

Warszawa, dnia 30 grudnia 2020 r.

Poz. 77

**WYTYCZNE NR 23
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 29 grudnia 2020 r.

w sprawie Krajowego Scenariusza Standardowego NSTS-09 dla operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) z użyciem bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej mniejszej niż 25 kg, wykonywane przez operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych posiadających krajową zgodę na loty (BVLOS)

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 i art. 23 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970) ogłasza się, co następuje:

§ 1. W celu realizacji obowiązków wynikających z art. 18 lit. a i d oraz art. 23 ust. 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 11, Dz. Urz. UE L 150 z 13.05.2020, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 176 z 05.06.2020, str. 13), mając na względzie art. 21 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 – Prawo lotnicze, zaleca się stosowanie niniejszych wytycznych.

§ 2. Wytyczne określają warunki wykonywania operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) z użyciem bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej mniejszej niż 25 kg, wykonywane przez operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych posiadających krajową zgodę na loty (BVLOS) – stanowiące załącznik do wytycznych.

§ 3. Wytyczne są publikowane w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

§ 4. Wytyczne wchodzi w życie z dniem 30 grudnia 2020 r.

wz. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych

Michał Witkowski

Załącznik do wytycznych nr 23
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 29 grudnia 2020 r.

Krajowy Scenariusz Standardowy

NSTS-09

Operacje poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) z użyciem bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej mniejszej niż 25 kg, wykonywane przez operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych posiadających krajową zgodę na loty (BVLOS)

UAS.NSTS-09.010 Przepisy ogólne

1. Operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych w ramach krajowego scenariusza standardowego NSTS-09 wykonuje się w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) lub poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS).
2. Niniejszy scenariusz stosuje się do bezzałogowych statków powietrznych, które w procesie oględzin zostały dopuszczone do lotów (BVLOS), zgodą wydaną na podstawie pkt 8.1 załącznika nr 6b do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz.U. z 2019 r. poz.1497) i stale spełniają jej wymogi dotyczące wyposażenia i funkcji systemu bezzałogowego statku powietrznego, z uwzględnieniem zwolnień wydanych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego na podstawie pkt 1.2 załącznika nr 6b tego rozporządzenia.
3. Oświadczenie operatora o korzystaniu z krajowego scenariusza standardowego NSTS-09 zostanie przyjęte jedynie w przypadku, gdy operator otrzymał krajową zgodę na loty (BVLOS) przed dniem 31 grudnia 2020 r.
4. Oświadczenie operatora o korzystaniu z krajowego scenariusza standardowego NSTS-09 zostanie przyjęte w przypadku ważności posiadanej krajowej zgody na wykonywanie lotów (BVLOS) w dniu składania tego oświadczenia.
5. Oświadczenia operatora o korzystaniu z krajowego scenariusza standardowego NSTS-09 można składać do dnia 2 grudnia 2021 r. i zachowują ważność nie dłużej niż do dnia 1 stycznia 2022 r.
6. W ramach krajowego scenariusza standardowego NSTS-09 mogą być wykonywane loty bezzałogowych statków powietrznych nieopatrzonych etykietą identyfikacyjną klasy określoną w częściach 1–5, 16 i 17 załącznika do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2019/945 z dnia 12 marca 2019 r. w sprawie systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych z państw

trzecich (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 1, Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 7 oraz Dz. Urz. UE L 232 z 20.07.2020, str. 1).

7. Podczas operacji bezzałogowy statek powietrzny nie może przenosić materiałów niebezpiecznych, które – w razie wypadku – mogą stanowić wysokie ryzyko dla osób.

UAS.NSTS-09.020 Warunki wykonywania lotów

Operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych w ramach krajowego scenariusza standardowego NSTS-09 wykonuje się z zachowaniem następujących warunków:

- 1) w czasie lotu bezzałogowy statek powietrzny utrzymuje się w odległości do 120 m od najbliższego punktu powierzchni Ziemi; pomiar odległości dostosowuje się odpowiednio do cech geograficznych terenu, takich jak równiny, wzgórza, góry;
- 2) w przypadku przelotu bezzałogowym statkiem powietrznym w odległości do 50 metrów w poziomie od sztucznej przeszkody o wysokości przekraczającej 105 metrów, maksymalną wysokość operacji można zwiększyć o maksymalnie 15 metrów powyżej wysokości przeszkody;
- 3) operacje (BVLOS) w ramach krajowego scenariusza standardowego NSTS-09 wykonuje się na warunkach określonych przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej.

