

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2019/947**z dnia 24 maja 2019 r.****w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając 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 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 uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 i (WE) nr 552/2004 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 57,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Bezzałogowe statki powietrzne, niezależnie od ich masy, mogą być eksploatowane w obrębie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej obok załogowych statków powietrznych, zarówno samolotów, jak i śmigłowców.
- (2) Podobnie jak w przypadku lotnictwa załogowego jednolite wdrażanie i przestrzeganie przepisów i procedur powinno mieć miejsce w przypadku operatorów, w tym pilotów, bezzałogowych statków powietrznych i bezzałogowych systemów powietrznych oraz operacji z użyciem bezzałogowych statków powietrznych oraz bezzałogowych systemów powietrznych.
- (3) Ze względu na szczególne cechy operacji z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych operacje te powinny być równie bezpieczne jak w lotnictwie załogowym.
- (4) Technologie w zakresie bezzałogowych statków powietrznych umożliwiają prowadzenie szerokiego zakresu możliwych operacji. Należy określić wymagania dotyczące zdadności do lotu, organizacji, osób zaangażowanych w eksploatację bezzałogowych systemów powietrznych oraz operacji z użyciem bezzałogowych statków powietrznych, aby zapewnić bezpieczeństwo osób znajdujących się na ziemi oraz innych użytkowników przestrzeni powietrznej w trakcie operacji z użyciem bezzałogowych statków powietrznych.
- (5) Przepisy i procedury mające zastosowanie do operacji z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych powinny być współmierne do charakteru i ryzyka danej operacji lub działalności oraz powinny być dostosowane do charakterystyki operacyjnej danego bezzałogowego statku powietrznego oraz do cech obszaru, na którym prowadzone są dane operacje, takich jak gęstość zaludnienia, charakterystyka terenu i obecność budynków.
- (6) Kryteria dotyczące poziomu ryzyka, jak również inne kryteria powinny stanowić podstawę ustanowienia trzech kategorii operacji: kategorii „otwartej”, „szczególnej” i „certyfikowanej”.
- (7) Do operacji z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych powinny mieć zastosowanie proporcjonalne wymogi dotyczące ograniczania ryzyka stosownie do poziomu występującego ryzyka, charakterystyki operacyjnej danego bezzałogowego statku powietrznego oraz cech obszaru, na którym prowadzone są dane operacje.
- (8) W przypadku operacji w kategorii „otwartej”, które powinny obejmować operacje stwarzające najmniejsze ryzyko, nie należy wymagać, by wykonywano je z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych, które podlegają standardowym procedurom zgodności z wymogami lotniczymi, lecz powinny być one wykonywane z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych należących do klas zdefiniowanych w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2019/945 ⁽²⁾.
- (9) Operacje w kategorii „szczególnej” powinny obejmować inne rodzaje operacji, które wiążą się z większym ryzykiem i w przypadku których należy przeprowadzić wnikliwą ocenę ryzyka w celu wskazania wymogów, których spełnienie jest konieczne, aby zapewnić bezpieczeństwo operacji.

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/945 z dnia 12 marca 2019 r. w sprawie bezzałogowych systemów powietrznych oraz operatorów bezzałogowych systemów powietrznych z państw trzecich (zob. s. 1 niniejszego Dziennika Urzędowego).

- (10) System przewidujący składanie przez operatora oświadczenia powinien ułatwić egzekwowanie niniejszego rozporządzenia w przypadku operacji niskiego ryzyka prowadzonych w kategorii „szczególnej”, dla których określono scenariusz standardowy obejmujący szczegółowe środki ograniczające ryzyko.
- (11) Operacje w kategorii „certyfikowanej” co do zasady powinny podlegać przepisom dotyczącym certyfikacji operatora i licencjonowaniu pilotów bezzałogowych statków powietrznych, oprócz certyfikacji samego statku powietrznego na podstawie rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945.
- (12) Certyfikat – obowiązkowy w przypadku kategorii „certyfikowanej” – wydawany przez właściwe organy w odniesieniu do eksploatacji bezzałogowego statku powietrznego, jak również dla personelu, w tym pilotów bezzałogowych statków powietrznych i organizacji zaangażowanych w tego rodzaju działalność, bądź dla statków powietrznych na podstawie rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945, może być również wymagany w przypadku kategorii „szczególnej”.
- (13) Należy ustanowić przepisy i procedury dotyczące znakowania i identyfikacji bezzałogowych statków powietrznych oraz rejestracji operatorów bezzałogowych statków powietrznych lub certyfikowanych bezzałogowych statków powietrznych.
- (14) Operatorzy bezzałogowych statków powietrznych powinni podlegać rejestracji, w przypadku gdy eksploatują bezzałogowy statek powietrzny, który w przypadku uderzenia może przekazać człowiekowi energię kinetyczną o wartości powyżej 80 dżuli lub którego eksploatacja wiąże się z zagrożeniami dla prywatności, ochrony danych osobowych, bezpieczeństwa lub środowiska.
- (15) Z badań wynika, że bezzałogowe statki powietrzne o masie startowej wynoszącej 250 g lub więcej stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa, a zatem operatorów bezzałogowych systemów powietrznych eksploatujących tego rodzaju bezzałogowe statki powietrzne należy zobowiązać do tego, by się zarejestrowali, w sytuacji gdy wykonują operacje z użyciem tego rodzaju statku powietrznego w kategorii „otwartej”.
- (16) Mając na względzie zagrożenia dla prywatności i ochrony danych osobowych, operatorzy bezzałogowych statków powietrznych powinni podlegać rejestracji, jeżeli wykonują operacje z użyciem bezzałogowego statku powietrznego, który jest wyposażony w czujnik zdolny do gromadzenia danych osobowych. Nie powinno to jednak dotyczyć bezzałogowego statku powietrznego, który uznaje się za zabawkę w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/48/WE w sprawie bezpieczeństwa zabawek ⁽³⁾.
- (17) Informacje na temat rejestracji certyfikowanych bezzałogowych statków powietrznych oraz rejestracji operatorów bezzałogowych statków powietrznych, którzy podlegają wymogowi rejestracji, powinny być przechowywane w cyfrowych, zharmonizowanych, interoperacyjnych krajowych systemach rejestracji, umożliwiających właściwemu organom dostęp do tych informacji i ich wymianę. Przewidziane w niniejszym rozporządzeniu mechanizmy służące zapewnieniu interoperacyjności krajowych rejestrów powinny pozostawać bez uszczerbku dla przepisów mających zastosowanie do przyszłego repozytorium, o którym mowa w art. 74 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (18) Zgodnie z art. 56 ust. 8 rozporządzenia (UE) 2018/1139 niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla możliwości ustanowienia przez państwa członkowskie krajowych przepisów w celu objęcia eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych pewnymi warunkami ze względów niewchodzących w zakres stosowania rozporządzenia (UE) 2018/1139, w tym względów bezpieczeństwa publicznego lub ochrony prywatności i danych osobowych zgodnie z prawem Unii.
- (19) Krajowe systemy rejestracji powinny być zgodne z mającymi zastosowanie unijnymi i krajowymi przepisami dotyczącymi prywatności oraz przetwarzania danych osobowych, a informacje przechowywane w tych systemach rejestracji powinny być łatwo dostępne ⁽⁴⁾.
- (20) Operatorzy bezzałogowych systemów powietrznych i piloci bezzałogowych statków powietrznych powinni zadbać o to, by w odpowiednim stopniu znali mające zastosowanie przepisy unijne i krajowe dotyczące planowanych operacji, w szczególności w odniesieniu do bezpieczeństwa, prywatności, ochrony danych, odpowiedzialności, ubezpieczenia, ochrony oraz ochrony środowiska.
- (21) Niektóre obiekty i obszary, takie jak szpitale, miejsca zgromadzeń ludzi, instalacje i obiekty takie jak zakłady karne czy zakłady przemysłowe, siedziby władz rządowych najwyższego i wyższego szczebla, rezerwy przyrody bądź niektóre elementy infrastruktury transportowej mogą być szczególnie wrażliwe na niektóre lub wszystkie rodzaje operacji z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych. Nie powinno to ograniczać możliwości ustanowienia przez państwa członkowskie krajowych przepisów w celu objęcia eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych określonymi warunkami ze względów niewchodzących w zakres stosowania niniejszego rozporządzenia, w tym względów ochrony środowiska, bezpieczeństwa publicznego lub ochrony prywatności i danych osobowych zgodnie z prawem Unii.

