

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 2026 r.

**w sprawie wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku
powietrznego**²⁾

Na podstawie art. 156g ust. 9 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431 i 1668 oraz z 2026 r. poz. 176) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) warunki operacyjne wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji systemów bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2019/947/UE”;
- 2) warunki operacyjne wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego oraz warunki eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego i wymagania dla tego systemu w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 3) warunki operacyjne wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego;
- 4) warunki operacyjne wykonywania operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Żandarmerii Wojskowej, Centralnego Biura Antykorupcyjnego,

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie służy stosowaniu rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji systemów bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.).

Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Ochrony Państwa, Krajowej Administracji Skarbowej, Służby Więziennej oraz Inspekcji Ochrony Środowiska;

- 5) warunki operacyjne wykonywania operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, zarządzającego infrastrukturą krytyczną, podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa wodnego oraz podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa górskiego;
- 6) warunki operacyjne wykonywania operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Ochrony Państwa, Żandarmerii Wojskowej, Krajowej Administracji Skarbowej, Straży Leśnej, podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa wodnego i podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa górskiego.

§ 2. Warunki operacyjne wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 3. Warunki operacyjne wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego oraz warunki eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego i wymagania dla tego systemu, w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 4. Warunki operacyjne wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w ramach klubów i stowarzyszeń modelarstwa lotniczego określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

§ 5. Warunki operacyjne wykonywania operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Żandarmerii Wojskowej, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Ochrony Państwa, Krajowej Administracji

Skarbowej, Służby Więziennej oraz Inspekcji Ochrony Środowiska określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

§ 6. Warunki operacyjne wykonywania operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, zarządzającego infrastrukturą krytyczną, podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa wodnego oraz podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa górskiego określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

§ 7. Warunki operacyjne wykonywania operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Ochrony Państwa, Żandarmerii Wojskowej, Krajowej Administracji Skarbowej, Straży Leśnej, podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa wodnego i podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa górskiego określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

Za zgodność pod względem prawnym,

legislacyjnym i redakcyjnym

Grzegorz Kuzka

Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego

w Ministerstwie Infrastruktury

/-podpisano elektronicznie/

Załączniki do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia ... 2026 r. (Dz. U. poz. ...)

Załącznik nr 1

WARUNKI OPERACYJNE WYKONYWANIA OPERACJI Z UŻYCIEM SYSTEMU BEZZAŁOGOWEGO STATKU POWIETRZNEGO W KATEGORII „OTWARTEJ”, O KTÓREJ MOWA W ART. 4 ROZPORZĄDZENIA NR 2019/947/UE

Rozdział 1

Zastosowanie

1.1. Przepisy załącznika stosuje się do wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE.

1.2. Użyte w załączniku określenia oznaczają:

- 1) obserwator BSP – obserwatora bezzałogowego statku powietrznego w rozumieniu art. 2 pkt 24 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 2) operacja – operację z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego;
- 3) pilot – pilota bezzałogowego statku powietrznego w rozumieniu art. 3 pkt 31 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE. L 212 z 22.08.2018, str. 1, z późn. zm.);
- 4) rozporządzenie nr 2019/947/UE – rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji systemów bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE. L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.);
- 5) system teleinformatyczny o strefach geograficznych – system teleinformatyczny, o którym mowa w art. 3b ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. z 2025 r. poz. 1267);

- 6) szczególna ostrożność – ostrożność polegającą na zwiększeniu uwagi pilota lub obserwatora BSP, lub innej osoby zaangażowanej w daną operację, dostosowaniu zachowania pilota lub zabezpieczeniu i przystosowaniu miejsca startu i lądowania bezzałogowego statku powietrznego lub terenu, nad którym lot się odbywa do warunków i sytuacji zmieniających się podczas wykonywania operacji w stopniu umożliwiającym bezpieczne wykonanie lotu;
- 7) ustawa – ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431, z późn. zm.).

Rozdział 2

Warunki operacyjne wykonywania operacji

2.1. Operację wykonuje się z zachowaniem następujących warunków:

- 1) zgodnie z wymogami określonymi w części A załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 2) uwzględniając warunki meteorologiczne oraz informacje o ograniczeniach w ruchu lotniczym;
- 3) ustępując pierwszeństwa załogowemu statkowi powietrznemu;
- 4) ustępując pierwszeństwa operacji wykonywanej poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) – w przypadku wykonywania operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS);
- 5) w sposób umożliwiający uniknięcie kolizji z innym bezzałogowym statkiem powietrznym;
- 6) zgodnie z parametrami zgłoszenia, o którym mowa w art. 156a ust. 2 ustawy.

2.2. W celu rekreacyjnym dopuszcza się możliwość wykonania operacji przez osobę powyżej 14. roku życia nieposiadającą kwalifikacji pilota, w przypadku gdy wykonuje ona operację pod bezpośrednim nadzorem pilota spełniającego wymagania określone w części A załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE.

2.3. Operację nad:

- 1) rurociągiem paliwowym,
- 2) linią energetyczną,
- 3) linią telekomunikacyjną,
- 4) zaporą wodną,
- 5) służą,

- 6) innym urządzeniem znajdującymi się w otwartym terenie, którego zniszczenie lub uszkodzenie może stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi, środowiska albo spowodować poważne straty materialne

– wykonuje się z zachowaniem szczególnej ostrożności.

2.4. Operację nad:

- 1) portem morskim,
- 2) lotniskiem,
- 3) stacją elektroenergetyczną,
- 4) ujęciem wody lub oczyszczalnią ścieków,
- 5) jednostką wojskową lub poligonem

– wykonuje się za zgodą lub na potrzeby zarządzającego danym obiektem.

2.5. Operację wykonuje się zachowując w każdej fazie operacji bezpieczną odległość od innych statków powietrznych, przeszkód, pojazdów, osób postronnych w rozumieniu art. 2 pkt 18 rozporządzenia nr 2019/947/UE lub zwierząt, umożliwiającą uniknięcie kolizji, wynikającą z analizy panujących warunków meteorologicznych, otoczenia i przeszkód znajdujących się w obszarze wykonywania operacji oraz rodzaju używanego bezzałogowego statku powietrznego i kwalifikacji pilota, z uwzględnieniem podjęcia niezbędnych działań w przypadku awarii bezzałogowego statku powietrznego lub utraty kontroli nad jego lotem.

