jaki sposób przeprowadzić ocenę obecności niezaangażowanej osoby w obszarze, nad którym prowadzona jest operacja,
 - informowanie zaangażowanych osób,
 - informowanie niezaangażowanych osób,
 - zabezpieczenie miejsca startu i lądowania.

2. Egzaminy z wiedzy teoretycznej

- 1) Egzamin, o którym mowa w sekcji UAS.NSTS-01.060 pkt 2 ppkt 2 załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, obejmuje co najmniej 80 pytań wielokrotnego wyboru - cztery odpowiedzi z których tylko jedna jest poprawna, mających na celu ocenę wiedzy pilota bezzałogowego statku powietrznego na temat technicznych i operacyjnych środków ograniczających ryzyko, dotyczących, w odpowiednich proporcjach, następujących dziedzin:
 - a) przepisy lotnicze,
 - b) ograniczenia możliwości człowieka,
 - c) procedury operacyjne,
 - d) techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko w powietrzu,
 - e) ogólna wiedza na temat systemów bezzałogowych statków powietrznych,
 - f) meteorologia,
 - g) osiągi systemu bezzałogowego statku powietrznego w locie oraz
 - h) techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko na ziemi.
- 2) Uzyskanie przez ucznia-pilota bezzałogowego statku powietrznego co najmniej 75% całkowitej liczby punktów jest równoznaczne ze zdaniem przez niego egzaminu z wiedzy teoretycznej.

3. Szkolenie praktyczne i ocena umiejętności praktycznych

- 1) Szkolenie praktyczne trwa nie krócej niż 11 godzin zegarowych, nie wliczając w to przerw, z czego minimum 10 godzin zegarowych to czas lotu i minimum 1 godzina zegarowa to szkolenie naziemne z obsługi i funkcji systemu bezzałogowego statku powietrznego, z czego:
 - a) jeżeli operator – kandydat na kompetencje pilota do NSTS-08, posiada aktualne kompetencje do realizacji scenariusza NSTS-01, NSTS-02, NSTS-03 lub NSTS-04, czas trwania szkolenia praktycznego w locie może zostać skrócony o 2 godziny zegarowe;
 - b) jeżeli operator – kandydat na kompetencje pilota do NSTS-08, posiada aktualne kompetencje do realizacji scenariusza NSTS-05, NSTS-06 lub NSTS-07, czas trwania szkolenia praktycznego w locie może zostać skrócony o 3 godziny zegarowe;
 - c) co najmniej 5 godzin szkolenia w locie należy przeprowadza się na bezzałogowym statku powietrznym klasy H, którego masa startowa wynosi minimum 4 kg.
- 2) Szkolenie praktyczne osoby posiadającej świadectwo kwalifikacji UAVO z uprawnieniem podstawowym BVLOS i dodatkowym UAV<5 kg lub H<25 kg które było ważne na dzień 31 grudnia 2021 r., trwa nie krócej niż 4 godziny zegarowe, nie wliczając w to przerw, z czego:
 - a) minimum 3 godziny zegarowe to czas lotu i minimum 1 godzina zegarowej to szkolenie naziemne z obsługi i funkcji systemu bezzałogowego;
 - b) co najmniej 2 godziny szkolenia w locie należy przeprowadza się na bezzałogowym statku powietrznym klasy H, którego masa startowa wynosi minimum 4 kg;
- 3) Ostateczny czas trwania szkolenia praktycznego, z uwzględnieniem pkt 1 i 2 oraz zachowaniem minimum określonego w pkt 7, określa podmiot prowadzący szkolenie uwzględniając przy tym postępy kursantów, ich poziom zaawansowania i zrozumienie zagadnień omawianych na szkoleniu.
- 4) Szkolenie praktyczne może być prowadzone naprzemiennie ze szkoleniem teoretycznym.
- 5) Podczas szkolenia praktycznego jedna osoba szkoląca może szkolić jednocześnie tylko jednego kursanta.
- 6) Jeżeli szkolenie odbywa się przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego, który różni się funkcjami i możliwościami od systemu, który będzie eksploatowany docelowo przez operatora – kandydata na kompetencje pilota do realizacji właściwego scenariusza, wówczas jest on zobowiązany do odbycia doszkolenia produktowego, we własnym zakresie.
- 7) W trakcie szkolenia praktycznego w pełni wykorzystuje się możliwości scenariusza i funkcje systemu bezzałogowego statku powietrznego, uwzględniając:
 - a) możliwość lotu manualnego (jeśli posiada),

- b) możliwość i tryby lotu automatycznego (jeśli posiada),
 - c) możliwość i tryby lotu autonomicznego (jeśli posiada),
 - d) możliwość lotu bez włączonych systemów stabilizacji (jeśli posiada),
 - e) możliwość lotu bez włączonego systemu pozycjonowania (jeśli posiada):
 - jeżeli system bezzałogowego statku powietrznego nie posiada możliwości wyłączenia systemu pozycjonowania lotu (GPS/GNSS/pozycjonowanie optyczne), manewry w locie oraz sytuacje awaryjne bez aktywnego systemu pozycjonowania należy przeprowadzić na urządzeniu symulującym,
 - czas lotu na urządzeniu symulującym nie wlicza się do czasu lotu,
 - f) możliwość lotu w oparciu o widok z pierwszej osoby (FPV);
 - g) lot FPV z użyciem BSP jeżeli kandydat ma również otrzymać kompetencje pilota do Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-01.
- 8) Szkolenie z zakresu umiejętności praktycznych i ocena umiejętności praktycznych na potrzeby operacji wykonywanych w ramach niniejszego scenariusza standardowego obejmują co najmniej tematy i obszary określone w tabeli 1:

Tabela 1. Tematy i obszary, 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. (L) przy udziale obserwatorów przestrzeni powietrznej: odpowiednie rozmieszczenie obserwatorów przestrzeni powietrznej i system dekonfliktowania obejmujący frazeologię, koordynację i środki komunikacji (M) obserwacja przestrzeni powietrznej. ii. Przegląd przedstartowy 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 kolizją w powietrzu.
(b) Procedury w trakcie lotu	i. Prowadzenie skutecznej obserwacji i utrzymywanie bezzałogowego statku powietrznego: - w zasięgu widoczności wzrokowej w lotach VLOS oraz, - w granicach przestrzeni operacyjnej w lotach BVLOS, 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. ii. Wykonywanie dokładnych i kontrolowanych manewrów w locie na różnych wysokościach i w różnych odległościach reprezentatywnych dla danego NSTS (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 w różnych orientacjach bezzałogowego statku powietrznego względem pilota, zarówno w warunkach VLOS jak i BVLOS: (A) zawis w miejscu; (B) przejście z zawisu do lotu do przodu; (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 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 łączy do celów kierowania i kontroli.
(c) Operacje poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS wykonywane zgodnie z NSTS-08	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; (C) zaplanowanie trasy lotu, zgodnej z ograniczeniami wynikającymi z treści NSTS. ii. Procedury w trakcie lotu, określone w niniejszej tabeli, lit. b) załącznika A, stosuje się w operacjach zarówno w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS), jak i poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS).
(d) 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.

UZASADNIENIE

I. Potrzeba i cel wydania rozporządzenia

Wydanie rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie krajowych scenariuszy standardowych podyktowane jest koniecznością realizacji upoważnienia ustawowego określonego w art. 156d ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”, dodanego ustawą z dnia ... 2023 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

Przepis art. 156d ust. 7 ustawy – Prawo lotnicze stanowi, że minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, krajowe scenariusze standardowe (NSTS), tj.:

- 1) Krajowy Scenariusz Standardowy NSTS-01 dla operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) lub z widokiem z pierwszej osoby (FPV), wykonywanych z użyciem bezzałogowego statku powietrznego o masie startowej mniejszej niż 4 kg, stanowiący załącznik nr 1 do rozporządzenia;
- 2) Krajowy Scenariusz Standardowy NSTS-02 dla operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) z użyciem bezzałogowego statku powietrznego kategorii wielowirnikowiec (MR), o masie startowej mniejszej niż 25 kg, stanowiący załącznik nr 2 do rozporządzenia;
- 3) Krajowy Scenariusz Standardowy NSTS-03 dla operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) z użyciem bezzałogowego statku powietrznego kategorii stałopłat (A) o masie startowej mniejszej niż 25 kg, stanowiący załącznik nr 3 do rozporządzenia;
- 4) Krajowy Scenariusz Standardowy NSTS-04 dla operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) z użyciem bezzałogowego statku powietrznego kategorii helikopter (H), o masie startowej mniejszej niż 25 kg, stanowiący załącznik nr 4 do rozporządzenia;
- 5) Krajowy Scenariusz Standardowy NSTS-05 dla operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) z użyciem bezzałogowego statku powietrznego o masie startowej mniejszej niż 4 kg, w odległości nie większej niż 2 km od pilota bezzałogowego statku powietrznego, stanowiący załącznik nr 5 do rozporządzenia;
- 6) Krajowy Scenariusz Standardowy NSTS-06 dla operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) z użyciem bezzałogowego statku powietrznego kategorii wielowirnikowiec (MR) o masie startowej mniejszej niż 25 kg, w odległości nie większej niż 2 km od pilota bezzałogowego statku powietrznego, stanowiący załącznik nr 6 do rozporządzenia;

- 7) Krajowy Scenariusz Standardowy NSTS-07 dla operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) z użyciem bezzałogowego statku powietrznego kategorii stałopłat (A) o masie startowej mniejszej niż 25 kg, w odległości nie większej niż 2 km od pilota bezzałogowego statku powietrznego, stanowiący załącznik nr 7 do rozporządzenia;
- 8) Krajowy Scenariusz Standardowy NSTS-08 dla operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) z użyciem bezzałogowego statku powietrznego kategorii helikopter (H) o masie startowej mniejszej niż 25 kg, w odległości nie większej niż 2 km od pilota bezzałogowego statku powietrznego, stanowiący załącznik nr 8 do rozporządzenia.

II. Zakres regulacji

Krajowe scenariusze standardowe (NSTS) opisują rodzaje operacji możliwych do wykonywania w kategorii szczególnej, o której mowa w art. 5 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.) w zakresie niezastrzeżonym dla Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA). Przepis art. 56 ust. 8 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE L 212 z 22.08.2018, str. 1, z późn. zm.), umożliwia bowiem ustanowienie przez państwo członkowskie Unii Europejskiej przepisów, które poddadzą eksploatację bezzałogowych statków powietrznych pewnym warunkom ze względów nieobjętych zakresem stosowania rozporządzenia nr 2018/1139/UE, biorąc pod uwagę względy bezpieczeństwa publicznego lub ochronę prywatności i danych osobowych zgodnie z prawem Unii Europejskiej.

W przedmiotowej regulacji przewidziano osiem krajowych scenariuszy standardowych (NSTS). Każdy z nich został opracowany biorąc pod uwagę ryzyko wykonywania danej operacji, z podziałem w zależności od rodzaju operacji – w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) albo poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS), oraz rodzaju i wagi (maksymalnej masy startowej MTOM) bezzałogowego statku powietrznego. Każdy z

krajowych scenariuszy standardowych zawiera także przepisy dotyczące szkolenia oraz zakresu egzaminu teoretycznego oraz oceny umiejętności praktycznych, których spełnienie jest wymagane przez nadzór lotniczy, aby wykonywać operacje na podstawie danego krajowego scenariusza standardowego. Przepisy przewidują również warunki przedłużania i wznowiania ważności certyfikatu wiedzy teoretycznej przez pilota bezzałogowego statku powietrznego – osobno dla każdego krajowego scenariusza standardowego.

Projekt rozporządzenia przewiduje, że rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Nie ma możliwości osiągnięcia celów projektu za pomocą innych środków niż wydanie rozporządzenia.

III. Informacje związane z procedowaniem projektu

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, z późn. zm.), zatem nie podlega ona notyfikacji.

Projekt nie wymaga przedłożenia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. 2022 r. poz. 348).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie krajowych scenariuszy standardowych Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Andrzej Adamczyk – Minister Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka – naczelnik wydziału w Departamencie Lotnictwa MI (e-mail: Magdalena.Porzycka@mi.gov.pl; tel. 22 630 14 47)	Data sporządzenia 11.08.2023 r. Źródło: Upoważnienie ustawowe: art. 156d ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, z późn. zm.) Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zgodnie z art. 156d ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, dodanym ustawą z dnia ... 2023 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...), minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, krajowe scenariusze standardowe (NSTS), uwzględniając przepisy UAS.SPEC.020 części B załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.) oraz zasady bezpiecznego korzystania z przestrzeni powietrznej, ochrony środowiska naturalnego i ochrony prywatności osób trzecich.

Regulacja ma umożliwić bezpieczne wykonywanie operacji przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii szczególnej, o której mowa w art. 5 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych.

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

W związku z dodaniem do ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze upoważnienia określonego w art. 156d ust. 7, rekomendowanym rozwiązaniem jest wydanie rozporządzenia w sprawie krajowych scenariuszy standardowych. Oczekiwany efekt jest uregulowanie kwestii wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „szczególnej” w obszarze i zakresie, w jakim prawo Unii Europejskiej oraz ustawa upoważniająca ich nie reguluje, z jednoczesnym uwzględnieniem specyfiki omawianego obszaru i zachowaniem przejrzystości przepisów.

Brak możliwości osiągnięcia celów projektu w sposób inny niż wydanie projektowanego rozporządzenia.

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

Brak szerszych danych dotyczących podobnych rozwiązań w poszczególnych krajach, z uwagi na nowe dla wszystkich państw członkowskich Unii Europejskiej regulacje dotyczące warunków wykonywania operacji przy użyciu systemów bezzałogowych statków powietrznych kategorii „szczególnej”.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1 podmiot	Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze	Uwzględnianie przepisów rozporządzenia w trakcie wykonywania zadań i kompetencji wynikających z ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, w szczególności nadzorowania i kontrolowania przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego.
Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	1 podmiot	Ustawa z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi	Uwzględnianie przepisów rozporządzenia w trakcie

		Powietrznej (Dz. U. z 2023 r. poz. 191)	wykonywania zadań i kompetencji wynikających z ustawy 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. PAŻP zapewnia bezpieczną, ciągłą, płynną i efektywną żeglugę powietrzną w polskiej przestrzeni powietrznej przez wykonywanie funkcji instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, zarządzanie przestrzenią powietrzną oraz zarządzanie przepływem ruchu lotniczego.
Operatorzy systemów bezzałogowych statków powietrznych	180 tys.	Dane własne.	Umożliwienie wykonywania ustandaryzowanych operacji w kategorii „szczególnej”, bez konieczności występowania o zezwolenia na operację.
Organy administracji publicznej	Nieznana liczba	Brak danych	Umożliwienie działań lub czynności o szczególnym znaczeniu operacyjnym lub rozpoznawczym, służących zapewnieniu bezpieczeństwa państwa lub porządku publicznego oraz umożliwienie ochrony terenów o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa.

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

Projekt rozporządzenia nie podlegał wcześniejszym konsultacjom.

Projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, a także na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

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. Górczycowa 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 Komitetu Obrony Robotników 39, 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 Pilskiej, 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” Parolotniowa Szkoła Latania Tomasz Kudaszewicz, ul. Wyszyńskiego 9 m 94, 15-888 Białystok;
- 61) „Dynamic Sport” Wojciech Pierzyński, ul. Reja 5, 05-070 Sulejów;
- 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 Komitetu Obrony Robotników 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. Hippycka 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 MAŃKOWSKI „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 Rzeczpospolitej 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, Maława 124, 36-007 Krasne;
- 86) OSL Krzysztof Jurkiewicz, ul. Szosa Chełmońska 129/40, 87-100 Toruń;
- 87) Ośrodek Szkolenia Spadochronowego NORMAL Piotr Jaferniki, ul. Cieszyńska 319, 43-300 Bielsko-Biała;
- 88) Parabara.eu Bartosz Kamiński, ul. Batalionu „Zośka” 3/306, 45-282 Opole;
- 89) „Paralotnie” Kamil Antkowiak, ul. Kamienna 72a, 84-230 Rumia;
- 90) Parolotniowa Szkoła Albatrosów, ul. Księżycowa 3, 01-934 Warszawa;
- 91) „Parapaltech” Andrzej Palenik, ul. Kamieniec Górny 28, 34-470 Czarny Dunajec;
- 92) „Para-Sol” Ośrodek Szkolenia Spadochronowego, ul. Zielonogórska 35 a/5, 66-016 Czerwieńsk;
- 93) „PARASTYLE” Sylwia Grzybowska, ul. Gen. S. Maczka 4, 37-700 Przemyśl;
- 94) „Pat.Paragliding - Extreme”, ul. Miłkowskiego 21, 62-800 Kalisz;
- 95) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa
- 96) Polskie Stowarzyszenie Parolotniowe - PSP, ul. Nad Wisłą 4A, 04-987 Warszawa;
- 97) Polskie Stowarzyszenie Sportów Powietrznych, ul. Żytnia 15/12, 01-014 Warszawa;
- 98) Poznańska Szkoła Latania na Parolotniach s.c., Oś. Rusa 137/2, 61-245 Poznań;
- 99) PROAVIATION FPHU Andrzej Skowron, ul. Plażowa 11 a, 38-200 Jasło;
- 100) RC-LIPOL, Lotnisko Jasionka 962, 36-002 Jasionka;
- 101) SILVAIR Sp. z o.o., Al. Komisji Edukacji Narodowej 93/B3, 02-777 Warszawa;
- 102) „SKOCZEK” Szkoła Spadochronowa, ul. Podtatrzańska 7, 34-400 Nowy Targ;
- 103) SKRZYDŁO - Wojskowy Klub Spadochronowy, ul. Wileńska 14 56-408 Oleśnica;
- 104) „Sky Trekking” Szkoła Latania Rekreacyjnego, Pl. Zamkowy 4, 89-100 Nakło n/Notecią;
- 105) SKYDIVE MAZURY Sp. z o.o., ul. M. Skłodowskiej Curie 24/25, 10-112 Olsztyn;
- 106) Skydive.PL Sp. z o.o., ul. Kraljevska 20/10, 65-945 Zielona Góra;
- 107) SkyDive-Club 3Miasto, ul. Słoneczna 1/4, 81-198 Mosty;
- 108) Stowarzyszenie Instruktorów Lotniowych i Parolotniowych, ul. Rydygiera 11/4, 50-248 Wrocław;
- 109) „Szkoła Bezpiecznego Latania” Tomasz Wesołowski, ul. Myśliwska 47, 43-370 Szczyrk;

- 110) „Szkola Latania” Arkadiusz Pomarański, ul. Rydygiera 11/4, 50-248 Wrocław;
 111) Szkoła Latania na Paralotniach ”MUMINEK” Dariusz Cisek, ul. Legionów 214/7, 87-100 Toruń;
 112) Szkoła Paralotniowa „Fly2Live”, ul. Wicherkiewiczowej 2d/6, 64-500 Szamotuły;
 113) „Szkola Paralotniowa” Tomasz Wójcik, ul. Zakopiańska 2B/55, 30-418 Kraków;
 114) Szkoła Pilotazu Paralogni „Fly School” Jacek Gocyla, ul. Staszica 86, 41-300 Dąbrowa Górnicza;
 115) Szkoła Spadochronowa Marcin Laskowski, ul. Św. Ducha 88/I/31, 88-100 Inowrocław;
 116) Szkoły Swobodnego Latania „Glajt”, ul. Młyńska 11/11, 78-100 Kołobrzeg;
 117) „Szycie Sprzętu Sportowego” Bogusław Pelczar, ul. Północna 141, 38-422 Krościenko Wyżne;
 118) WB Electronics S.A., ul. Poznańska 129/133, 05-850 Ożarów Mazowiecki
 119) Wielkopolskie Stowarzyszenie Lotnicze, ul. Międzychodzka 7c/9, 60-371 Poznań;
 120) Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych, ul. Dywizjonu 303 nr 35, 08-521 Dęblin;
 121) Krajowe Towarzystwo Lotnicze – AOPA Poland, Lotnisko Babice, ul. Gen. Kaliskiego 57 lok. 11, 01-146 Warszawa.