⁽³⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/48/WE z dnia 18 czerwca 2009 r. w sprawie bezpieczeństwa zabawek (Dz.U. L 170 z 30.6.2009, s. 1).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie 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.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

- (22) Hałas i emisje, których źródłem są bezzałogowe statki powietrzne, należy ograniczyć w jak największym stopniu, z uwzględnieniem warunków eksploatacyjnych i różnych szczególnych cech poszczególnych państw członkowskich, takich jak gęstość zaludnienia, które powodują, że hałas i emisje stają się problematyczne. W celu ułatwienia społecznej akceptacji operacji prowadzonych z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych w rozporządzeniu delegowanym (UE) 2019/945 przewidziano maksymalny poziom hałasu dla bezzałogowych statków powietrznych eksploatowanych w pobliżu osób w kategorii „otwartej”. W kategorii „szczególnej” przewidziano wymóg, zgodnie z którym operator zobowiązany jest opracować wytyczne dla swoich pilotów bezzałogowych statków powietrznych, tak aby wszystkie operacje były wykonywane w sposób minimalizujący uciążliwość dla ludzi i zwierząt.
- (23) Dotychczasowe certyfikaty krajowe należy dostosować do certyfikatów zgodnych z wymogami niniejszego rozporządzenia.
- (24) Aby zapewnić prawidłowe wdrożenie niniejszego rozporządzenia, należy przewidzieć odpowiednie środki przejściowe. W szczególności państwom członkowskim i zainteresowanym stronom należy zapewnić wystarczająco dużo czasu na dostosowanie swoich procedur do nowych ram regulacyjnych, zanim niniejsze rozporządzenie zacznie być stosowane.
- (25) Nowe ramy regulacyjne dotyczące operacji z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych powinny pozostawać bez uszczerbku dla mających zastosowanie obowiązków w zakresie ochrony środowiska i przyrody wynikających z przepisów prawa krajowego lub prawa Unii.
- (26) Chociaż system zarządzania bezzałogowymi systemami powietrznymi *U-space*, obejmujący infrastrukturę, usługi i procedury gwarantujące bezpieczną eksploatację bezzałogowych systemów powietrznych, który wspiera integrację tych systemów z systemem lotnictwa, jest dopiero na etapie rozwoju, w niniejszym rozporządzeniu już teraz należy uwzględnić wymogi dotyczące wdrożenia trzech filarów systemu *U-space*, a mianowicie rejestracji, świadomości przestrzennej i zdalnej identyfikacji, które będą wymagać dalszego uzupełnienia.
- (27) Ponieważ modele statków powietrznych uznaje się za bezzałogowe systemy powietrzne i zważywszy na wysoki poziom bezpieczeństwa, jaki potwierdza dotychczasowa eksploatacja modeli statków powietrznych w klubach i stowarzyszeniach, należy zapewnić płynne przejście od różnych krajowych systemów do nowych unijnych ram regulacyjnych, tak aby kluby i stowarzyszenia modelarstwa lotniczego mogły nadal działać w taki sam sposób jak obecnie, uwzględniając także dotychczasowe najlepsze praktyki istniejące w państwach członkowskich.
- (28) Ponadto, zważywszy na wysoki poziom bezpieczeństwa osiągnięty przez statki powietrzne klasy C4, jak przewidziano w załączniku do niniejszego rozporządzenia, należy zezwolić prowadzenie operacji niskiego ryzyka z użyciem tego typu statków powietrznych w kategorii „otwartej”. Takie statki powietrzne, często wykorzystywane przez operatorów modeli statków powietrznych, są stosunkowo mniej złożone niż bezzałogowe statki powietrzne należące do innych klas, a zatem nie powinny podlegać nieproporcjonalnym wymogom technicznym.
- (29) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego zgodnie z art. 127 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot

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

Artykuł 2

Definicje

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

Stosuje się również poniższe definicje:

- 1) „bezzałogowy system powietrzny” oznacza bezzałogowy statek powietrzny i wyposażenie do zdalnego sterowania tym statkiem;
- 2) „operator bezzałogowego systemu powietrznego” oznacza dowolną osobę prawną lub fizyczną eksploatującą lub zamierzającą eksploatować co najmniej jeden bezzałogowy system powietrzny;
- 3) „zgromadzenia osób” oznaczają zgromadzenia, w przypadku których zagęszczenie obecnych osób uniemożliwia im przemieszczanie się;

- 4) „strefa geograficzna dla bezzałogowych systemów powietrznych” oznacza część przestrzeni powietrznej wyznaczoną przez właściwy organ, która ułatwia, ogranicza lub wyklucza operacje z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych, aby wyeliminować zagrożenia związane z bezpieczeństwem, prywatnością, ochroną danych osobowych, ochroną lub środowiskiem wynikające z operacji z użyciem tych systemów;
- 5) „solidność” oznacza właściwość środków ograniczających ryzyko, która wynika z połączenia stopnia poprawy bezpieczeństwa dzięki zastosowaniu środków ograniczających ryzyko oraz poziomu pewności i integralności, że uzyskano poprawę bezpieczeństwa;
- 6) „scenariusz standardowy” oznacza rodzaj operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego w kategorii „szczegółowej”, jak określono w dodatku 1 do załącznika, w przypadku której szczegółowy wykaz środków ograniczających ryzyko wskazano w tak sposób, że właściwemu organowi mogą wystarczyć oświadczenia, w których operatorzy deklarują, że będą stosować środki ograniczające ryzyko przy prowadzeniu tego rodzaju operacji;
- 7) „operacja w zasięgu widoczności wzrokowej” („VLOS”) oznacza rodzaj operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego, w której pilot bezzałogowego statku powietrznego jest w stanie utrzymywać stały kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem z bezzałogowym statkiem powietrznym, co umożliwia temu pilotowi kontrolowanie toru lotu wspomnianego statku względem innych statków powietrznych, osób i przeszkód w celu uniknięcia kolizji;
- 8) „operacja poza zasięgiem widoczności wzrokowej” („BVLOS”) oznacza rodzaj operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego, która nie jest wykonywana w zasięgu widoczności wzrokowej;
- 9) „certyfikat operatora lekkich bezzałogowych systemów powietrznych” („certyfikat LUC”) oznacza certyfikat wydany operatorowi bezzałogowego systemu powietrznego przez właściwy organ, jak określono w części C załącznika;
- 10) „klub lub stowarzyszenie modelarstwa lotniczego” oznacza organizację utworzoną zgodnie z prawem w państwie członkowskim w celu wykonywania lotów rekreacyjnych, lotów pokazowych, działalności sportowej lub przeprowadzania zawodów z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych;
- 11) „materiały niebezpieczne” oznaczają artykuły lub substancje, które w przypadku incydentu lub wypadku mogą stwarzać zagrożenie dla zdrowia, bezpieczeństwa, mienia lub środowiska, które to artykuły lub substancje bezzałogowy statek powietrzny przenosi jako obciążenie użytkowe, w tym w szczególności:
 - a) materiały wybuchowe (stwarzające zagrożenie wybuchem masowym, zagrożenie wybuchem lub rozrzutem, zagrożenie małym wybuchem, zagrożenie poważnym pożarem, środki strzałowe, skrajnie niewrażliwe materiały wybuchowe);
 - b) gazy (gaz łatwopalny, gaz niepalny, gaz trujący, tlen, gaz stanowiący zagrożenie po narażeniu inhalacyjnym);
 - c) ciecze łatwopalne (ciecze łatwopalne, substancje zapalne, olej napędowy, benzyna);
 - d) substancje stałe łatwopalne (substancje stałe łatwopalne, samozapalne substancje stałe, substancje niebezpieczne, gdy mokre);
 - e) środki utleniające i nadtlenki organiczne;
 - f) substancje toksyczne i zakaźne (trucizna, substancje stanowiące zagrożenie biologiczne);
 - g) substancje promieniotwórcze;
 - h) substancje żrące;
- 12) „obciążenie użytkowe” oznacza przyrządy, mechanizmy, wyposażenie, części, aparaturę, oprzyrządowanie lub akcesoria, w tym urządzenia komunikacyjne, zainstalowane na statku powietrznym lub przymocowane do statku powietrznego, które nie są używane ani przeznaczone do wykorzystania podczas eksploatacji statku powietrznego lub sterowania nim w locie i nie są częścią płatowca, silnika ani śmigła;
- 13) „jednoznaczna zdalna identyfikacja” oznacza system lokalnego rozpowszechniania informacji o eksploatowanym bezzałogowym statku powietrznym, w tym jego oznakowania, pozwalający uzyskać te informacje bez fizycznego dostępu do bezzałogowego statku powietrznego;
- 14) „tryb podążania za stacją bazową” oznacza tryb pracy bezzałogowego systemu powietrznego, w którym bezzałogowy statek powietrzny stale podąża za pilotem bezzałogowego statku powietrznego w uprzednio określonym promieniu;
- 15) „świadomość przestrzenna” oznacza funkcję wykrywania potencjalnych naruszeń ograniczeń przestrzeni powietrznej w oparciu o dane przekazane przez państwa członkowskie i ostrzegania o nich pilota bezzałogowego statku powietrznego, aby mógł niezwłocznie podjąć skuteczne działania w celu zapobieżenia tym naruszeniom;
- 16) „bezzałogowy system powietrzny skonstruowany do użytku prywatnego” oznacza bezzałogowy system powietrzny zmontowany lub wyprodukowany na użytek własny konstruktora, z wyłączeniem bezzałogowych systemów powietrznych zmontowanych z zestawów z części wprowadzonych do obrotu jako gotowy do montażu zestaw;
- 17) „operacja autonomiczna” oznacza operację, w trakcie której bezzałogowy statek powietrzny wykonuje operacje bez możliwości podjęcia interwencji przez pilota bezzałogowego statku powietrznego;
- 18) „osoby postronne” oznaczają osoby, które nie uczestniczą w wykonywaniu operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego lub które nie są świadome poleceń wydawanych przez operatora bezzałogowego systemu powietrznego i zalecanych przez niego środków bezpieczeństwa;
- 19) „udostępnienie na rynku” oznacza dowolną formę dostarczenia produktu do celów dystrybucji, konsumpcji lub używania na rynku Unii w ramach działalności handlowej, niezależnie od tego, czy odbywa się to odpłatnie czy nieodpłatnie;