UAS.NSTS-09.030 Bezpieczeństwo lotów

Operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych w ramach krajowego scenariusza standardowego NSTS-09 wykonuje się:

- 1) w sposób umożliwiający uniknięcie lotu nad zgromadzeniami osób;
- 2) zachowując w każdej fazie operacji bezpieczną odległość od innych statków powietrznych, przeszkód, pojazdów, zwierząt lub osób, które nie uczestniczą w wykonywaniu operacji lub które nie są świadome poleceń wydawanych przez pilota lub operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego i zalecanych przez niego środków bezpieczeństwa na wypadek awarii lub utraty kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym;
- 3) ograniczając w możliwie największym stopniu czas lotu nad osobami w przypadku nieprzewidzianego pojawienia się takich osób w miejscu wykonywania lotów;
- 4) z uwzględnieniem instrukcji operacyjnej sporządzonej przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego;
- 5) podczas lotu w warunkach (BVLOS), pilot może być wspierany przez obserwatorów przestrzeni powietrznej w celu zapewnienia separacji od innych statków powietrznych, przy zapewnieniu dwukierunkowej łączności pomiędzy pilotem i każdym obserwatorem oraz gdy ustalono zasady komunikacji.

UAS.NSTS-09.040 Warunki korzystania z przestrzeni powietrznej

Operacje systemów bezzałogowych statków powietrznych w ramach krajowego scenariusza standardowego NSTS-09 wykonuje się:

- 1) po zgłoszeniu na 7 dni wcześniej zamiaru wykonania operacji oraz jej miejsca, czasu i maksymalnej wysokości lotu do Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej za pomocą systemu teleinformatycznego określonego przez tę Agencję;
- 2) jedynie za zgodą lub na potrzeby zarządzającego danym obiektem w przypadku wykonywania operacji nad portami morskimi, lotniskami, elektrowniami, ujęciami wody i oczyszczalniami ścieków, jednostkami wojskowymi i poligonami;
- 3) z zachowaniem szczególnej ostrożności w przypadku lotów wykonywanych nad rurociągami paliwowymi, liniami energetycznymi i liniami telekomunikacyjnymi, zaporami wodnymi, śluzami oraz innymi urządzeniami znajdującymi się w otwartym terenie, których zniszczenie lub uszkodzenie może stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi, środowiska albo spowodować poważne straty materialne;
- 4) w strefie DRA-R (w tym w strefach: DRA-RH, DRA-RM lub DRA-RL) – na warunkach określonych dla tej strefy;
- 5) w strefie DRA-P – za zgodą zarządzającego obiektem chronionym daną strefą i na warunkach określonych dla tej strefy;
- 6) w strefie DRA-T – na warunkach określonych dla tej strefy;
- 7) w strefie DRA-U – na warunkach określonych dla tej strefy;
- 8) w strefie DRA-I – z uwzględnieniem informacji podanych do wiadomości publicznej dla tej strefy.

UAS.NSTS-09.050 Warunki eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego

Warunkiem eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego jest:

- 1) uwzględnienie w działaniach operatora zaleceń profilaktycznych Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, wydawanych na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970), opracowanych w oparciu o najnowszą wiedzę związaną z eksploatacją systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi;
- 2) noszenie kamizelki ostrzegawczej przez pilota wykonującego czynności lotnicze.

UAS.NSTS-09.060 Pilot bezzałogowego statku powietrznego

Operacje bezzałogowych statków powietrznych w ramach krajowego scenariusza standardowego NSTS-09 wykonuje jedynie pilot, który posiada aktualne kompetencje do wykonywania operacji zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym NSTS-05, krajowym scenariuszem standardowym NSTS-06, krajowym scenariuszem standardowym NSTS-07 lub krajowym scenariuszem standardowym NSTS-08 oraz przeszedł przeszkolenie stanowiskowe

do realizacji krajowego scenariusza standardowego NSTS-09 prowadzone przez operatora objętego krajową zgodą na wykonywanie lotów (BVLOS).

UAS.NSTS-09.070 Obowiązki operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego

Oprócz obowiązków określonych w sekcji UAS.SPEC.050 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych, zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2019/947”, operator systemu bezzałogowego statku powietrznego:

1. Sporządza instrukcję operacyjną zgodnie z dodatkiem 5 do rozporządzenia nr 2019/947.
2. Zapewnia adekwatność procedur bezpieczeństwa i procedur awaryjnych.
3. Opracowuje plan działania w sytuacjach awaryjnych odpowiedni dla operacji, obejmujący co najmniej:
 - 1) plan ograniczenia eskalacji skutków sytuacji awaryjnej;
 - 2) warunki powiadamiania właściwych organów i organizacji;
 - 3) kryteria identyfikacji sytuacji awaryjnej;
 - 4) określenie obowiązków pilota bezzałogowego statku powietrznego oraz wszelkich innych członków personelu odpowiedzialnych za realizację obowiązków istotnych z punktu widzenia operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego.