



PREZES URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, 2026-08-25

DECYZJA

LBSP-2.503.14.2026.ULC.1

Na podstawie art. 21 ust. 2b ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431 i 1668 oraz z 2026 r. poz. 176, 607 i 864) w związku z art. 71 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 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 (UE) nr 2111/2005, (UE) 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 (UE) nr 552/2004 i (UE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE L 212, 22.08.2018, str. 1, późn. zm.) oraz art. 104, § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 1691)

ZWALNIAM

operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych wykonujących operację:

- 1) przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) nieprzekraczającej 180 kg;
- 2) do celów rolniczych, ochrony zwierząt, profesjonalnej prezentacji systemu bezzałogowego statku powietrznego, z wyłączeniem lotów sportowych i rekreacyjnych

– z wymagań określonych w art. 4 ust. 1 lit. a-b oraz lit. e - f i art. 12 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE. L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem 2019/947/UE” oraz UAS.OPEN.040 pkt 2 oraz pkt 4 części A załącznika do rozporządzenia 2019/947/UE, pod warunkiem spełniania wymagań określonych w załączniku do niniejszej decyzji.

Zwolnienie otrzymuje nr LBSP/SPEC/O/2026-07.

Zwolnienie jest udzielone na okres od 09.09.2026 r. do 31.12.2027 r.

Na podstawie art. 108 § 1 k.p.a. nadaję niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

Uzasadnienie

W Polsce, wraz z postępowaniem technologicznym, branża rolnicza zyskuje nowe możliwości. Wprowadzenie systemów bezzałogowych statków powietrznych, zwanych dalej „SBSP”, do rolnictwa pozwala na podniesienie poziomu rolnictwa precyzyjnego, co stanowi istotny krok w kierunku zwiększenia efektywności i wydajności operacji rolniczych, przy jednoczesnym ograniczeniu negatywnego wpływu na środowisko naturalne.

SBSP wykorzystywane w rolnictwie zbierają dane na temat poziomu wegetacji roślin, dzięki kamerom multispektralnym, które umożliwiają identyfikację obszarów wymagających szczególnej uwagi i interwencji.

Opryski wykonywane za pomocą SBSP przyczyniają się do zmniejszenia zużycia wody oraz nawozów, co wpływa na bardziej zrównoważone gospodarowanie zasobami. Ponadto, rolnictwo precyzyjne umożliwia optymalizację plonów poprzez dostarczanie rolnikom precyzyjnych informacji o najlepszych praktykach uprawowych, dostosowanych do specyficznych potrzeb ich gospodarstw.

Eksploatując SBSP o maksymalnej masie startowej nieprzekraczającej 180 kg, na bardzo niskiej wysokości, z zachowaniem bezpiecznych odległości od obszarów zabudowanych, mieszkalnych, handlowych, przemysłowych oraz rekreacyjnych, a także z prędkością operacyjną nieprzekraczającą minimalnych wartości, można wykazać, że ryzyko związane z tą operacją jest w pełni kontrolowane i minimalne. Tego rodzaju działania, prowadzone w sposób precyzyjny, zgodny z zasadami bezpieczeństwa oraz z uwzględnieniem odpowiednich procedur operacyjnych, nie stwarzają zagrożenia dla bezpieczeństwa.

Tego typu operacje, przeprowadzane w kontrolowanych warunkach odbywające się w przewidywalnym środowisku (pola uprawne), nie stwarzają zagrożenia dla bezpieczeństwa publicznego, pod warunkiem ścisłego przestrzegania zasad ostrożności oraz zachowania odpowiednich odległości. Zważywszy na szczególny charakter i ograniczone ryzyko operacji, uzyskanie zezwolenia na operację w kategorii „szczególnej”, wydawanego przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, stanowi obciążenie administracyjne, które w tym przypadku jest nieproporcjonalne do rzeczywistego akceptowalnego poziomu ryzyka.

Obowiązek uzyskania wspomnianego zezwolenia wiąże się z dodatkowymi nakładami pracy, zarówno dla operatora, jak i Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, co może powodować zbędne opóźnienia w realizacji operacji. W związku z powyższym, odstąpienie od tego wymogu w przypadku omawianych typów operacji, przy zachowaniu pełnej zgodności ze środkami ograniczającymi ryzyko, pozwoli na bardziej efektywne przeprowadzenie działań, nie narażając przy tym bezpieczeństwa w przestrzeni

powietrznej ani osób postronnych.

Należy jednak podkreślić, iż nawet w przypadku odstąpienia od obowiązku uzyskania zezwolenia, operacja będzie mogła zostać realizowana po spełnieniu jasno określonych warunków oraz środków ograniczających ryzyko.

Art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139 przewiduje możliwość udzielenia przez państwo członkowskie zwolnienia od stosowania określonych wymagań przepisów unijnych w przypadku pilnej potrzeby operacyjnej, pod warunkiem zachowania równoważnego poziomu bezpieczeństwa oraz ograniczenia takiego zwolnienia do niezbędnego zakresu i czasu. Niniejsze rozstrzygnięcie stanowi realizację tego instrumentu – ma charakter ściśle ukierunkowanego zwolnienia (odstępstwa) od wybranych, przy pozostawieniu w mocy pozostałych obowiązujących przepisów rozporządzenia 2019/947/UE oraz innych wymagań bezpieczeństwa.

Niniejsze zwolnienie ma charakter tymczasowy z uwagi na trwające prace Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) nad zmianami w przedmiotowym zakresie. Stanowi ono rozwiązanie przejściowe, obowiązujące do momentu wprowadzenia ostatecznych regulacji.

Ze względu na bardzo niskie ryzyko operacji, wymóg dotyczący maksymalnej masy startowej bezzałogowego statku powietrznego, zachowania bezpiecznej odległości oraz zrzutu materiału podczas lotu BSP powinien zostać wyłączony z zachowaniem dodatkowych wymagań bezpieczeństwa i środków ograniczających ryzyko operacji.

Decyzja dotyczy zwolnienia operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych od przepisów zawartych w art. 4 ust. 1 lit. a-b oraz lit. e – f i art. 12 ust. 2 rozporządzenia 2019/947/UE oraz UAS.OPEN.040 pkt 2 i pkt 4 części A załącznika do rozporządzenia 2019/947/UE, do eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych, przeznaczonych do celów rolniczych, ochrony zwierząt oraz profesjonalnej prezentacji systemu (z wyłączeniem lotów sportowych lub rekreacyjnych) stosuje się następujące przepisy określone w załączniku do niniejszej decyzji. Podstawowe założenia zwolnienia zakładają, że używane są bezzałogowe statki powietrzne (BSP) o maksymalnej masie startowej nieprzekraczającej 180 kg, eksploatowane w kategorii otwartej, podkategorii A3, podczas operacji zachowywana jest odległość poziomą co najmniej 30 m od obszaru, niebędącego pod kontrolą pilota bezzałogowego statku powietrznego, takiego jak tereny mieszkalne, handlowe, przemysłowe czy rekreacyjne, na których przebywają osoby postronne. Operacja jest wykonywana na wysokości nieprzekraczającej 30 metrów od najbliższego punktu powierzchni ziemi. Jednakże, operacja nie może być przeprowadzona w przypadku, gdy na obszarze realizacji lotu znajduje się zgromadzenie osób. Dodatkowo operacja musi zostać przeprowadzona z zachowaniem szczególnej ostrożności od zgromadzenia osób, gdzie szczególna ostrożność jest rozumiana jako ostrożność polegająca na zwiększeniu uwagi, dostosowaniu zachowania pilota lub zabezpieczeniu i

przystosowaniu miejsca startu i lądowania bezzałogowego statku powietrznego lub terenu, nad którym lot się odbywa, do warunków i sytuacji zmieniających się podczas wykonywania operacji, w stopniu umożliwiającym bezpieczne wykonanie lotu. Odległość pozioma od osób postronnych, musi wynosić co najmniej 30 metrów. Zabrania się również wykonywania lotów nad ludźmi.

Zwolnienie udzielone od 07.01.2026 r. do 08.09.2026 r. decyzją LBSP-1.503.1.2025.ULC.1 z dnia 16 grudnia 2025 roku obejmujące swym zakresem ten sam zakres operacji nie doprowadziło do sytuacji stwarzających zagrożenie dla bezpieczeństwa, co potwierdza, że przyjęte środki ograniczające ryzyko okazały się skuteczne.

Ze względu na konieczność zapewnienia ochrony ważnego interesu społecznego polegającego na zapewnieniu ciągłości wykonywania operacji z użyciem bezzałogowych statków powietrznych wykorzystywanych do celów rolniczych, ochrony zwierząt oraz profesjonalnej prezentacji systemów bezzałogowych statków powietrznych, przyczyniających się do efektywnego i zrównoważonego prowadzenia działalności rolniczej niniejszej decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności. Przerwa pomiędzy wygaśnięciem dotychczasowego zwolnienia, a możliwością wykonywania operacji na podstawie niniejszej decyzji mogłaby doprowadzić do zakłócenia ciągłości wykonywania operacji do celów rolniczych, ochrony zwierząt, profesjonalnej prezentacji systemu bezzałogowego statku powietrznego. Nadanie rygoru służy zatem ochronie ważnego interesu społecznego, polegającego na zapewnieniu nieprzerwanego wykonywania operacji o istotnym znaczeniu przede wszystkim dla sektora rolniczego.

Pouczenie

1. Od niniejszej decyzji stronie nie służy odwołanie. Zgodnie z przepisami art. 127 § 3 i art. 129 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2025 r. poz. 1691) strona niezadowolona z decyzji może zwrócić się do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w terminie 14 dni od doręczenia decyzji, z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy.
2. Jeżeli strona nie chce skorzystać z prawa do zwrócenia się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy może wnieść do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, ul. Jasna 2/4, na podstawie art. 50 § 1, art. 52 § 3, art. 53 § 1 oraz art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. - Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2026 r. poz. 143, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi”, skargę na decyzję w terminie 30 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji stronie, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Wpis stały od skargi wynosi 200 zł. Strona ma możliwość ubiegania się o zwolnienie od kosztów albo przyznanie prawa pomocy. Prawo pomocy obejmuje zwolnienie od kosztów sądowych oraz ustanowienie adwokata, radcy prawnego, doradcy podatkowego lub rzecznika patentowego. Wniosek o przyznanie prawa pomocy, na podstawie art. 243 § 1 ustawy Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi, może być złożony do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego przed

wszczęciem postępowania lub w jego toku. Wniosek jest wolny od opłat sądowych.

3. Na podstawie art. 127a ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego strona może w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji zrzec się prawa do wniesienia odwołania poprzez złożenie stosownego oświadczenia Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego. W dniu otrzymania przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do odwołania decyzja staje się ostateczna i prawomocna i strona nie będzie mogła wnieść wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy ani skargi do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, ul. Jasna 2/4.

z up. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Paweł Szymański

Dyrektor

Departament Bezzałogowych Statków Powietrznych

(dokument został wydany w postaci elektronicznej i opatrzony kwalifikowanym podpisem elektronicznym)

Wymagania dotyczące zwolnienia nr LBSP/SPEC/O/2026-07

1. Obowiązki pilota bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z UAS.OPEN.060 części A załącznika do rozporządzenia 2019/947/UE oraz warunkami zwolnienia nr LBSP/SPEC/O/2026-07

1.1 Przed rozpoczęciem operacji pilot bezzałogowego statku powietrznego, zwany dalej „pilotem BSP”:

- 1.1.1 posiada odpowiednie kompetencje określone w zwolnieniu nr LBSP/SPEC/O/2026-07,
- 1.1.2 zapoznaje się z instrukcją producenta,
- 1.1.3 uzyskał aktualne informacje na temat stref geograficznych,
- 1.1.4 przed każdą operacją pilot BSP zobowiązany jest wykonać procedurę check-in w aplikacji DroneTower, co stanowi formę powiadomienia służb ruchu lotniczego o planowanej operacji. W przypadku zaistnienia takiej potrzeby, pilot BSP może powiadomić służby ruchu lotniczego o nieprawidłowościach występujących podczas lotu lub otrzymać od tych służb informację o konieczności natychmiastowego lądowania,
- 1.1.5 obserwuje środowisko, w którym ma wykonywać operację, sprawdzono obecność przeszkód oraz otoczenie pod kątem obecności osób postronnych,
- 1.1.6 zapewnia, aby system bezzałogowego statku powietrznego był w stanie gwarantującym bezpieczne wykonanie zaplanowanego lotu,
- 1.1.7 sprawdza, czy system jednoznacznej zdalnej identyfikacji jest aktywny i aktualny, jeżeli BSP jest w taki system wyposażony,
- 1.1.8 weryfikuje, czy masa SBSP nie przekracza MTOM określonej przez producenta.

1.2 Podczas lotu pilot BSP:

- 1.2.1 nie wykonuje 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,
- 1.2.2 utrzymuje BSP w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS oraz prowadzi dokładny wizualny przegląd przestrzeni powietrznej otaczającej BSP w celu uniknięcia wszelkiego ryzyka kolizji z załogowymi statkami powietrznymi (zasada „widzieć i unikać”);
- 1.2.3 pilot BSP przerywa lot, jeżeli operacja stwarza zagrożenie dla innych statków powietrznych, ludzi, zwierząt, środowiska lub mienia,
- 1.2.4 przestrzega ograniczeń operacyjnych w strefach geograficznych,

- 1.2.5 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,
- 1.2.6 eksploatuje SBSP zgodnie z instrukcją producenta, w tym zgodnie z wszelkimi mającymi zastosowanie ograniczeniami,
- 1.2.7 stosuje się do opracowanych przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, zwanego dalej „operatorem SBSP”, procedur, o ile są dostępne,
- 1.2.8 zgłasza utratę kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym, zwanym dalej „BSP”, w aplikacji DroneTower zgodnie z procedurą opublikowaną w instrukcji obsługi: <https://www.pansa.pl/dronetower/>,
- 1.2.9 podczas wykonywania operacji w nocy zapewnia uruchomienie na bezzałogowym statku powietrznym migającego zielonego światła.
- 1.3 Jeżeli pilot BSP jest wpierany przez obserwatora BSP – w takim przypadku między pilotem BSP a obserwatorem BSP musi być zapewniona jasna i skuteczna komunikacja.
- 1.4 Pilot BSP nie może przelatywać w pobliżu lub w granicach obszarów, na których trwają działania ratownicze, chyba że posiadają na to zezwolenie wydane przez odpowiedzialne służby ratownicze.
- 1.5 Pilot BSP zgłasza do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, za pośrednictwem poczty elektronicznej na adres: szkoleniaSBSP@ulc.gov.pl, udokumentowane przeprowadzenie samokształcenia w ramach szkolenia uzupełniającego.
- 1.6 Pilot BSP prowadzi i przechowuje aktualną ewidencję potwierdzającą ukończenie samokształcenia w ramach szkolenia uzupełniającego przez okres co najmniej dwóch lat.
- 1.7 Pilot BSP niezwłocznie informuje Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego o zmianach wpływających na bezpieczeństwo operacji (pisemnie lub elektronicznie na adres: lbsp@ulc.gov.pl).
- 1.8 Pilot BSP przekazuje raporty zdarzeń lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchYLENIA dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 (Dz. U. UE L 122 z 24.4.2014, str. 18, z późn. zm.) do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego i uwzględnia je w okresowej ocenie skutków zwolnienia.

2. Kompetencje pilota BSP

2.1 Podstawowe kompetencje pilota BSP

Pilot BSP posiada co najmniej kompetencje do wykonywania operacji w ramach scenariusza standardowego STS-01, zwanego dalej „STS-01” albo scenariusza standardowego STS-02 zwanego dalej „STS-02”.

2.2 Szkolenie dodatkowe

Szkolenie naziemne oraz praktyczne przeprowadzone przez członka personelu odpowiedzialnego za zadania z zakresu szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych z zakresu zwolnienia. Potwierdzenie ukończenia szkolenia dodatkowego zachowuje ważność przez okres obowiązywania kompetencji pilota BSP do STS-01 albo STS-02.

2.3 Szkolenie uzupełniające w przypadku eksploatacji BSP o zbliżonej konstrukcji¹, przeznaczonego do realizacji tego samego celu² (możliwe po uzyskaniu potwierdzenia przejścia szkolenia dodatkowego)

Szkolenie uzupełniające zostało przeprowadzone na podstawie instrukcji producenta SBSP.

Szkolenie uzupełniające zostało przeprowadzone:

- przez członka personelu odpowiedzialnego za zadania z zakresu szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych, albo
- w formie samokształcenia wraz z dowodem potwierdzającym jego realizację albo
- przez producenta SBSP wraz z dowodem potwierdzającym jego realizację.

Potwierdzenie ukończenia szkolenia uzupełniającego zachowuje ważność przez okres obowiązywania kompetencji pilota BSP do STS-01 albo STS-02.

3. Zasady odległości podczas operacji

3.1 Co najmniej 30 metrów od obszaru, niebędącego pod kontrolą pilota BSP, takiego jak tereny mieszkalne, handlowe, przemysłowe czy rekreacyjne na których przebywają osoby postronne.

3.2 Odległość pozioma od osób postronnych, musi wynosić co najmniej 30 metrów.

3.3 Operacja nie może zostać przeprowadzona, jeśli na obszarze jej realizacji występuje zgromadzenie osób.

3.4 Operacja jest przeprowadzana z zachowaniem szczególnej ostrożności od zgromadzenia osób rozumianej jako ostrożność polegająca na zwiększeniu uwagi, dostosowaniu zachowania pilota lub zabezpieczeniu i przystosowaniu miejsca startu i lądowania bezzałogowego statku powietrznego lub terenu, nad którym lot się odbywa, do warunków i sytuacji zmieniających się podczas wykonywania operacji, w stopniu umożliwiającym bezpieczne wykonanie lotu.

¹ Przez „zbliżoną konstrukcję” rozumie się model BSP tego samego producenta, tę samą aplikację obsługującą system oraz zgodność z przeznaczeniem bezzałogowego statku powietrznego (zakresem jego zastosowania).

² Przez „ten sam cel” rozumie się realizację zadań w zakresie działalności rolniczej, ochrony zwierząt lub profesjonalnej prezentacji systemu.

4. Wysokość i prędkość lotu

- 4.1 Maksymalna wysokość lotu: ≤ 30 metrów od najbliższego punktu powierzchni ziemi.
- 4.2 Prędkość lotu względem ziemi: ≤ 5 m/s, aby zapewnić bezpieczeństwo operacji oraz odpowiedni czas reakcji.

5. Wymagania techniczne dla BSP

- 5.1 BSP musi być produktem seryjnym, nie może być skonstruowanym do użytku prywatnego.
- 5.2 Obowiązkowe systemy bezpieczeństwa:
 - 5.2.1 Geocage,
 - 5.2.2 RTH (Return to Home).

6. Inne wymagania (poza lotniczymi)

W przypadku operacji rolniczych obowiązuje przestrzeganie przepisów o środkach ochrony roślin.

7. Wymagania wobec członka personelu odpowiedzialnego za zadania z zakresu szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych w zakresie realizacji szkolenia dodatkowego

Członek personelu odpowiedzialny za zadania z zakresu szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych musi:

- 7.1 posiadać potwierdzenie ukończenia szkolenia dodatkowego w zakresie obsługi danego typu BSP, wydane przez operatora szkolącego, posiadającego zezwolenie na operację w kategorii „szczególnej” w tym zakresie;
- 7.2 zgłosić do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, za pośrednictwem poczty elektronicznej na adres: szkoleniaSBSP@ulc.gov.pl, zamiar prowadzenia szkolenia dodatkowego lub uzupełniającego, a także przekazać informację, czy wyraża zgodę na umieszczenie swoich danych osobowych na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 7.3 w przypadku zamiaru prowadzenia szkolenia na eksploatację BSP o zbliżonej konstrukcji¹, przeznaczonego do realizacji tego samego celu², musi ukończyć szkolenie uzupełniające zgodnie z pkt 2 ppkt 2.3;

- 7.4 dostarczyć, za pośrednictwem poczty elektronicznej na adres: szkoleniaSBSP@ulc.gov.pl, listę pilotów BSP, którzy ukończyli szkolenie dodatkowe lub uzupełniające, w terminie do końca miesiąca, w którym przeprowadzono szkolenie;
- 7.5 prowadzić i przechowywać aktualną ewidencję wydanych potwierdzeń ukończenia szkolenia dodatkowego lub uzupełniającego przez okres co najmniej dwóch lat;
- 7.6 przeprowadzić szkolenie dodatkowe zgodnie z zakresem programu szkolenia, który stanowi załącznik nr 1 do niniejszego dokumentu;
- 7.7 przeprowadzić szkolenie uzupełniające zgodnie z instrukcją producenta SBSP.

8. Postanowienia końcowe

- 8.1 Korzystanie z zwolnienia wymaga pełnego zrozumienia i świadomego przestrzegania wszystkich powyższych warunków oraz obowiązujących przepisów prawa.
- 8.2 Operator SBSP jest zobowiązany do przestrzegania obowiązków określonych w sekcji UAS.OPEN.050 części A załącznika do 2019/947/UE.
- 8.3 Pilot BSP jest zobowiązany do przestrzegania obowiązków określonych w sekcji UAS.OPEN.060 części A załącznika do 2019/947/UE.
- 8.4 Zgodność z warunkami wdrożonego do krajowego systemu prawnego zwolnienia nr LBSP/SPEC/O/2026-07 będzie podlegała weryfikacji przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego na podstawie wyżej określonych wymagań.

**Program szkolenia dodatkowego w celu wykonania operacji w zasięgu
widoczności wzrokowej (VLOS) przy użyciu BSP ≤ 180 kg w ramach zwolnienia
nr LBSP/SPEC/O/2026-07**

1. Wymagania wstępne oraz kwalifikacje kandydatów uczestniczących w szkoleniu dodatkowym

Kandydat posiada co najmniej kompetencje do STS-01 albo STS-02.

2. Wymagania i kwalifikacje personelu przeprowadzającego szkolenie dodatkowe

Personel przeprowadzający szkolenie dodatkowe zobowiązany jest do posiadania:

- 1) poświadczenia członka personelu odpowiedzialnego za zadania z zakresu szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych (poświadczenie INS);
- 2) potwierdzenia ukończenia szkolenia w zakresie obsługi danego typu BSP, wydane przez operatora szkolącego, posiadającego zezwolenie na operację w kategorii „szczególnej” w tym zakresie.

3. Program szkolenia

3.1 Szkolenie naziemne:

- 1) omówienie zasad wykonywania lotów w ramach zwolnienia na podstawie dokumentu pt. „Wymagania dotyczące zwolnienia nr LBSP/SPEC/O/2026-07”;
- 2) charakterystyka wykorzystywanego sprzętu, obejmująca szczegółowe omówienie jego specyfikacji technicznej oraz możliwych zastosowań operacyjnych;
- 3) analiza potencjalnych zagrożeń mogących wystąpić w trakcie wykonywania lotów, wraz ze wskazaniem odpowiednich środków mających na celu ich ograniczenie lub całkowitą eliminację;
- 4) prawidłowe uruchomienie bezzałogowego statku powietrznego, obejmujące również jego właściwą konfigurację przed rozpoczęciem operacji lotniczej.

3.2 Szkolenie praktyczne:

- 1) przygotowanie systemu bezzałogowego statku powietrznego do wykonania operacji lotniczej, w tym kontrolę techniczną oraz weryfikację gotowości sprzętu;
- 2) podstawowe czynności operacyjne, w szczególności manualne sterowanie BSP zgodnie z wyznaczoną trasą;

- 3) planowanie oraz modyfikację zautomatyzowanych misji lotniczych, z wykorzystaniem odpowiedniego oprogramowania;
- 4) realizacja operacji specjalistycznych, takich jak opryskiwanie, rozpylanie lub siew, zgodnie z obowiązującymi procedurami;
- 5) reagowanie w sytuacjach awaryjnych.

4. Potwierdzenie zdobytej wiedzy podczas szkolenia dodatkowego

Potwierdzeniem nabycia wymaganych kompetencji jest potwierdzenie ukończenia szkolenia dodatkowego. Dokument ten sporządzany jest przez członka personelu odpowiedzialnego za zadania z zakresu szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych, po uprzednim potwierdzeniu osiągnięcia przez kandydata założonych efektów kształcenia.