- 20) „wprowadzenie do obrotu” oznacza udostępnienie produktu na rynku Unii po raz pierwszy;
- 21) „kontrolowany obszar naziemny” oznacza obszar naziemny, na którym eksploatuje się bezzałogowy system powietrzny i w którego granicach operator bezzałogowego systemu powietrzego jest w stanie zadbać o to, by znajdowały się na nim wyłącznie osoby zaangażowane w operację;
- 22) „maksymalna masa startowa” („MTOM”) oznacza maksymalną określoną przez producenta lub konstruktora masę bezzałogowego statku powietrzego, obejmującą obciążenie użytkowe i paliwo, przy której można eksploatować bezzałogowy statek powietrzny;
- 23) „bezzałogowy szybowiec” oznacza bezzałogowy statek powietrzny utrzymujący się w locie w wyniku dynamicznego oddziaływania powietrza na jego stałe powierzchnie nośne, którego lot swobodny nie jest zależny od silnika. Może być on wyposażony w silnik stosowany w sytuacjach wyjątkowych.

Artykuł 3

Kategorie operacji wykonywanych z użyciem bezzałogowego systemu powietrzego

Operacje z użyciem bezzałogowego systemu powietrzego 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 bezzałogowego systemu powietrzego w kategorii „otwartej” nie wymagają uzyskania uprzedniego zezwolenia na operację ani złożenia przez operatora bezzałogowego systemu powietrzego oświadczenia o operacji przed rozpoczęciem operacji;
- b) operacje wykonywane z użyciem bezzałogowego systemu powietrzego 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 bezzałogowego systemu powietrzego;
- c) operacje wykonywane z użyciem bezzałogowego systemu powietrzego w kategorii „certyfikowanej” wymagają certyfikacji bezzałogowego systemu powietrzego na podstawie rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945 i certyfikacji operatora oraz, w stosownych przypadkach, uzyskania licencji przez pilota bezzałogowego statku powietrzego.

Artykuł 4

Kategoria „otwarta” operacji wykonywanych z użyciem bezzałogowego systemu powietrzego

1. Operacje klasyfikuje się jako operacje wykonywane z użyciem bezzałogowego systemu powietrzego w kategorii „otwartej” wyłącznie wówczas, gdy spełnione są następujące warunki:
 - a) bezzałogowy system powietrzny 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 powietrzego zapewnia, aby bezzałogowy statek powietrzny utrzymywał bezpieczną odległość od osób oraz aby jego lot nie przebiegał nad zgromadzeniami osób;
 - d) pilot bezzałogowego statku powietrzego 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 powietrzego, jak określono w części A załącznika;
 - e) podczas lotu bezzałogowy statek powietrzny jest utrzymywany w odległości nie większej niż 120 metrów od najbliższego punktu powierzchni ziemi, z wyjątkiem przypadków, gdy przelatuje on nad przeszkodą, jak określono w części A załącznika;
 - f) podczas lotu bezzałogowy statek powietrzny nie przewozi materiałów niebezpiecznych, ani nie zrzuca żadnych materiałów.
2. Operacje wykonywane z użyciem bezzałogowego systemu powietrzego w kategorii „otwartej” dzieli się na trzy podkategorie zgodnie z wymogami określonymi w części A załącznika.

Artykuł 5

Kategoria „szczególna” operacji wykonywanych z użyciem bezzałogowego systemu powietrzego

1. W przypadku gdy jeden z wymogów określonych w art. 4 lub w części A załącznika nie jest spełniony, operator bezzałogowego systemu powietrzego 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 bezzałogowego systemu 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 bezzałogowego systemu 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.
6. Zezwolenia na operację lub oświadczenia nie wymaga się w przypadku:
 - a) operatorów bezzałogowych systemów powietrznych posiadających certyfikat LUC z odpowiednimi uprawnieniami zgodnie z sekcją UAS.LUC.060 załącznika;
 - b) operacji wykonywanych w ramach klubów i stowarzyszeń modelarstwa lotniczego, które otrzymały zezwolenie zgodnie z art. 16.

Artykuł 6

Kategoria „certyfikowana” operacji wykonywanych z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego

1. Operacje klasyfikuje się jako operacje wykonywane z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego w kategorii „certyfikowanej” wyłącznie wówczas, gdy spełnione są następujące warunki:
 - a) bezzałogowy system powietrzny 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 bezzałogowego systemu powietrznego klasyfikuje się jako operacje wykonywane z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego w kategorii „certyfikowanej”, jeżeli właściwy organ, w oparciu o ocenę ryzyka przewidzianą w art. 11, uzna, że ryzyka, jakie stwarza dana operacja, nie można odpowiednio ograniczyć bez objęcia bezzałogowego systemu powietrznego oraz operatora tego systemu certyfikacją oraz, w stosownych przypadkach, bez objęcia pilota bezzałogowego statku powietrznego obowiązkiem uzyskania licencji.

Artykuł 7

Przepisy i procedury dotyczące eksploatacji bezzałogowych systemów powietrznych

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

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

Operacje wykonywane z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego w kategorii „szczególnej” podlegają mającym zastosowanie wymogom operacyjnym określonym w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 ⁽⁵⁾.

⁽⁵⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (Dz.U. L 281 z 13.10.2012, s. 1).

3. Operacje wykonywane z użyciem bezzałogowego systemu 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 ⁽⁶⁾ i (UE) nr 1332/2011 ⁽⁷⁾.

Artykuł 8

Przepisy i procedury dotyczące kompetencji pilotów bezzałogowych statków powietrznych

1. Piloci bezzałogowych statków powietrznych wykonujący operacje z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych w kategorii „otwartej” muszą spełniać wymogi dotyczące kompetencji określone w części A załącznika.
2. Piloci bezzałogowych statków powietrznych wykonujący operacje z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych w kategorii „szczegółnej” muszą spełniać wymogi dotyczące kompetencji określone przez właściwy organ w zezwoleniu na operację lub w scenariuszu standardowym określonym w dodatku 1 do załącznika bądź określone w certyfikacie LUC oraz muszą posiadać co najmniej następujące kompetencje:
 - a) umiejętność stosowania procedur operacyjnych (procedury standardowe, wyjątkowe i awaryjne, planowanie lotu, przeglądy przed rozpoczęciem i po zakończeniu lotu);
 - b) umiejętność zarządzania komunikacją lotniczą;
 - c) zarządzanie ścieżką i automatyzacją lotu bezzałogowego statku powietrznego;
 - d) kierowanie grupą, praca zespołowa i samodzielną;
 - e) rozwiązywanie problemów i podejmowanie decyzji;
 - f) orientacja sytuacyjna;
 - g) zarządzanie pracą;
 - h) koordynacja lub delegowanie zadań, stosownie do przypadku.
3. Piloci bezzałogowych statków powietrznych wykonujący operacje w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego muszą spełniać minimalne wymogi dotyczące kompetencji określone w zezwoleniu udzielonym zgodnie z art. 16.

Artykuł 9

Minimalny wiek pilota bezzałogowego statku powietrznego

1. Minimalny wiek pilota bezzałogowego statku powietrznego wykonującego operacje z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego w kategorii „otwartej” i „szczegółnej” 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 bezzałogowego systemu powietrznego klasy C0 określonej w części 1 załącznika do rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945, który jest zabawką w rozumieniu dyrektywy 2009/48/WE;
 - b) w przypadku bezzałogowych systemów 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.
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 „szczegółnej” – o maksymalnie 2 lata.
4. W przypadku gdy państwo członkowskie obniża minimalny wiek pilotów bezzałogowych statków powietrznych, piloci ci mogą wykonywać operacje z użyciem bezzałogowych systemów 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.

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).

⁽⁷⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1332/2011 z dnia 16 grudnia 2011 r. ustanawiające wspólne wymogi korzystania z przestrzeni powietrznej i procedury operacyjne w celu zapobiegania kolizjom w powietrzu (Dz. U. L 336 z 20.12.2011, s. 20).

Artykuł 10

Przepisy i procedury dotyczące zdolności do lotu bezzałogowych systemów powietrznych

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

Artykuł 11

Przepisy dotyczące przeprowadzania oceny ryzyka operacyjnego

1. W ocenie ryzyka operacyjnego:
 - a) opisuje się charakter operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego;
 - b) proponuje się odpowiednie cele w zakresie bezpieczeństwa operacji;
 - c) wskazuje się związane z operacją ryzyko na ziemi i w powietrzu, przy czym uwzględnienia się wszystkie poniższe aspekty:
 - (i) stopień, w jakim dana działalność mogłaby zagrażać osobom trzecim lub mieniu na ziemi;
 - (ii) złożoność, osiągi i cechy eksploatacyjne bezzałogowego statku powietrznego, którego to dotyczy;
 - (iii) cel lotu, rodzaj bezzałogowego systemu powietrznego, prawdopodobieństwo kolizji z innymi statkami powietrznymi i klasa wykorzystywanej przestrzeni powietrznej;
 - (iv) rodzaj, skala i złożoność operacji lub działania z użyciem bezzałogowego systemu 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 bezzałogowego systemu 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 bezzałogowego systemu 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 bezzałogowego systemu 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 bezzałogowych systemów 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:
- dokładna pojemność przestrzeni powietrznej, w której odbędzie się operacja, powiększona o pojemność przestrzeni powietrznej wymaganej na potrzeby procedur awaryjnych;
 - klasa przestrzeni powietrznej;
 - 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:
- środki ograniczające ryzyko dla osób na ziemi;
 - strategiczne ograniczenia operacyjne, jakim podlega operacja z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego, a w szczególności:
 - ograniczenie zasięgu obszaru geograficznego, na jakim odbywa się operacja;
 - ograniczenie długości lub rozkładu przedziału czasowego, w którym odbywa się operacja;
 - strategiczne środki ograniczające ryzyko w oparciu o wspólne przepisy regulujące wykonywanie lotów bądź wspólną strukturę przestrzeni powietrznej lub wspólne służby w zakresie przestrzeni powietrznej;
 - zdolność do radzenia sobie z możliwymi niekorzystnymi warunkami operacyjnymi;
 - czynniki organizacyjne, takie jak procedury operacyjne i procedury konserwacji opracowane przez operatora bezzałogowego systemu powietrznego oraz procedury konserwacji zgodne z instrukcją użytkownika udostępnioną przez producenta;
 - poziom kompetencji i wiedzy fachowej personelu zaangażowanego w zapewnienie bezpieczeństwa lotu;
 - ryzyko błędu ludzkiego przy stosowaniu procedur operacyjnych;
 - cechy konstrukcyjne i osiągi bezzałogowego systemu powietrznego, w szczególności:
 - dostępność środków ograniczających ryzyko kolizji;
 - dostępność systemów ograniczających energię przy uderzeniu lub łamliwość bezzałogowego statku powietrznego;
 - konstrukcja bezzałogowego systemu powietrznego zgodna z uznanymi normami oraz konstrukcja minimalizująca skutki ewentualnej awarii.
6. Solidność proponowanych środków ograniczających ryzyko ocenia się, aby ustalić, czy są one współmierne do celów w zakresie bezpieczeństwa oraz ryzyka, jakie stwarza planowana operacja, w szczególności, aby zapewnić bezpieczeństwo każdego etapu operacji.

Artykuł 12

Udzielanie zezwoleń na operacje w kategorii „szczególnej”

- Właściwy organ weryfikuje ocenę ryzyka oraz solidność środków ograniczających ryzyko, które operator bezzałogowego systemu powietrznego proponuje celem zapewnienia bezpieczeństwa operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego w każdej fazie lotu.
- Właściwy organ udziela zezwolenia na operację, jeżeli w wyniku weryfikacji stwierdzi, że:
 - cele w zakresie bezpieczeństwa operacji uwzględniają ryzyko związane z daną operacją;
 - 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;
 - operator bezzałogowego systemu 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.
- 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 bezzałogowego systemu powietrznego oraz ograniczeń operacyjnych;
 - (ii) wymaganych kompetencji operatora bezzałogowego systemu powietrznego oraz, w stosownych przypadkach, pilotów bezzałogowych statków powietrznych;
 - (iii) cech technicznych bezzałogowego systemu powietrznego, w tym, w stosownych przypadkach, certyfikacji tego systemu;
 - c) następujące informacje:
 - (i) numer rejestracyjny operatora bezzałogowego systemu powietrznego oraz cechy techniczne bezzałogowego systemu powietrznego;
 - (ii) odniesienie do oceny ryzyka operacyjnego sporządzonej przez operatora bezzałogowego systemu powietrznego;
 - (iii) ograniczenia operacyjne i warunki dotyczące operacji;
 - (iv) środki ograniczające ryzyko, które operator bezzałogowego systemu 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 ⁽⁸⁾.
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 bezzałogowego systemu powietrznego potwierdzenie odbioru i kompletności, aby umożliwić mu rozpoczęcie operacji.

Artykuł 13

Operacje transgraniczne lub operacje poza granicami państwa rejestracji

1. W przypadku gdy operator bezzałogowego systemu 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 bezzałogowego systemu powietrznego przedkłada właściwemu organowi państwa członkowskiego, w którym planowana operacja ma mieć miejsce, wniosek zawierający następujące informacje:
 - a) kopię zezwolenia na operację udzielonego operatorowi bezzałogowego systemu 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 bezzałogowego systemu 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 bezzałogowego systemu powietrznego może rozpocząć planowaną operację, a państwo członkowskie rejestracji odnotowuje zaktualizowane środki ograniczające ryzyko, które operator bezzałogowego systemu powietrznego musi stosować, w zezwoleniu na operację wydanym zgodnie z art. 12.
3. W przypadku gdy operator bezzałogowego systemu powietrznego zamierza wykonywać operację w kategorii „szczególnej”, w odniesieniu do której złożono już oświadczenie zgodnie z art. 5 ust. 5 i która – zgodnie z planem – ma odbywać się częściowo lub całkowicie w przestrzeni powietrznej państwa członkowskiego innego niż państwo członkowskie rejestracji, operator bezzałogowego systemu 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.

⁽⁸⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylecia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 (Dz.U. L 122 z 24.4.2014, s. 18).

Artykuł 14

Rejestracja operatorów bezzałogowych systemów powietrznych oraz certyfikowanych bezzałogowych systemów powietrznych

1. Państwa członkowskie tworzą i utrzymują systemy dokładnej rejestracji bezzałogowych systemów powietrznych, których konstrukcja podlega certyfikacji, oraz operatorów bezzałogowych systemów powietrznych, których operacje mogą stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa, ochrony, prywatności oraz ochrony danych osobowych lub środowiska.
2. Systemy rejestracji operatorów bezzałogowych systemów 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 bezzałogowych systemów powietrznych;
 - c) ich adres e-mail i numer telefonu;
 - d) numer polisy ubezpieczeniowej dla bezzałogowego systemu powietrznego, jeżeli wymaga jej prawo Unii lub prawo krajowe;
 - e) potwierdzenie przez osoby prawne następującego oświadczenia: „Wszyscy członkowie personelu bezpośrednio zaangażowani w operacje mają kompetencje konieczne, aby wykonywać swoje zadania, a bezzałogowy system powietrzny 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 bezzałogowych systemów 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 „szczegółnej” z użyciem bezzałogowego statku powietrznego bez względu na jego masę.
6. Operatorzy bezzałogowych systemów powietrznych rejestrują się w państwie członkowskim, w którym mają miejsce zamieszkania (w przypadku osób fizycznych) lub w którym mają główne miejsce prowadzenia działalności (w przypadku osób prawnych), oraz zapewniają dokładność swoich informacji rejestracyjnych. Operator bezzałogowego systemu powietrznego nie może być jednocześnie zarejestrowany w więcej niż jednym państwie członkowskim.

Państwa członkowskie nadają operatorom bezzałogowych systemów powietrznych oraz bezzałogowym systemom powietrznym, które wymagają rejestracji, niepowtarzalny cyfrowy numer rejestracyjny umożliwiający ich indywidualną identyfikację.

Numer rejestracyjny operatorów bezzałogowych systemów 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 bezzałogowych systemów powietrznych umieszczają swój numer rejestracyjny na każdym bezzałogowym statku powietrznym spełniającym warunki określone w ust. 5.

Artykuł 15

Warunki operacyjne dotyczące stref geograficznych dla bezzałogowych systemów powietrznych

1. Określając strefy geograficzne dla bezzałogowych systemów powietrznych ze względów bezpieczeństwa, ochrony, prywatności lub względów środowiskowych, państwa członkowskie mogą:
 - a) zakazać niektórych lub wszystkich operacji z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych, wymagać spełnienia szczególnych warunków w odniesieniu do niektórych lub wszystkich operacji z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych bądź wymagać uzyskania uprzedniego zezwolenia na operację w odniesieniu do niektórych lub wszystkich operacji z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych;
 - b) objąć operacje z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych określonymi normami środowiskowymi;
 - c) zezwolić na dostęp wyłącznie niektórym klasom bezzałogowych systemów powietrznych;
 - d) zezwolić na dostęp wyłącznie bezzałogowym systemom powietrznym 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 bezzałogowych systemów powietrznych zwolnione są z jednego wymogu lub większej liczby wymogów przewidzianych dla kategorii „otwarte”.
3. Jeżeli państwa członkowskie wyznaczają strefy geograficzne dla bezzałogowych systemów powietrznych na podstawie ust. 1 lub 2, do celów świadomości przestrzennej zapewniają, aby informacje na temat tych stref geograficznych, w tym okres ich obowiązywania, były podawane do wiadomości publicznej we wspólnym unikalnym formacie cyfrowym.

Artykuł 16

Operacje z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych wykonywane w ramach klubów i stowarzyszeń modelarstwa lotniczego

1. Na wniosek klubu lub stowarzyszenia modelarstwa lotniczego właściwy organ może wydać zezwolenie na operacje z użyciem bezzałogowych systemów 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 osiągnięciu minimalnego poziomu kompetencji wymaganych do obsługi bezzałogowego systemu powietrznego w bezpieczny sposób oraz zgodnie z warunkami i ograniczeniami określonymi w zezwoleniu;
 - (iii) klub lub stowarzyszenie modelarstwa lotniczego podejmuje odpowiednie działania w przypadku uzyskania informacji, że pilot bezzałogowego statku powietrznego wykonujący operacje w ramach klubu lub stowarzyszenia nie spełnia warunków i nie przestrzega ograniczeń określonych w zezwoleniu oraz, w razie konieczności, informuje o tym właściwy organ;
 - (iv) klub lub stowarzyszenie modelarstwa lotniczego udostępnia, na wniosek właściwego organu, dokumentację wymaganą do celów nadzoru i monitorowania.
3. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, określa warunki, na jakich operacje w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego mogą być wykonywane, i jest ograniczone do terytorium państwa członkowskiego, w którym je wydano.
4. Państwa członkowskie mogą umożliwić klubom i stowarzyszeniom modelarstwa lotniczego rejestrację ich członków w systemie rejestracji utworzonym zgodnie z art. 14 w ich imieniu. W innym przypadku członkowie klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego rejestrują się zgodnie z art. 14.

Artykuł 17

Wyznaczanie właściwego organu

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

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

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

Artykuł 18

Zadania właściwego organu

Właściwy organ jest odpowiedzialny za:

- a) egzekwowanie przepisów niniejszego rozporządzenia;
- b) wydawanie, zawieszanie lub cofanie certyfikatów operatorów bezzałogowych systemów powietrznych oraz licencji pilotów bezzałogowych statków powietrznych wykonujących operacje z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych w kategorii „otwartej”;
- c) wydawanie pilotom bezzałogowych statków powietrznych dowodu zaliczenia przeprowadzanego *online* egzaminu z wiedzy teoretycznej zgodnie z sekcjami UAS.OPEN.020 i UAS.OPEN.040 załącznika oraz wydawanie, zmienianie, zawieszanie, ograniczanie lub cofanie certyfikatów kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z sekcją UAS.OPEN.030 załącznika;
- d) wydawanie, zmienianie, zawieszanie, ograniczanie lub cofanie zezwoleń na operację oraz certyfikatów LUC oraz weryfikowanie kompletności oświadczeń, które są wymagane do wykonywania operacji z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych w kategorii „szczególnej”;
- e) przechowywanie dokumentów, rejestrów i zgłoszeń dotyczących zezwoleń na operacje z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych, oświadczeń, certyfikatów kompetencji pilotów bezzałogowych statków powietrznych oraz certyfikatów LUC;
- f) udostępnianie – we wspólnym unikalnym formacie cyfrowym – informacji na temat stref geograficznych dla bezzałogowych systemów powietrznych wskazanych przez państwa członkowskie i wyznaczonych w granicach krajowej przestrzeni powietrznej danego państwa;
- g) wydawanie potwierdzenia odbioru i kompletności zgodnie z art. 12 ust. 5 lit. b) lub potwierdzenia zgodnie z art. 13 ust. 2;
- h) opracowywanie opartego na analizie ryzyka systemu nadzoru nad:
 - (i) operatorami bezzałogowych systemów 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 bezzałogowych systemów 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 bezzałogowych systemów powietrznych, którzy złożyli oświadczenie lub posiadają certyfikat wydany przez właściwy organ, kontrolowanie bezzałogowych systemów powietrznych oraz zapewnienie przestrzegania przez operatorów bezzałogowych systemów powietrznych i pilotów bezzałogowych statków powietrznych przepisów niniejszego rozporządzenia;
- k) wdrażanie systemu wykrywania i badania przypadków nieprzestrzegania przepisów przez operatorów bezzałogowych systemów powietrznych wykonujących operacje w kategorii „otwartej” lub „szczególnej” oraz zdarzeń związanych z bezpieczeństwem zgłaszanych zgodnie z art. 19 ust. 2;
- l) przekazywanie operatorom bezzałogowych systemów powietrznych informacji i wytycznych, które służą zapewnieniu bezpieczeństwa operacji z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych;
- m) utworzenie i utrzymywanie systemów rejestracji bezzałogowych systemów powietrznych, których konstrukcja podlega certyfikacji, oraz operatorów bezzałogowych systemów powietrznych, których operacje mogą stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa, ochrony, prywatności, ochrony danych osobowych lub środowiska.

Artykuł 19

Informacje na temat bezpieczeństwa

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

Artykuł 20

Przepisy szczególne dotyczące użytkowania niektórych bezzałogowych systemów powietrznych w kategorii „otwartej”

Typy bezzałogowych systemów powietrznych w rozumieniu decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE⁽⁹⁾, 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 lipca 2022 r.

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

Artykuł 21

Dostosowanie zezwoleń, oświadczeń i certyfikatów

1. Zezwolenia udzielone operatorom bezzałogowych systemów powietrznych, certyfikaty kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego i oświadczenia składane przez operatorów bezzałogowych systemów powietrznych lub równoważna dokumentacja, wydane na podstawie prawa krajowego, zachowują ważność do dnia 1 lipca 2021 r.
2. Do dnia 1 lipca 2021 r. państwa członkowskie dokonują konwersji – zgodnie z niniejszym rozporządzeniem – istniejących certyfikatów kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego oraz swoich zezwoleń dla operatorów bezzałogowych systemów 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 bezzałogowych systemów powietrznych wykonywane w ramach klubów i stowarzyszeń modelarstwa lotniczego mogą być kontynuowane zgodnie z odpowiednimi przepisami krajowymi i bez zezwolenia wydanego zgodnie z art. 16 do dnia 1 lipca 2022 r.

Artykuł 22

Przepisy przejściowe

Nie naruszając przepisów art. 20, użytkowanie w kategorii „otwartej” bezzałogowych systemów powietrznych, które nie spełniają wymogów określonych w częściach 1–5 załącznika do rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945, dopuszcza się w okresie przejściowym wynoszącym dwa lata, rozpoczynającym się rok po dacie wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, 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 równorzędny 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 równorzędny poziomowi określonemu w sekcji UAS.OPEN.020 pkt 4 lit. b) w części A załącznika.

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

*Artykuł 23***Wejście w życie i stosowanie**

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 lipca 2020 r.

2. Art. 5 ust. 5 stosuje się od dnia, w którym dodatek 1 do załącznika zostanie zmieniony w celu uzupełnienia go o odpowiednie scenariusze standardowe. Państwa członkowskie mogą akceptować oświadczenia składane – zgodnie z art. 5 ust. 5 – przez operatorów bezzałogowych systemów powietrznych w oparciu o krajowe scenariusze standardowe, jeżeli scenariusze te spełniają wymogi określone w sekcji UAS.SPEC.020 załącznika, dopóki niniejsze rozporządzenie nie zostanie zmienione w celu uwzględnienia scenariusza standardowego w dodatku 1 do załącznika.

3. Art. 15 ust. 3 stosuje się od dnia 1 lipca 2021 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 24 maja 2019 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

**OPERACJE Z UŻYCIEM BEZZAŁOGOWYCH SYSTEMÓW POWIETRZNYCH W KATEGORII „OTWARTEJ”
I „SZCZEGÓLNEJ”**

CZĘŚĆ A

OPERACJE Z UŻYCIEM BEZZAŁOGOWYCH SYSTEMÓW POWIETRZNYCH W KATEGORII „OTWARTEJ”

UAS.OPEN.010 Przepisy ogólne

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

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

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

- 1) w przypadku bezzałogowych statków powietrznych, o których mowa w pkt 5 lit. d) – muszą być wykonywane w taki sposób, że pilot bezzałogowego statku powietrznego nie wykonuje lotu nad zgromadzeniami osób oraz zakłada, że w normalnych okolicznościach lot nie będzie przebiegał nad osobami postronnymi. W przypadku nieprzewidzianego przelotu nad osobami postronnymi pilot bezzałogowego statku powietrznego ogranicza w możliwie największym stopniu czas, przez jaki bezzałogowy statek powietrzny przelatuje nad tymi osobami;
- 2) w przypadku bezzałogowych statków powietrznych, o których mowa w pkt 5 lit. a), b) i c) – muszą być wykonywane w taki sposób, że pilot bezzałogowego statku powietrznego może wykonywać lot nad osobami postronnymi, ale nigdy nie może przelatywać nad zgromadzeniami osób;
- 3) na zasadzie odstępstwa od art. 4 ust. 1 lit. d) – muszą być wykonywane – w przypadku aktywacji trybu podążania za stacją bazową – w odległości maksymalnie 50 metrów od pilota bezzałogowego statku powietrznego;
- 4) muszą być wykonywane przez pilota bezzałogowego statku powietrznego, który:
 - a) zapoznał się z instrukcją użytkownika dostarczoną przez producenta bezzałogowego systemu powietrznego;
 - b) w przypadku bezzałogowych statków powietrznych klasy C1, jak określono w części 2 załącznika do rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945 – ukończył szkolenie *online*, a następnie zaliczył egzamin *online* z wiedzy teoretycznej przeprowadzany przez właściwy organ lub przez podmiot uznany przez właściwy organ państwa członkowskiego rejestracji operatora bezzałogowego systemu powietrznego. Egzamin musi obejmować 40 pytań wielokrotnego wyboru dotyczących, w odpowiednich proporcjach, następujących dziedzin:
 - (i) bezpieczeństwo lotnicze;
 - (ii) ograniczenia korzystania z przestrzeni powietrznej;
 - (iii) regulacje lotnicze;
 - (iv) ograniczenia możliwości człowieka;
 - (v) procedury operacyjne;
 - (vi) ogólna wiedza na temat bezzałogowych systemów powietrznych;

- (vii) ochrona prywatności i danych;
 - (viii) ubezpieczenie;
 - (ix) bezpieczeństwo;
- 5) muszą być wykonywane przy użyciu bezzałogowego statku powietrznego, który:
- a) ma MTOM (wraz z obciążeniem użytkowym) wynoszącą mniej niż 250 g i maksymalną prędkość eksploatacyjną mniejszą niż 19 m/s w przypadku bezzałogowego systemu powietrznego skonstruowanego do użytku prywatnego; lub
 - b) spełnia wymogi określone w art. 20 lit. a);
 - c) jest oznaczony jako klasa C0 i spełnia wymogi tej klasy, jak określono w części 1 załącznika do rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945; lub
 - d) jest oznaczony jako klasa C1 i spełnia wymogi tej klasy, jak określono w części 2 załącznika do rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945, i jest eksploatowany z aktywnymi i aktualizowanymi systemami jednoznacznej zdalnej identyfikacji i świadomości przestrzennej.

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

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

- 1) muszą być wykonywane w taki sposób, że bezzałogowy statek powietrzny nie przelatuje nad osobami postronnymi, a operacje z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych odbywają się w bezpiecznej odległości co najmniej 30 metrów w poziomie od tych osób. Pilot bezzałogowego statku powietrznego może zmniejszyć bezpieczną odległość w poziomie do minimum 5 metrów od osób postronnych, jeżeli obsługuje bezzałogowy statek powietrzny z uruchomioną funkcją trybu niskiej prędkości oraz po dokonaniu oceny sytuacji pod kątem:
 - a) warunków pogodowych;
 - b) osiągnięć bezzałogowego statku powietrznego;
 - c) segregacji obszaru, nad którym wykonywany jest lot;
- 2) muszą być wykonywane przez pilota bezzałogowego statku powietrznego, który zapoznał się z instrukcją użytkownika dostarczoną przez producenta bezzałogowego systemu powietrznego i posiada certyfikat kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego wydany przez właściwy organ lub podmiot uznany przez właściwy organ państwa członkowskiego rejestracji operatora bezzałogowego systemu powietrznego. Warunkiem uzyskania certyfikatu jest spełnienie wszystkich następujących warunków we wskazanej kolejności:
 - a) ukończenie szkolenia *online* oraz zaliczenie egzaminu *online* z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w sekcji UAS.OPEN.020 pkt 4 lit. b);
 - b) ukończenie praktycznego szkolenia w trybie samokształcenia w zakresie warunków operacyjnych dla podkategorii A3 określonych w sekcji UAS.OPEN.040 pkt 1 i 2;
 - c) złożenie oświadczenia o ukończeniu szkolenia praktycznego w trybie samokształcenia określonego w lit. b) oraz zaliczenie dodatkowego egzaminu z wiedzy teoretycznej przeprowadzanego przez właściwy organ lub przez podmiot uznany przez właściwy organ państwa członkowskiego rejestracji operatora bezzałogowego systemu powietrznego. Egzamin musi obejmować co najmniej 30 pytań wielokrotnego wyboru mających na celu ocenę wiedzy pilota bezzałogowego statku powietrznego na temat technicznych i operacyjnych środków ograniczających ryzyko na ziemi, dotyczących, w odpowiednich proporcjach, następujących dziedzin:
 - (i) meteorologia;
 - (ii) osiągi bezzałogowego systemu powietrznego w locie;
 - (iii) techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko na ziemi;
- 3) muszą być wykonywane z użyciem bezzałogowego statku powietrznego, który jest oznaczony jako klasa C2 i spełnia wymogi tej klasy, jak określono w części 3 załącznika do rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945, i jest eksploatowany z aktywnymi i aktualizowanymi systemami jednoznacznej zdalnej identyfikacji i świadomości przestrzennej.

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

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

- 1) muszą być wykonywane na obszarze, na którym pilot bezzałogowego statku powietrznego może oczekiwać, że w normalnych okolicznościach przez cały czas trwania operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego operacja nie będzie stwarzać zagrożenia dla osób postronnych w granicach obszaru, nad którym wykonywany jest lot bezzałogowym statkiem powietrznym;
- 2) muszą być wykonywane w bezpiecznej odległości co najmniej 150 metrów w poziomie od terenów mieszkaniowych, użytkowych, przemysłowych lub rekreacyjnych;
- 3) muszą być wykonywane przez pilota bezzałogowego statku powietrznego, który ukończył szkolenie *online* oraz zaliczył przeprowadzony *online* egzamin z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w sekcji UAS.OPEN.020 pkt 4 lit. b);
- 4) muszą być wykonywane przy użyciu bezzałogowego statku powietrznego, który:
 - a) ma MTOM (wraz z obciążeniem użytkowym) wynoszącą mniej niż 25 kg, w przypadku bezzałogowego systemu powietrznego skonstruowanego do użytku prywatnego; lub
 - b) spełnia wymogi określone w art. 20 lit. b);
 - c) jest oznaczony jako klasa C2 i spełnia wymogi tej klasy, jak określono w części 3 załącznika do rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945, i jest eksploatowany z aktywnymi i aktualizowanymi systemami jednoznacznej zdalnej identyfikacji i świadomości przestrzennej; lub
 - d) jest oznaczony jako klasa C3 i spełnia wymogi tej klasy, jak określono w części 4 załącznika do rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945, i jest eksploatowany z aktywnymi i aktualizowanymi systemami jednoznacznej zdalnej identyfikacji i świadomości przestrzennej; lub
 - e) jest oznaczony jako klasa C4 i spełnia wymogi tej klasy, jak określono w części 5 załącznika do rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945.

UAS.OPEN.050 Obowiązki operatora bezzałogowego systemu powietrznego

Operator bezzałogowego systemu powietrznego dopełnia wszystkich poniższych obowiązków:

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

UAS.OPEN.060 Obowiązki pilota bezzałogowego statku powietrznego

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

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

- 1) Kompetencje pilota bezzałogowego statku powietrznego potwierdzone egzaminem *online* z wiedzy teoretycznej wymagane na podstawie sekcji UAS.OPEN.020 pkt 4 lit. b) oraz sekcji UAS.OPEN.040 pkt 3 oraz certyfikat kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego wymagany na podstawie UAS.OPEN.030 pkt 2 zachowują ważność przez pięć lat.
- 2) Odnowienie kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego potwierdzonych egzaminem *online* z wiedzy teoretycznej oraz certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego jest uzależnione od wykazania kompetencji zgodnie z sekcją UAS.OPEN.030 pkt 2 lub sekcją UAS.OPEN.020 pkt 4 lit. b).

CZĘŚĆ B

OPERACJE Z UŻYCIEM BEZZAŁOGOWYCH SYSTEMÓW POWIETRZNYCH W KATEGORII „SZCZEGÓLNEJ”

UAS.SPEC.010 Przepisy ogólne

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

UAS.SPEC.020 Oświadczenie o operacji

- 1) Zgodnie z art. 5 operator bezzałogowego systemu powietrznego może – alternatywnie wobec spełnienia wymogów sekcji UAS.SPEC.30 i UAS.SPEC.40 – przedłożyć właściwemu organowi państwa członkowskiego, w którym operacja ma mieć miejsce, oświadczenie o zgodności operacji ze scenariuszem standardowym określonym w dodatku 1 do niniejszego załącznika w odniesieniu do operacji:
 - a) wykonywanych z użyciem bezzałogowych statków powietrznych:
 - (i) o maksymalnym wymiarze typowym wynoszącym maksymalnie 3 metry w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS nad kontrolowanym obszarem naziemnym, z wyjątkiem przelotów nad zgromadzeniami osób;
 - (ii) o maksymalnym wymiarze typowym wynoszącym maksymalnie 1 metr w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS, z wyjątkiem przelotów nad zgromadzeniami osób;
 - (iii) o maksymalnym wymiarze typowym wynoszącym maksymalnie 1 metr poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS nad obszarami słabo zaludnionymi;
 - (iv) o maksymalnym wymiarze typowym wynoszącym maksymalnie 3 metry poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS nad kontrolowanym obszarem naziemnym;
 - b) wykonywanych na wysokości mniejszej niż 120 metrów od powierzchni Ziemi oraz:
 - (i) w niekontrolowanej przestrzeni powietrznej (klasa F lub G) lub
 - (ii) w kontrolowanej przestrzeni powietrznej po dokonaniu koordynacji i uzyskaniu zezwolenia na konkretny lot zgodnie z opublikowanymi procedurami dla obszaru operacji.
- 2) Oświadczenie operatorów bezzałogowych systemów powietrznych musi zawierać:
 - a) informacje administracyjne o operatorze bezzałogowego systemu powietrznego;
 - b) stwierdzenie, że operacja spełnia wymogi operacyjne określone w pkt 1 oraz jest zgodna ze scenariuszem standardowym określonym w dodatku 1 do załącznika;
 - c) zobowiązanie operatora bezzałogowego systemu powietrznego do przestrzegania odpowiednich środków ograniczających ryzyko wymaganych do zapewnienia bezpieczeństwa operacji, w tym powiązanych instrukcji prowadzenia operacji, instrukcji dotyczących konstrukcji bezzałogowego statku powietrznego oraz wymogów w zakresie kompetencji zaangażowanego personelu;
 - d) potwierdzenie złożone przez operatora bezzałogowego systemu powietrznego, że każdy lot wykonywany w ramach oświadczenia będzie objęty odpowiednią ochroną ubezpieczeniową, jeżeli wymaga tego prawo unijne lub krajowe.
- 3) Po otrzymaniu oświadczenia właściwy organ weryfikuje, czy oświadczenie zawiera wszystkie elementy wymienione w pkt 2 i bez zbędnej zwłoki przekazuje operatorowi bezzałogowego systemu powietrznego potwierdzenie odbioru i kompletności.
- 4) Po otrzymaniu potwierdzenia odbioru i kompletności operator bezzałogowego systemu powietrznego ma prawo rozpocząć operację.
- 5) Operatorzy bezzałogowych systemów powietrznych bezzwłocznie powiadamiają właściwy organ o wszelkich zmianach informacji zawartych w złożonym przez nich oświadczeniu o operacji.
- 6) Operatorzy bezzałogowych systemów powietrznych posiadający certyfikat LUC z odpowiednimi uprawnieniami, zgodnie z częścią C niniejszego załącznika, nie są zobowiązani do składania oświadczenia.

UAS.SPEC.030 Wniosek o zezwolenie na operację

- 1) Przed rozpoczęciem operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego w kategorii „szczególnej” operator bezzałogowego systemu powietrznego musi uzyskać zezwolenie na operację od właściwego organu krajowego państwa członkowskiego rejestracji, z wyjątkiem przypadków, gdy:
 - a) zastosowanie ma sekcja UAS.SPEC.020; lub
 - b) operator bezzałogowego systemu powietrznego posiada certyfikat LUC z odpowiednimi uprawnieniami zgodnie z częścią C niniejszego załącznika.
- 2) Operator bezzałogowego systemu powietrznego składa wniosek o zaktualizowane zezwolenie na operację, jeżeli operacja lub środki ograniczające ryzyko wymienione w zezwoleniu na operację uległy znacznym zmianom.
- 3) Wniosek o zezwolenie na operację opiera się na ocenie ryzyka, o której mowa w art. 11, oraz zawiera ponadto następujące informacje:
 - a) numer rejestracyjny operatora bezzałogowego systemu powietrznego;
 - b) imię i nazwisko kierownika odpowiedzialnego lub imię i nazwisko operatora bezzałogowego systemu powietrznego w przypadku osoby fizycznej;
 - c) ocenę ryzyka operacyjnego;
 - d) wykaz środków ograniczających ryzyko zaproponowanych przez operatora bezzałogowego systemu powietrznego zawierający na tyle szczegółowe informacje, aby właściwy organ mógł ocenić adekwatność wspomnianych środków pod kątem skuteczności ograniczania ryzyka;
 - e) instrukcję operacyjną, jeżeli jest wymagana ze względu na ryzyko i stopień złożoności operacji;
 - f) potwierdzenie, że w momencie rozpoczęcia operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego obowiązywać będzie odpowiednia ochrona ubezpieczeniowa, jeżeli wymaga tego prawo unijne lub krajowe.

UAS.SPEC.040 Wydawanie zezwolenia na operację

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

UAS.SPEC.050 Obowiązki operatora bezzałogowego systemu powietrznego

- 1) Operator bezzałogowego systemu powietrznego dopełnia wszystkich poniższych obowiązków:
 - a) ustanawia procedury i ograniczenia dostosowane do rodzaju planowanej operacji oraz związanego z nią ryzyka, w tym:
 - (i) procedury operacyjne zapewniające bezpieczeństwo operacji;
 - (ii) procedury zapewniające przestrzeganie w ramach planowanej operacji wymogów w zakresie ochrony mających zastosowanie do obszaru operacji;
 - (iii) środki służące ochronie przed bezprawną ingerencją i nieuprawnionym dostępem;
 - (iv) procedury zapewniające, aby wszystkie operacje przebiegały zgodnie z przepisami rozporządzenia (UE) 2016/679 w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych. W szczególności przeprowadza on ocenę skutków dla ochrony danych, jeżeli wymaga tego krajowy organ ds. ochrony danych w zastosowaniu art. 35 rozporządzenia (UE) 2016/679;
 - (v) wytyczne dla swoich pilotów bezzałogowych statków powietrznych, zgodnie z którymi operacje z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych należy planować w taki sposób, aby zminimalizować uciążliwość, w tym hałas i uciążliwość związane z innymi emisjami, dla ludzi i zwierząt;
 - b) do każdej operacji wyznacza pilota bezzałogowego statku powietrznego lub, w przypadku operacji autonomicznych, zapewnia, aby na wszystkich etapach operacji obowiązki i zadania, zwłaszcza te, które określono w sekcji UAS.SPEC.060 pkt 2 i 3, były odpowiednio rozdzielone zgodnie z procedurami ustanowionymi na podstawie lit. a) powyżej;

- c) zapewnia, aby w ramach wszystkich operacji efektywnie wykorzystywano widmo radiowe oraz wspierano efektywne wykorzystanie widma radiowego w celu uniknięcia szkodliwych zakłóceń;
- d) zapewnia, aby przed rozpoczęciem operacji piloci bezzałogowych statków powietrznych spełniali wszystkie następujące warunki:
 - (i) posiadali kompetencje do wykonywania swoich zadań stosownie do odpowiednich szkoleń, które wskazano w zezwoleniu na operację lub – jeżeli zastosowanie ma sekcja UAS.SPEC.020 – w warunkach lub ograniczeniach określonych w odpowiednim scenariuszu standardowym zawartym w dodatku 1 bądź określonych w certyfikacie LUC;
 - (ii) ukończyli szkolenie dla pilotów bezzałogowych statków powietrznych, które musi być szkoleniem kompetencyjnym i obejmować kompetencje określone w art. 8 ust. 2;
 - (iii) ukończyli szkolenie dla pilotów bezzałogowych statków powietrznych określone w zezwoleniu na operację, w przypadku operacji wymagających uzyskania tego zezwolenia, przy czym szkolenie to przeprowadza się we współpracy z podmiotem uznanym przez właściwy organ;
 - (iv) ukończyli szkolenie dla pilotów bezzałogowych statków powietrznych na potrzeby operacji wykonywanych na podstawie oświadczenia, które to szkolenie przeprowadza się stosownie do środków ograniczających ryzyko określonych w scenariuszu podstawowym;
 - (v) zostali poinformowani o instrukcji operacyjnej operatora bezzałogowego systemu powietrznego, jeżeli wymaga tego ocena ryzyka, i o procedurach ustanowionych zgodnie z lit. a);
 - (vi) uzyskali aktualne informacje istotne z punktu widzenia planowanej operacji dotyczące wszelkich stref geograficznych określonych zgodnie z art. 15;
- e) zapewnia, aby członkowie personelu, którym powierzono obowiązki istotne z punktu widzenia operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego, inni niż sam pilot bezzałogowego statku powietrznego, spełniali wszystkie następujące warunki:
 - (i) ukończyli szkolenie w miejscu pracy opracowane przez operatora;
 - (ii) zostali poinformowani o instrukcji operacyjnej operatora bezzałogowego systemu powietrznego, jeżeli wymaga tego ocena ryzyka, i o procedurach ustanowionych zgodnie z lit. a);
 - (iii) uzyskali aktualne informacje istotne z punktu widzenia planowanej operacji dotyczące wszelkich stref geograficznych określonych zgodnie z art. 15;
- f) wykonuje każdą operację z uwzględnieniem ograniczeń, warunków i środków ograniczających ryzyko określonych w oświadczeniu lub wskazanych w zezwoleniu na operację;
- g) prowadzi ewidencję informacji o operacjach z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych zgodnie z wymogami określonymi w oświadczeniu lub zezwoleniu na operację;
- h) używa bezzałogowych systemów powietrznych, które – jako minimum – zaprojektowano w taki sposób, że ewentualna awaria nie doprowadzi do sytuacji, w której bezzałogowy system powietrzny wyleci poza obszar operacji lub spowoduje ofiary śmiertelne. Ponadto interfejs człowiek-maszyna musi być zaprojektowany w taki sposób, aby minimalizować ryzyko błędu pilota, i nie może powodować nadmiernego zmęczenia;
- i) utrzymuje bezzałogowy system powietrzny w odpowiednim stanie gwarantującym bezpieczną eksploatację poprzez:
 - (i) jako minimum, określenie instrukcji konserwacji i zatrudnienie odpowiednio przeszkolonego i wykwalifikowanego personelu obsługi technicznej; oraz
 - (ii) zapewnienie, w razie potrzeby, zgodności z sekcją UAS.SPEC.100;
 - (iii) używanie bezzałogowego statku powietrznego, który zaprojektowano w taki sposób, aby zminimalizować hałas i inne emisje, z uwzględnieniem rodzaju planowanych operacji i obszarów geograficznych, na których hałas i inne emisje generowane przez statki powietrzne są problematyczne.