2.6. W przypadku operacji wykonywanej bez obserwatora BSP dopuszcza się utratę kontaktu wzrokowego z bezzałogowym statkiem powietrznym w momencie dokonywania przez pilota kontroli parametrów lotu przekazywanych przez stację kierowania.

2.7. W przypadku utraty bezzałogowego statku powietrznego lub utraty kontroli nad jego lotem pilot niezwłocznie:

- 1) przy użyciu systemu teleinformatycznego o strefach geograficznych albo, w przypadku jeżeli nie może użyć tego systemu, za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej lub telefonicznie powiadamia Polską Agencję Żeglugi Powietrznej oraz próbuje odzyskać łączność z bezzałogowym statkiem powietrznym;
- 2) przekazuje Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej następujące informacje:
 - a) godzinę utraty łączności z bezzałogowym statkiem powietrznym,
 - b) ostatnią zarejestrowaną prędkość, wysokość i kurs bezzałogowego statku powietrznego,
 - c) przewidywany czas do wyczerpania zapasu paliwa lub wyczerpania akumulatorów zasilających układ napędowy bezzałogowego statku powietrznego.

Załącznik nr 2

WARUNKI OPERACYJNE WYKONYWANIA OPERACJI Z UŻYCIEM SYSTEMU BEZZAŁOGOWEGO STATKU POWIETRZNEGO ORAZ WARUNKI EKSPLOATACJI SYSTEMU BEZZAŁOGOWEGO STATKU POWIETRZNEGO I WYMAGANIA DLA TEGO SYSTEMU W KATEGORII „SZCZEGÓLNEJ”, O KTÓREJ MOWA W ART. 5 ROZPORZĄDZENIA NR 2019/947/UE

Rozdział 1

Zastosowanie

1.1. Przepisy załącznika stosuje się do wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego, eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego i systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „szczegółnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, z wyłączeniem operacji wykonywanych w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego.

1.2. Użyte w załączniku określenia oznaczają:

- 1) kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem – obserwację wzrokową prowadzoną przez pilota lub obserwatora BSP bez używania przyrządów optycznych, z wyłączeniem szkieł korekcyjnych używanych w celu korekcji posiadanej przez nich wady wzroku;
- 2) obserwator BSP – obserwatora bezzałogowego statku powietrznego w rozumieniu art. 2 pkt 24 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 3) operacja – operację z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego;
- 4) operacja automatyczna – operację, w której bezzałogowy statek powietrzny w sposób automatyczny realizuje start i lądowanie w wyznaczonym miejscu oraz lot po zaprogramowanej trasie, gdy pilot pełni wyłącznie zdalny nadzór nad operacją, zachowując możliwość niezwłocznego przejęcia zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym lub podjęcia innych działań na wypadek wystąpienia sytuacji niebezpiecznej;
- 5) operacja autonomiczna – operację autonomiczną w rozumieniu art. 2 pkt 17 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 6) operator – operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego w rozumieniu art. 2 pkt 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 7) pilot – pilota bezzałogowego statku powietrznego w rozumieniu art. 3 pkt 31 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r.

w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE. L 212 z 22.08.2018, str. 1, z późn. zm.);

- 8) rozporządzenie nr 2019/947/UE – rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji systemów bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.);
- 9) system teleinformatyczny BSP – system teleinformatyczny, o którym mowa w art. 3b ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. z 2025 r. poz. 1267);
- 10) system teleinformatyczny o strefach geograficznych – system teleinformatyczny, o którym mowa w art. 3b ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej;
- 11) szczególna ostrożność – ostrożność polegającą na zwiększeniu uwagi pilota lub obserwatora BSP, lub innej osoby zaangażowanej w daną operację, dostosowaniu zachowania pilota lub zabezpieczenia i przystosowania miejsca startu i lądowania bezzałogowego statku powietrznego lub terenu, nad którym lot się odbywa do warunków i sytuacji zmieniających się podczas wykonywania operacji w stopniu umożliwiającym bezpieczne wykonanie lotu;
- 12) ustawa – ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431, z późn. zm.).

Rozdział 2

Warunki operacyjne wykonywania operacji

2.1. Operację wykonuje się zgodnie z warunkami określonymi w części B lub C załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE, oraz:

- 1) zgodnie ze scenariuszem standardowym, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, opublikowanym w dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE;

- 2) zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym;
- 3) po uzyskaniu zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia nr 2019/947/UE, i na warunkach w nim określonych;
- 4) po uzyskaniu certyfikatu operatora lekkich systemów bezzałogowych statków powietrznych (certyfikat LUC) w rozumieniu art. 2 pkt 9 rozporządzenia nr 2019/947/UE.

2.2. Operacje automatyczne, autonomiczne, w trybie manualnym lub rojem bezzałogowych statków powietrznych realizowane przez operatora w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) i poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS), wykonuje się z zachowaniem następujących warunków:

- 1) zgodnie z warunkami określonymi w części B lub C załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 2) uwzględniając warunki meteorologiczne;
- 3) ustępując pierwszeństwa załogowemu statkowi powietrznemu;
- 4) w sposób umożliwiający uniknięcie kolizji z innym bezzałogowym statkiem powietrznym w przypadku gdy operacje są wykonywane poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS);
- 5) na warunkach określonych w zezwoleniu na operację, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia nr 2019/947/UE – jeżeli dotyczy;
- 6) zgodnie ze scenariuszem standardowym, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub krajowym scenariuszem standardowym – jeżeli dotyczy;
- 7) po dokonaniu zgłoszenia, o którym mowa w art. 156a ust. 2 ustawy;
- 8) uwzględniając zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego wydawane na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c ustawy – jeżeli dotyczy.

2.3. Operację nad:

- 1) rurociągiem paliwowym,
 - 2) linią energetyczną,
 - 3) linią telekomunikacyjną,
 - 4) zaporą wodną,
 - 5) służą,
 - 6) innym urządzeniem znajdującym się w otwartym terenie, którego zniszczenie lub uszkodzenie może stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi, środowiska albo spowodować poważne straty materialne
- wykonuje się z zachowaniem szczególnej ostrożności.

2.4. Operację nad:

- 1) portem morskim,
- 2) lotniskiem,
- 3) stacją elektroenergetyczną,
- 4) ujęciem wody lub oczyszczalnią ścieków,
- 5) jednostką wojskową lub poligonem

– wykonuje się za zgodą lub na potrzeby zarządzającego danym obiektem.

2.5. Operację w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) wykonuje się zachowując w każdej fazie operacji bezpieczną odległość od innych statków powietrznych, przeszkód, osób postronnych w rozumieniu art. 2 pkt 18 rozporządzenia nr 2019/947/UE lub zwierząt, umożliwiającą uniknięcie kolizji, wynikającą z analizy panujących warunków meteorologicznych, otoczenia i przeszkód znajdujących się w obszarze wykonywania operacji oraz rodzaju używanego bezzałogowego statku powietrznego i kwalifikacji pilota, z uwzględnieniem podjęcia niezbędnych działań w przypadku awarii bezzałogowego statku powietrznego lub utraty kontroli nad jego lotem.

2.6. W przypadku operacji wykonywanej bez obserwatora BSP dopuszcza się utratę kontaktu wzrokowego z bezzałogowym statkiem powietrznym w momencie dokonywania przez pilota kontroli parametrów lotu przekazywanych przez stację kierowania.

2.7. Operację poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) wykonuje się z zachowaniem następujących warunków:

- 1) po powiadomieniu Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej o zamiarze wykonania operacji (plan misji), w terminie, wskazanym przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej, nie dłuższym niż 7 dni przed planowanym terminem wykonania operacji, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego BSP, obejmującym co najmniej następujące informacje, dotyczące:
 - a) obszaru wykonania operacji i wysokości na jakiej ma być wykonana,
 - b) terminu wykonania operacji,
 - c) użytego system bezzałogowego statku powietrznego;
- 2) po dokonaniu zgłoszenia, o którym mowa w art. 156a ust. 2 ustawy;
- 3) określonych przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej – w przypadku gdy pilot lub operator nie znajdują się w miejscu wykonywania operacji;
- 4) z uwzględnieniem uwag przekazanych przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej w zakresie trasy lotu i obszaru przestrzeni powietrznej, w której lot będzie się odbywał.

2.8. Operację poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) wykonuje się po opublikowaniu przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej informacji o tej operacji.

2.9. Informacje o planowanych operacjach poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) publikuje się w terminie określonym przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej, z uwzględnieniem procesu publikacji informacji oraz specyfiki i skomplikowania trasy operacji.

2.10. Informacje o wykonywanych operacjach poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) publikuje się z podaniem:

- 1) trasy lotu lub obszaru przestrzeni powietrznej, w którym lot będzie się odbywał;
- 2) wysokości lotu na całej długości trasy lotu lub obszaru przestrzeni powietrznej, w którym lot będzie się odbywał, lub na poszczególnych odcinkach trasy lotu;
- 3) planowanego przez operatora czasu operacji;
- 4) numeru telefonu do pilota.

2.11. Czynności polegające na:

- 1) dokonaniu zgłoszenia, o którym mowa w art. 156a ust. 2 ustawy, o zamiarze wykonania operacji oraz o jej zakończeniu,
- 2) publikowaniu przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej informacji o planowanych i wykonywanych operacjach lub obszarach przestrzeni powietrznej, w których lot będzie się odbywał, oraz innych informacji dotyczących okoliczności mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo operacji, w szczególności o ostrzeżeniach i danych wskazujących na charakter wykonywanych operacji (testy, wykorzystanie pirotechniki, nagłośnienia) oraz kontakt do pilota, obserwatora BSP, koordynatora lub operatora

– dokonuje się przy użyciu systemu teleinformatycznego o strefach geograficznych.

2.12. W przypadku utraty kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym lub utraty bezzałogowego statku powietrznego pilot niezwłocznie:

- 1) przy użyciu systemu teleinformatycznego o strefach geograficznych albo w przypadku, jeżeli nie może użyć tego systemu, za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej lub telefonicznie powiadamia Polską Agencję Żeglugi Powietrznej oraz próbuje odzyskać łączność z bezzałogowym statkiem powietrznym;
- 2) przekazuje Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej następujące informacje:
 - a) godzinę utraty łączności,
 - b) ostatnią zarejestrowaną prędkość, wysokość i kurs bezzałogowego statku powietrznego,

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

Załącznik nr 3

WARUNKI OPERACYJNE WYKONYWANIA OPERACJI Z UŻYCIEM SYSTEMU BEZZAŁOGOWEGO STATKU POWIETRZNEGO W KATEGORII „SZCZEGÓLNEJ”, O KTÓREJ MOWA W ART. 5 ROZPORZĄDZENIA NR 2019/947/UE, W RAMACH KLUBÓW LUB STOWARZYSZEŃ MODELARSTWA LOTNICZEGO

Rozdział 1

Zastosowanie

1.1. Przepisy załącznika stosuje się do wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „szczegółnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego.

1.2. Użyte w załączniku określenia oznaczają:

- 1) model latający – system bezzałogowego statku powietrznego, z użyciem którego wykonuje się operację w kategorii „szczegółnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego;
- 2) obserwator BSP – obserwatora bezzałogowego statku powietrznego w rozumieniu art. 2 pkt 24 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 3) operacja – operację z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego;
- 4) operator – operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego w rozumieniu art. 2 pkt 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 5) pilot – pilota bezzałogowego statku powietrznego w rozumieniu art. 3 pkt 31 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE. L 212 z 22.08.2018, str. 1, z późn. zm.);
- 6) rozporządzenie nr 2019/947/UE – rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji systemów bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.);

- 7) system teleinformatyczny o strefach geograficznych – system teleinformatyczny, o którym mowa w art. 3b ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. z 2025 r. poz. 1267);
- 8) szczególna ostrożność – ostrożność polegającą na zwiększeniu uwagi pilota lub obserwatora BSP, lub innej osoby zaangażowanej w daną operację, dostosowaniu zachowania pilota lub zabezpieczenia i przystosowania miejsca startu i lądowania bezzałogowego statku powietrznego lub terenu, nad którym lot się odbywa, do warunków i sytuacji zmieniających się podczas wykonywania operacji, w stopniu umożliwiającym bezpieczne wykonanie lotu.

Rozdział 2

Warunki operacyjne wykonywania operacji z użyciem modelu latającego

2.1. Operację wykonuje się po uzyskaniu zezwolenia, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE, oraz z zachowaniem następujących warunków:

- 1) zgodnie z warunkami określonymi w art. 16 ust. 3 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 2) w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) wykonywanych bez obserwatora BSP dopuszcza się utratę kontaktu wzrokowego z modelem latającym w momencie dokonywania przez pilota kontroli parametrów lotu przekazywanych przez urządzenia będące wyposażeniem naziemnym modelu latającego.

2.2. W przypadku operacji wykonywanej w ramach zawodów sportowych, odpowiednie odległości poziome od terenów mieszkaniowych, użytkowych, przemysłowych lub rekreacyjnych mogą zostać zmienione przez organizatora zawodów, jeżeli teren, nad którym odbywa się operacja został odpowiednio zabezpieczony i wynika to z warunków zezwolenia, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE.

2.3. Operację nad:

- 1) rurociągiem paliwowym,
- 2) linią energetyczną,
- 3) linią telekomunikacyjną,
- 4) zaporą wodną,
- 5) śluzą,
- 6) innym urządzeniem znajdującym się w otwartym terenie, którego zniszczenie lub uszkodzenie może stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi, środowiska albo spowodować poważne straty materialne

– wykonuje się z zachowaniem szczególnej ostrożności.

2.4. Operację nad:

- 1) portem morskim,
- 2) lotniskiem,
- 3) stacją elektroenergetyczną,
- 4) ujęciem wody lub oczyszczalnią ścieków,
- 5) jednostką wojskową lub poligonem

– wykonuje się za zgodą lub na potrzeby zarządzającego danym obiektem.

2.5. Operator przechowuje w rejestrze operatorów w rozumieniu art. 156l ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431, z późn. zm.), na swoim koncie, listę członków klubu lub stowarzyszenia modelarstwa lotniczego, którzy nie ukończyli 14. roku życia.

2.6. W przypadku utraty modelu latającego lub utraty kontroli nad jego lotem pilot niezwłocznie:

- 1) przy użyciu systemu teleinformatycznego o strefach geograficznych albo w przypadku, jeżeli nie może użyć tego systemu, za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej lub telefonicznie powiadamia Polską Agencję Żeglugi Powietrznej oraz próbuje odzyskać łączność z modelem latającym;
- 2) przekazuje Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej następujące informacje:
 - a) godzinę utraty łączności z modelem latającym,
 - b) ostatnią zarejestrowaną prędkość, wysokość i kurs modelu latającego,
 - c) przewidywany czas do wyczerpania zapasu paliwa lub wyczerpania akumulatorów zasilających układ napędowy modelu latającego.

Załącznik nr 4

WARUNKI OPERACYJNE WYKONYWANIA OPERACJI W ZASIĘGU WIDOCZNOŚCI
WZROKOWEJ (VLOS) Z UŻYCIEM SYSTEMU BEZZAŁOGOWEGO STATKU
POWIETRZNEGO AGENCJI BEZPIECZEŃSTWA WEWNĘTRZNEGO, AGENCJI
WYWIADU, SŁUŻBY KONTRWYWIADU WOJSKOWEGO, SŁUŻBY WYWIADU
WOJSKOWEGO, ŻANDARMERII WOJSKOWEJ, CENTRALNEGO BIURA
ANTYKORUPCYJNEGO, POLICJI, STRAŻY GRANICZNEJ, PAŃSTWOWEJ STRAŻY
POŻARNEJ, SŁUŻBY OCHRONY PAŃSTWA, KRAJOWEJ ADMINISTRACJI
SKARBOWEJ, SŁUŻBY WIĘZIENNEJ ORAZ INSPEKCJI OCHRONY ŚRODOWISKA

Rozdział 1

Zastosowanie

1.1. Przepisy załącznika stosuje się do wykonywania operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Żandarmerii Wojskowej, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Ochrony Państwa, Krajowej Administracji Skarbowej, Służby Więziennej oraz Inspekcji Ochrony Środowiska.

1.2. Użyte w załączniku określenia oznaczają:

- 1) kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem – obserwację wzrokową prowadzoną przez pilota lub obserwatora bez używania przyrządów optycznych, z wyłączeniem szkieł korekcyjnych noszonych w celu korekcji posiadanej wady wzroku;
- 2) obserwator – osobę wyznaczoną przez operatora, która przez obserwację wzrokową bezzałogowego statku powietrznego nieuzbrojonym okiem pomaga operatorowi w bezpiecznym wykonywaniu lotu obserwując przestrzeń powietrzną oraz warunki na ziemi;
- 3) operacja – operację z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego;
- 4) operacja w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS – (Visual Line of Sight Operation) – operację, w której operator lub obserwator utrzymuje bezpośredni kontakt wzrokowy z bezzałogowym statkiem powietrznym;
- 5) pilot – pilota bezzałogowego statku powietrznego w rozumieniu art. 3 pkt 31 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r.

w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE. L 212 z 22.08.2018, str. 1, z późn. zm.);

- 6) rozporządzenie nr 2019/947/UE – rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji systemów bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE. L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.);
- 7) system teleinformatyczny o strefach geograficznych – systemów teleinformatycznych, o którym mowa w art. 3b ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. z 2025 r. poz. 1267);
- 8) szczególna ostrożność – ostrożność polegającą na zwiększeniu uwagi pilota lub obserwatora, lub innej osoby zaangażowanej w daną operację, dostosowaniu zachowania pilota lub zabezpieczenia i przystosowania miejsca startu i lądowania bezzałogowego statku powietrznego lub terenu, nad którym lot się odbywa, do warunków i sytuacji zmieniających się podczas wykonywania operacji, w stopniu umożliwiającym bezpieczne wykonanie lotu;
- 9) ustawa – ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431, z późn. zm.).

Rozdział 2

Warunki operacyjne wykonywania operacji

2.1. Operację wykonuje się z zachowaniem następujących warunków:

- 1) bezzałogowym statkiem powietrznym o maksymalnej masie startowej mniejszej niż 25 kg;
- 2) ograniczając czas przelotu nad zabudowaniami, osobami postronnymi oraz zgromadzeniami osób do niezbędnego minimum;
- 3) zachowując w każdej fazie operacji możliwie bezpieczną odległość od innych statków powietrznych, przeszkód, pojazdów, zwierząt lub osób postronnych w rozumieniu art. 2 pkt 18 rozporządzenia nr 2019/947/UE, umożliwiającą uniknięcie kolizji, wynikającą z

analizy panujących warunków meteorologicznych, otoczenia i przeszkód znajdujących się w obszarze wykonywania operacji oraz rodzaju używanego bezzałogowego statku powietrznego i kwalifikacji pilota, z uwzględnieniem konieczności podjęcia niezbędnych działań w przypadku awarii bezzałogowego statku powietrznego lub utraty kontroli nad jego lotem;

- 4) pilot obsługuje wyłącznie jeden bezzałogowy statek powietrzny – w przypadku, jeżeli pilot nie jest wspomagany systemami automatyzującymi przebieg lotu bezzałogowego statku powietrznego;
- 5) uwzględniając warunki meteorologiczne.

