

▼ **M1**

Temat	Obszary, które należy uwzględnić
b) Procedury w trakcie lotu	<p>(i) Prowadzenie skutecznej obserwacji i utrzymywanie bezzałogowego statku powietrznego w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) w każdym momencie, co obejmuje: posiadanie w każdym momencie orientacji sytuacyjnej w odniesieniu do danej lokalizacji pod względem przestrzeni operacyjnej i pod kątem obecności innych użytkowników przestrzeni powietrznej, przeszkód, ukształtowania terenu oraz osób postronnych.</p> <p>(ii) Wykonywanie dokładnych i kontrolowanych manewrów w locie na różnych wysokościach i w różnych odległościach reprezentatywnych dla odnośnego STS (w tym lot w trybie manualnym/bez wsparcia globalnego systemu nawigacji satelitarnej lub w trybie równoważnym, jeżeli bezzałogowy statek powietrzny jest w niego wyposażony). Wykonuje się co najmniej następujące manewry:</p> <p>A) zawis w miejscu (tylko w przypadku wiroplątów);</p> <p>B) przejście z zawisu do lotu do przodu (tylko w przypadku wiroplątów);</p> <p>C) wznoszenie i zniżanie z lotu poziomego;</p> <p>D) zakręty w locie poziomym;</p> <p>E) kontrola prędkości w locie poziomym;</p> <p>F) czynności po wystąpieniu awarii silnika/układu napędowego; oraz</p> <p>G) manewry omijania w celu uniknięcia kolizji.</p> <p>(iii) Monitorowanie w czasie rzeczywistym stanu systemu bezzałogowego statku powietrznego i dotyczących go ograniczeń w zakresie maksymalnego czasu lotu.</p> <p>Lot w warunkach odbiegających od normy:</p> <p>A) zarządzanie częściowym lub całkowitym brakiem mocy w układzie napędowym bezzałogowego statku powietrznego przy zapewnieniu bezpieczeństwa osób trzecich na ziemi;</p> <p>B) zarządzanie ścieżką lotu bezzałogowego statku powietrznego w sytuacjach odbiegających od normy;</p> <p>C) zarządzanie sytuacją, w której dojdzie do uszkodzenia urządzenia pozycjonującego zainstalowanego w bezzałogowym statku powietrznym;</p> <p>D) zarządzanie sytuacją wtargnięcia osoby postronnej w granice przestrzeni operacyjnej lub w kontrolowany obszar naziemny oraz zastosowanie odpowiednich środków w celu zachowania bezpieczeństwa;</p> <p>E) reagowanie na sytuacje, w których bezzałogowy statek powietrzny może przekroczyć granicę przestrzeni lotu (procedury bezpieczeństwa) oraz granice przestrzeni operacyjnej (procedury awaryjne), które określono w trakcie przygotowań do lotu, oraz podejmowanie odpowiednich działań naprawczych;</p> <p>F) zarządzanie sytuacją, w której statek powietrzny zbliża się do granicy przestrzeni operacyjnej; oraz</p> <p>G) wykazanie umiejętności stosowania metody odzyskania kontroli po celowej (symulowanej) utracie łącza do celów kierowania i kontroli.</p>
c) Czynności po zakończeniu lotu	<p>(i) Wyłączenie i zabezpieczenie systemu bezzałogowego statku powietrznego.</p> <p>(ii) Kontrola po zakończeniu lotu i zarejestrowanie wszelkich istotnych danych dotyczących ogólnego stanu systemu bezzałogowego statku powietrznego (jego układów, komponentów i źródeł zasilania) oraz zmęczenia załogi.</p> <p>(iii) Przeprowadzenie odprawy na temat wykonanej operacji.</p> <p>(iv) Określenie sytuacji, które wymagały sporządzenia zgłoszenia zdarzenia, i sporządzenie wymaganego zgłoszenia zdarzenia.</p>

**ROZDZIAŁ II**

**STS-02 – Operacje poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS z udziałem obserwatorów przestrzeni powietrznej nad kontrolowanym obszarem naziemnym w środowisku słabo zaludnionym**

**UAS.STS-02.010 Przepisy ogólne**

- 1) W czasie lotu bezzałogowy statek powietrzny utrzymuje się w odległości 120 m od najbliższego punktu powierzchni Ziemi. Pomiar odległości dostosowuje się odpowiednio do cech geograficznych terenu, takich jak równiny, wzgórze, góry.

**▼ M1**

- 2) 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 systemu bezzałogowego statku powietrznego można zwiększyć o maksymalnie 15 metrów powyżej wysokości przeszkody na wniosek podmiotu odpowiedzialnego za przeszkodę.
- 3) Maksymalna wysokość przestrzeni operacyjnej nie może przekraczać 30 m powyżej maksymalnej wysokości dozwolonej w pkt 1 i 2.
- 4) Podczas lotu bezzałogowy statek powietrzny nie może przenosić materiałów niebezpiecznych.

**UAS.STS-02.020 Operacje z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych zgodnie z STS-02**

Operacje z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych zgodnie z STS-02 są wykonywane:

- 1) zgodnie z instrukcją operacyjną, o której mowa w sekcji UAS.STS-02.030 pkt 1;
- 2) nad kontrolowanym obszarem naziemnym w całości znajdującym się w słabo zaludnionym środowisku, obejmującym:
  - a) obszar przestrzeni lotu;
  - b) obszar przestrzeni bezpieczeństwa, którego granica zewnętrzna lub granice zewnętrzne muszą wykraczać o co najmniej 10 m poza granicę lub granice obszaru przestrzeni lotu;
  - c) bufor ryzyka naziemnego obejmujący odległość co najmniej równą odległości, którą najprawdopodobniej pokona bezzałogowy statek powietrzny po aktywacji środków służących zakończeniu lotu wskazanej przez producenta systemu bezzałogowego statku powietrznego w instrukcji producenta, z uwzględnieniem warunków operacyjnych przy ograniczeniach określonych przez producenta systemu bezzałogowego statku powietrznego;
- 3) na obszarze, na którym minimalna widzialność w locie wynosi ponad 5 km;
- 4) utrzymując bezzałogowy statek powietrzny w zasięgu wzroku pilota bezzałogowego statku powietrznego podczas startu i lądowania bezzałogowego statku powietrznego, chyba że lądowanie jest wynikiem awaryjnego zakończenia lotu;
- 5) jeżeli w operacji nie uczestniczy obserwator przestrzeni powietrznej – prowadząc lot bezzałogowym statkiem powietrznym w odległości maksymalnie 1 km od pilota bezzałogowego statku powietrznego, przy czym w przypadku gdy bezzałogowy statek powietrzny nie znajduje się w zasięgu widoczności wzrokowej pilota bezzałogowego statku powietrznego, bezzałogowy statek powietrzny musi poruszać się po uprzednio zaprogramowanym torze lotu;
- 6) jeżeli w operacji uczestniczy co najmniej jeden obserwator przestrzeni powietrznej – przestrzegając wszystkich poniższych warunków:
  - a) obserwatorów przestrzeni powietrznej rozmieszcza się w sposób umożliwiający odpowiednie pokrycie przestrzeni operacyjnej i otaczającej przestrzeni powietrznej przy minimalnej widoczności lotu wskazanej w pkt 3;
  - b) bezzałogowy statek powietrzny eksploatuje się w odległości nie większej niż 2 km od pilota bezzałogowego statku powietrznego;

**▼ M1**

- c) bezzałogowy statek powietrzny eksploatuje się w odległości nie większej niż 1 km od obserwatora przestrzeni powietrznej, który znajduje się najbliżej bezzałogowego statku powietrznego;
  - d) odległość między dowolnym obserwatorem przestrzeni powietrznej a pilotem bezzałogowego statku powietrznego jest nie większa niż 1 km;
  - e) dostępne są niezawodne i skuteczne środki komunikacji umożliwiające komunikację między pilotem bezzałogowego statku powietrznego a obserwatorami przestrzeni powietrznej;
- 7) przez pilota bezzałogowego statku powietrznego, który posiada:
- a) certyfikat wiedzy teoretycznej pilota bezzałogowego statku powietrznego w zakresie operacji wykonywanych według scenariuszy standardowych wydany przez właściwy organ lub przez podmiot wyznaczony przez właściwy organ państwa członkowskiego;
  - b) potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego STS-02 zgodnie z załącznikiem A do niniejszego rozdziału wydane przez:
    - A) podmiot, który zadeklarował zgodność z wymogami określonymi w dodatku 3 i który jest uznawany przez właściwy organ państwa członkowskiego; lub
    - B) operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, który zadeklarował właściwemu organowi państwa członkowskiego rejestracji zgodność z STS-02 i zadeklarował zgodność z wymogami określonymi w dodatku 3;
- 8) z użyciem bezzałogowego statku powietrznego, który spełnia wszystkie poniższe warunki:
- a) jest oznaczony jako klasa C6 i spełnia wymogi tej klasy, jak określono w części 17 załącznika do rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945;
  - b) jest eksploatowany z aktywnym systemem zapobiegającym przekroczeniu przez bezzałogowy statek powietrzny granic przestrzeni lotu;
  - c) jest eksploatowany z aktywnym i zaktualizowanym systemem jednoznacznej zdalnej identyfikacji.
- 9) Pilot bezzałogowego statku powietrznego musi uzyskać certyfikat wiedzy teoretycznej w zakresie operacji wykonywanych według scenariuszy standardowych po:
- a) ukończeniu szkolenia online oraz zaliczeniu egzaminu online z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w sekcji UAS.OPEN.020 pkt 4 lit. b); oraz
  - b) zdaniu dodatkowego egzaminu z wiedzy teoretycznej przeprowadzonego przez właściwy organ lub podmiot wyznaczony przez właściwy organ państwa członkowskiego zgodnie z załącznikiem A do niniejszego rozdziału.
- 10) Certyfikat ten jest ważny przez pięć lat. Przedłużenie ważności certyfikatu, w okresie jego ważności, jest uzależnione od spełnienia któregokolwiek z poniższych warunków:
- a) wykazania kompetencji zgodnie z pkt 9;

**▼ M1**

- b) ukończenia szkolenia przypominającego, które dotyczy przedmiotów z zakresu wiedzy teoretycznej, jak określono w pkt 9, przeprowadzanego przez właściwy organ lub podmiot wyznaczony przez właściwy organ.

- 11) W celu przedłużenia ważności certyfikatu po jego wygaśnięciu pilot bezzałogowego statku powietrznego stosuje się do przepisów pkt 9.

**UAS.STS-02.030 Obowiązki operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego**

Oprócz obowiązków określonych w sekcji UAS.SPEC.050 operator systemu bezzałogowego statku powietrznego:

- 1) opracowuje instrukcję operacyjną obejmującą elementy określone w dodatku 5;
- 2) określa przestrzeń operacyjną i bufor ryzyka naziemnego w odniesieniu do planowanych operacji, w tym kontrolowany obszar naziemny obejmujący rzuty na powierzchnię Ziemi zarówno przestrzeni operacyjnej, jak i bufora;
- 3) zapewnia adekwatność procedur bezpieczeństwa i procedur awaryjnych poprzez przeprowadzenie którychkolwiek z poniższych czynności:
  - a) specjalnych prób w locie;
  - b) symulacji, pod warunkiem że reprezentatywność środków symulacji jest odpowiednia do zamierzonego celu;
- 4) opracowuje skuteczny plan działania w sytuacjach awaryjnych odpowiedni dla operacji, obejmujący co najmniej:
  - a) plan ograniczenia eskalacji skutków sytuacji awaryjnej;
  - b) warunki powiadamiania właściwych organów i organizacji;
  - c) kryteria identyfikacji sytuacji awaryjnej;
  - d) jasne określenie obowiązków pilota(-ów) bezzałogowego statku powietrznego oraz wszelkich innych członków personelu odpowiedzialnych za realizację obowiązków istotnych z punktu widzenia operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego;
- 5) zapewnia, aby poziom realizacji wszelkich zewnętrznych usług niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa lotu był odpowiedni do planowanej operacji;
- 6) w stosownych przypadkach określa podział ról i obowiązków między operatorem a zewnętrznym dostawcą (zewnętrznymi dostawcami) usług;
- 7) wgrywa zaktualizowane informacje do systemu świadomości przestrzennej, jeżeli funkcja ta jest zainstalowana w systemie bezzałogowego statku powietrznego, w przypadku gdy wymaga tego strefa geograficzna dla systemów bezzałogowych statków powietrznych dla planowanej lokalizacji operacji;

**▼ M1**

- 8) zapewnia, aby przed rozpoczęciem operacji zastosowano wszystkie właściwe środki mające na celu ograniczenie ryzyka wtargnięcia osób postronnych na kontrolowany obszar naziemny zgodny z minimalną odległością określoną w sekcji UAS.STS-02.020 pkt 2, oraz, w razie potrzeby, przeprowadzono koordynację z właściwymi organami;
- 9) zapewnia, aby przed rozpoczęciem operacji wszystkie osoby obecne na kontrolowanym obszarze naziemnym:
  - a) zostały poinformowane o ryzyku związanym z operacją;
  - b) zostały poinstruowane oraz, w stosownych przypadkach, przeszkolone w zakresie środków ostrożności i środków ustanowionych przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego w celu zapewnienia ich ochrony; oraz
  - c) wyraźnie wyraziły zgodę na udział w operacji;
- 10) przed rozpoczęciem operacji, w przypadku udziału obserwatorów przestrzeni powietrznej:
  - a) zapewnia prawidłowe rozmieszczenie i liczbę obserwatorów przestrzeni powietrznej wzdłuż planowanego toru lotu;
  - b) weryfikuje, czy:
    - (i) widoczność i planowana odległość, w jakiej znajduje się obserwator przestrzeni powietrznej, mieszczą się w dopuszczalnych granicach określonych w instrukcji operacyjnej;
    - (ii) nie występują przeszkody terenowe dla każdego obserwatora przestrzeni powietrznej;
    - (iii) nie istnieją luki między strefami pokrytymi przez każdego z obserwatorów przestrzeni powietrznej;
    - (iv) ustanowiono skuteczną łączność z każdym obserwatorem przestrzeni powietrznej;
    - (v) środki, które obserwatorzy przestrzeni powietrznej ewentualnie stosują w celu określenia pozycji bezzałogowego statku powietrznego, funkcjonują i są skuteczne;
  - c) zapewnia, aby obserwatorów przestrzeni powietrznej poinformowano o planowanej trasie bezzałogowego statku powietrznego i przebiegu czasowym lotu;
- 11) zapewnia, aby:
  - a) do systemu bezzałogowego statku powietrznego dołączono odpowiednią deklarację zgodności UE, zawierającą odniesienie do klasy C6;
  - b) na bezzałogowym statku powietrznym umieszczono znak identyfikacyjny klasy C6.

**UAS.STS-02.040 Obowiązki pilota bezzałogowego statku powietrznego**

Oprócz obowiązków określonych w sekcji UAS.SPEC.060 pilot bezzałogowego statku powietrznego:

- 1) przed rozpoczęciem operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego:
  - a) ustawia programowalną przestrzeń lotu bezzałogowego statku powietrznego w celu utrzymania go w granicach przestrzeni lotu;

**▼ M1**

b) sprawdza, czy środki służące zakończeniu lotu i funkcja umożliwiająca programowanie przestrzeni operacyjnej bezzałogowego statku powietrznego funkcjonują prawidłowo; oraz sprawdza, czy system jednoznacznej zdalnej identyfikacji jest aktywny i aktualny;

2) w trakcie lotu:

a) o ile nie wspierają go obserwatorzy przestrzeni powietrznej – prowadzi dokładny 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;

b) musi mieć możliwość utrzymania kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym, z wyjątkiem przypadku utraty łącza do celów kierowania i kontroli (C2);

c) obsługuje tylko jeden bezzałogowy statek powietrzny w danym czasie;

d) nie może obsługiwać bezzałogowego statku powietrznego z poruszającego się pojazdu;

e) nie może przekazywać kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym innej stacji kierowania;

f) informuje odpowiednio szybko obserwatora (obserwatorów) przestrzeni powietrznej (o ile uczestniczą w operacji) o wszelkich odchyleniach bezzałogowego statku powietrznego od planowanej trasy i związanym z tym przebiegiem czasowym lotu;

g) stosuje procedury bezpieczeństwa określone przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego na wypadek sytuacji odbiegających od normy, w tym w przypadku gdy pilot bezzałogowego statku powietrznego ma przesłanki, by sądzić, że bezzałogowy statek powietrzny może przekroczyć granice przestrzeni lotu;

h) stosuje procedury awaryjne określone przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego na potrzeby sytuacji awaryjnych, w tym uruchamia środki służące zakończeniu lotu, w przypadku gdy pilot bezzałogowego statku powietrznego ma przesłanki, by sądzić, że bezzałogowy statek powietrzny może przekroczyć granice przestrzeni operacyjnej.

**UAS.STS-02.050 Obowiązki obserwatora przestrzeni powietrznej**

Obserwator przestrzeni powietrznej:

1) prowadzi dokładny przegląd przestrzeni powietrznej otaczającej bezzałogowy statek powietrzny w celu identyfikacji wszelkiego ryzyka kolizji z załogowymi statkami powietrznymi;

2) posiada stałą znajomość pozycji bezzałogowego statku powietrznego poprzez bezpośrednią obserwację przestrzeni powietrznej lub za pomocą środków elektronicznych;

3) ostrzega pilota bezzałogowego statku powietrznego w przypadku wykrycia zagrożenia oraz pomaga w unikaniu lub minimalizowaniu potencjalnych negatywnych skutków.

**ZAŁĄCZNIK A: EGZAMIN Z WIEDZY TEORETYCZNEJ I EGZAMIN PRAKTYCZNY DLA PILOTA BEZZAŁOGOWEGO STATKU POWIETRZNEGO W ODNIESIENIU DO STS-02****1. Egzaminy z wiedzy teoretycznej**

Egzamin określa się zgodnie z pkt 1 załącznika A do rozdziału I.

**▼ M1****2. Szkolenie praktyczne i ocena umiejętności praktycznych**

Oprócz obszarów określonych w pkt A.2 załącznika A do rozdziału I uwzględnia się następujące obszary:

*Tabela 1*


**Dodatkowe tematy i dziedziny, które należy uwzględnić w ramach szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych w odniesieniu do STS-02**

Temat	Obszary, które należy uwzględnić
a) Operacje poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS wykonywane zgodnie z STS-02	(i) Czynności przed lotem – planowanie operacji, względy dotyczące przestrzeni powietrznej i ocena ryzyka na miejscu operacji. Kwestie, które należy uwzględnić: A) obserwacja przestrzeni powietrznej; B) operacje z udziałem obserwatorów przestrzeni powietrznej: odpowiednie rozmieszczenie obserwatorów przestrzeni powietrznej i system dekonfliktowania obejmujący frazeologię, koordynację i środki komunikacji; (ii) Procedury w trakcie lotu, określone w pkt 2 lit. b) ppkt (ii) załącznika A do rozdziału I, stosuje się w operacjach zarówno w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS, jak i poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS.

▼ M1

## Dodatek 2

## Oświadczenie o operacji

		<b>Oświadczenie o operacji</b>	
<p><b>Ochrona danych:</b> Dane osobowe zawarte w niniejszym oświadczeniu są przetwarzane przez właściwe organy zgodnie z rozporządzeniem 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). Będą one przetwarzane do celów realizacji działań w zakresie nadzoru, zarządzania nimi i ich monitorowania zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/947.</p> <p>Jeżeli potrzebują Państwo dodatkowych informacji na temat przetwarzania Państwa danych osobowych lub chcieliby Państwo skorzystać z przysługujących im praw (np. dostępu do danych lub sprostowania nieprawidłowych lub niepełnych danych), proszę zwrócić się do punktu kontaktowego właściwego organu.</p> <p>Wnioskodawca ma prawo w dowolnym momencie złożyć skargę dotyczącą przetwarzania danych osobowych do krajowego organu nadzorczego ds. ochrony danych.</p>			
Numer rejestracyjny operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego			
Nazwa/Imię i nazwisko operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego			
Producent systemu bezzałogowego statku powietrznego			
Model systemu bezzałogowego statku powietrznego			
Numer seryjny systemu bezzałogowego statku powietrznego			
<p>Niniejszym oświadczam, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— będę przestrzegać wszystkich mających zastosowanie przepisów rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947 oraz stosować się do STS.x, oraz</li> <li>— każdy lot wykonywany w ramach oświadczenia będzie objęty odpowiednią ochroną ubezpieczeniową, jeżeli wymaga tego prawo unijne lub krajowe.</li> </ul>			
Data		Podpis lub inny sposób weryfikacji	



▼ **M1***Dodatek 3***Dodatkowe wymogi dotyczące podmiotów uznanych przez właściwy organ oraz operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, którzy prowadzą szkolenie praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych w odniesieniu do operacji objętych STS**

Podmiot, który zamierza zostać uznany przez właściwy organ do celów prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych do celów STS, zgłasza właściwemu organowi spełnienie następujących wymogów przy użyciu formularza oświadczenia określonego w dodatku 6.

Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, który zamierza prowadzić szkolenie praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego do celów STS, oprócz złożenia oświadczenia o operacji w odniesieniu do danego STS, zgłasza właściwemu organowi spełnienie następujących wymogów przy użyciu formularza oświadczenia określonego w dodatku 4.

Jeżeli właściwy organ lub operator systemu bezzałogowego statku powietrznego zamierzają prowadzić szkolenie praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego do celów STS w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie rejestracji, kopię formularza oświadczenia określonego w dodatku 4 przedkłada się właściwemu organowi państwa członkowskiego, w którym prowadzone jest szkolenie.

Jeżeli podmiot uznany przez właściwy organ zamierza prowadzić szkolenie praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego do celów STS w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie, w którym został uznany, dowód uznania przedkłada się właściwemu organowi państwa członkowskiego, w którym prowadzone jest szkolenie.

- 1) Podmiot uznany przez właściwy organ lub operator systemu bezzałogowego statku powietrznego zapewniają wyraźny rozdział między działalnością szkoleniową a wszelką inną działalnością operacyjną, aby zagwarantować niezależność oceny.
- 2) Podmiot uznany przez właściwy organ lub operator systemu bezzałogowego statku powietrznego muszą posiadać zdolność do odpowiedniego prowadzenia działań technicznych i administracyjnych związanych z całym procesem realizacji zadania, co obejmuje zapewnienie odpowiedniego personelu oraz możliwość korzystania z zaplecza i wyposażenia właściwych dla danego zadania.
- 3) Podmiot uznany przez właściwy organ lub operator systemu bezzałogowego statku powietrznego muszą posiadać kierownika odpowiedzialnego za zapewnienie, by wszystkie zadania były wykonywane zgodnie z informacjami i procedurami określonymi w pkt 8.
- 4) Członkowie personelu odpowiedzialni za zadania z zakresu szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych:
  - a) muszą posiadać kompetencje niezbędne do wykonywania tych zadań;
  - b) muszą być bezstronni i nie mogą uczestniczyć w ocenach, jeżeli mają poczucie, że ich obiektywizm może zostać naruszony;
  - c) muszą posiadać solidną wiedzę teoretyczną i doświadczenie w zakresie przeprowadzania szkoleń praktycznych oraz zadowalającą znajomość wymogów dotyczących wykonywanych przez nich zadań w zakresie oceny umiejętności praktycznych, a także odpowiednie doświadczenie w zakresie tych procesów;
  - d) muszą posiadać umiejętność zarządzania oświadczeniami, dokumentacją i sprawozdaniami, które stanowią dowód przeprowadzenia odpowiednich ocen umiejętności praktycznych, oraz wyciągania wniosków z tych ocen umiejętności praktycznych; oraz
  - e) mogą ujawniać informacje przekazane przez operatora lub pilota bezzałogowego statku powietrznego wyłącznie właściwemu organowi na jego wniosek.

**▼ M1**

- 5) Szkolenie i ocena obejmują umiejętności praktyczne odpowiadające STS, w odniesieniu do którego składane jest oświadczenie, określone w załączniku A do odpowiedniego rozdziału.
- 6) Szkolenie praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych przeprowadza się w środowisku reprezentatywnym dla warunków STS.
- 7) Ocena umiejętności praktycznych składa się z ustawicznej oceny ucznia-pilota bezzałogowego statku powietrznego.
- 8) Po zakończeniu oceny umiejętności praktycznych podmiot uznany przez właściwy organ lub operator systemu bezzałogowego statku powietrznego sporządzają sprawozdanie z oceny, które:
  - a) musi zawierać co najmniej:
    - (i) dane identyfikacyjne ucznia-pilota bezzałogowego statku powietrznego;
    - (ii) tożsamość osoby odpowiedzialnej za ocenę umiejętności praktycznych;
    - (iii) wskazanie STS, w odniesieniu do którego przeprowadzono ocenę umiejętności praktycznych;
    - (iv) oceny za każdą czynność wykonaną przez ucznia-pilota bezzałogowego statku powietrznego;
    - (v) ogólną ocenę umiejętności praktycznych ucznia-pilota bezzałogowego statku powietrznego; oraz
    - (vi) informacje zwrotne z oceny umiejętności praktycznych zawierające, w stosownych przypadkach, wskazówki na temat obszarów wymagających poprawy;
  - b) musi być odpowiednio podpisane i opatrzone datą przez osobę odpowiedzialną za ocenę umiejętności praktycznych po jej zakończeniu; oraz
  - c) musi być zewidencjonowane i udostępniane do wglądu na żądanie właściwego organu.
- 9) Potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego do celów STS uczniowi-pilotowi bezzałogowego statku powietrznego doręcza podmiot uznany przez właściwy organ lub operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, jeżeli w sprawozdaniu z oceny stwierdzono, że uczeń-pilot bezzałogowego statku powietrznego osiągnął zadowalający poziom umiejętności praktycznych.
- 10) O wydaniu potwierdzenia ukończenia szkolenia, o którym mowa w pkt 9, powiadamia się właściwy organ państwa członkowskiego, w którym przeprowadza się szkolenie praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych, wraz z podaniem danych identyfikacyjnych ucznia-pilota bezzałogowego statku powietrznego, informacji o STS, którego dotyczy szkolenie, daty wydania oraz danych identyfikacyjnych podmiotu uznanego przez właściwy organ państwa członkowskiego lub operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, który wydał wspomniane potwierdzenie.
- 11) Podmiot uznany przez właściwy organ lub operator systemu bezzałogowego statku powietrznego zamieszcza w instrukcji operacyjnej, opracowanej zgodnie z dodatkiem 5, oddzielną sekcję obejmującą elementy szkolenia, w tym:
  - a) wyznaczony personel prowadzący szkolenia praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych, w tym:
    - (i) opisy kompetencji poszczególnych członków personelu;


▼ **M1**

- (ii) zakres obowiązków i odpowiedzialności personelu; oraz
- (iii) schemat organizacji wskazujący powiązane łańcuchy odpowiedzialności;
- b) procedury i procesy stosowane w ramach szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych, w tym program szkolenia obejmujący umiejętności praktyczne odpowiadające STS, w odniesieniu do którego składane jest oświadczenie, określone w załączniku A do odpowiedniego rozdziału;
- c) opis systemu bezzałogowego statku powietrznego oraz wszelkiego innego sprzętu i wszelkich innych narzędzi i środowiska wykorzystywanych do celów szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych; oraz
- d) wzór sprawozdania z oceny.

▼ M1

## Dodatek 4

**Oświadczenie operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, którzy zamierzają prowadzić szkolenie praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych w odniesieniu do STS-x**

		<b>STS-x</b> <b>Oświadczenie operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, którzy zamierzają prowadzić szkolenie praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych</b>	
<p><b>Ochrona danych:</b> Dane osobowe zawarte w niniejszym oświadczeniu są przetwarzane przez właściwe organy zgodnie z rozporządzeniem 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). Będą one przetwarzane do celów realizacji działań w zakresie nadzoru, zarządzania nimi i ich monitorowania zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) 2019/947.</p> <p>Jeżeli potrzebują Państwo dodatkowych informacji na temat przetwarzania Państwa danych osobowych lub chcieliby Państwo skorzystać z przysługujących im praw (np. dostępu do danych lub sprostowania nieprawidłowych lub niepełnych danych), proszę zwrócić się do punktu kontaktowego właściwego organu.</p> <p>Wnioskodawca ma prawo w dowolnym momencie złożyć skargę dotyczącą przetwarzania danych osobowych do krajowego organu nadzorczego ds. ochrony danych.</p>			
Numer rejestracyjny operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego			
Nazwa/Imię i nazwisko operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego			
<p>Niniejszym oświadczam, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— złożyłem/złożyłam oświadczenie o operacji w odniesieniu do STS-x,</li> <li>— spełniam wymogi określone w dodatku 3 do załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, oraz</li> <li>— podczas eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego w kontekście szkoleń w odniesieniu do STS.x przestrzegam wszystkich mających zastosowanie przepisów rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, w tym wymogów dotyczących operacji w ramach STS.x.</li> </ul>			
Data		Podpis lub inny sposób weryfikacji	

**▼ M1***Dodatek 5***Instrukcja operacyjna dla scenariusza standardowego**

Instrukcja operacyjna dla STS określonego w dodatku 1 musi zawierać co najmniej:

- 1) oświadczenie, że instrukcja operacyjna spełnia odpowiednie wymogi niniejszego rozporządzenia i jest zgodna z oświadczeniem oraz zawiera instrukcje, których musi przestrzegać personel uczestniczący w operacjach lotniczych;
- 2) podpis zatwierdzający złożony przez kierownika odpowiedzialnego lub operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego w przypadku osoby fizycznej;
- 3) ogólny opis organizacji operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego;
- 4) opis koncepcji operacji, w tym co najmniej:
  - a) charakter i opis działań prowadzonych w ramach operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz zidentyfikowane ryzyko z tym związane;
  - b) środowisko operacyjne i obszar geograficzny planowanych operacji, w tym:
    - (i) charakterystyka obszaru, nad którym ma być wykonywany lot, pod względem gęstości zaludnienia, topografii, przeszkód itp.;
    - (ii) charakterystyka przestrzeni powietrznej, która ma być wykorzystywana;
    - (iii) warunki środowiskowe, w tym przynajmniej warunki pogodowe i środowisko elektromagnetyczne;
    - (iv) określenie przestrzeni operacyjnej i buforów ryzyka w celu uwzględnienia zagrożeń na ziemi i w powietrzu;
  - c) stosowane środki techniczne i ich główne cechy, osiągi i ograniczenia, w tym w odniesieniu do systemu bezzałogowego statku powietrznego, zewnętrznych systemów wspierających operację z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego, instalacji itp.;
  - d) personel niezbędny do wykonywania operacji, w tym skład zespołu, role i zakres odpowiedzialności jego członków, kryteria rekrutacji, szkolenie początkowe oraz wymagania dotyczące najnowszego doświadczenia lub szkolenia okresowe;
- 5) instrukcje dotyczące obsługi technicznej wymaganej do utrzymania systemu bezzałogowego statku powietrznego w bezpiecznym stanie, obejmujące, w stosownych przypadkach, instrukcje i wymogi dotyczące obsługi technicznej przekazane przez producenta systemu bezzałogowego statku powietrznego;
- 6) procedury operacyjne, które opierają się na instrukcjach producenta dostarczonych przez producenta systemu bezzałogowego statku powietrznego i obejmują:
  - a) uwzględnienie następujących aspektów w celu zminimalizowania błędów ludzkich:
    - (i) jasny podział i przydział zadań; oraz
    - (ii) wewnętrzna lista kontrolna w celu sprawdzenia, czy personel wykonuje przydzielone im zadania w odpowiedni sposób;