UAS.SPEC.060 Obowiązki pilota bezzałogowego statku powietrznego

1) Pilot bezzałogowego statku powietrznego:

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

- 2) Przed rozpoczęciem operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego pilot bezzałogowego statku powietrznego spełnia wszystkie poniższe warunki:
 - a) uzyskuje aktualne informacje istotne z punktu widzenia planowanej operacji dotyczące wszelkich stref geograficznych określonych zgodnie z art. 15;
 - b) zapewnia, by środowisko, w którym ma być wykonywana operacja, było zgodne z ograniczeniami i warunkami określonymi w zezwoleniu lub oświadczeniu;
 - c) zapewnia, aby bezzałogowy system powietrzny był w bezpiecznym stanie gwarantującym bezpieczne wykonanie zaplanowanego lotu oraz, w stosownych przypadkach, sprawdza, czy system jednoznacznej zdalnej identyfikacji działa prawidłowo;
 - d) zapewnia, aby informacje o operacji udostępniono odpowiedniej jednostce służb ruchu lotniczego (ATS), innym użytkownikom przestrzeni powietrznej i odpowiednim zainteresowanym stronom zgodnie z wymogami zezwolenia na operację lub warunkami opublikowanymi przez państwo członkowskie w odniesieniu do strefy geograficznej operacji zgodnie z art. 15.
- 3) Podczas lotu pilot bezzałogowego statku powietrznego:
 - a) przestrzega ograniczeń i warunków określonych w zezwoleniu lub oświadczeniu;
 - b) unika ryzyka kolizji z załogowymi statkami powietrznymi oraz przerywa lot, jeżeli jego kontynuacja może stanowić zagrożenie dla innych statków powietrznych, ludzi, zwierząt, środowiska lub mienia;
 - c) przestrzega ograniczeń operacyjnych w strefach geograficznych określonych zgodnie z art. 15;
 - d) stosuje się do procedur opracowanych przez operatora;
 - e) nie przelatuje w pobliżu lub w granicach obszarów, na których trwają działania ratownicze, chyba że posiada na to zezwolenie wydane przez odpowiedzialne służby ratownicze.

UAS.SPEC.070 Możliwość przenoszenia zezwolenia na operację

Zezwolenie na operację nie podlega przenoszeniu.

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

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

UAS.SPEC.090 Dostęp

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

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

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

CZĘŚĆ C

CERTYFIKAT OPERATORA LEKKIEGO BEZZAŁOGOWEGO SYSTEMU POWIETRZNEGO (CERTYFIKAT LUC)

UAS.LUC.010 Ogólne wymagania dotyczące certyfikatu LUC

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

UAS.LUC.020 Obowiązki posiadacza certyfikatu LUC

Posiadacz certyfikatu LUC:

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

UAS.LUC.030 System zarządzania bezpieczeństwem

- 1) Operator bezzałogowego systemu powietrznego, który ubiega się o certyfikat LUC, ustanawia, wdraża i utrzymuje system zarządzania bezpieczeństwem wspólny do wielkości organizacji, charakteru i złożoności jego działalności, uwzględniający zagrożenia i odnośne ryzyko związane z tą działalnością.
- 2) Operator bezzałogowego systemu powietrznego dopełnia wszystkich poniższych obowiązków:
 - a) wyznacza kierownika odpowiedzialnego dysponującego uprawnieniami, dzięki którym jest w stanie zapewnić, aby w organizacji wszelką działalność prowadzono zgodnie z mającymi zastosowanie standardami oraz aby organizacja stale spełniała wymagania systemu zarządzania oraz przestrzegała procedur wskazanych w podręczniku LUC, o którym mowa w sekcji UAS.LUC.040;
 - b) określa wyraźny podział obowiązków i odpowiedzialności w całej organizacji;
 - c) ustanawia i utrzymuje politykę bezpieczeństwa i związane z nią odnośne cele w zakresie bezpieczeństwa;
 - d) wyznacza kluczowy personel ds. bezpieczeństwa w celu realizacji polityki bezpieczeństwa;

- e) ustanawia i utrzymuje proces zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa obejmujący identyfikację zagrożeń dla bezpieczeństwa związanych z działalnością operatora bezzałogowego systemu powietrznego, jak również ocenę tych zagrożeń i zarządzanie odnośnym ryzykiem, w tym podejmowanie działań mających na celu ograniczenie tego ryzyka oraz weryfikację skuteczności podjętych działań;
 - f) propaguje bezpieczeństwo w ramach organizacji poprzez:
 - (i) szkolenia i kształcenie;
 - (ii) działania komunikacyjne;
 - g) dokumentuje wszystkie kluczowe procesy w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem służące przekazywaniu personelowi wiedzy o jego obowiązkach oraz procedurze zmieniania dokumentacji. Te kluczowe procesy obejmują:
 - (i) zgłaszanie kwestii związanych z bezpieczeństwem oraz dochodzenia wewnętrzne;
 - (ii) nadzór operacyjny;
 - (iii) komunikowanie informacji dotyczących bezpieczeństwa;
 - (iv) szkolenia i propagowanie bezpieczeństwa;
 - (v) monitorowanie przestrzegania przepisów;
 - (vi) zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa;
 - (vii) zarządzanie zmianą;
 - (viii) kontakty między organizacjami;
 - (ix) korzystanie z podwykonawców lub partnerów;
 - h) wprowadza niezależną funkcję odpowiedzialną za monitorowanie przestrzegania i adekwatności spełnienia odpowiednich wymogów niniejszego rozporządzenia, w tym system gwarantujący przekazywanie kierownikowi odpowiedzialnemu stosownych ustaleń, aby w razie potrzeby zapewnić skuteczne wdrażanie środków naprawczych;
 - i) wprowadza funkcję odpowiedzialną za zapewnienie, aby ryzyko w zakresie bezpieczeństwa związane z usługą świadczoną lub produktem dostarczanym przez podwykonawców było oceniane i ograniczane w ramach funkcjonującego u operatora systemu zarządzania bezpieczeństwem.
- 3) Jeżeli organizacja posiada jakikolwiek inny certyfikat organizacji wchodzący w zakres rozporządzenia (UE) 2018/1139, funkcjonujący u operatora bezzałogowego systemu powietrznego system zarządzania bezpieczeństwem można zintegrować z systemem zarządzania bezpieczeństwem, który jest wymagany na podstawie któregośkolwiek z tych dodatkowych certyfikatów.

UAS.LUC.040 Podręcznik LUC

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

UAS.LUC.050 Warunki zatwierdzenia posiadacza certyfikatu LUC

- 1) Właściwy organ wydaje certyfikat LUC, gdy upewni się, że operator bezzałogowego systemu powietrznego spełnia wymogi sekcji UAS.LUC.020, UAS.LUC.030 i UAS.LUC.040.

- 2) W certyfikacie LUC zamieszcza się:
 - a) dane identyfikacyjne operatora bezzałogowego systemu powietrznego;
 - b) uprawnienia operatora bezzałogowego systemu powietrznego;
 - c) objęty(-e) zezwoleniem rodzaj(e) operacji;
 - d) w stosownych przypadkach objęte zezwoleniem obszar, strefę lub klasę przestrzeni powietrznej wyznaczonej na potrzeby operacji;
 - e) w stosownych przypadkach wszelkie szczególne ograniczenia lub warunki.

UAS.LUC.060 Uprawnienia posiadacza certyfikatu LUC

Właściwy organ, gdy uzna przekazaną dokumentację za zadowalającą:

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

UAS.LUC.070 Zmiany w systemie zarządzania LUC

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

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

UAS.LUC.075 Możliwość przenoszenia certyfikatu LUC

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

UAS.LUC.080 Okres obowiązywania i ważność certyfikatu LUC

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

UAS.LUC.090 Dostęp

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

Dodatek 1

Scenariusz standardowy stanowiący podstawę oświadczenia