2.2. Pilot może być wspierany przez obserwatora, pod warunkiem zapewnienia dwukierunkowej łączności między pilotem i obserwatorem, jeżeli obserwator nie stoi przy pilocie oraz pod warunkiem ustalenia sposobu komunikacji między pilotem i obserwatorem.

2.3. Operację nad:

- 1) rurociągiem paliwowym,
 - 2) linią energetyczną,
 - 3) linią telekomunikacyjną,
 - 4) zaporą wodną,
 - 5) śluzą,
 - 6) innym urządzeniem znajdującym się w otwartym terenie, którego zniszczenie lub uszkodzenie może stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi, środowiska albo spowodować poważne straty materialne
- wykonuje się z zachowaniem szczególnej ostrożności.

2.4. W przypadku zadań ustawowych wykonywanych przez Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencję Wywiadu, Służbę Kontrwywiadu Wojskowego, Służbę Wywiadu Wojskowego, Żandarmerię Wojskową, Centralne Biuro Antykorupcyjne, Policję, Straż Graniczną, Państwową Straż Pożarną, Służbę Ochrony Państwa, Krajową Administrację Skarbową, Służbę Więzienną oraz Inspekcję Ochrony Środowiska operację wykonuje się:

- 1) bez zgody jednostki zarządzającej danym obiektem – w przypadku wykonywania operacji w obiekcie budowlanym,
- 2) bez zgody jednostki zarządzającej danym terenem, obiektem, obszarem lub urządzeniem – w przypadku wykonywania operacji nad:
 - a) obiektem jądrowym w rozumieniu art. 3 pkt 17 ustawy z dnia 29 listopada – Prawo atomowe (Dz. U. z 2026 r. poz. 1),

- b) obszarami, obiektami i urządzeniami, o których mowa w art. 5 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2025 r. poz. 532),
 - c) jednostką wojskową lub poligonem
- za zgodą instytucji służby kontroli ruchu lotniczego w przypadku gdy operacja jest wykonywana w przestrzeni kontrolowanej.

2.5. Warunkiem korzystania z systemu bezzałogowego statku powietrznego podczas wykonywania operacji jest:

- 1) możliwość monitorowania przez pilota parametrów bezzałogowego statku powietrznego, w szczególności:
 - a) toru lotu,
 - b) prędkości lotu,
 - c) wysokości lotu,
 - d) stopnia zużycia źródła zasilania,
 - e) jakości i mocy sygnału sterowania i kontroli;
- 2) uwzględnienie zaleceń profilaktycznych Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego wydawanych na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c ustawy – jeżeli zostały opublikowane.

2.6. W przypadku operacji wykonywanej bez obserwatora dopuszcza się utratę kontaktu wzrokowego z bezzałogowym statkiem powietrznym w momencie dokonywania przez pilota kontroli parametrów lotu przekazywanych przez stację kierowania.

2.7. W przypadku utraty bezzałogowego statku powietrznego lub utraty kontroli nad jego lotem pilot niezwłocznie:

- 1) przy użyciu systemu teleinformatycznego o strefach geograficznych albo w przypadku, jeżeli nie może użyć tego systemu, za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej lub telefonicznej powiadamia Polską Agencję Żeglugi Powietrznej oraz próbuje odzyskać łączność z bezzałogowym statkiem powietrznym;
- 2) przekazuje Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej następujące informacje:
 - a) godzinę utraty łączności z bezzałogowym statkiem powietrznym,
 - b) ostatnią zarejestrowaną prędkość, wysokość i kurs bezzałogowego statku powietrznego,
 - c) przewidywany czas do wyczerpania zapasu paliwa lub wyczerpania akumulatorów zasilających układ napędowy bezzałogowego statku powietrznego.

2.8. Państwowa Straż Pożarna do działań przeciwpożarowych może zaangażować jednostkę cywilną, jeżeli jest ona wpisana do Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego.

2.9. Policja do działań poszukiwawczo-ratowniczych może zaangażować innego operatora. Operator ten angażuje w operację pilota posiadającego minimalne kompetencje, które są adekwatne do kompetencji pilota Policji.

2.10. Centralne Biuro Antykorupcyjne, Policja, Straż Graniczna, Państwowa Straż Pożarna, Służba Ochrony Państwa, Żandarmeria Wojskowa, Służba Więzienna, Krajowa Administracja Skarbowa oraz Inspekcja Ochrony Środowiska wykonuje operację na warunkach, o których mowa w pkt 2.4 ppkt 2, po poinformowaniu o zamiarze wykonania operacji zarządzającego danym obiektem, obszarem lub urządzeniem oraz zarządzającego strefą geograficzną dla systemów bezzałogowych statków powietrznych, jeżeli została wyznaczona.

2.11. W strefie geograficznej dla systemów bezzałogowych statków powietrznych wyznaczonej na podstawie art. 156h ust. 2 ustawy zarządzający strefą geograficzną:

- 1) wyznacza osobę koordynującą loty bezzałogowych statków powietrznych w strefie geograficznej, która zarządza ruchem bezzałogowych statków powietrznych, w tym określa sposoby separacji bezzałogowych statków powietrznych;
- 2) określa rodzaj bezzałogowego statku powietrznego, który może wykonywać operację w strefie geograficznej.

2.12. Operacje wykonuje się pod warunkiem, że operator zapewni:

- 1) jednoznaczną identyfikowalność pilota wykonującego daną operację
- 2) stosowanie procedury wykonywania operacji podczas realizacji lotu;
- 3) stosowanie procedury awaryjnej w trakcie wykonywania operacji;
- 4) możliwość dokonania kontroli stanu technicznego systemu bezzałogowego statku powietrznego przed startem i po lądowaniu;
- 5) ochronę ubezpieczeniową odpowiedzialności cywilnej obejmującej wykonywaną operację.