Konsultacje publiczne będą trwały 14 dni.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem												0
budżet państwa												0
JST												0
pozostałe jednostki (oddzielnie)												0
Wydatki ogółem												0
budżet państwa												0
JST												0
pozostałe jednostki (oddzielnie)												0
Saldo ogółem												0
budżet państwa												0
JST												0
pozostałe jednostki (oddzielnie)												0

Źródła finansowania	Wprowadzenie rozwiązań przewidzianych w projektowanym rozporządzeniu nie zwiększy obciążeń finansowych w obszarze sektora finansów publicznych.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wprowadzenie rozwiązań przewidzianych w projektowanym rozporządzeniu nie zwiększy obciążeń finansowych w obszarze sektora 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	duże						0

pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu						
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Projektowane regulacje nie wpłyną na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, a zwłaszcza mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców. Projektowane regulacje nie wpłyną na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.						
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu								
☒ nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).				☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy				
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:				☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:				
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.				☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy				
Komentarz:								
9. Wpływ na rynek pracy								
Nie dotyczy								
10. Wpływ na pozostałe obszary								
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe			☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne			☐ informatyzacja ☐ zdrowie		
Omówienie wpływu		W zakresie ww. obszarów bez wpływu w stosunku do obecnego stanu.						
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego								
Wykonanie przepisów aktu prawnego nastąpi w dniu jego wejścia w życie.								

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Ewaluacja efektów projektu nie jest konieczna.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku
powietrznego**

Na podstawie art. 156g ust. 8 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, 1715, 1846, 2185 i 2642 oraz z 2023 r. poz. 1489 i ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) warunki operacyjne wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE. L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.²⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2019/947/UE”;
- 2) warunki operacyjne wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego, warunki eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego i wymagania dla tego systemu, w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 3) warunki operacyjne wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego;
- 4) warunki operacyjne wykonywania operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 11, Dz. Urz. UE L 150 z 13.05.2020, str. 1, Dz. Urz. UE L 176 z 05.06.2020, str. 13, Dz. Urz. UE L 253 z 16.07.2021, str. 49, Dz. Urz. UE L 87 z 15.03.2022, str. 20 oraz Dz. Urz. UE L 105 z 04.04.2022, str. 3.

Wywiadu Wojskowego, Żandarmerii Wojskowej, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Ochrony Państwa, Krajowej Administracji Skarbowej, Służby Więziennej, Inspekcji Ochrony Środowiska, Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, operatora infrastruktury krytycznej, podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa wodnego i podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa górskiego;

- 5) warunki operacyjne wykonywania operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) z użyciem systemu bezzałogowego statku Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Ochrony Państwa, Żandarmerii Wojskowej, Krajowej Administracji Skarbowej, Straży Leśnej, podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa wodnego i podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa górskiego.

§ 2. Warunki operacyjne wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 3. Warunki operacyjne wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego, warunki eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego i wymagania dla tego systemu, w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 4. Warunki operacyjne wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w ramach klubów i stowarzyszeń modelarstwa lotniczego określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

§ 5. Warunki operacyjne wykonywania operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Żandarmerii Wojskowej, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Ochrony Państwa, Krajowej Administracji Skarbowej, Służby Więziennej, Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, Inspekcji Ochrony Środowiska, podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa wodnego,

podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa górskiego lub operatora infrastruktury krytycznej określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

§ 6. Warunki operacyjne wykonywania operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Ochrony Państwa, Żandarmerii Wojskowej, Krajowej Administracji Skarbowej, Straży Leśnej, podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa wodnego i podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa górskiego określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

§ 7. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia
(Dz. U. poz.)

Załącznik nr 1

**WARUNKI OPERACYJNE WYKONYWANIA OPERACJI Z UŻYCIEM SYSTEMU
BEZZAŁOGOWEGO STATKU POWIETRZNEGO W KATEGORII „OTWARTEJ”**

Rozdział 1

Zastosowanie

1.1. Przepisy załącznika stosuje się do wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych.

1.2. Użyte w załączniku określenia oznaczają:

- 1) pilot – pilota bezzałogowego statku powietrznego w rozumieniu art. 3 pkt 31 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE. L 212 z 22.08.2018, str. 1, z późn. zm.³⁾);
- 2) system teleinformatyczny – określony przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej system teleinformatyczny, o którym mowa w art. 3b ust. 1 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. z 2023 r. poz. 191);
- 3) szczególna ostrożność – ostrożność polegającą na zwiększeniu uwagi, dostosowaniu zachowania pilota lub zabezpieczeniu i przystosowaniu miejsca startu i lądowania bezzałogowego statku powietrznego lub terenu, nad którym lot się odbywa, do warunków

³⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 236 z 05.07.2021, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 382 z 28.10.2021, str. 60.

i sytuacji zmieniających się podczas wykonywania operacji, w stopniu umożliwiającym bezpieczne wykonanie lotu;

- 4) ustawa – ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

Rozdział 2

Warunki operacyjne wykonywania operacji

2.1. Operacje wykonuje się z zachowaniem następujących warunków:

- 1) zgodnie z warunkami określonymi w części A załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych;
- 2) uwzględniając warunki meteorologiczne oraz informacje o ograniczeniach w ruchu lotniczym;
- 3) w strefie DRA-R, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 156k ustawy – na warunkach określonych dla danej strefy;
- 4) w strefie DRA-P, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 156k ustawy – na warunkach określonych dla danej strefy;
- 5) w strefie DRA-T, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 156k ustawy – na warunkach określonych dla tej strefy;
- 6) w strefie DRA-U, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 156k ustawy – na warunkach określonych dla tej strefy;
- 7) w strefie DRA-I, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 156k ustawy – z uwzględnieniem informacji podanych do wiadomości publicznej dla tej strefy.

2.2. Operacji nie wykonuje się nad osobami postronnymi i zgromadzeniami osób na wolnym powietrzu, niebędącymi w dyspozycji lub pod kontrolą pilota, z wyłączeniem operacji podkategorii A1, o których mowa w UAS.OPEN.020 części A załącznika do rozporządzenia 2019/947/UE.

2.3. Operacje nad rurociągami paliwowymi, liniami energetycznymi i liniami telekomunikacyjnymi, zaporami i śluzami wodnymi oraz innymi urządzeniami znajdującymi się w otwartym terenie, których zniszczenie lub uszkodzenie może stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi, środowiska albo spowodować poważne straty materialne, wykonuje się z zachowaniem szczególnej ostrożności

2.4. W przypadku utraty kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym lub utraty bezzałogowego statku powietrznego pilot niezwłocznie:

- 1) powiadamia telefonicznie, za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej lub systemu teleinformatycznego Polską Agencję Żeglugi Powietrznej oraz próbuje odzyskać łączność z bezzałogowym statkiem powietrznym;
- 2) przekazuje Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej następujące informacje:
 - a) bieżącą lokalizację bezzałogowego statku powietrznego określaną za pomocą urządzenia odpowiedzialnego za lokalizację awaryjną,
 - b) ostatnią znaną lokalizację bezzałogowego statku powietrznego – w przypadku niedziałania urządzenia odpowiedzialnego za lokalizację awaryjną bezzałogowego statku powietrznego lub braku takiego urządzenia,
 - 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.

Załącznik nr 2

WARUNKI OPERACYJNE WYKONYWANIA OPERACJI Z UŻYCIEM SYSTEMU BEZZAŁOGOWEGO STATKU POWIETRZNEGO, WARUNKI EKSPLOATACJI SYSTEMU BEZZAŁOGOWEGO STATKU POWIETRZNEGO I WYMAGANIA DLA TEGO SYSTEMU W KATEGORII „SZCZEGÓLNEJ”

Rozdział 1

Zastosowanie

1.1. Przepisy załącznika stosuje się do wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego, eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego i systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych.

1.2. Użyte w załączniku określenia oznaczają:

- 1) bezpieczna odległość – odległość bezzałogowego statku powietrznego od innych statków powietrznych, przeszkód, osób postronnych lub zwierząt, umożliwiającą uniknięcie kolizji, wynikającą z analizy panujących warunków meteorologicznych, otoczenia i przeszkód znajdujących się w obszarze wykonywania operacji oraz rodzaju używanego bezzałogowego statku powietrznego i kwalifikacji pilota;
- 2) kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem – obserwację wzrokową prowadzoną przez pilota lub obserwatora bez używania przyrządów optycznych, z wyłączeniem szkieł korekcyjnych noszonych w celu korekcji posiadanej wady wzroku;
- 3) lot grupowy – operacje wykonywane w jednym czasie i miejscu przez co najmniej dwóch pilotów bezzałogowych statków powietrznych działających w porozumieniu, gdzie każdy z nich steruje jednym systemem bezzałogowego statku powietrznego;
- 4) obserwator – obserwatora bezzałogowego statku powietrznego w rozumieniu art. 2 pkt 24 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 5) operacja automatyczna – operację, w której bezzałogowy statek powietrzny w sposób automatyczny realizuje start i lądowanie w wyznaczonym miejscu oraz lot po zaprogramowanej trasie, gdy pilot jedynie pełni zdalny nadzór nad operacją, zachowując możliwość niezwłocznego przejęcia zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym lub podjęcia innych działań na wypadek wystąpienia sytuacji niebezpiecznej;

- 6) operacja autonomiczna – operację autonomiczną w rozumieniu art. 2 pkt 17 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 7) pilot – pilota bezzałogowego statku powietrznego w rozumieniu art. 3 pkt 31 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) Nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91;
- 8) rozporządzenie nr 2019/947/UE – rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych;
- 9) rój bezzałogowych statków powietrznych – operacje dwóch lub większej liczby bezzałogowych statków powietrznych, których ruch jest wzajemnie i automatycznie koordynowany, kontrolowane przez jednego pilota bezzałogowego statku powietrznego za pośrednictwem jednego wyposażenia do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym;
- 10) system teleinformatyczny – określony przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej system teleinformatyczny, o którym mowa w art. 3b ust. 1 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej;
- 11) szczególna ostrożność – ostrożność polegającą na zwiększeniu uwagi, dostosowaniu zachowania pilota 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 operacji, w stopniu umożliwiającym bezpieczne wykonanie lotu;
- 11) środki komunikacji elektronicznej – rozwiązania techniczne, w tym urządzenia teleinformatyczne i współpracujące z nimi narzędzia programowe, umożliwiające indywidualne porozumiewanie się na odległość przy wykorzystaniu transmisji danych między systemami teleinformatycznymi, a w szczególności pocztę elektroniczną;
- 12) ustawa – ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

Rozdział 2

Warunki operacyjne wykonywania operacji

2.1. Operacje wykonuje się na warunkach określonych w części B lub C załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE:

- 1) zgodnie ze standardowymi scenariuszami opublikowanymi w dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE lub
- 2) zgodnie z krajowymi standardowymi scenariuszami opublikowanymi przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, lub
- 3) po uzyskaniu zezwolenia na operacje, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia nr 2019/947/UE i na warunkach w nim określonych, lub
- 4) po uzyskaniu certyfikatu operatora lekkich systemów bezzałogowych statków powietrznych w rozumieniu art. 2 pkt 9 rozporządzenia nr 2019/947/UE.

2.2. Operacje w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) z widokiem z pierwszej osoby (FPV) i poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS), które są realizowane w trybie pilotowanym, automatycznym, autonomicznym, grupowym lub rojem bezzałogowych statków powietrznych przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, który uzyskał zezwolenie, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia nr 2019/947/UE, wykonuje się z zachowaniem następujących warunków:

- 1) zgodnie z przepisami części B lub C załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 2) z uwzględnieniem warunków meteorologicznych;
- 3) w strefie DRA-R, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 156k ustawy – na warunkach określonych dla danej strefy;
- 4) w strefie DRA-P, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 156k ustawy – na warunkach określonych dla danej strefy;
- 5) w strefie DRA-T, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 156k ustawy – na warunkach określonych dla tej strefy;
- 6) w strefie DRA-U, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 156k ustawy – na warunkach określonych dla tej strefy;
- 7) w strefie DRA-I, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 156k ustawy – z uwzględnieniem informacji podanych do wiadomości publicznej dla tej strefy.

2.3. Operacje nad rurociągami paliwowymi, liniami energetycznymi i liniami telekomunikacyjnymi, zaporami wodnymi, śluzami oraz innymi urządzeniami znajdującymi się w otwartym terenie, których zniszczenie lub uszkodzenie może stanowić zagrożenie dla

życia lub zdrowia ludzi, środowiska albo spowodować poważne straty materialne, wykonuje się z zachowaniem szczególnej ostrożności.

2.4. Operacje w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) wykonuje się z zachowaniem następujących warunków:

- 1) pilot lub przynajmniej jeden obserwator utrzymuje kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem z bezzałogowym statkiem powietrznym, w celu określenia jego położenia względem pilota i w przestrzeni powietrznej oraz zapewnienia bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, osób lub zwierząt;
- 2) w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) realizowanych bez obserwatora dopuszcza się utratę kontaktu wzrokowego z bezzałogowym statkiem powietrznym w momencie dokonywania przez pilota kontroli parametrów lotu przekazywanych przez urządzenia będące wyposażeniem naziemnym lub posługiwanie się aplikacją wspierającą wykonywanie operacji;
- 3) zachowując w każdej fazie operacji bezpieczną odległość od innych statków powietrznych, przeszkód, pojazdów, osób lub zwierząt, z uwzględnieniem niezbędnych działań na wypadek awarii lub utraty kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym.

2.5. Operacje z widokiem z pierwszej osoby (FPV) wykonuje się z zachowaniem następujących warunków:

- 1) do wysokości nie większej niż 50 m od najbliższego punktu powierzchni ziemi;
- 2) w odległości poziomej nie większej niż 500 m od pilota;
- 3) bezzałogowym statkiem powietrznym o masie startowej nie większej niż 4 kg,
- 4) z uwzględnieniem warunków określonych w scenariuszach standardowych, o których mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, oraz krajowych scenariuszach standardowych.

2.6. Operacje poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) wykonuje się z zachowaniem następujących warunków:

- 1) po poinformowaniu Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej o zamiarze wykonania operacji co najmniej 3 dni robocze przed planowanym dniem jej wykonania albo z wyprzedzeniem określonym w warunkach wykonywania operacji w danej strefie DRA-U wskazanych przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej – w przypadku wykonywania operacji w strefie DRA-U;
- 2) z uwzględnieniem uwag przekazanych przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej w zakresie trasy i obszaru, w którym będzie odbywał się lot ;

- 3) z prędkością nie większą niż 150 km/h.

2.7. Operacje poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) wykonuje się po opublikowaniu przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej informacji o planowanych i realizowanych operacjach systemów bezzałogowych statków powietrznych.

2.8. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej publikuje informacje o:

- 1) planowanych operacjach poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS):
 - a) co najmniej 2 dni przed dniem wykonania operacji,
 - b) w dniu wykonania operacji – w przypadku operacji wykonywanych w ramach lub na potrzeby działań lotnictwa państwowego, Krajowej Administracji Skarbowej, Inspekcji Ochrony Środowiska, związanych z zapobieganiem lub zwalczaniem klęsk żywiołowych lub katastrof, związanych z systemem opieki zdrowotnej, poszukiwawczych lub ratowniczych, związanych z ochroną bezpieczeństwa wewnętrznego państwa, związanych z rozpoznawaniem zagrożeń z zakresu bezpieczeństwa i ochrony środowiska – w przypadku gdy nie było możliwości wcześniejszego zaplanowania operacji; podmiot wykonujący operację niezwłocznie zawiadamia instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego o zamiarze jej wykonania;
 - 2) wykonywanych operacjach z podaniem:
 - a) trasy lotu lub obszaru, w którym będzie odbywał się lot,
 - b) wysokości lotu nad uśrednionym poziomem morza (AMSL) na całej długości trasy lotu lub obszaru, w którym będzie odbywał się lot, lub na poszczególnych odcinkach trasy lotu,
 - c) planowanego przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego czasu operacji,
 - d) numeru rejestracyjnego operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego;
 - 3) obszarach objętych strefą geograficzną DRA-U, w których planuje się więcej niż jedną operację z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych, z możliwością podania informacji innych niż określone w pkt 2.
- 2.9. Obowiązku podawania informacji, o których mowa w pkt 2.8 ppkt 2 lit. c i d, nie stosuje się do operacji wykonywanych w strefie DRA-U.
- 2.10. Czynności polegające na:
- 1) informowaniu Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej o zamiarze wykonania operacji oraz o jej zakończeniu,

- 2) publikowaniu przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej informacji o planowanych lub realizowanych operacjach lub obszarach, w których będzie odbywał się lot, oraz innych informacji o okolicznościach mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo operacji – dokonuje się za pośrednictwem systemu teleinformatycznego lub środków komunikacji elektronicznej określonych przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej lub w inny sposób ustalony przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej.

2.11. W przypadku utraty kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym lub utraty bezzałogowego statku powietrznego pilot bezzwłocznie:

- 1) powiadamia telefonicznie, za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej lub systemu teleinformatycznego Polską Agencję Żeglugi Powietrznej oraz próbuje odzyskać łączność z bezzałogowym statkiem powietrznym;
- 2) przekazuje Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej następujące informacje:
 - a) bieżącą lokalizację bezzałogowego statku powietrznego określaną za pomocą urządzenia odpowiedzialnego za lokalizację awaryjną,
 - b) ostatnią znaną lokalizację bezzałogowego statku powietrznego – w przypadku niedziałania urządzenia odpowiedzialnego za lokalizację awaryjną bezzałogowego statku powietrznego lub braku takiego urządzenia,
 - 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.

Rozdział 3

Warunki eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego

3.1. Warunkiem eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego jest:

- 1) jego oznaczenie przez umieszczenie na powierzchni bezzałogowego statku powietrznego numeru rejestracyjnego operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego;
- 2) wyposażenie bezzałogowego statku powietrznego w co najmniej jedno migające zielone światło w przypadku wykonywania lotów wcześniej niż 30 minut przed wschodem słońca i później niż 30 minut po zachodzie słońca;
- 3) uwzględnienie w instrukcji operacyjnej zaleceń profilaktycznych Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, wydawanych na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c ustawy,

opracowanych w oparciu o najnowszą wiedzę związaną z eksploatacją bezzałogowych systemów powietrznych oraz w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi;

- 4) noszenie przez pilota wykonującego czynności lotnicze kamizelki ostrzegawczej lub innej odzieży identyfikującej pilota, tak aby osoby niezaangażowane w operację widziały, że wykonuje on w danym momencie czynności lotnicze, lub – jeżeli operator nie znajduje się na otwartej przestrzeni – oznaczenie w sposób widoczny miejsca jego przebywania.

3.2. Przepisu pkt 3.1 ppkt 1, 2 i 4 nie stosuje się w przypadku wykonywania operacji przez podmioty wykonujące operacje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w związku z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego, bezpieczeństwa i obronności państwa, ochroną granicy państwowej lub ochroną bezpieczeństwa wewnętrznego.

Rozdział 4

Wymagania dotyczące systemu bezzałogowego statku powietrznego używanego w operacjach poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) w kategorii „szczególnej”

4.1. System bezzałogowego statku powietrznego używany poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS), którym ma być wykonana operacja w kategorii „szczególnej”, jest wyposażony:

- 1) w urządzenia, systemy zamontowane na pokładzie bezzałogowego statku powietrznego lub systemy będące jego wyposażeniem do zdalnego sterowania, umożliwiające:
 - a) lokalizację podstawową – pozwalającą na określenie bieżącego położenia, prędkości, wysokości i kierunku lotu bezzałogowego statku powietrznego celem przekazania tych danych do instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego za pośrednictwem systemu teleinformatycznego lub telefonicznie na żądanie Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej,
 - b) lokalizację awaryjną – pozwalającą na określenie przez pilota bieżącego położenia bezzałogowego statku powietrznego w przypadku bezpowrotnej utraty możliwości sterowania tym statkiem lub występowania przerw w łączności między wyposażeniem do zdalnego sterowania bezzałogowego statku powietrznego a tym statkiem,
 - c) automatyczne wykonanie procedury awaryjnej, w tym:
 - zakończenie operacji przez lądowanie awaryjne albo
 - kontynuowanie operacji po zaprogramowanej przed operacją trasie, albo
 - dolot do miejsca zaprogramowanego przed operacją,

- d) rejestrowanie parametrów lotu od momentu uruchomienia wyposażenia do zdalnego sterowania bezzałogowego statku powietrznego do momentu wyłączenia tego wyposażenia;
- 2) w kamerę lub inne urządzenie pozwalające na obserwację otoczenia bezzałogowego statku powietrznego, w celu zmniejszenia ryzyka kolizji z innym statkiem powietrznym lub przeszkodą.

Załącznik nr 3

WARUNKI OPERACYJNE WYKONYWANIA OPERACJI Z UŻYCIEM SYSTEMU BEZZAŁOGOWEGO STATKU POWIETRZNEGO W KATEGORII „SZCZEGÓLNEJ”, W RAMACH KLUBÓW LUB STOWARZYSZEŃ MODELARSTWA LOTNICZEGO

Rozdział 1

Zastosowanie

1.1. Przepisy załącznika stosuje się do wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego.

1.2. Użyte w załączniku określenia oznaczają:

- 1) bezpieczna odległość – odległość bezzałogowego statku powietrznego od innych statków powietrznych, przeszkód, osób postronnych lub zwierząt, umożliwiającą uniknięcie kolizji, wynikającą z analizy panujących warunków meteorologicznych, otoczenia i przeszkód znajdujących się w obszarze wykonywania operacji oraz rodzaju używanego bezzałogowego statku powietrznego i kwalifikacji pilota;
- 2) kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem – obserwację wzrokową prowadzoną przez pilota lub obserwatora bez używania przyrządów optycznych, z wyłączeniem szkieł korekcyjnych noszonych w celu korekcji posiadanej wady wzroku;
- 3) model latający – system bezzałogowego statku powietrznego, z użyciem którego wykonuje się operację w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/547/UE, w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego;
- 4) obserwator – obserwatora bezzałogowego statku powietrznego w rozumieniu art. 2 pkt 24 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 5) pilot – pilota bezzałogowego statku powietrznego w rozumieniu art. 3 pkt 31 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE

- i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91;
- 6) rozporządzenie nr 2019/947/UE – rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych;
 - 7) szczególna ostrożność – ostrożność polegającą na zwiększeniu uwagi, dostosowaniu zachowania pilota 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 operacji, w stopniu umożliwiającym bezpieczne wykonanie lotu;
 - 8) ustawa – ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

Rozdział 2

Warunki operacyjne wykonywania operacji z użyciem modelu latającego

2.1. Operacje wykonuje się po uzyskaniu zezwolenia, o którym mowa w art. 16 rozporządzenia nr 2019/947/UE, oraz z zachowaniem następujących warunków:

- 1) wskazanych w art. 16 ust. 3 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 2) model latający posiada masę startową nie większą niż 150 kg;
- 3) pilot lub przynajmniej jeden obserwator utrzymuje kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem z modelem latającym w celu określenia jego położenia względem pilota i w przestrzeni powietrznej oraz zapewnienia bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, osób postronnych lub zwierząt;
- 4) w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) realizowanych bez obserwatora dopuszcza się utratę kontaktu wzrokowego z modelem latającym w momencie dokonywania przez pilota kontroli parametrów lotu przekazywanych przez urządzenia będące wyposażeniem naziemnym modelu latającego;
- 5) w operacjach z widokiem z pierwszej osoby (FPV) lot jest wykonywany:
 - a) do wysokości nie większej niż 50 m nad poziomem terenu,
 - b) w odległości poziomej nie większej niż 500 m od pilota,
 - c) modelem latającym o masie startowej nie większej niż 4 kg;
- 6) zachowując w każdej fazie operacji bezpieczną odległość od innych statków powietrznych, przeszkód, budynków, pojazdów, osób lub zwierząt, na wypadek awarii lub utraty kontroli nad modelem latającym;

- 7) zachowując odległość poziomą nie mniejszą niż 30 m od osób postronnych;
- 8) zachowując w każdej fazie operacji odległość poziomą nie mniejszą niż:
 - a) 50 m – w przypadku modeli latających o masie startowej większej niż 0,9 kg,
 - b) 100 m – w przypadku modeli latających o masie startowej większej niż 4 kg,
 - c) 300 m – w przypadku modeli latających o napędzie odrzutowym lub o masie startowej większej niż 25 kg– od terenów mieszkaniowych, użytkowych, przemysłowych lub rekreacyjnych;
- 9) uwzględniając warunki meteorologiczne oraz informacje o ograniczeniach w ruchu lotniczym;
- 10) w strefie DRA-R, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 156k ustawy – na warunkach określonych dla danej strefy;
- 11) w strefie DRA-P, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 156k ustawy – na warunkach określonych dla danej strefy;
- 12) w strefie DRA-I, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 156k ustawy – z uwzględnieniem informacji podanych do wiadomości publicznej dla tej strefy;
- 13) zgodnie z regulaminem organizacyjnym obowiązującym w danym klubie lub stowarzyszeniu modelarstwa lotniczego.

2.2. W przypadku operacji wykonywanych w ramach zawodów sportowych, odległości, o których mowa w pkt 2.1 ppkt 8, mogą zostać zmienione przez organizatora zawodów, jeżeli teren, nad którym się one odbywają, został odpowiednio zabezpieczony.

2.3. Operacje nad rurociągami paliwowymi, liniami energetycznymi i liniami telekomunikacyjnymi, zaporami wodnymi, śluzami oraz innymi urządzeniami znajdującymi się w otwartym terenie, których zniszczenie lub uszkodzenie może stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi, środowiska albo spowodować poważne straty materialne, wykonuje się z zachowaniem szczególnej ostrożności.

Załącznik nr 4

WARUNKI OPERACYJNE WYKONYWANIA OPERACJI W ZASIĘGU WIDOCZNOŚCI
WZROKOWEJ (VLOS) Z UŻYCIEM SYSTEMU BEZZAŁOGOWEGO STATKU
POWIETRZNEGO AGENCJI BEZPIECZEŃSTWA WEWNĘTRZNEGO, AGENCJI
WYWIADU, SŁUŻBY KONTRWYWIADU WOJSKOWEGO, SŁUŻBY WYWIADU
WOJSKOWEGO, ŻANDARMERII WOJSKOWEJ, CENTRALNEGO BIURA
ANTYKORUPCYJNEGO, POLICJI, STRAŻY GRANICZNEJ, PAŃSTWOWEJ STRAŻY
POŻARNEJ, SŁUŻBY OCHRONY PAŃSTWA, KRAJOWEJ ADMINISTRACJI
SKARBOWEJ, SŁUŻBY WIĘZIENNEJ, INSPEKCJI OCHRONY ŚRODOWISKA,
PAŃSTWOWEGO GOSPODARSTWA LEŚNEGO LASY PAŃSTWOWE, OPERATORA
INFRASTRUKTURY KRYTYCZNEJ, PODMIOTU UPRAWNIONEGO DO
WYKONYWANIA RATOWNICTWA WODNEGO I PODMIOTU UPRAWNIONEGO DO
WYKONYWANIA RATOWNICTWA GÓRSKIEGO

Rozdział 1

Zastosowanie

1.1. Przepisy załącznika stosuje się do wykonywania operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Żandarmerii Wojskowej, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Ochrony Państwa, Krajowej Administracji Skarbowej, Służby Więziennej, Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, Inspekcji Ochrony Środowiska, podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa wodnego, podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa górskiego oraz operatorów infrastruktury krytycznej, do których nie stosuje się art. 156a ust. 1 ustawy.

1.2. Użyte w załączniku określenia oznaczają:

- 1) bezpieczna odległość – odległość bezzałogowego statku powietrznego od innych statków powietrznych, przeszkód, osób postronnych lub zwierząt, umożliwiającą uniknięcie kolizji, wynikającą z analizy panujących warunków meteorologicznych, otoczenia i przeszkód znajdujących się w obszarze wykonywania operacji oraz rodzaju używanego bezzałogowego statku powietrznego i kwalifikacji pilota;

- 2) kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem – obserwację wzrokową prowadzoną przez pilota lub obserwatora bez używania przyrządów optycznych, z wyłączeniem szkieł korekcyjnych noszonych w celu korekcji posiadanej wady wzroku;
- 3) obserwator – obserwatora bezzałogowego statku powietrznego w rozumieniu art. 2 pkt 24 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 4) pilot – pilota bezzałogowego statku powietrznego w rozumieniu art. 3 pkt 31 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91;
- 5) rozporządzenie nr 2019/947/UE – rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych;
- 6) szczególna ostrożność – ostrożność polegającą na zwiększeniu uwagi, dostosowaniu zachowania pilota 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 operacji, w stopniu umożliwiającym bezpieczne wykonanie lotu;
- 7) ustawa – ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

Rozdział 2

Warunki operacyjne wykonywania operacji

2. Operacje wykonuje się z zachowaniem następujących warunków:

- 1) loty wykonuje się w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS pilota lub przynajmniej jednego obserwatora, którzy utrzymują kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem z bezzałogowym statkiem powietrznym w celu określenia jego położenia względem pilota i w przestrzeni powietrznej oraz zapewnienia bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, pojazdów, osób lub zwierząt;
- 2) w operacjach wykonywanych bez obserwatora dopuszcza się utratę kontaktu wzrokowego z bezzałogowym statkiem powietrznym w momencie dokonywania przez pilota kontroli

parametrów lotu przekazywanych przez urządzenia będące wyposażeniem bezzałogowego statku powietrznego;

- 3) w operacjach wykonywanych z obserwatorem dopuszcza się, aby obserwator nie znajdował się bezpośrednio przy pilocie, jeżeli zapewniona jest dwukierunkowa łączność pomiędzy pilotem i obserwatorem oraz ustalono sposób komunikacji;
- 4) ograniczając czas przelotu nad zabudowaniami, osobami postronnymi oraz zgromadzeniami osób do niezbędnego minimum;
- 5) zachowując w każdej fazie operacji możliwie bezpieczną odległość od innych statków powietrznych, przeszkód, pojazdów, zwierząt lub osób, które nie uczestniczą w wykonywaniu operacji lub które nie są świadome poleceń wydawanych przez pilota lub operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego oraz stosowanych przez pilota lub operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego środków bezpieczeństwa;
- 6) jeden pilot obsługuje w locie tylko jeden bezzałogowy statek powietrzny, o ile pilot ten nie jest wspomagany systemami automatyzującymi przebieg lotu bezzałogowego statku powietrznego;
- 7) uwzględniając warunki meteorologiczne;
- 8) uwzględniając instrukcję operacyjną sporządzoną przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego;
- 9) po opracowaniu planu działania w sytuacjach awaryjnych obejmującego co najmniej:
 - a) plan ograniczenia eskalacji skutków sytuacji awaryjnej,
 - b) warunki powiadamiania właściwych organów i organizacji,
 - c) kryteria identyfikacji sytuacji awaryjnej,
 - d) określenie obowiązków pilota oraz wszelkich innych członków personelu odpowiedzialnych za realizację obowiązków istotnych z punktu widzenia operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego.

Rozdział 3

Warunki korzystania z przestrzeni powietrznej

3. Operacje wykonuje się:

- 1) z zachowaniem szczególnej ostrożności – w przypadku wykonywania lotów nad rurociągami paliwowymi, liniami energetycznymi i liniami telekomunikacyjnymi, zaporami wodnymi, śluzami oraz innymi urządzeniami znajdującymi się w otwartym

terenie, których zniszczenie lub uszkodzenie może stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi, środowiska albo spowodować poważne straty materialne;

- 2) w przypadku wykonywania zadań ustawowych, bez zgody:
 - a) zarządzającego danym obiektem – w przypadku wykonywania lotów w obiektach budowlanych,
 - b) zarządzającego danym terenem, obiektem, obszarem lub urządzeniem – w przypadku wykonywania lotów nad:
 - terenami zamkniętymi, o których mowa w art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2021 r. poz. 1990, z 2022 r. poz. 1846 i 2185 oraz z 2023 r. poz. 803),
 - obiektami jądrowymi, o których mowa w art. 3 pkt 17 ustawy z dnia 29 listopada – Prawo atomowe (Dz. U. z 2023 r. poz. 1173),
 - obszarami, obiektami i urządzeniami, o których mowa w art. 5 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2021 r. poz. 1995)
 - jednostkami wojskowymi i poligonami,
 - c) podmiotu uprawnionego, na wniosek którego została wyznaczona strefa geograficzna – w przypadku wykonywania lotów w strefie geograficznej wyznaczonej na wniosek tego podmiotu wymienionego w § 4 ust. 1 pkt 4, 7, 8, 10–14 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia ... w sprawie stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych (Dz. U. poz. ...);
- 3) po uzyskaniu zgody podmiotu uprawnionego, na wniosek którego została wyznaczona strefa geograficzna, i na warunkach określonych przez ten podmiot – w przypadku wykonywania lotów w strefie geograficznej wyznaczonej na wniosek podmiotu uprawnionego wymienionego w § 4 ust. 1 pkt 1–3, 5, 6, 9 i § 4 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia ... w sprawie stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych.

Rozdział 4

Warunki eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego

4. Warunkiem eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego jest uwzględnienie w działaniach operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego zaleceń profilaktycznych Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, wydawanych na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, opracowanych w oparciu o

najnowszą wiedzę związaną z eksploatacją systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi.

Załącznik nr 5

WARUNKI OPERACYJNE WYKONYWANIA OPERACJI POZA ZASIĘGIEM WIDOCZNOŚCI WZROKOWEJ (BVLOS) Z UŻYCIEM SYSTEMU BEZZAŁOGOWEGO STATKU POWIETRZNEGO AGENCJI BEZPIECZEŃSTWA WEWNĘTRZNEGO, AGENCJI WYWIADU, SŁUŻBY KONTRWYWIADU WOJSKOWEGO, SŁUŻBY WYWIADU WOJSKOWEGO, CENTRALNEGO BIURA ANTYKORUPCYJNEGO POLICJI, STRAŻY GRANICZNEJ, PAŃSTWOWEJ STRAŻY POŻARNEJ, SŁUŻBY OCHRONY PAŃSTWA, ŻANDARMERII WOJSKOWEJ, KRAJOWEJ ADMINISTRACJI SKARBOWEJ, STRAŻY LEŚNEJ, PODMIOTU UPRAWNIONEGO DO WYKONYWANIA RATOWNICTWA WODNEGO I PODMIOTU UPRAWNIONEGO DO WYKONYWANIA RATOWNICTWA GÓRSKIEGO

Rozdział 1

Zastosowanie

1.1. Przepisy załącznika stosuje się do wykonywania operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Ochrony Państwa, Żandarmerii Wojskowej, Krajowej Administracji Skarbowej, Straży Leśnej, podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa wodnego i podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa górskiego do których nie stosuje się art. 156a ust. 1 ustawy.

1.2. Użyte w załączniku określenia oznaczają:

- 1) bezpieczna odległość – odległość bezzałogowego statku powietrznego od innych statków powietrznych, przeszkód, osób postronnych lub zwierząt, umożliwiającą uniknięcie kolizji, wynikającą z analizy panujących warunków meteorologicznych, otoczenia i przeszkód znajdujących się w obszarze wykonywania operacji oraz rodzaju używanego bezzałogowego statku powietrznego i kwalifikacji pilota;
- 2) kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem – obserwację wzrokową prowadzoną przez pilota lub obserwatora bez używania przyrządów optycznych, z wyłączeniem szkieł korekcyjnych noszonych w celu korekcji posiadanej wady wzroku;

- 3) obserwator – obserwatora bezzałogowego statku powietrznego w rozumieniu art. 2 pkt 24 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 4) pilot – pilota bezzałogowego statku powietrznego w rozumieniu art. 3 pkt 31 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91;
- 5) rozporządzenie nr 2019/947/UE – rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych;
- 6) szczególna ostrożność – ostrożność polegającą na zwiększeniu uwagi, dostosowaniu zachowania pilota 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 operacji, w stopniu umożliwiającym bezpieczne wykonanie lotu;
- 7) ustawa – ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

Rozdział 2

Warunki operacyjne wykonywania operacji

2. Operacje wykonuje się z zachowaniem następujących warunków:

- 1) na podstawie porozumienia, o którym mowa w art. 156g ust. 3 ustawy;
- 2) ograniczając czas przelotu nad zabudowaniami, osobami postronnymi oraz zgromadzeniami osób do niezbędnego minimum;
- 3) zachowując w każdej fazie operacji możliwie bezpieczną odległość od innych statków powietrznych, przeszkód, pojazdów, zwierząt lub osób, które nie uczestniczą w wykonywaniu operacji lub które nie są świadome poleceń wydawanych przez pilota lub operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego zalecanych przez niego środków;
- 4) pilot może być wspierany przez obserwatora przestrzeni powietrznej w celu zapewnienia separacji od innych statków powietrznych, pod warunkiem zapewnienia dwukierunkowej

łączności między pilotem i obserwatorem przestrzeni powietrznej oraz ustalenia sposobu komunikacji;

- 5) pilot obsługuje w locie tylko jeden bezzałogowy statek powietrzny, o ile pilot ten nie jest wspomagany systemami automatyzującymi przebieg lotu bezzałogowego statku powietrznego;
- 6) uwzględniając warunki meteorologiczne;
- 7) uwzględniając instrukcję operacyjną sporządzoną przez operatora systemu bezzałogowego systemu powietrznego;
- 8) po opracowaniu planu działania w sytuacjach awaryjnych obejmującego co najmniej:
 - a) plan ograniczenia eskalacji skutków sytuacji awaryjnej,
 - b) warunki powiadamiania właściwych organów i organizacji,
 - c) kryteria identyfikacji sytuacji awaryjnej,
 - d) określenie obowiązków pilota oraz wszelkich innych członków personelu odpowiedzialnych za realizację obowiązków istotnych z punktu widzenia operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego.

Rozdział 3

Warunki korzystania z przestrzeni powietrznej

3. Operacje wykonuje się:

- 1) z zachowaniem szczególnej ostrożności – w przypadku wykonywania lotów nad rurociągami paliwowymi, liniami energetycznymi i liniami telekomunikacyjnymi, zaporami wodnymi, śluzami oraz innymi urządzeniami znajdującymi się w otwartym terenie, których zniszczenie lub uszkodzenie może stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi, środowiska albo spowodować poważne straty materialne;
- 2) w przypadku wykonywania zadań ustawowych, bez zgody:
 - a) zarządzającego danym obiektem – w przypadku wykonywania lotów w obiektach budowlanych,
 - b) zarządzającego danym terenem, obiektem, obszarem lub urządzeniem – w przypadku wykonywania lotów nad:
 - terenami zamkniętymi, o których mowa w art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne,
 - obiektami jądrowymi, o których mowa w art. 3 pkt 17 ustawy z dnia 29 listopada – Prawo atomowe,

- obszarami, obiektami i urządzeniami, o których mowa w art. 5 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia,
 - jednostkami wojskowymi i poligonami,
 - c) podmiotu uprawnionego, na wniosek którego została wyznaczona strefa geograficzna – w przypadku wykonywania lotów w strefie geograficznej wyznaczonej na wniosek tego podmiotu wymienionego w § 4 ust. 1 pkt 4, 7, 8, 10–14 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia ... w sprawie stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych (Dz. U. poz. ...);
- 3) po uzyskaniu zgody podmiotu uprawnionego, na wniosek którego została wyznaczona strefa geograficzna, i na warunkach określonych przez ten podmiot – w przypadku wykonywania lotów w strefie geograficznej wyznaczonej na wniosek tego podmiotu wymienionego w § 4 ust. 1 pkt 1–3, 5, 6, 9 i § 4 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia ... w sprawie stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych i na warunkach określonych przez ten podmiot.

Rozdział 4

Warunki eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego

4. Warunkiem eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego jest:
- 1) wyposażenie bezzałogowego statku powietrznego w dodatkowy, zasilany niezależnie system, umożliwiający pilotowi zdalne ustalenie jego lokalizacji;
 - 2) możliwość monitorowania przez pilota parametrów bezzałogowego statku powietrznego, w szczególności:
 - a) toru lotu,
 - b) prędkości lotu,
 - c) wysokości lotu,
 - d) stopnia zużycia źródła zasilania,
 - e) jakości i mocy sygnału sterowania i kontroli;
 - 3) uwzględnienie w działaniach operatora zaleceń profilaktycznych Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, wydawanych na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c ustawy, opracowanych w oparciu o najnowszą wiedzę związaną z eksploatacją systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi.

UZASADNIENIE

I. Potrzeba i cel wydania rozporządzenia

Wydanie rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego podyktowane jest koniecznością realizacji upoważnienia ustawowego określonego w art. 156g ust. 8 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”, dodanego ustawą z dnia ... 2023 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

Przepis art. 156g ust. 8 ustawy – Prawo lotnicze stanowi, że minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) warunki operacyjne wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 2) warunki operacyjne wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego, warunki eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego i wymagania dla tego systemu, w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 3) warunki operacyjne wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego;
- 4) warunki operacyjne wykonywania operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Żandarmerii Wojskowej, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Ochrony Państwa, Krajowej Administracji Skarbowej, Służby Więziennej, Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, Inspekcji Ochrony Środowiska, podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa wodnego, podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa górskiego lub operatora infrastruktury krytycznej lub;
- 5) warunki operacyjne wykonywania operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) z użyciem Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura

Antykorupcyjnego Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Ochrony Państwa, Żandarmerii Wojskowej, Krajowej Administracji Skarbowej, Straży Leśnej, podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa wodnego i podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa górskiego

– uwzględniając przepisy Unii Europejskiej, zasady bezpiecznego korzystania z przestrzeni powietrznej, ochrony środowiska naturalnego i ochrony prywatności osób trzecich, a także uwzględniając podział na operacje wykonywane z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych w kategorii „otwartej” oraz w kategorii „szczególnej”, w tym w ramach klubów i stowarzyszeń modelarstwa lotniczego oraz z uwzględnieniem specyfiki operacji wykonywanych w związku z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego, bezpieczeństwa i obronności państwa, ochroną granicy państwowej lub ochroną bezpieczeństwa wewnętrznego, a także przeciwdziałaniem przestępczości środowiskowej oraz prowadzeniem kontroli podmiotów zagrażających temu bezpieczeństwu.

Nowy podział na kategorie operacji wykonywanych przy użyciu systemów bezzałogowych statków powietrznych wynika z przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem wykonawczym”, którego przepisy wymusiły także odpowiednią zmianę przepisów ustawy – Prawo lotnicze. Przedłożony projekt jest uzupełnieniem tych regulacji i dostosowuje przepisy prawa krajowego do wyżej wymienionego rozporządzenia Unii Europejskiej z uwzględnieniem specyfiki operacji wykonywanych w interesie publicznym.

II. Zakres regulacji

Zgodnie z art. 3 rozporządzenia wykonawczego, operacje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego mogą być wykonywane w trzech kategoriach. Przedłożony projekt dotyczy operacji wykonywanych w kategorii „otwartej” oraz w kategorii „szczególnej”, w tym w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego oraz operacji wykonywanych w związku z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego, bezpieczeństwa i obronności państwa, ochroną granicy państwowej lub ochroną bezpieczeństwa wewnętrznego, a także przeciwdziałaniem przestępczości środowiskowej oraz prowadzeniem kontroli podmiotów zagrażających temu bezpieczeństwu.

Określenie w rozporządzeniu tego typu regulacji wynika z konieczności szczegółowego określenia warunków wykonywania lotów z podziałem na powyżej wskazane kategorie (oraz rodzaje operacji), jak również z obszerności tej regulacji. Regulacja ta stanowić będzie to uszczegółowienie i uzupełnienie zasad wykonywania operacji opisanych w ustawie – Prawo lotnicze. Nadmienić należy, że obecnie warunki wykonywania lotów bezzałogowym statkiem powietrznym są uregulowane w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze.

Przepis § 1 projektowanego rozporządzenia określa zakres przedmiotowy rozporządzenia.

Przepisy dedykowane poszczególnym kategoriom operacji zostały ujęte w pięciu osobnych załącznikach do rozporządzenia.

Załącznik nr 1 do rozporządzenia określa warunki operacyjne wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE.

Załącznik nr 2 do rozporządzenia określa warunki operacyjne wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego, warunki eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego i wymagania dla tego systemu, w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE.

Załącznik nr 3 do rozporządzenia określa warunki operacyjne wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego.

Załącznik nr 4 do rozporządzenia określa warunki operacyjne wykonywania operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Żandarmerii Wojskowej, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Ochrony Państwa, Krajowej Administracji Skarbowej, Służby Więziennej, Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, Inspekcji Ochrony Środowiska, podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa wodnego, podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa górskiego lub operatora infrastruktury krytycznej.

Załącznik nr 5 do rozporządzenia określa warunki operacyjne wykonywania operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura

Antykorupcyjnego Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Ochrony Państwa, Żandarmerii Wojskowej, Krajowej Administracji Skarbowej, Straży Leśnej, podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa wodnego i podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa górskiego.

W załącznikach do rozporządzenia wprowadza się wyjaśnienie skrótów i określeń w nich używanych. Poza określeniami wynikającymi z przepisów rozporządzenia wykonawczego oraz ustawy – Prawo lotnicze, są to określenia dotychczas używane w przepisach krajowych regulujących szczegółowy sposób wykonywania operacji bezzałogowymi statkami powietrznymi oraz warunki eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych tj. w załącznikach nr 6–6b do rozporządzenia Ministra Transportu 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 2019 r. poz. 1497), wydanego na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze.

W § 7 projektu przewidziano, że rozporządzenie wejdzie w życie z w dniu następującym po dniu ogłoszenia. W związku z rozpoczęciem stosowania od dnia 31 grudnia 2020 r. przepisów rozporządzenia wykonawczego, w dniu 30 grudnia 2020 r. zostały wydane wytyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego zalecające wykonywanie operacji w określony w nich sposób. Jednocześnie wskazane w rozporządzeniu regulacje nie są zupełnie nowymi rozwiązaniami dla operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych – bowiem są one podobne do rozwiązań uprzednio stosowanych, ujętych w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze.

Nie ma możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków niż wydanie rozporządzenia.

III. Informacje związane z procedowaniem projektu

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, z późn. zm.), zatem nie podlega ona notyfikacji.

Projekt nie wymaga przedłożenia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29

października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. 2022 r. poz. 348).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbinglej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Andrzej Adamczyk – Minister Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka – naczelnik wydziału w Departamencie Lotnictwa MI (e-mail: Magdalena.Porzycka@mi.gov.pl; tel. 22 630 14 47)	Data sporządzenia 11.08.2023 r. Źródło: Upoważnienie ustawowe: art. 156g ust. 8 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, z późn. zm.) Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zgodnie z art. 156g ust. 8 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, dodanym ustawą z dnia ... 2023 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...), minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki operacyjne wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego przy uwzględnieniu nowego podziału na operacje wykonywane w kategorii „otwartej” oraz w kategorii „szczególnej”, w tym w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego oraz operacji wykonywanych w związku z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego i porządku publicznego, bezpieczeństwa i obronności państwa, ochroną granicy państwowej, prowadzeniem działań poszukiwawczo-ratowniczych lub przeciwpożarowych a także przeciwdziałaniem przestępczości środowiskowej oraz prowadzeniem kontroli podmiotów zagrażających temu bezpieczeństwu.

Regulacja ma umożliwić bezpieczne korzystanie z przestrzeni powietrznej podczas wykonywania operacji przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego, a także ochronę środowiska naturalnego oraz ochronę prywatności osób trzecich.

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

W związku z dodaniem do ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze upoważnienia określonego w art. 156g ust. 7, rekomendowanym rozwiązaniem jest wydanie rozporządzenia w sprawie wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego.

Oczekiwany efekt jest uregulowanie kwestii wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „otwartej” oraz w kategorii „szczególnej” w obszarze i zakresie, w jakim prawo Unii Europejskiej oraz ustawa upoważniająca ich nie reguluje, z jednoczesnym uwzględnieniem specyfiki omawianego obszaru i zachowaniem przejrzystości przepisów.

Brak możliwości osiągnięcia celów projektu w sposób inny niż wydanie projektowanego rozporządzenia.

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

Brak szerszych danych dotyczących podobnych rozwiązań w poszczególnych krajach, z uwagi na nowe dla wszystkich państw członkowskich Unii Europejskiej regulacje dotyczące warunków wykonywania operacji przy użyciu systemów bezzałogowych statków powietrznych w kategorii „otwartej” oraz kategorii „szczególnej”, w tym w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1 podmiot	Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze	Uwzględnianie przepisów rozporządzenia w trakcie wykonywania zadań i kompetencji wynikających z ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, w szczególności nadzorowania i kontrolowania przestrzegania przepisów oraz decyzji z

			zakresu lotnictwa cywilnego.
Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	1 podmiot	Ustawa z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. z 2023 r. poz. 191)	Uwzględnianie przepisów rozporządzenia w trakcie wykonywania zadań i kompetencji wynikających z ustawy 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. PAŻP zapewnia bezpieczną, ciągłą, płynną i efektywną żeglugę powietrzną w polskiej przestrzeni powietrznej przez wykonywanie funkcji instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, zarządzanie przestrzenią powietrzną oraz zarządzanie przepływem ruchu lotniczego.
Operatorzy systemów bezzałogowych statków powietrznych	Nieznana liczba	Brak danych	Umożliwienie organizacji ćwiczeń, treningów, zawodów, pokazów lotniczych, przelotów okolicznościowych lub kontroli z powietrza lotniczych urzędów naziemnych lub obiektów infrastruktury.
Organy administracji publicznej	Nieznana liczba	Brak danych	Umożliwienie działań lub czynności o szczególnym znaczeniu operacyjnym lub rozpoznawczym, służących zapewnieniu bezpieczeństwa państwa lub porządku publicznego oraz umożliwienie ochrony terenów o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa.

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

Projekt rozporządzenia nie podlegał wcześniejszym konsultacjom.

Projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, a także na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

W ramach konsultacji publicznych projekt otrzymują:

- 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 Komitetu Obrony Robotników 39, 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. Księżykowa 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 Pilskiej, 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 Sulejów;
- 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 Komitetu Obrony Robotników 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. Hippična 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 Klepacze;
- 77) KAMIL MAŃKOWSKI „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 Rzeczpospolitej 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 Jaferniki, ul. Cieszyńska 319, 43-300 Bielsko-Biała;
- 88) Parabara.eu Bartosz Kamiński, ul. Batalionu „Zośka” 3/306, 45-282 Opole;
- 89) „Paralotnie” Kamil Antkowiak, ul. Kamienna 72a, 84-230 Rumia;
- 90) Paralotniowa Szkoła Albatrosów, ul. Księżycowa 3, 01-934 Warszawa;
- 91) „Parapaltech” Andrzej Palenik, ul. Kamieniec Górny 28, 34-470 Czarny Dunajec;
- 92) „Para-Sol” Ośrodek Szkolenia Spadochronowego, ul. Zielonogórska 35 a/5, 66-016 Czerwieńsk;
- 93) „PARASTYLE” Sylwia Grzybowska, ul. Gen. S. Maczka 4, 37-700 Przemyśl;
- 94) „Pat.Paragliding - Extreme”, ul. Miłkowskiego 21, 62-800 Kalisz;
- 95) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa
- 96) Polskie Stowarzyszenie Paralotniowe - PSP, ul. Nad Wisłą 4A, 04-987 Warszawa;
- 97) Polskie Stowarzyszenie Sportów Powietrznych, ul. Żytnia 15/12, 01-014 Warszawa;
- 98) Poznańska Szkoła Latania na Paralotniach s.c., Os. Rusa 137/2, 61-245 Poznań;
- 99) PROAVIATION FPHU Andrzej Skowron, ul. Plażowa 11 a, 38-200 Jasło;
- 100) RC-LIPOL, Lotnisko Jasionka 962, 36-002 Jasionka;
- 101) SILVAIR Sp. z o.o., Al. Komisji Edukacji Narodowej 93/B3, 02-777 Warszawa;
- 102) „SKOCZEK” Szkoła Spadochronowa, ul. Podtatrzańska 7, 34-400 Nowy Targ;
- 103) SKRZYDŁO - Wojskowy Klub Spadochronowy, ul. Wileńska 14 56-408 Oleśnica;
- 104) „Sky Trekking” Szkoła Latania Rekreacyjnego, Pl. Zamkowy 4, 89-100 Nakło n/Notecią;
- 105) SKYDIVE MAZURY Sp. z o.o., ul. M. Skłodowskiej Curie 24/25, 10-112 Olsztyn;
- 106) Skydive.PL Sp. z o.o., ul. Kraljevska 20/10, 65-945 Zielona Góra;
- 107) SkyDive-Club 3Miasto, ul. Słoneczna 1/4, 81-198 Mosty;
- 108) Stowarzyszenie Instruktorów Lotniowych i Paralotniowych, ul. Rydygiera 11/4, 50-248 Wrocław;
- 109) „Szkoła Bezpiecznego Latania” Tomasz Wesołowski, ul. Myśliwska 47, 43-370 Szczyrk;
- 110) „Szkoła Latania” Arkadiusz Pomarański, ul. Rydygiera 11/4, 50-248 Wrocław;
- 111) Szkoła Latania na Paralotniach „MUMINEK” Dariusz Cisek, ul. Legionów 214/7, 87-100 Toruń;
- 112) Szkoła Paralotniowa „Fly2Live”, ul. Wicherkiewiczowej 2d/6, 64-500 Szamotuły;
- 113) „Szkoła Paralotniowa” Tomasz Wójcik, ul. Zakopiańska 2B/55, 30-418 Kraków;
- 114) Szkoła Pilotażu Paralotni „Fly School” Jacek Gocyła, ul. Staszica 86, 41-300 Dąbrowa Górnicza;
- 115) Szkoła Spadochronowa Marcin Laskowski, ul. Św. Ducha 88/I/31, 88-100 Inowrocław;
- 116) Szkoły Swobodnego Latania „Glajt”, ul. Młyńska 11/11, 78-100 Kołobrzeg;
- 117) „Szycie Sprzętu Sportowego” Bogusław Pelczar, ul. Północna 141, 38-422 Krościenko Wyżne;
- 118) WB Electronics S.A., ul. Poznańska 129/133, 05-850 Ożarów Mazowiecki
- 119) Wielkopolskie Stowarzyszenie Lotnicze, ul. Międzychodzka 7c/9, 60-371 Poznań;
- 120) Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych, ul. Dywizjonu 303 nr 35, 08-521 Dęblin;
- 121) Krajowe Towarzystwo Lotnicze – AOPA Poland, Lotnisko Babice, ul. Gen. Kaliskiego 57 lok. 11, 01-146 Warszawa.

Konsultacje publiczne będą trwały 14 dni.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

[illegible]

budżet państwa												0
JST												0
pozostałe jednostki (oddzielnie)												0
Saldo ogółem												0
budżet państwa												0
JST												0
pozostałe jednostki (oddzielnie)												0

Źródła finansowania	Wprowadzenie rozwiązań przewidzianych w projektowanym rozporządzeniu nie zwiększy obciążeń finansowych w obszarze sektora finansów publicznych.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wprowadzenie rozwiązań przewidzianych w projektowanym rozporządzeniu nie zwiększy obciążeń finansowych w obszarze sektora 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							0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu						
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane regulacje nie wpłyną na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, a zwłaszcza mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców. Projektowane regulacje nie wpłyną na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.

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

☒ nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy
Komentarz:	
9. Wpływ na rynek pracy	
Nie dotyczy.	
10. Wpływ na pozostałe obszary	
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne
☐ informatyzacja ☐ zdrowie	
Omówienie wpływu	W zakresie ww. obszarów bez wpływu w stosunku do obecnego stanu.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Wykonanie przepisów aktu prawnego nastąpi w dniu jego wejścia w życie.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
Ewaluacja efektów projektu nie jest konieczna.	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Brak	

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych

Na podstawie art. 156k ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, 1715, 1846, 2185, 2642 oraz z 2023 r. poz. 1489 i ...) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) rodzaje stref geograficznych wraz z ich maksymalnymi wymiarami przyjmowanymi na potrzeby dokonania oceny wstępnej wniosku oraz okresami ich obowiązywania, w tym rodzaje stref geograficznych, których wyznaczenie wymaga uzyskania pozytywnej opinii Prezesa Urzędu;
- 2) szczegółowe warunki i sposób korzystania ze stref geograficznych przez wszystkich jej użytkowników;
- 3) elementy wniosków o wyznaczenie strefy geograficznej, przedłużenie okresu obowiązywania strefy geograficznej i ponowne wyznaczenie strefy geograficznej, ich formę oraz sposób i tryb ich rozpatrywania, w tym terminy ich składania;
- 4) sposób uiszczania i rozliczania opłat za czynności związane z wyznaczaniem strefy geograficznej, przedłużaniem okresu obowiązywania strefy geograficznej oraz ponownym wyznaczaniem strefy geograficznej.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia i skróty oznaczają:

- 1) Agencja – Polską Agencję Żeglugi Powietrznej utworzoną na mocy przepisów ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. z 2023 r. poz. 191);
- 2) podmiot uprawniony – podmiot uprawniony do złożenia wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

- 3) rozporządzenie nr 2019/947/UE – rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.²⁾);
- 4) strefa geograficzna – strefa geograficzna dla systemów bezzałogowych statków powietrznych w rozumieniu art. 2 pkt 4 rozporządzenia 2019/947/UE;
- 5) ustawa – ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

Rozdział 2

Rodzaje stref geograficznych

§ 3. 1. Agencja może wyznaczyć następujące rodzaje stref geograficznych:

- 1) DRA-P – strefę zakazaną dla systemów bezzałogowych statków powietrznych, w której operacje z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych nie mogą być wykonywane, z wyjątkiem operacji wykonywanych na warunkach określonych przez Agencję, Dowódcę Generalnego Rodzaju Sił Zbrojnych, Dowódcę Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych, Komendanta Głównego Żandarmerii Wojskowej, Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Agencji Wywiadu, Szefa Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Szefa Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Szefa Służby Wywiadu Wojskowego, Komendanta Głównego Policji, Komendanta Głównego Straży Granicznej, Dyrektora Generalnego Służby Więziennej, Szefa Krajowej Administracji Skarbowej, Komendanta Służby Ochrony Państwa lub Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej;
- 2) DRA-R – strefę ograniczoną dla systemów bezzałogowych statków powietrznych, w której operacje z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych mogą być wykonywane za zgodą i na warunkach określonych przez Agencję lub podmiot uprawniony, na wniosek którego strefa geograficzna została wyznaczona, w tym:
 - a) DRA-RH – strefę ograniczoną dla systemów bezzałogowych statków powietrznych o wysokim prawdopodobieństwie uzyskania zgody na operacje, o której mowa we wprowadzeniu do wyliczenia,

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 11, Dz. Urz. UE L 150 z 13.05.2020, str. 1, Dz. Urz. UE L 176 z 05.06.2020, str. 13, Dz. Urz. UE L 253 z 16.07.2021, str. 49, Dz. Urz. UE L 87 z 15.03.2022, str. 20 oraz Dz. Urz. UE L 105 z 04.04.2022, str. 3.

- b) DRA-RM – strefę ograniczoną dla systemów bezzałogowych statków powietrznych o średnim prawdopodobieństwie uzyskania zgody na operacje, o której mowa we wprowadzeniu do wyliczenia,
 - c) DRA-RL – strefę ograniczoną dla systemów bezzałogowych statków powietrznych o niskim prawdopodobieństwie uzyskania zgody na operacje, o której mowa we wprowadzeniu do wyliczenia;
- 3) DRA-T – strefę ograniczoną dla systemów bezzałogowych statków powietrznych, w której operacje z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych mogą być wykonywane wyłącznie z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych spełniających wymagania techniczne wskazane przez Agencję oraz na warunkach określonych przez Agencję, jeżeli dla danej strefy takie warunki zostały określone;
- 4) DRA-U – strefę geograficzną dla systemów bezzałogowych statków powietrznych, w której operacje z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych mogą być wykonywane wyłącznie przy wsparciu określonych, zweryfikowanych usług zapewnianych w tej strefie oraz na warunkach określonych przez Agencję;
- 5) DRA-I – strefę informacyjną dla bezzałogowych statków powietrznych, zawierającą informacje konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa wykonywania operacji przy użyciu systemów bezzałogowych statków powietrznych, w tym ostrzeżenia nawigacyjne.

2. Strefy DRA-U mogą być wyznaczane przez Agencję z własnej inicjatywy, po uzyskaniu pozytywnej opinii Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wyraża opinię w terminie 14 dni od dnia otrzymania wystąpienia Agencji. Nieprzedstawienie przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego opinii we wskazanym terminie uznaje się za wyrażenie opinii pozytywnej.

Rozdział 3

Wyznaczanie stref geograficznych oraz warunki i sposób korzystania z tych stref

§ 4. 1. Wniosek o wyznaczenie strefy geograficznej składa się do Agencji nie później niż w terminie:

- 1) 7 dni kalendarzowych przed planowaną datą rozpoczęcia obowiązywania strefy geograficznej, której okres obowiązywania ma być równy albo krótszy niż miesiąc (strefa geograficzna krótkotrwała);

- 2) 30 dni kalendarzowych przed planowaną datą rozpoczęcia obowiązywania strefy geograficznej, której okres obowiązywania ma być dłuższy niż miesiąc (strefa geograficzna długotrwała).

2. Wniosek o wyznaczenie strefy geograficznej zawiera:

- 1) nazwę i dane identyfikacyjne oraz dane kontaktowe podmiotu uprawnionego wraz z danymi kontaktowymi do osoby wnioskującej o wyznaczenie strefy geograficznej w imieniu podmiotu uprawnionego;
- 2) uzasadnienie wyznaczenia strefy geograficznej, obejmujące charakter zagrożenia i opis oczekiwanych rezultatów wyznaczenia strefy geograficznej umożliwiające Agencji przeprowadzenie oceny ryzyka operacyjnego, o której mowa w art. 15 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 3) granice poziome i pionowe wnioskowanej strefy geograficznej;
- 4) proponowany termin rozpoczęcia i zakończenia obowiązywania wnioskowanej strefy geograficznej;
- 5) potwierdzenie wniesienia opłaty za przeprowadzenie oceny wstępnej, w przypadku gdy opłata nie jest wnoszona za pośrednictwem systemu teleinformatycznego wskazanego przez Agencję.

3. We wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej podmiot uprawniony może określić proponowane warunki wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego we wnioskowanej strefie geograficznej.

4. W przypadkach niecierpiących zwłoki, uzasadnionych interesem publicznym lub społecznym, wniosek podmiotu uprawnionego, o którym mowa w art. 156h ust. 1 pkt 2 ustawy, może być złożony bez zachowania terminu określonego w ust. 1 pkt 1. Okres obowiązywania strefy geograficznej wyznaczonej przez Agencję na taki wniosek nie może być dłuższy niż 7 dni.

5. Jeżeli wniosek o wyznaczenie strefy geograficznej nie spełnia wymagań określonych w ust. 2, Agencja wzywa podmiot uprawniony do usunięcia braków w wyznaczonym terminie. Nieusunięcie braków w terminie skutkuje pozostawieniem wniosku bez rozpoznania.

§ 5. 1. Agencja dokonuje oceny wstępnej wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej, polegającej na ustaleniu, czy dana strefa geograficzna jest możliwa do wyznaczenia oraz czy realizacja oczekiwanych rezultatów określonych przez podmiot uprawniony może nastąpić przez wyznaczenie jednej czy większej liczby stref geograficznych.

2. Agencja przekazuje podmiotowi uprawnionemu wynik oceny wstępnej wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej, który zawiera w szczególności informację na temat szacunkowej liczby stref geograficznych niezbędnych do wyznaczenia w celu osiągnięcia oczekiwanych rezultatów określonych przez podmiot uprawniony oraz rodzaju tych stref.

3. Przepisu ust. 2 nie stosuje się, jeżeli strefa geograficzna jest wyznaczana w przypadkach niecierpiących zwłoki zgodnie z § 4 ust. 4. W tym przypadku Agencja po dokonaniu oceny wstępnej wyznacza strefę geograficzną zgodnie z treścią wniosku podmiotu uprawnionego.

§ 6. 1. Na potrzeby dokonania oceny wstępnej wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej za jedną strefę geograficzną uznaje się obszar w kształcie:

- 1) okręgu o promieniu do 2500 m, zawierającego nie więcej niż jeden obiekt, w celu ochrony którego strefa geograficzna jest wyznaczana, zwany dalej „obiektem chronionym”, albo
- 2) wielokąta składającego się z nie więcej niż 8 boków, wyznaczonego przy wskazaniu nie więcej niż 8 współrzędnych, którego powierzchnia nie przekracza powierzchni okręgu o promieniu 2000 m, zawierającego nie więcej niż jeden obiekt chroniony, albo
- 3) wielokąta składającego się z nie więcej niż 16 boków, wyznaczonego przy wskazaniu nie więcej niż 16 współrzędnych geograficznych, którego szerokość nie przekracza 500 m, a długość 15 000 m, zawierającego nie więcej niż jeden obiekt chroniony.

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się:

- 1) do strefy geograficznej DRA-U oraz DRA-T;
- 2) w przypadku gdy strefa geograficzna jest wyznaczana na wniosek podmiotu uprawnionego, o którym mowa w art. 156h ust. 1 pkt 1 albo 2, w oparciu o istniejące elementy struktury przestrzeni powietrznej ustanowione zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 121 ust. 5 pkt 1 i 2 ustawy.

3. W przypadku gdy wniosek o wyznaczenie strefy geograficznej dotyczy obszaru o znacznym stopniu skomplikowania, wynikającego w szczególności z ukształtowania terenu lub znajdujących się na nim obiektów, lub obszaru parku narodowego Agencja może uznać za jedną strefę geograficzną obszar inny niż określony w ust. 1.

§ 7. 1. Agencja wyznaczając strefę geograficzną:

- 1) bierze pod uwagę opublikowane elementy struktury przestrzeni powietrznej ustanowione zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 121 ust. 5 pkt 1 i 2 ustawy oraz zakazy

- i ograniczenia lotów określone w przepisach wydanych na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 i 2 ustawy lub wprowadzone na ich podstawie;
- 2) nie jest związana wnioskiem podmiotu uprawnionego o wyznaczenie strefy geograficznej w zakresie określenia jej rodzaju oraz warunków wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego;
 - 3) uwzględnia konieczność zachowania proporcjonalności wdrażanych rozwiązań do zidentyfikowanych zagrożeń;
 - 4) określa:
 - a) rodzaj strefy geograficznej,
 - b) okres obowiązywania strefy geograficznej, który w przypadku DRA-P, DRA-R, DRA-T i DRA-I nie może być dłuższy niż 3 miesiące,
 - c) granice pionowe i poziome strefy geograficznej, uwzględniając strukturę przestrzeni powietrznej w danym obszarze,
 - d) warunki wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w danej strefie geograficznej, z uwzględnieniem art. 15 ust. 1 pkt a–d rozporządzenia nr 2019/947/UE.

2. Warunki wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w danej strefie geograficznej mogą obejmować w szczególności:

- 1) minimalną lub maksymalną wysokość lotu;
- 2) maksymalną masę startową bezzałogowego statku powietrznego;
- 3) rodzaj kwalifikacji pilota bezzałogowego statku powietrznego wymaganych do wykonywania operacji w danej strefie geograficznej;
- 4) kategorię operacji, o których mowa w art. 3 rozporządzenia nr 2019/947/UE, dopuszczonych do wykonywania w danej strefie geograficznej;
- 5) klasę systemu bezzałogowego statku powietrznego, określoną zgodnie z przepisami rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2019/945 z dnia 12 marca 2019 r. w sprawie bezzałogowych systemów powietrznych oraz operatorów bezzałogowych systemów powietrznych z państw trzecich (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 1, z późn. zm.³⁾) dopuszczonego do wykonywania operacji w danej strefie geograficznej;
- 6) dodatkowe wyposażenie systemu bezzałogowego statku powietrznego, jeżeli ma ono wpływ na zminimalizowanie ryzyka wykonywanych operacji.

³⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 7, Dz. Urz. UE L 232 z 20.07.2020, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 150 z 01.06.2022, str. 21.

§ 8. 1. Agencja może konsultować z zarządzającym obiektem lub rejonem chronionym elementem struktury przestrzeni powietrznej ustanowionym zgodnie z przepisami, o których mowa w § 7 ust. 1 pkt 1, lub podmiotem, na wniosek którego ustanowiono dany element struktury przestrzeni powietrznej, zagadnienia dotyczące wyznaczenia strefy geograficznej w obszarze danego elementu struktury przestrzeni powietrznej.

2. Agencja, wyznaczając strefę geograficzną w obszarze objętym elementem struktury przestrzeni powietrznej ustanowionymi zgodnie z przepisami, o których mowa w § 7 ust. 1 pkt 1, informuje zarządzającego obiektem lub rejonem chronionym tym elementem struktury przestrzeni powietrznej ustanowionym zgodnie z przepisami, o których mowa w § 7 ust. 1 pkt 1, o planowanych zmianach w tym elemencie struktury przestrzeni powietrznej i o wyznaczeniu strefy geograficznej, oraz w razie potrzeby, określa nowe granice tego elementu struktury przestrzeni powietrznej lub warunki wykonywania operacji w tym elemencie struktury przestrzeni powietrznej.

3. Agencja, dokonując zmian w elemencie struktury przestrzeni powietrznej ustanowionym na podstawie przepisów, o których mowa w § 7 ust. 1 pkt 1, lub wprowadzając nowy element struktury przestrzeni powietrznej, w określonej części przestrzeni powietrznej, w której obowiązuje strefa geograficzna, informuje podmiot uprawniony, na wniosek którego strefa geograficzna została wyznaczona, o planowanych zmianach w strefie geograficznej lub nowych warunkach wykonywania operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych w tej strefie geograficznej.

§ 9. Do zmiany strefy geograficznej na wniosek podmiotu uprawnionego stosuje się przepisy § 5–8, z zastrzeżeniem, że zmiana strefy geograficznej nie może prowadzić do przedłużenia okresu jej obowiązywania.

§ 10. 1. Nie później niż na 7 dni przed upływem okresu obowiązywania strefy geograficznej podmiot uprawniony, na wniosek którego strefa geograficzna została wyznaczona, może wystąpić do Agencji z wnioskiem o przedłużenie okresu obowiązywania strefy geograficznej.

2. Po upływie okresu obowiązywania strefy geograficznej podmiot uprawniony, na wniosek którego strefa geograficzna została wyznaczona, może wystąpić do Agencji z wnioskiem o ponowne wyznaczenie strefy geograficznej.

3. Do przedłużania okresu obowiązywania strefy geograficznej oraz ponownego wyznaczenia strefy geograficznej przepisy § 4 ust. 1, ust. 2 pkt 1, 4 i 5, ust. 4 i 5, § 6–8 stosuje się odpowiednio.

§ 11. 1. Opłatę za przeprowadzenie oceny wstępnej wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej, opłatę za przedłużenie okresu obowiązywania strefy geograficznej oraz opłatę za ponowne wyznaczenie strefy geograficznej wnosi się przed złożeniem danego wniosku.