Załącznik nr 5

**WARUNKI OPERACYJNE WYKONYWANIA OPERACJI W ZASIĘGU WIDOCZNOŚCI
WZROKOWEJ (VLOS) Z UŻYCIEM SYSTEMU BEZZAŁOGOWEGO STATKU
POWIETRZNEGO PAŃSTWOWEGO GOSPODARSTWA LEŚNEGO LASY
PAŃSTWOWE, ZARZĄDZAJĄCEGO INFRASTRUKTURĄ KRYTYCZNĄ, PODMIOTU
UPRAWNIONEGO DO WYKONYWANIA RATOWNICTWA WODNEGO ORAZ
PODMIOTU UPRAWNIONEGO DO WYKONYWANIA RATOWNICTWA GÓRSKIEGO**

Rozdział 1

Zastosowanie

1.1. Przepisy załącznika stosuje się do wykonywania operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, zarządzającego infrastrukturą krytyczną, podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa wodnego oraz podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa górskiego.

1.2. Użyte w załączniku określenia oznaczają:

- 1) kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem – obserwację wzrokową prowadzoną przez pilota lub obserwatora bez używania przyrządów optycznych, z wyłączeniem szkieł korekcyjnych noszonych w celu korekcji posiadanej wady wzroku;
- 2) obserwator – osobę wyznaczoną przez operatora, która poprzez obserwację wzrokową bezzałogowego statku powietrznego nieuzbrojonym okiem pomaga operatorowi w bezpiecznym wykonywaniu lotu obserwując przestrzeń powietrzną oraz warunki na ziemi;
- 3) operacja – operację z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego;
- 4) operacja w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS – (Visual Line of Sight Operation) – operacja, w której operator lub obserwator bezzałogowego statku powietrznego utrzymuje bezpośredni kontakt wzrokowy z bezzałogowym statkiem powietrznym;
- 5) pilot – pilota bezzałogowego statku powietrznego w rozumieniu art. 3 pkt 31 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE

i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE. L 212 z 22.08.2018, str. 1, z późn. zm.);

- 6) system teleinformatyczny o strefach geograficznych – system teleinformatyczny, o którym mowa w art. 3b ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. z 2025 r. poz. 1267);
- 7) szczególna ostrożność – ostrożność polegającą na zwiększeniu uwagi pilota lub obserwatora, lub innej osoby zaangażowanej w daną operację, dostosowaniu zachowania pilota lub zabezpieczenia i przystosowania miejsca startu i lądowania bezzałogowego statku powietrznego lub terenu, nad którym lot się odbywa, do warunków i sytuacji zmieniających się podczas wykonywania operacji, w stopniu umożliwiającym bezpieczne wykonanie lotu;
- 8) ustawa – ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431, z późn. zm.).

Rozdział 2

Warunki operacyjne wykonywania operacji

2.1. Operację wykonuje się z zachowaniem następujących warunków:

- 1) bezzałogowym statkiem powietrznym o maksymalnej masie startowej mniejszej niż 150 kg;
- 2) ograniczając czas lotu nad zabudowaniami, osobami postronnymi oraz zgromadzeniami osób do niezbędnego minimum;
- 3) zachowując w każdej fazie operacji możliwie bezpieczną odległość od innych statków powietrznych, przeszkód, pojazdów, zwierząt lub osób postronnych, które nie uczestniczą w wykonywaniu operacji lub które nie są świadome poleceń wydawanych przez pilota lub operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego zalecanych przez niego środków, umożliwiającą uniknięcie kolizji, wynikającą z analizy panujących warunków meteorologicznych, otoczenia i przeszkód znajdujących się w obszarze wykonywania operacji oraz rodzaju używanego bezzałogowego statku powietrznego i kwalifikacji pilota, z uwzględnieniem podjęcia niezbędnych działań w przypadku awarii bezzałogowego statku powietrznego lub utraty kontroli nad jego lotem;

- 4) pilot obsługuje w locie wyłącznie jeden bezzałogowy statek powietrzny, jeżeli pilot nie jest wspomagany systemami automatyzującymi przebieg lotu bezzałogowego statku powietrznego;
- 5) uwzględniając warunki meteorologiczne;
- 6) uwzględniając instrukcję operacyjną sporządzoną przez operatora systemu bezzałogowego systemu powietrznego.

2.2. Pilot może być wspierany przez obserwatora pod warunkiem zapewnienia dwukierunkowej łączności między pilotem i obserwatorem, jeżeli obserwator nie stoi przy pilocie oraz pod warunkiem ustalenia sposobu komunikacji między pilotem i obserwatorem.

2.3. Operację nad:

- 1) rurociągiem paliwowym,
 - 2) linią energetyczną,
 - 3) linią telekomunikacyjną,
 - 4) zaporą wodną,
 - 5) służą,
 - 6) innym urządzeniem znajdującym się w otwartym terenie, którego zniszczenie lub uszkodzenie może stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi, środowiska albo spowodować poważne straty materialne
- wykonuje się z zachowaniem szczególnej ostrożności.

2.4. Warunki wykonywania operacji, zgodnie z załącznikiem, mają zastosowanie, biorąc pod uwagę rodzaj operacji oraz ustawowy zakres zadań, odpowiednio do Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, zarządzającego infrastrukturą krytyczną, podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa wodnego oraz podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa górskiego.

2.5. Warunkiem korzystania z systemu bezzałogowego statku powietrznego podczas wykonywania operacji jest:

- 1) możliwość monitorowania przez pilota parametrów bezzałogowego statku powietrznego, w szczególności:
 - a) toru lotu,
 - b) prędkości lotu,
 - c) wysokości lotu,
 - d) stopnia zużycia źródła zasilania,
 - e) jakości i mocy sygnału sterowania i kontroli;

- 2) uwzględnienie zaleceń profilaktycznych Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, wydawanych na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c ustawy – jeżeli zostały opublikowane.

2.6. W przypadku operacji wykonywanej bez obserwatora dopuszcza się utratę kontaktu wzrokowego z bezzałogowym statkiem powietrznym w momencie dokonywania przez pilota kontroli parametrów lotu przekazywanych przez stację kierowania.

2.7. W przypadku utraty bezzałogowego statku powietrznego lub utraty kontroli nad jego lotem pilot niezwłocznie:

- 1) przy użyciu systemu teleinformatycznego o strefach geograficznych albo w przypadku, jeżeli nie może użyć tego systemu, za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej lub telefonicznie, powiadamia Polską Agencję Żeglugi Powietrznej oraz próbuje odzyskać łączność z bezzałogowym statkiem powietrznym;
- 2) przekazuje Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej następujące informacje:
 - a) godzinę utraty łączności z bezzałogowym statkiem powietrznym,
 - b) ostatnią zarejestrowaną prędkość, wysokość i kurs bezzałogowego statku powietrznego,
 - c) przewidywany czas do wyczerpania zapasu paliwa lub wyczerpania akumulatorów zasilających układ napędowy bezzałogowego statku powietrznego.

2.8. Do wykonywania operacji mają zastosowanie następujące warunki, które są realizowane przez operatora:

- 1) posiadanie wpisu do rejestru operatorów, o którym mowa w art. 156l ust. 1 ustawy;
- 2) prowadzenie wykazu wykorzystywanych systemów bezzałogowych statków powietrznych;
- 3) prowadzenie wykazu pilotów (imię, nazwisko oraz numer identyfikacyjny);
- 4) przeprowadzenie oceny i przechowywanie informacji o sposobie ograniczania ryzyka wykonywanych operacji przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego;
- 5) prowadzenie ogólnej listy czynności kontrolnych dokonywanych przed startem i po lądowaniu;
- 6) opracowanie procedury i warunków wykonywania operacji;
- 7) opracowanie ogólnej procedury awaryjnej;
- 8) opracowanie planu działania w sytuacjach awaryjnych, który obejmuje co najmniej:
 - a) plan ograniczenia eskalacji skutków sytuacji awaryjnej,
 - b) warunki powiadamiania właściwych organów i organizacji,
 - c) kryteria identyfikacji sytuacji awaryjnej,

- d) określenie obowiązków pilota oraz wszelkich innych członków personelu odpowiedzialnych za realizację obowiązków istotnych dla prawidłowego wykonania operacji;
- 9) opracowanie procedury zapewniania kontroli stanu technicznego systemu bezzałogowego statku powietrznego;
- 10) prowadzenie wykazu informacji na temat nadzwyczajnych zdarzeń technicznych stwierdzonych podczas wykonywania operacji danym systemem bezzałogowego statku powietrznego, który może być prowadzony przy użyciu narzędzi informatycznych;
- 11) prowadzenie wykazu czynności z zakresu obsługi technicznej uzupełnianej i zmienianej w sposób niezbędny do utrzymania jej stałej aktualności;
- 12) posiadanie aktualnej na dzień wykonywania operacji polisy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej;
- 13) uwzględnienie zaleceń profilaktycznych Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego wydawanych na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c ustawy – jeżeli zostały opublikowane.

Załącznik nr 6

WARUNKI OPERACYJNE WYKONYWANIA OPERACJI POZA ZASIĘGIEM WIDOCZNOŚCI WZROKOWEJ (BVLOS) Z UŻYCIEM SYSTEMU BEZZAŁOGOWEGO STATKU POWIETRZNEGO AGENCJI BEZPIECZEŃSTWA WEWNĘTRZNEGO, AGENCJI WYWIADU, SŁUŻBY KONTRWYWIADU WOJSKOWEGO, SŁUŻBY WYWIADU WOJSKOWEGO, CENTRALNEGO BIURA ANTYKORUPCYJNEGO, POLICJI, STRAŻY GRANICZNEJ, PAŃSTWOWEJ STRAŻY POŻARNEJ, SŁUŻBY OCHRONY PAŃSTWA, ŻANDARMERII WOJSKOWEJ, KRAJOWEJ ADMINISTRACJI SKARBOWEJ, STRAŻY LEŚNEJ, PODMIOTU UPRAWNIONEGO DO WYKONYWANIA RATOWNICTWA WODNEGO I PODMIOTU UPRAWNIONEGO DO WYKONYWANIA RATOWNICTWA GÓRSKIEGO.

Rozdział 1

Zastosowanie

1.1. Przepisy załącznika stosuje się do wykonywania operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Ochrony Państwa, Żandarmerii Wojskowej, Krajowej Administracji Skarbowej, Straży Leśnej, podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa wodnego i podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa górskiego.

1.2. Użyte w załączniku określenia oznaczają:

- 1) operacja – operację z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego;
- 2) pilot – pilota bezzałogowego statku powietrznego w rozumieniu art. 3 pkt 31 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady

(WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE. L 212 z 22.08.2018, str. 1, z późn. zm.);

- 3) szczególna ostrożność – ostrożność polegającą na zwiększeniu uwagi pilota lub obserwatora lub, innej osoby zaangażowanej w daną operację, dostosowaniu zachowania pilota lub zabezpieczenia i przystosowania miejsca startu i lądowania bezzałogowego statku powietrznego lub terenu, nad którym lot się odbywa, do warunków i sytuacji zmieniających się podczas wykonywania operacji, w stopniu umożliwiającym bezpieczne wykonanie lotu;
- 4) ustawa – ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431, z późn. zm.).

Rozdział 2

Warunki operacyjne wykonywania operacji

2.1. Operację wykonuje się z zachowaniem następujących warunków:

- 1) na podstawie porozumienia, o którym mowa w art. 156g ust. 5 ustawy;
- 2) do wysokości 120 m AGL (nad poziomem morza);
- 3) bezzałogowym statkiem powietrznym o maksymalnej masie startowej mniejszej niż 150 kg;
- 4) ograniczając czas lotu nad zabudowaniami, osobami postronnymi oraz zgromadzeniami osób do niezbędnego minimum;
- 5) zachowując w każdej fazie operacji możliwie bezpieczną odległość od innych statków powietrznych, przeszkód, pojazdów, zwierząt lub osób postronnych, które nie uczestniczą w wykonywaniu operacji lub które nie są świadome poleceń wydawanych przez pilota lub operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego zalecanych przez niego środków, umożliwiającą uniknięcie kolizji, wynikającą z analizy panujących warunków meteorologicznych, otoczenia i przeszkód znajdujących się w obszarze wykonywania operacji oraz rodzaju używanego bezzałogowego statku powietrznego i kwalifikacji pilota, z uwzględnieniem konieczności podjęcia niezbędnych działań w przypadku awarii bezzałogowego statku powietrznego lub utraty kontroli nad jego lotem;
- 6) pilot obsługuje w locie tylko jeden bezzałogowy statek powietrzny, jeżeli nie jest wspomagany systemami automatyzującymi przebieg lotu bezzałogowego statku powietrznego;
- 7) uwzględniając warunki meteorologiczne;

- 8) uwzględniając instrukcję operacyjną sporządzoną przez operatora systemu bezzałogowego systemu powietrznego.