2. Jeżeli w wyniku oceny wniosku o przedłużenie okresu obowiązywania strefy geograficznej albo wniosku o ponowne wyznaczenie strefy geograficznej Agencja ustali, że:

- 1) przedłużenie okresu obowiązywania strefy geograficznej albo ponowne wyznaczenie strefy geograficznej nie jest możliwe – Agencja zwraca opłatę w całości;
- 2) przedłużenie okresu obowiązywania stref geograficznych albo ponowne wyznaczenie stref geograficznych jest możliwe w liczbie mniejszej niż objęta wnioskiem – Agencja zwraca opłatę w części nadpłaconej albo wzywa wnioskodawcę do uzupełnienia opłaty w wyznaczonym terminie.

3. W przypadku bezskutecznego upływu terminu, o którym mowa w ust. 2 pkt 2, Agencja odmawia przedłużenia okresu obowiązywania strefy geograficznej albo ponownego wyznaczenia strefy geograficznej i zwraca opłatę wniesioną przez wnioskodawcę przed złożeniem wniosku.

4. Opłaty za czynności związane z wyznaczeniem strefy geograficznej, przedłużeniem okresu obowiązywania strefy geograficznej oraz ponownym wyznaczeniem strefy geograficznej wnosi się na wskazany rachunek bankowy Agencji.

5. Uiszczając opłatę za czynności związane z wyznaczeniem strefy geograficznej, przedłużeniem okresu obowiązywania strefy geograficznej albo ponownym wyznaczeniem strefy geograficznej, wnioskodawca wskazuje rodzaj czynności, za którą wnosi opłatę.

§ 12. Agencja może przekształcić w strefy geograficzne istniejące elementy struktury przestrzeni powietrznej dla systemów bezzałogowych statków powietrznych ustanowione na podstawie przepisów, o których mowa w § 7 ust. 1 pkt 1, w terminie dwóch lat od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. Przepis § 7 stosuje się odpowiednio.

§ 13. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

UZASADNIENIE

I. Potrzeba i cel wydania rozporządzenia

Wydanie rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych podyktowane jest koniecznością realizacji upoważnienia ustawowego określonego w art. 156k ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”, dodanego ustawą z dnia ... 2023 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...). Przepis art. 156k ustawy – Prawo lotnicze stanowi, że minister właściwy do spraw transportu, określi:

- 1) rodzaje stref geograficznych wraz z ich maksymalnymi wymiarami przyjmowanymi na potrzeby dokonania oceny wstępnej wniosku oraz okresami ich obowiązywania, w tym rodzaje stref geograficznych, których wyznaczenie wymaga uzyskania pozytywnej opinii Prezesa Urzędu;
- 2) szczegółowe warunki i sposób korzystania ze stref geograficznych przez wszystkich jej użytkowników;
- 3) elementy wniosków o wyznaczenie strefy geograficznej, przedłużenie okresu obowiązywania strefy geograficznej i ponowne wyznaczenie strefy geograficznej, ich formę oraz sposób i tryb ich rozpatrywania, w tym terminy ich składania;
- 4) sposób uiszczania i rozliczania opłat za czynności związane z wyznaczaniem strefy geograficznej, przedłużaniem okresu obowiązywania strefy geograficznej oraz ponownym wyznaczaniem strefy geograficznej.

Przepisy rozporządzenia umożliwią podmiotom odpowiedzialnym za zapewnienie bezpieczeństwa Państwa oraz bezpieczeństwa publicznego realizację ich zadań w celu zachowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych wykonywanych bezzałogowymi systemami powietrznymi.

Przedłożony projekt jest uzupełnieniem przepisów dotyczących warunków operacyjnych dotyczących stref geograficznych dla bezzałogowych systemów powietrznych względem przepisów ustawy – Prawo lotnicze (w szczególności działu VI A), ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. z 2023 r. poz. 191) oraz rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem wykonawczym”, w

szczegółności art. 15 tego rozporządzenia. Istotnym celem projektowanej regulacji jest więc zapewnienie stosowania wyżej wymienionego rozporządzenia Unii Europejskiej.

II. Zakres regulacji

Zgodnie z art. 15 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2019/947, państwa członkowskie Unii Europejskiej mogą wyznaczać strefy geograficzne dla systemów bezzałogowych statków powietrznych, mając na uwadze względy bezpieczeństwa, ochrony prywatności oraz ochrony środowiska. Zgodnie z art. 156h ustawy – Prawo lotnicze w Rzeczypospolitej Polsce wyznaczanie takich stref geograficznych powierzono Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, zwanej dalej „PAŻP”, jako instytucji, która zapewnia bezpieczną, ciągłą, płynną i efektywną żeglugę powietrzną w polskiej przestrzeni powietrznej. Instytucja ta dysponuje również instrumentami zapewniającymi możliwość podawania do wiadomości publicznej informacji o wyznaczeniu danej strefy nad danym obszarem – co umożliwi wypełnienie od 1 lipca 2021 r. przez Rzeczpospolitą Polską spełniania obowiązku wynikającego z art. 15 ust. 3 w związku z art. 23 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego. W ustawie – Prawo lotnicze w art. 156h określono, że PAŻP wyznacza daną strefę geograficzną po złożeniu wniosku przez uprawniony podmiot. Wniosek składa się do PAŻP nie później niż w terminie 7 dni kalendarzowych przed planowaną datą rozpoczęcia obowiązywania strefy geograficznej, której okres obowiązywania ma być krótszy niż miesiąc (strefa geograficzna krótkotrwała), albo 30 dni kalendarzowych przed planowaną datą rozpoczęcia obowiązywania strefy geograficznej, której okres obowiązywania ma być dłuższy niż miesiąc (strefa geograficzna długotrwała). W § 5 ust. 2 przedłożonego projektu wskazano elementy wniosku o wyznaczenie strefy. Wyznaczając daną strefę geograficzną PAŻP określa warunki wykonywania operacji bezzałogowym systemem powietrznym, mając na uwadze informacje zawarte we wniosku, a także biorąc pod uwagę klasę bezzałogowych systemów powietrznych, którymi wykonywane będą operacje w tej strefie oraz obszar, nad którym będą wykonywane te operacje. Określając warunki wykonywania operacji w danej strefie geograficznej PAŻP będzie brała także pod uwagę przeprowadzoną ocenę ryzyka operacyjnego zgodnie z przepisami wskazanymi w art. 11 rozporządzenia wykonawczego. Projektowana regulacja określa również sposób dokonywania zmian w wyznaczonych strefach geograficznych oraz sposób zwracania się przez uprawnione podmioty o przedłużenie okresu obowiązywania danej strefy geograficznej. Projekt określa szczegółowe zadania realizowane przez PAŻP również z własnej inicjatywy.

Projekt rozporządzenia stanowi realizację nowej delegacji zawartej w art. 156k ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze dodanej ustawą z dnia ... 2023 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw. Nie ma więc konieczności wprowadzania w projekcie przepisów przejściowych.

W projekcie przewidziano, że rozporządzenie wejdzie w życie z w dniu następującym po dniu ogłoszenia. W związku z rozpoczęciem stosowania od dnia 31 grudnia 2020 r. przepisów rozporządzenia wykonawczego, w tym jego art. 15, konieczne jest umożliwienie podmiotom uprawnionym składania wniosków o wyznaczanie stref geograficznych. PAŻP jest już przygotowana na rozpatrywanie takich wniosków, więc podmioty uprawnione będą miały prawo do składania przedmiotowych wniosków już w dniu następującym po dniu ogłoszenia rozporządzenia w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej.

Nie ma możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków niż wydanie rozporządzenia.

III. Informacje związane z procedowaniem projektu

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, z późn. zm.), zatem nie podlega ona notyfikacji.

Projekt nie wymaga przedłożenia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2022 r. poz. 348) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Andrzej Adamczyk – Minister Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka – naczelnik wydziału w Departamencie Lotnictwa Ministerstwa Infrastruktury (e-mail: Magdalena.Porzycka@mi.gov.pl; tel. 22 630 14 47)	Data sporządzenia 11.08.2023 r. Źródło: Upoważnienie ustawowe: art. 156k ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, z późn. zm.) Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zgodnie z art. 156k ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, dodanym ustawą z dnia ... 2023 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...), minister właściwy do spraw transportu jest obowiązany do określenia, w drodze rozporządzenia, rodzajów stref geograficznych wraz z ich maksymalnymi wymiarami przyjmowanymi na potrzeby dokonania oceny wstępnej wniosku oraz okresami ich obowiązywania, w tym rodzajów stref geograficznych, których wyznaczenie wymaga uzyskania pozytywnej opinii Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Celem projektu jest również określenie szczegółowych warunków i sposobu korzystania ze stref geograficznych przez wszystkich jej użytkowników, a także elementów wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej, przedłużenie okresu obowiązywania strefy geograficznej i ponowne wyznaczenie strefy geograficznej, ich formy oraz sposobu i trybu ich rozpatrywania, w tym terminów ich składania, a także sposobu uiszczania i rozliczania opłat za czynności związane z wyznaczaniem strefy, przedłużaniem okresu obowiązywania strefy oraz ponownym wyznaczaniem strefy geograficznej. Zaproponowana regulacja jest uzupełnieniem rozwiązań ujętych w art. 15 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.).

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

W związku z dodaniem upoważnienia ustawowego w art. 156k do ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, rekomendowanym rozwiązaniem jest wydanie rozporządzenia w sprawie stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych.

Oczekiwany efekt jest uregulowanie ww. kwestii w obszarze i zakresie, w jakim prawo Unii Europejskiej ich nie reguluje, z jednoczesnym uwzględnieniem specyfiki omawianego obszaru i zachowaniem przejrzystości przepisów.

Brak możliwości osiągnięcia celów projektu w sposób inny niż poprzez wydanie projektowanego rozporządzenia.

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

Brak szerszych danych dotyczących podobnych rozwiązań w poszczególnych krajach z uwagi na nowe dla wszystkich krajów członkowskich Unii Europejskiej regulacje dotyczące wyznaczania stref geograficznych dla bezzałogowych systemów powietrznych ujęte w art. 15 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1 podmiot	Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze	Uwzględnianie przepisów rozporządzenia w trakcie wykonywania zadań i kompetencji wynikających z ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, w szczególności nadzorowania i kontrolowania przestrzegania przepisów prawnych w zakresie lotnictwa cywilnego

			i lotniczej działalności gospodarczej.
Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	1 podmiot	Ustawa z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. z 2023 r. poz. 191)	Uwzględnianie przepisów rozporządzenia w trakcie wykonywania zadań i kompetencji wynikających z ustawy 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. PAŻP zapewnia bezpieczną, ciągłą, płynną i efektywną żeglugę powietrzną w polskiej przestrzeni powietrznej przez wykonywanie funkcji instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, zarządzanie przestrzenią powietrzną oraz zarządzanie przepływem ruchu lotniczego zgodnie z przepisami ustawy - Prawo lotnicze.
Dowódca Operacyjny Rodzajów Sił Zbrojnych; Komendant Główny Żandarmerii Wojskowej; Szef Szefostwa Służb Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej; Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego; Szef Agencji Wywiadu; Komendant Główny Policji; Komendant Główny Straży Granicznej; Dyrektor Generalny Służby Więziennej Szef Krajowej Administracji Skarbowej; Komendant Służby Ochrony Państwa; Komendant Główny Państwowej Straży Pożarnej; Dyrektor Rządowego Centrum Bezpieczeństwa; właściwi ministrowie; kierownicy urzędów centralnych; Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych	około 50 podmiotów	Ogólne	Stosowanie nowych zasad przy wykonywaniu operacji z użyciem systemu BSP, określonych w projektowanej regulacji. Umożliwienie składania wniosków o wprowadzenie stref geograficznych dla BSP w celu wyznaczenia strefy geograficznej dla BSP. Ułatwienie działań lub czynności o szczególnym znaczeniu operacyjnym lub rozpoznawczym służącym zapewnieniu bezpieczeństwa państwa lub porządku publicznego oraz umożliwienie ochrony terenów poprzez wyznaczenie strefy geograficznej dla BSP.
Organy jednostek samorządu terytorialnego: organy gminy, organy powiatu, organy samorządu województwa,	16 województw 314 powiatów 2 477 gmin 1 związek metropolitalny w województwie śląskim	Ogólne	Umożliwienie składania wniosków o wyznaczenie stref geograficznych dla BSP. Umożliwienie działań lub usług będących pod kontrolą i wchodzących w zakres

zarząd związku metropolitalnego w województwie śląskim.			odpowiedzialności organów samorządu terytorialnego, podejmowanych w interesie publicznym przez organ samorządu terytorialnego lub w jego imieniu, z użyciem systemów BPS.
Zarządzający lotniskiem; zgłaszający lądowisko; podmioty zarządzające terenami górniczymi; zarządzający portem lub przystanią morską; przedsiębiorstwa energetyczne; zarządcy infrastruktury w rozumieniu przepisów ustawy o transporcie kolejowym; dyrektorzy parków narodowych.	65 lotnisk cywilnych 455 lądowisk 30 podmiotów górniczych 32 porty morskie i 49 przystani morskich 15 podmiotów (grup) energetycznych 15 podmiotów kolejowych 23 dyrektorów parków narodowych	Ogólne	Umożliwienie składania wniosków o wyznaczenie stref geograficznych dla BSP
Organizatorzy ćwiczeń, treningów, zawodów, pokazów lotniczych, przelotów okolicznościowych	Brak danych		Umożliwienie składania wniosków o wyznaczenie stref geograficznych dla BSP

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

Projekt rozporządzenia nie podlegał wcześniejszym konsultacjom.

Projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, a także na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

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 8b, 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. Komitetu Obrony Robotników 39, 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 Pilskiej, 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 Sulejów;
- 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 Komitetu Obrony Robotników 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. Hippychna 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;
- 88) Parabara.eu Bartosz Kamiński, ul. Batalionu „Zośka” 3/306, 45-282 Opole;
- 89) „Paralotnie” Kamil Antkowiak, ul. Kamienna 72a, 84-230 Rumia;
- 90) Paralotniowa Szkoła Albatrosów, ul. Księżycowa 3, 01-934 Warszawa;
- 91) „Parapaltech” Andrzej Palenik, ul. Kamieniec Górny 28, 34-470 Czarny Dunajec;
- 92) „Para-Sol” Ośrodek Szkolenia Spadochronowego, ul. Zielonogórska 35 a/5, 66-016 Czerwieńsk;
- 93) „PARASTYLE” Sylwia Grzybowska, ul. Gen. S. Maczka 4, 37-700 Przemyśl;
- 94) „Pat.Paragliding - Extreme”, ul. Miłkowskiego 21, 62-800 Kalisz;
- 95) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa
- 96) Polskie Stowarzyszenie Paralotniowe - PSP, ul. Nad Wisłą 4A, 04-987 Warszawa;
- 97) Polskie Stowarzyszenie Sportów Powietrznych, ul. Żytnia 15/12, 01-014 Warszawa;
- 98) Poznańska Szkoła Latania na Paralotniach s.c., Oś. Rusa 137/2, 61-245 Poznań;
- 99) PROAVIATION FPHU Andrzej Skowron, ul. Plażowa 11 a, 38-200 Jasło;
- 100) RC-LIPOL, Lotnisko Jasionka 962, 36-002 Jasionka;
- 101) SILVAIR Sp. z o.o., Al. Komisji Edukacji Narodowej 93/B3, 02-777 Warszawa;
- 102) „SKOCZEK” Szkoła Spadochronowa, ul. Podtatrzańska 7, 34-400 Nowy Targ;
- 103) SKRZYDŁO - Wojskowy Klub Spadochronowy, ul. Wileńska 14 56-408 Oleśnica;
- 104) „Sky Trekking” Szkoła Latania Rekreacyjnego, Pl. Zamkowy 4, 89-100 Nakło n/Notecią;
- 105) SKYDIVE MAZURY Sp. z o.o., ul. M. Skłodowskiej Curie 24/25, 10-112 Olsztyn;
- 106) Skydive.PL Sp. z o.o., ul. Kraljevska 20/10, 65-945 Zielona Góra;
- 107) SkyDive-Club 3Miasto, ul. Słoneczna 1/4, 81-198 Mosty;
- 108) Stowarzyszenie Instruktorów Lotniowych i Paralotniowych, ul. Rydygiera 11/4, 50-248 Wrocław;
- 109) „Szkoła Bezpiecznego Latania” Tomasz Wesołowski, ul. Myśliwska 47, 43-370 Szczyrk;
- 110) „Szkoła Latania” Arkadiusz Pomarański, ul. Rydygiera 11/4, 50-248 Wrocław;
- 111) Szkoła Latania na Paralotniach „MUMINEK” Dariusz Cisek, ul. Legionów 214/7, 87-100 Toruń;
- 112) Szkoła Paralotniowa „Fly2Live”, ul. Wicherkiewiczowej 2d/6, 64-500 Szamotuły;
- 113) „Szkoła Paralotniowa” Tomasz Wójcik, ul. Zakopiańska 2B/55, 30-418 Kraków;
- 114) Szkoła Pilotażu Paralotni „Fly School” Jacek Gocyła, ul. Staszica 86, 41-300 Dąbrowa Górnicza;
- 115) Szkoła Spadochronowa Marcin Laskowski, ul. Św. Ducha 88/I/31, 88-100 Inowrocław;
- 116) Szkoły Swobodnego Latania „Glajt”, ul. Młyńska 11/11, 78-100 Kołobrzeg;
- 117) „Szycie Sprzętu Sportowego” Bogusław Pelczar, ul. Północna 141, 38-422 Krośnice Wyżne;
- 118) WB Electronics S.A., ul. Poznańska 129/133, 05-850 Ożarów Mazowiecki
- 119) Wielkopolskie Stowarzyszenie Lotnicze, ul. Międzychodzka 7c/9, 60-371 Poznań;
- 120) Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych, ul. Dywizjonu 303 nr 35, 08-521 Dęblin;
- 121) Krajowe Towarzystwo Lotnicze – AOPA Poland, Lotnisko Babice, ul. Gen. Kaliskiego 57 lok. 11, 01-146 Warszawa.

Konsultacje będą trwały 14 dni.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)		Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem													0
budżet państwa													0
JST													0
pozostałe jednostki (oddzielnie)													0
Wydatki ogółem													0
budżet państwa													0
JST													0
pozostałe jednostki (oddzielnie)													0
Saldo ogółem													0
budżet państwa													0
JST													0
pozostałe jednostki (oddzielnie)													0
Źródła finansowania													

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Wprowadzenie rozwiązań przewidzianych w projektowanym rozporządzeniu nie spowoduje zwiększenia wydatków lub zmniejszenia dochodów w obszarze sektora 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							0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu						
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Projektowane regulacje nie wpłyną na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, a zwłaszcza mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców. Projektowane regulacje nie wpłyną na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.						
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu								
☒ nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).				☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy				
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:				☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:				
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.				☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy				
Komentarz:								
9. Wpływ na rynek pracy								
Nie dotyczy								
10. Wpływ na pozostałe obszary								
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe			☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne			☐ informatyzacja ☐ zdrowie		

Omówienie wpływu	W zakresie ww. obszarów bez wpływu w stosunku do obecnego stanu.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Wykonanie przepisów aktu prawnego nastąpi w dniu jego wejścia w życie.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
Ewaluacja efektów projektu nie jest konieczna.	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Brak	

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie wzorów certyfikatów potwierdzających kompetencje pilotów bezzałogowych
statków powietrznych**

Na podstawie art. 156p ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, 1715, 1846, 2185 i 2642 oraz z 2023 r. poz. 1489 i ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wzór:

- 1) certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego;
- 2) certyfikatu wiedzy teoretycznej.

§ 2. Wzór certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 3. Wzór certyfikatu wiedzy teoretycznej określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. z 2021 r. poz. 937).

Załącznik
do rozporządzenia
Ministra infrastruktury
z dnia
(Dz. U. poz.)

Załącznik nr 1



Certyfikat kompetencji pilota Bezzałogowego Statku Powietrznego

REMOTE PILOT CERTIFICATE OF COMPETENCY

Imię (First name)

Nazwisko (Last name)

Numer rejestracyjny (Identification number)

Data ważności (Expiration date)



Certyfikat wiedzy teoretycznej

CERTIFICATE OF THEORETICAL KNOWLEDGE

Imię (First name)

Nazwisko (Last name)

Numer rejestracyjny (Identification number)

Data ważności (Expiration date)

UZASADNIENIE

I. Potrzeba i cel wydania rozporządzenia

Wydanie rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wzorów certyfikatów potwierdzających kompetencje pilotów bezzałogowych statków powietrznych podyktowane jest koniecznością realizacji upoważnienia ustawowego określonego w art. 156p ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”, dodanego ustawą z dnia ... 2023 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

Przepis art. 156p ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze stanowi, że minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzory certyfikatów, o których mowa w art. 156p ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy – Prawo lotnicze, tj.:

- 1) wzór certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego, który jest dokumentem potwierdzającym posiadanie kwalifikacji pilota bezzałogowego statku powietrznego i uprawniającym do wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w przypadku wykonywania operacji w podkategorii A2 kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem wykonawczym”;
- 2) wzór certyfikatu wiedzy teoretycznej – w przypadku wykonywania operacji w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia wykonawczego.

Nowy podział na kategorie operacji wykonywanych przy użyciu bezzałogowych systemów powietrznych wynika z przepisów rozporządzenia wykonawczego, którego przepisy spowodowały także odpowiednią zmianę przepisów ustawy – Prawo lotnicze. Przedłożony projekt jest uzupełnieniem tych regulacji i dostosowuje przepisy prawa krajowego do wyżej wymienionego rozporządzenia Unii Europejskiej.

II. Zakres regulacji

Zgodnie przepisami rozporządzenia wykonawczego, operacje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego mogą być wykonywane przez pilotów bezzałogowych statków powietrznych posiadających odpowiednie kompetencje, w zależności od kategorii

operacji, w jakiej lot ma być wykonywany. Przedłożony projekt określa wzory dokumentów wydawanych przy pomocy systemu teleinformatycznego w formie elektronicznej. Wzory, ujęte w załącznikach do projektu rozporządzenia, zostały określone zgodnie z wzorami rekomendowanymi przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) opublikowanymi w Easy Access Rules for Unmanned Aircraft Systems (Regulations (EU) 2019/947 and (EU) 2019/945). W AMC1 UAS. OPEN.030(2). Na podstawie tych rekomendacji określono format certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego.

Wskazany w załączniku 1 do projektowanego rozporządzenia wzór tego certyfikatu jest odzwierciedleniem proponowanego przez EASA dokumentu potwierdzającego, że pilot bezzałogowego statku powietrznego może na jego podstawie wykonywać operację przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „otwartej” podkategorii A2, o której mowa w art. 4 oraz w części A załącznika do rozporządzenia wykonawczego.

W załączniku nr 2 projektowanego rozporządzenia określono wzór certyfikatu wiedzy teoretycznej uprawniający pilota bezzałogowego statku powietrznego do wykonywania operacji w kategorii „szczególnej”. W tej kategorii operacje mogą być wykonywane na podstawie krajowego scenariusza standardowego (obecnie jest ich 9), scenariusza standardowego (STS) – obecnie są to dwa scenariusze unijne określone w dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia wykonawczego, oraz na podstawie zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia wykonawczego. W zależności więc od tego do jakiej operacji lot będzie wykonywany również pilot musi posiadać odpowiednie kwalifikacje.

Określenie w rozporządzeniu wzorów powyższych certyfikatów jest konieczne, aby użytkownicy przestrzeni powietrznej, ale także służby publiczne i administracja, mieli wiedzę jak ma wyglądać certyfikat uprawniający pilota bezzałogowego statku powietrznego do wykonywania danej operacji. Zaznaczenia wymaga, że powyższe certyfikaty mają postać jedynie cyfrową i są generowane w systemie teleinformatycznym obsługującym rejestr operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, prowadzonym przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Projekt rozporządzenia przewiduje, że rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

III. Informacje związane z procedowaniem projektu

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, z późn. zm.), zatem nie podlega ona notyfikacji.

Projekt nie wymaga przedłożenia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. 2022 r. poz. 348).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wzorów certyfikatów potwierdzających kompetencje pilotów bezzałogowych statków powietrznych Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Andrzej Adamczyk – Minister Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka – naczelnik wydziału w Departamencie Lotnictwa Ministerstwa Infrastruktury (e-mail: Magdalena.Porzycka@mi.gov.pl; tel. 22 630 14 47)	Data sporządzenia 11.08.2023 r. Źródło: upoważnienie ustawowe: art. 156p ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, z późn. zm.). Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zgodnie z art. 156p ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, dodanym ustawą z dnia ... 2023 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...), minister właściwy do spraw transportu jest obowiązany do określenia, w drodze rozporządzenia, wzorów certyfikatów, o których mowa w art. 156p ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, tj.:

- 1) wzoru certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego, który jest dokumentem potwierdzającym posiadanie kwalifikacji pilota bezzałogowego statku powietrznego i uprawniającym do wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w przypadku wykonywania operacji w podkategorii A2 kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem wykonawczym”;

wzoru certyfikatu wiedzy teoretycznej – w przypadku wykonywania operacji w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia wykonawczego.

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

W związku z dodaniem upoważnienia ustawowego w art. 156p ust. 2 w ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, rekomendowanym rozwiązaniem jest wydanie rozporządzenia w sprawie wzorów certyfikatów potwierdzających kompetencje pilotów bezzałogowych statków powietrznych.

Oczekiwanym efektem jest uregulowanie ww. kwestii w obszarze i zakresie, w jakim prawo Unii Europejskiej ich nie reguluje, z jednoczesnym uwzględnieniem specyfiki omawianego obszaru i zachowaniem przejrzystości przepisów.

Brak możliwości osiągnięcia celów projektu w sposób inny niż wydanie projektowanego rozporządzenia.

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

Brak szerszych danych dotyczących podobnych rozwiązań w poszczególnych krajach z uwagi na nowe dla wszystkich państw członkowskich Unii Europejskiej regulacje dotyczące wzorów certyfikatów potwierdzających kompetencje pilotów bezzałogowych statków powietrznych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1 podmiot	Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze	Uwzględnianie przepisów rozporządzenia w trakcie wykonywania zadań i kompetencji wynikających z ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, w szczególności nadzorowania i kontrolowania przestrzegania przepisów prawnych w zakresie lotnictwa cywilnego i lotniczej

			działalności gospodarczej.
Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	1 podmiot	Ustawa z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. z 2023 r. poz. 191)	Uwzględnianie przepisów rozporządzenia w trakcie wykonywania zadań i kompetencji wynikających z ustawy 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. PAŻP zapewnia bezpieczną, ciągłą, płynną i efektywną żeglugę powietrzną w polskiej przestrzeni powietrznej przez wykonywanie funkcji instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, zarządzanie przestrzenią powietrzną oraz zarządzanie przepływem ruchu lotniczego zgodnie z przepisami ustawy – Prawo lotnicze.
Wyznaczony przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z przepisami ustawy – Prawo lotnicze, podmiot uprawniony do wydawania certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego lub certyfikatu wiedzy teoretycznej		Urząd Lotnictwa Cywilnego	Wydawanie certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego lub certyfikatu wiedzy teoretycznej, spełniającego wymagania określone w projektowanym rozporządzeniu
Operatorzy systemów bezzałogowych statków powietrznych	Nieznana liczba	Brak danych	Korzystanie z dokumentów spełniających wymagania określone w projektowanym rozporządzeniu
Organy administracji rządowej	Nieznana liczba	Brak danych	Możliwość zapoznania się z obowiązującymi wzorami certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego lub certyfikatu wiedzy teoretycznej, np. w celu weryfikacji w trakcie czynności kontrolnych czy dana osoba posiada uprawnienia do wykonywania określonych operacji lotniczych.

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

Mając na uwadze, że proponowane w projekcie rozporządzenia wzory dokumentów zostały określone zgodnie z wzorami rekomendowanymi przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) oraz mając na uwadze konieczność szybkiego przeprowadzenia procesu legislacyjnego projektu, zrezygnowano z przeprowadzenia konsultacji publicznych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie

											(0–10)
Dochody ogółem											0
budżet państwa											0
JST											0
pozostałe jednostki (oddzielnie)											0
Wydatki ogółem											0
budżet państwa											0
JST											0
pozostałe jednostki (oddzielnie)											0
Saldo ogółem											0
budżet państwa											0
JST											0
pozostałe jednostki (oddzielnie)											0
Źródła finansowania	Nie dotyczy										
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							0			
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							0			
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							0			
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa										
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw										
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu									
Niemierzalne											

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane regulacje nie wpłyną na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, a zwłaszcza mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców. Projektowane regulacje nie wpłyną na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu	
☒ nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy
Projektowane rozporządzenie określa wzory dokumentów, których obowiązek stosowania wynika z przepisów ustawy – Prawo lotnicze, tj. certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego i certyfikatu wiedzy teoretycznej i potwierdzenia ukończenia szkolenia praktycznego.	
9. Wpływ na rynek pracy	
Nie dotyczy	
10. Wpływ na pozostałe obszary	
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne ☒ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Skutkiem wprowadzenia nowych przepisów będzie elektronizacja części procesów administracyjnych wykorzystywanych do obsługi spraw związanych z operacjami przy użyciu systemów BSP.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Wykonanie przepisów aktu prawnego nastąpi w dniu jego wejścia w życie.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
Ewaluacja efektów projektu nie jest konieczna.	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Brak	

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA FINANSÓW¹⁾

z dnia

**w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej operatora systemu
bezzałogowego statku powietrznego użytkującego bezzałogowy statek powietrzny o
masie startowej od 0,25 kg do 20 kg**

Na podstawie art. 209 ust. 8 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, 1715, 1846, 2185 i 2642 oraz z 2023 r. 1489 i ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowy zakres obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, o którym mowa w art. 209 ust. 1a ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, zwanej dalej „ustawą”;
- 2) termin powstania obowiązku ubezpieczenia;
- 3) minimalną sumę gwarancyjną ubezpieczenia.

§ 2. 1. Obowiązkowym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej, zwanym dalej „ubezpieczeniem OC”, jest objęta odpowiedzialność cywilna operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego użytkującego bezzałogowy statek powietrzny o masie startowej od 0,25 kg do 20 kg za szkody wyrządzone działaniem lub zaniechaniem ubezpieczonego, które miało miejsce w okresie ubezpieczenia, w związku z wykonywaną operacją.

2. Ubezpieczenie OC nie obejmuje szkód:

- 1) wyrządzonych przez ubezpieczonego po cofnięciu dokumentu, o którym mowa w art. 156p ust. 1 ustawy;
- 2) polegających na zapłacie kar umownych;
- 3) powstałych wskutek działań wojennych, stanu wojennego, rozruchów i zamieszek, a także aktów terroru.

¹⁾ Minister Finansów kieruje działem administracji rządowej – instytucje finansowe, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 kwietnia 2022 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Finansów (Dz. U. poz. 939).

3. Ubezpieczenie obejmuje wszystkie szkody w zakresie, o którym mowa w ust. 1, z zastrzeżeniem ust. 2, bez możliwości umownego ograniczenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń.

§ 3. Obowiązek ubezpieczenia OC powstaje nie później niż w dniu poprzedzającym dzień rozpoczęcia wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego.

§ 4. 1. Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC, w okresie ubezpieczenia nie dłuższym niż 12 miesięcy, w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte umową ubezpieczenia OC, wynosi równowartość w złotych 3 000 SDR.

2. Kwota, o której mowa w ust. 1, jest ustalana przy zastosowaniu średniego kursu SDR ogłoszonego przez Narodowy Bank Polski po raz pierwszy w roku, w którym umowa ubezpieczenia OC została zawarta.

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

MINISTER FINANSÓW

W porozumieniu:

MINISTER INFRASTRUKTURY

UZASADNIENIE

I. Potrzeba i cel wydania rozporządzenia

Konieczność podjęcia prac zmierzających do wydania rozporządzenia Ministra Finansów w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego użytkującego bezzałogowy statek powietrzny o masie startowej od 0,25 kg do 20 kg wynika z uchwalenia ustawy z dnia 2023 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz.). Przepisami tej ustawy do ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”, zostanie wprowadzony obowiązek ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego użytkującego bezzałogowy statek powietrzny o masie startowej od 0,25 kg do 20 kg za szkody powstałe w związku z wykonywaną operacją.

Na podstawie regulacji wynikających z ustawy operatorem systemu bezzałogowego statku powietrznego jest operator systemu bezzałogowego statku powietrznego w rozumieniu art. 2 pkt 2 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.). Zgodnie z tym przepisem, operator bezzałogowego systemu powietrznego oznacza dowolną osobę prawną lub fizyczną eksploatującą lub zamierzającą eksploatować co najmniej jeden system bezzałogowego statku powietrznego.

Jednocześnie art. 209 ust. 8 ustawy – Prawo lotnicze zawiera upoważnienie ustawowe do wydania określonego aktu wykonawczego. Zgodnie z tym przepisem, minister właściwy do spraw instytucji finansowych, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy zakres ww. ubezpieczenia obowiązkowego, termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną, biorąc pod uwagę specyfikę operacji wykonywanych przez operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych.

W związku z tym powstanie konieczność wydania rozporządzenia Ministra Finansów.

II. Rzeczywisty stan w dziedzinie, która ma być unormowana

Obecne przepisy ustawy – Prawo lotnicze nie zawierają regulacji dotyczących obowiązku ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego użytkującego bezzałogowy statek powietrzny o masie startowej od 0,25 kg do 20 kg za szkody powstałe w związku z wykonywaną operacją.

III. Różnica pomiędzy dotychczasowym, a projektowanym stanem prawnym

Z uwagi na brak w obecnym stanie prawnym regulacji dotyczących obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego użytkującego bezzałogowy statek powietrzny o masie startowej od 0,25 kg do 20 kg, projektowane rozporządzenie będzie określało szczegółowy zakres tego ubezpieczenia, termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną ubezpieczenia.

W § 2 projektu określono zakres obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ww. operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego (ubezpieczenie OC). Ubezpieczeniem OC będzie objęta odpowiedzialność cywilna operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego użytkującego bezzałogowy statek powietrzny o masie startowej od 0,25 kg do 20 kg za szkody wyrządzone działaniem lub zaniechaniem ubezpieczonego, które miało miejsce w okresie ubezpieczenia, w związku z wykonywaną operacją (§ 2 ust. 1 projektu).

Z zakresu tego ubezpieczenia wyłącza się odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń za szkody enumeratywnie określone w rozporządzeniu (§ 2 ust. 2 projektu). Wyłączenia zawierają przypadki gospodarczo uzasadnione, w tym również dotyczące uszczerbku majątkowego polegającego na zapłacie kar umownych oraz sytuacji nadzwyczajnych, którym trudno jest się przeciwstawić.

Mając na uwadze główny cel przedmiotowego ubezpieczenia, tj. ochronę potencjalnych poszkodowanych, w § 2 ust. 3 projektu wskazano, iż ubezpieczenie OC będzie obejmowało wszystkie szkody w zakresie, o którym mowa w ust. 1, z zastrzeżeniem ust. 2, bez możliwości umownego ograniczenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń.

Termin powstania obowiązku ubezpieczenia został określony w § 3 projektu. Obowiązek ubezpieczenia OC powstanie nie później niż w dniu poprzedzającym dzień rozpoczęcia wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego.

Wysokość minimalnej sumy gwarancyjnej została oparta o propozycję resortu infrastruktury.

Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC, w okresie ubezpieczenia nie dłuższym niż 12 miesięcy, w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte umową ubezpieczenia OC, będzie wynosiła równowartość w złotych 3 000 SDR.

IV. Wejście w życie

Projekt zakłada, że rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

V. Oświadczenie o zgodności projektu rozporządzenia z prawem Unii Europejskiej albo oświadczenie, że przedmiot projektowanej regulacji nie jest objęty prawem Unii Europejskiej oraz informacja o przedstawieniu projektu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej

Projektowane rozporządzenie nie wymaga przedstawiania organom i instytucjom Unii Europejskiej w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia. W szczególności, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady 98/415/WE z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42 – Dz. Urz. UE Polskie Wydanie Specjalne rozdz. 1, t. 1, str. 446), projekt rozporządzenia nie podlega konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

VI. Podleganie notyfikacji

Zawarte w projekcie regulacje 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, z późn. zm.), dlatego też projekt rozporządzenia nie podlega procedurze notyfikacji.

VII. Jawność działalności lobbingsowej

Stosownie do art. 4 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt zostanie zamieszczony w wykazie prac legislacyjnych Ministra Finansów.

VIII. Udostępnienie projektu w BIP RCL

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa w związku z § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

IX. Wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców

Zawarte w projekcie regulacje nie będą miały wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców zgodnie z ustawą z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2023 r. poz. 221, z późn. zm.).

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Finansów w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego użytkującego bezzałogowy statek powietrzny o masie startowej od 0,25 kg do 20 kg Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Finansów – wiodące Ministerstwo Infrastruktury – współpracujące Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu	Data sporządzenia 11 sierpnia 2023 r. Źródło: Upoważnienie ustawowe zawarte w art. 209 ust. 8 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, z późn. zm.). Nr w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Finansów

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Konieczność podjęcia prac zmierzających do wydania rozporządzenia Ministra Finansów w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego użytkującego bezzałogowy statek powietrzny o masie startowej od 0,25 kg do 20 kg wynika z uchwalenia ustawy z dnia 2023 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz.). Przepisami tej ustawy do ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”, wprowadzono obowiązek ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego użytkującego bezzałogowy statek powietrzny o masie startowej od 0,25 kg do 20 kg za szkody powstałe w związku z wykonywaną operacją.

Na podstawie regulacji wynikających z projektowanej ustawy operatorem systemu bezzałogowego statku powietrznego jest operator systemu bezzałogowego statku powietrznego w rozumieniu art. 2 pkt 2 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.). Zgodnie z tym przepisem, operator bezzałogowego systemu powietrznego oznacza dowolną osobę prawną lub fizyczną eksploatującą lub zamierzającą eksploatować co najmniej jeden system bezzałogowego statku powietrznego.

Art. 209 ust. 8 ustawy – Prawo lotnicze zawiera upoważnienie ustawowe do wydania określonego aktu wykonawczego. Zgodnie z tym przepisem, minister właściwy do spraw instytucji finansowych, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy zakres ww. ubezpieczenia obowiązkowego, termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną, biorąc pod uwagę specyfikę operacji wykonywanych przez operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych.

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

W związku z nowymi regulacjami wprowadzonymi do ustawy – Prawo lotnicze w zakresie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego użytkującego bezzałogowy statek powietrzny o masie startowej od 0,25 kg do 20 kg, niezbędne jest wydanie przez ministra właściwego do spraw instytucji finansowych rozporządzenia w tej sprawie. Przedmiotowe rozporządzenie będzie określało szczegółowy zakres tego ubezpieczenia, termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną ubezpieczenia.

Brak możliwości osiągnięcia celów projektu w sposób inny niż wydanie projektowanego rozporządzenia.

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

Brak informacji.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Operatorzy systemów bezzałogowych statków powietrznych użytkujący bezzałogowe statki powietrzne o masie startowej od 0,25 kg do 20 kg	184 000	Dane Urzędu Lotnictwa Cywilnego wg stanu na czerwiec 2023 r.	Konieczność zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zgodnej z projektowaną regulacją

Zakłady ubezpieczeń	27 zakładów ubezpieczeń posiadających zezwolenie na wykonywanie działalności w zakresie ubezpieczeń majątkowych	Urząd Komisji Nadzoru Finansowego	Konieczność uwzględnienia projektowanej regulacji w odniesieniu do oferowanych operatorom systemów bezzałogowych statków powietrznych produktów ubezpieczeniowych

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

Projekt rozporządzenia zostanie przekazany do konsultacji publicznych i opiniowania, m.in. Komisji Nadzoru Finansowego, Rzecznikowi Finansowemu, Polskiej Izbie Ubezpieczeń, Ubezpieczeniowemu Funduszowi Gwarancyjnemu, przedstawicielom branży pośredników ubezpieczeniowych oraz branży lotniczej.

Przewiduje się 14-dniowy termin na zgłaszanie uwag.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania	Nie dotyczy.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych, w szczególności nie wystąpi skutek w postaci zwiększenia wydatków lub zmniejszenia dochodów jednostek sektora 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	duże przedsiębiorstwa							

mln zł, ceny stałe z ... r.)	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								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Na obecnym etapie prac nie jest możliwe jednoznaczne oszacowanie potencjalnych kosztów, jakie będą ponosili operatorzy systemów bezzałogowych statków powietrznych użytkujący bezzałogowe statki powietrzne o masie startowej od 0,25 kg do 20 kg. Wynika to z faktu, że dopiero po wejściu w życie przedmiotowych regulacji zakłady ubezpieczeń opracują odpowiednie produkty ubezpieczeniowe na podstawie regulacji zawartych w projekcie. Należy mieć na uwadze, że taryfy oraz wysokość składek ubezpieczeniowych ustala zakład ubezpieczeń. Uprawnienie to wynika zarówno z unijnych, jak i polskich regulacji.

Brak wpływu projektowanej regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, a zwłaszcza mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

Brak wpływu projektowanej regulacji na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych;

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

☒ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

☐ tak
☐ nie
☐ nie dotyczy

☐ zmniejszenie liczby dokumentów
☐ zmniejszenie liczby procedur
☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy
☐ inne:

☐ zwiększenie liczby dokumentów
☐ zwiększenie liczby procedur
☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
☐ inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.

☐ tak
☐ nie
☐ nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☐ środowisko naturalne
☐ sytuacja i rozwój regionalny

☐ demografia
☐ mienie państwowe
☐ inne:

☐ informatyzacja
☐ zdrowie

☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe		
Omówienie wpływu	Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionalny oraz pozostałe obszary, o których mowa w pkt 10.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Wykonanie przepisów aktu prawnego nastąpi z dniem jego wejścia w życie.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Ewaluacja efektów projektu będzie możliwa po okresie co najmniej 1 roku ich funkcjonowania, ponieważ umowy ubezpieczenia co do zasady zawierane są na okres 12 miesięcy, z uwzględnieniem faktu, że okres przedawnienia roszczeń z tytułu przedmiotowych umów ubezpieczenia wynosi 3 lata.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

Warszawa, 28 sierpnia 2023 r.

PIU 370/2023

Szanowny Pan
Dariusz Salamończyk
Zastępca Szefa
Kancelarii Sejmu

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA KS
L.dz. DS. 175. sub. 2023
Data wpływu: 30. 08. 2023

Szanowny Panie Ministrze,

Polska Izba Ubezpieczeń będąca zgodnie z art. 420 ust. 2 ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (tj. Dz. U. z 2023 r. poz. 656 z późn. zm.) organizacją ubezpieczeniowego samorządu gospodarczego, w odpowiedzi na pismo znak WP.020.225.5.2023 pragnie przekazać następujące stanowisko do rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw.

1. Propozycja dodania w ustawie Prawo lotnicze przepisu art. 156ze ust. 3 czyni co do zasady zadość postulatowi zgłaszanemu przez Izbę na wcześniejszym etapie prac legislacyjnych, by wskazać w ustawie podmiot uprawniony do kontroli spełnienia obowiązku zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.

Wątpliwości jednak budzi umieszczenie tego zapisu w art. 156ze, którego norma prawna określa podmioty uprawnione do zniszczenia, unieruchomienia lub przejęcia kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym oraz wskazuje sytuacje, kiedy takie zniszczenie, uruchomienie lub przejęcie kontroli może mieć miejsce.

Dodanie ust. 3 do art. 156ze oznacza, że kontrola spełnienia obowiązku OC, może nastąpić tylko i wyłącznie w przypadku, gdy zachodzą przesłanki do zniszczenia, unieruchomienia lub przejęcia kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym. W opinii Izby, kontrola spełnienia obowiązku OC powinna mieć miejsce podczas sprawdzania, czy operacja jest wykonywana zgodnie z przepisami prawa i powinna być wykonywana przez podmioty upoważnione do przeprowadzania tej kontroli – a zatem w sytuacjach, które określa norma prawna zawarta w proponowanym art. 156zd ustawy - Prawo lotnicze. Dodatkowo proponowane brzmienie art. 156ze ust. 3 nieprawidłowo definiuje podmioty uprawnione do przeprowadzenia kontroli – art. 156ze ust. 1 wskazuje sytuacje, w których może nastąpić zniszczenie, unieruchomienie albo przejęcie kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym, zaś podmioty uprawnione do dokonania ww. czynności określa ust. 2 tej jednostki redakcyjnej.

Wskazując na powyższe Izba proponuje skreślenie art. 156ze ust. 3 i dodanie ustępu 3 do art. 156zd w brzmieniu:

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU
L. dz. SP-175.020.225.7.2023
Data wpływu: 30.08.2023r.

„3. Podmioty, o których mowa w ust. 1, są uprawnione do sprawdzenia spełnienia obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia, o którym mowa w art. 209 ust. 1a.”

2. Dotychczasową dobrą praktyką jest przeprowadzanie konsultacji z zakładami ubezpieczeń przed wydaniem rozporządzenia regulującego obowiązek ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, w szczególności co do akceptowalnego zakresu ubezpieczenia i sumy gwarancyjnej. Proponujemy zatem rozszerzenie zapisu delegacji ustawowej zawartej w projektowanym przepisie art. 209 ust. 8 ustawy - Prawo lotnicze i uwzględnienie opinii Polskiej Izby Ubezpieczeń przy wydawaniu rozporządzenia. Przepis art. 209 ust 8 ustawy – Prawo lotnicze przyjąłby wówczas brzmienie:

„8. Minister właściwy do spraw instytucji finansowych, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii Polskiej Izby Ubezpieczeń, określi w drodze rozporządzenia, szczegółowy zakres ubezpieczenia obowiązkowego, o którym mowa w ust. 1a, termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną, biorąc pod uwagę specyfikę operacji wykonywanych przez operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych”.

Z wyrazami szacunku,



Jan Grzegorz Prądyński
Prezes Zarządu
Polska Izba Ubezpieczeń



**PREZES
URZĘDU OCHRONY
DANYCH OSOBOWYCH**
Jan Nowak

Warszawa, 25-08-2023

DOL.401.423.2021.WL.PM

Sz. P.
Dariusz Salamończyk
Zastępca Szefa Kancelarii Sejmu
ul. Wiejska 4/6/8
00-902 Warszawa
elektroniczna skrzynka podawcza
/KSRP/SkrytkaESP

SEKRETARIAŃ Z-CY SZEFA K:
L.dz. DS. 175.547. 2023
Data wpływu. 30.08.2023

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z pismem z dnia 21 sierpnia 2023 r. (znak: SPS-WP.020.225.5.2023) przekazującym do zaopiniowania rządowy projekt **ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw**, organ nadzorczy, z punktu widzenia przepisów rozporządzenia 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) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, z późn. zm.) zgłasza następujące kwestie.

Projektowana ustawa była opiniowana przez organ nadzorczy na etapie prac Rady Ministrów. Część uwag organu nadzorczego nie została uwzględniona przez projektodawcę, zachowują więc nadal swoją aktualność.

Art. 1 pkt 3 projektu ustawy wprowadza do **art. 21** ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, z późn. zm.) instytucję porozumień pomiędzy Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego a Polską Agencją Żeglugi Powietrznej dotyczących m.in. wzajemnego kształtowania ról w procesach przetwarzania danych osobowych. Organ nadzorczy pragnie ponownie podkreślić, że zagadnienia dotyczące praw i obowiązków z zakresu przetwarzania (pozyskiwania, udostępniania i dalszego wykorzystywania) danych osobowych, mogące mieć wpływ na prawa i wolności osób, których dane dotyczą powinny być uregulowane w przepisach powszechnie obowiązującego prawa. Rozwiązanie w postaci nieokreślonego szczegółowo przepisami prawa „porozumienia”, zawieranego pomiędzy Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego a Polską Agencją Żeglugi Powietrznej, nie stanowi zatem źródła powszechnie obowiązującego prawa w rozumieniu konstytucyjnym. Zasady udostępniania i wymiany informacji, których elementem będzie przetwarzanie danych osobowych nie powinny być więc kształtowane mocą porozumienia, zwłaszcza wiążącego podmioty publiczne czy

inne podmioty wykonujące zadania publiczne. To z powszechnie obowiązujących przepisów prawa (wyznaczających podstawy i granice działania) wynikać powinny podstawy przetwarzania danych osobowych – prawa i obowiązki wyznaczone w tym zakresie, tj. kiedy, w jakim trybie, w jakich konkretnie celach i w jakim zakresie dane osobowe będą przetwarzane, w tym udostępniane pomiędzy wskazanymi podmiotami. Odpowiadałoby to zasadzie zgodności z prawem, rzetelności i przejrzystości (art. 5 ust. 1 lit. a rozporządzenia 2016/679¹), zasadzie ograniczenia celu (art. 5 ust. 1 lit. b rozporządzenia 2016/679²), zasadzie minimalizacji danych (art. 5 ust. 1 lit. c rozporządzenia 2016/679³) oraz zasadzie rozliczalności (art. 5 ust. 2 rozporządzenia 2016/679⁴).

Art. 1 pkt 20 projektu ustawy wprowadza do ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze **art. 156u ust. 4 pkt 1** ustanawiający katalog danych, który ma być zawarty we wniosku o wydanie poświadczenia pilota bezzałogowego statku powietrznego. Będą to: „dane identyfikacyjne wnioskodawcy: imię i nazwisko, adres zamieszkania, adres poczty elektronicznej, numer telefonu, numer rejestracyjny w rejestrze operatorów”. Z uwagi na fakt, że w polskim porządku prawnym nie istnieje obowiązek posiadania numeru telefonu i adresu poczty elektronicznej – dane te powinny być podawane fakultatywnie przez wnioskodawcę. Odpowiadałoby to zasadzie ograniczenia celu oraz zasadzie minimalizacji danych.

Analogiczna uwaga dotyczy **art. 156w ust. 1 pkt 2** oraz **art. 156y ust. 2 pkt 2** Prawa lotniczego.

Z wyrazami szacunku,
Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych
Jan Nowak
/ - dokument w postaci elektronicznej podpisany
kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

¹ Zgodnie z zasadą zgodności z prawem, rzetelności i przejrzystości dane osobowe muszą być przetwarzane zgodnie z prawem, rzetelnie i w sposób przejrzysty dla osoby, której dane dotyczą.

² Zgodnie z zasadą ograniczenia celu dane osobowe muszą być zbierane w konkretnych, wyraźnych i prawnie uzasadnionych celach i nieprzetwarzane dalej w sposób niezgodny z tymi celami; dalsze przetwarzanie do celów archiwalnych w interesie publicznym, do celów badań naukowych lub historycznych lub do celów statystycznych nie jest uznawane w myśl art. 89 ust. 1 za niezgodne z pierwotnymi celami.

³ Zgodnie z zasadą minimalizacji danych dane osobowe muszą być adekwatne, stosowne oraz ograniczone do tego, co niezbędne do celów, w których są przetwarzane.

⁴ Zgodnie z zasadą rozliczalności Administrator jest odpowiedzialny za przestrzeganie przepisów ust. 1 i musi być w stanie wykazać ich przestrzeganie.



PRZEWODNICZĄCY
KRAJOWEJ RADY SĄDOWNICTWA
Nr WP 420.75.2023

Warszawa, 2023-08-30

dot. SPS-WP.020.225.5.2023

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA KRS

L.dz. DS. 1120. 386. 2023

Data wpływu 31. 08. 2023

Pan Dariusz Salamończyk

Zastępca Szefa

Kancelarii Sejmu

Szanowny Panie Ministrze,

W odpowiedzi na pismo z dnia 21 sierpnia 2023 r. uprzejmie informuję, że Krajowa Rada Sądownictwa na posiedzeniu w dniu 25 sierpnia 2023 r. postanowiła nie zajmować stanowiska w przedmiocie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw, gdyż nie dotyczy on, określonego w art. 3 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 12 maja 2011 r. o Krajowej Radzie Sądownictwa (Dz.U. z 2021 r., poz. 269), zakresu spraw podlegających opiniowaniu przez Krajową Radę Sądownictwa.

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L. dz. SPS-WP.020.225.8.2023

Data wpływu 31. 08. 2023r.

Przewodniczący

Krajowej Rady Sądownictwa

sędzia Dagmara Pawełczyk-Woicka



SĄD NAJWYŻSZY

Pierwszy Prezes Sądu Najwyższego
dr hab. Małgorzata Manowska

Warszawa, 25 września 2023 r.

BSA.III.021.20.2023

SEKRETARIATZ

L.dz.

Data wpływu

Pan

Dariusz Salamończyk

Zastępca Szefa Kancelarii Sejmu

Szanowny Panie Ministrze,

w odpowiedzi na pismo z 21 sierpnia 2023 r., SPS-WP.020.225.5.2023, mając na uwadze treść art. 1 pkt 4 ustawy z 8 grudnia 2017 r. o Sądzie Najwyższym (tekst jednolity: Dz.U. z 2023 r., poz. 1093), w świetle którego Sąd Najwyższy może opiniować projekty tylko takich ustaw i innych aktów normatywnych, na podstawie których orzekają i funkcjonują sądy, a także innych projektów ustaw w zakresie, w jakim mają one wpływ na sprawy należące do właściwości Sądu Najwyższego, uprzejmie informuję, że:

- 1) Sąd Najwyższy nie zgłasza uwag do *projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw* w zakresie, w jakim zawiera on przepisy, na podstawie których orzekają i funkcjonują sądy lub które mają wpływ na sprawy należące do właściwości Sądu Najwyższego,
- 2) w pozostałym zakresie projektowany akt prawny nie podlega opiniowaniu.

Z poważaniem,

Małgorzata Manowska

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L. dz. SPS-WP.020.225.10.2023

Data wpływu 02.10.2023 r.

Potwierdzam zgodność kopii wydruku z dokumentem elektronicznym:

Identyfikator dokumentu	180893.362490.205041
Nazwa dokumentu	BSA III.021.20.2023 ODP PP SN do Pana Ministra D. Salomończyka ws projektu ustawy o zm ustawy - Prawo lotnicze.pdf
Tytuł dokumentu	BSA III.021.20.2023 ODP PP SN do Pana Ministra D. Salomończyka ws projektu ustawy o zm ustawy - Prawo lotnicze
Sygnatura dokumentu	BSA III.021.20.2023
Data dokumentu	25.09.2023
Skrót dokumentu	46D6C75F09FD1B8B827BA314872A50583EC1E356
Wersja dokumentu	1.7
Data podpisu	25.09.2023 23:04:07
Podpisane przez	Małgorzata Manowska; SN Pierwszy Prezes Sądu Najwyższego
Rodzaj certyfikatu	Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego

EZD 3.114.42.42.

Data wydruku: 26.09.2023

Autor wydruku: Pawlata Ilona w zastępstwie za SEKRETARIAT BIURA STUDIÓW I ANALIZ (Kierownik Sekretariatu)