2.2. Pilot może być wspierany przez obserwatora przestrzeni powietrznej w celu zapewnienia separacji od innych statków powietrznych, pod warunkiem zapewnienia dwukierunkowej łączności między pilotem i obserwatorem przestrzeni powietrznej oraz ustalenia sposobu komunikacji między pilotem i obserwatorem.

2.3. Operację nad:

- 1) rurociągiem paliwowym,
 - 2) linią energetyczną,
 - 3) linią telekomunikacyjną,
 - 4) zaporą wodną,
 - 5) służą,
 - 6) innym urządzeniem znajdującym się w otwartym terenie, którego zniszczenie lub uszkodzenie może stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi, środowiska albo spowodować poważne straty materialne
- wykonuje się z zachowaniem szczególnej ostrożności.

2.4. W przypadku zadań ustawowych wykonywanych przez Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencję Wywiadu, Służbę Kontrwywiadu Wojskowego, Służbę Wywiadu Wojskowego, Centralne Biuro Antykorupcyjne, Policję, Straż Graniczną, Państwową Straż Pożarną, Służbę Ochrony Państwa, Żandarmerię Wojskową, Krajową Administrację Skarbową, Straż Leśną, podmiot uprawniony do wykonywania ratownictwa wodnego, podmiot uprawniony do wykonywania ratownictwa górskiego wykonuje się:

- 1) bez zgody zarządzającego danym obiektem – w przypadku wykonywania lotu w obiekcie budowlanym,
 - 2) bez zgody zarządzającego danym terenem, obiektem, obszarem lub urządzeniem – w przypadku wykonywania operacji nad:
 - a) obiektem jądrowym w rozumieniu art. 3 pkt 17 ustawy z dnia 29 listopada – Prawo atomowe (Dz. U. z 2026 r. poz. 1),
 - b) obszarami, obiektami i urządzeniami, o których mowa w art. 5 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2025 r. poz. 532),
 - c) jednostką wojskową lub poligonem
- za zgodą instytucji służby kontroli ruchu lotniczego w przypadku gdy operacja jest wykonywana w przestrzeni kontrolowanej.

2.5. Warunkiem korzystania z systemu bezzałogowego statku powietrznego podczas wykonywania operacji jest:

- 1) wyposażenie bezzałogowego statku powietrznego w dodatkowy, zasilany niezależnie system, umożliwiający pilotowi zdalne ustalenie jego lokalizacji, z wyłączeniem bezzałogowych statków powietrznych służb specjalnych;
- 2) możliwość monitorowania przez pilota parametrów bezzałogowego statku powietrznego, w szczególności:
 - a) toru lotu,
 - b) prędkości lotu,
 - c) wysokości lotu,
 - d) stopnia zużycia źródła zasilania,
 - e) jakości i mocy sygnału sterowania i kontroli;
- 3) uwzględnienie zaleceń profilaktycznych Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego wydawanych na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c ustawy – jeżeli zostały opublikowane.

2.6. Państwowa Straż Pożarna do działań przeciwpożarowych może zaangażować jednostkę cywilną, jeżeli jest ona wpisana do Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego.

2.7. Policja do działań poszukiwawczo-ratowniczych może zaangażować innego operatora. Operator ten angażuje w operację pilota posiadającego minimalne kompetencje, które są adekwatne do kompetencji pilota Policji.

2.8. Centralne Biuro Antykorupcyjne, Policja, Straż Graniczna, Państwowa Straż Pożarna, Służba Ochrony Państwa, Żandarmeria Wojskowa oraz Krajowa Administracja Skarbowa wykonuje operację na warunkach, o których mowa w pkt 2.4 ppkt 2, po poinformowaniu o zamiarze wykonania operacji zarządzającego danym obiektem obszarem lub urządzeniem oraz zarządzającego strefą geograficzną dla systemów bezzałogowych statków powietrznych, jeżeli została wyznaczona.

2.9. W strefie geograficznej dla systemów bezzałogowych statków powietrznych wyznaczonej na podstawie art. 156h ust. 2 ustawy zarządzający strefą geograficzną:

- 1) wyznacza osobę koordynującą loty bezzałogowych statków powietrznych w strefie geograficznej, która zarządza ruchem bezzałogowych statków powietrznych, w tym określa sposoby separacji bezzałogowych statków powietrznych;
- 2) określa rodzaj bezzałogowego statku powietrznego, który może wykonywać operację w strefie geograficznej.

2.10 Do wykonywania operacji mają zastosowanie następujące warunki, które są realizowane przez operatora:

- 1) posiadanie wpisu do rejestru operatorów, o którym mowa w art. 156l ust. 1 ustawy;
- 2) prowadzenie wykazu wykorzystywanych systemów bezzałogowych statków powietrznych;
- 3) prowadzenie wykazu pilotów (imię, nazwisko oraz numer identyfikacyjny);
- 4) przeprowadzenie oceny i przechowywanie informacji o sposobie ograniczania ryzyka wykonywanych operacji przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego;
- 5) prowadzenie ogólnej listy czynności kontrolnych dokonywanych przed startem i po lądowaniu;
- 6) opracowanie procedury i warunków wykonywania operacji;
- 7) opracowanie ogólnej procedury awaryjnej;
- 8) opracowanie planu działania w sytuacjach awaryjnych, który obejmuje co najmniej:
 - a) plan ograniczenia eskalacji skutków sytuacji awaryjnej,
 - b) warunki powiadamiania właściwych organów i organizacji,
 - c) kryteria identyfikacji sytuacji awaryjnej,
 - d) określenie obowiązków pilota oraz wszelkich innych członków personelu odpowiedzialnych za realizację obowiązków istotnych dla prawidłowego wykonania operacji;
- 9) opracowanie procedury zapewniania kontroli stanu technicznego systemu bezzałogowego statku powietrznego;
- 10) prowadzenie wykazu informacji na temat nadzwyczajnych zdarzeń technicznych stwierdzonych podczas wykonywania operacji danym systemem bezzałogowego statku powietrznego, który może być prowadzony przy użyciu narzędzi informatycznych;
- 11) prowadzenie wykazu czynności z zakresu obsługi technicznej uzupełnianej i zmienianej w sposób niezbędny do utrzymania jej stałej aktualności;
- 12) posiadanie aktualnej na dzień wykonywania operacji polisy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej;
- 13) uwzględnianie zaleceń profilaktycznych Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego wydawanych na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c ustawy – jeżeli zostały opublikowane.