**▼ M1**

- b) uwzględnienie przypadków pogorszenia się funkcjonowania zewnętrznych systemów wspierających operację z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego;
- c) procedury normalne, w tym co najmniej:
- (i) przygotowania przed lotem i listy kontrolne obejmujące:
- A) ocenę przestrzeni operacyjnej i związanych z nią buforów (bufora ryzyka naziemnego oraz, w stosownych przypadkach, bufora ryzyka powietrznego), w tym terenu i potencjalnych przeszkód, które mogą ograniczać zdolność do utrzymywania bezzałogowego statku powietrznego w zasięgu widoczności wzrokowej lub prowadzenia obserwacji przestrzeni powietrznej, ewentualnych przelotów nad osobami postronnymi oraz ewentualnych przelotów nad infrastrukturą krytyczną;
- B) ocenę otaczającego środowiska i otaczającej przestrzeni powietrznej, w tym bliskości stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz ewentualnych działań prowadzonych przez innych użytkowników przestrzeni powietrznej;
- C) warunki środowiskowe odpowiednie do wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego;
- D) minimalną liczbę członków personelu odpowiedzialnego za realizację obowiązków istotnych z punktu widzenia operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego, którzy są wymagani do wykonania operacji, oraz zakres ich obowiązków;
- E) wymagane procedury komunikacji między pilotem (pilotami) bezzałogowego statku powietrznego a wszystkimi innymi członkami personelu odpowiedzialnymi za realizację obowiązków istotnych z punktu widzenia operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego oraz, w razie potrzeby, z wszelkimi osobami trzecimi;
- F) zgodność z wszelkimi szczególnymi wymogami właściwych organów obowiązującymi na planowanym obszarze operacji, w tym z wymogami dotyczącymi bezpieczeństwa, prywatności, ochrony danych i ochrony środowiska oraz wykorzystania widma częstotliwości radiowych;
- G) zastosowane wymagane środki ograniczania ryzyka mające na celu zapewnienie bezpiecznego przebiegu operacji; w szczególności w odniesieniu do kontrolowanego obszaru naziemnego:
- a) określenie kontrolowanego obszaru naziemnego; oraz
- b) zabezpieczenie kontrolowanego obszaru naziemnego, aby uniemożliwić osobom trzecim wejście na ten obszar w trakcie operacji, oraz, w razie potrzeby, zapewnienie koordynacji z władzami lokalnymi;
- H) procedury mające na celu sprawdzenie, czy system bezzałogowego statku powietrznego jest w stanie nadającym się do bezpiecznego wykonania zaplanowanej operacji;
- (ii) procedury startu i lądowania;
- (iii) procedury w trakcie lotu, w tym procedury służące zapewnieniu, aby bezzałogowy statek powietrzny pozostawał w granicach przestrzeni lotu;


**▼ M1**

- (iv) procedury po zakończeniu lotu, w tym kontrole mające na celu weryfikację stanu systemu bezzałogowego statku powietrznego;
  - (v) procedury wykrywania statków powietrznych znajdujących się na potencjalnie kolizyjnym kursie przez pilota bezzałogowego statku powietrznego oraz – w przypadku gdy wymaga tego operator systemu bezzałogowego statku powietrznego – przez, stosownie do przypadku, obserwatora (obserwatorów) przestrzeni powietrznej lub obserwatora (obserwatorów) bezzałogowego statku powietrznego;
- d) procedury bezpieczeństwa, obejmujące co najmniej:
- (i) procedury postępowania w przypadku opuszczenia przez bezzałogowy statek powietrzny wyznaczonej przestrzeni lotu;
  - (ii) procedury postępowania z osobami postronnymi, które wkraczają na kontrolowany obszar naziemny;
  - (iii) procedury postępowania w przypadku niekorzystnych warunków operacyjnych;
  - (iv) procedury postępowania w przypadku pogorszenia się funkcjonowania zewnętrznych systemów wspierających operację;
  - (v) w przypadku skorzystania z obserwatorów przestrzeni powietrznej – frazeologię, którą należy stosować;
  - (vi) procedury unikania konfliktów z innymi użytkownikami przestrzeni powietrznej;
- e) procedury awaryjne regulujące postępowanie w sytuacjach awaryjnych, obejmujące co najmniej:
- (i) procedury mające na celu unikanie lub przynajmniej minimalizowanie szkód wobec osób trzecich w powietrzu lub na ziemi;
  - (ii) procedury postępowania w przypadku opuszczenia przez bezzałogowy statek powietrzny przestrzeni operacyjnej;
  - (iii) procedury awaryjnego lądowania bezzałogowego statku powietrznego;
- f) procedury bezpieczeństwa, o których mowa w sekcji UAS.SPEC.050 pkt 1 lit. a) ppkt (ii) i (iii);
- g) procedury ochrony danych osobowych, o których mowa w sekcji UAS.SPEC.050 pkt 1 lit. a) ppkt (iv);
- h) wytyczne dotyczące minimalizacji uciążliwości operacji i ich wpływu na środowisko, o których mowa w sekcji UAS.SPEC.050 pkt 1 lit. a) ppkt (v);
- i) procedury zgłaszania zdarzeń;
- j) procedury dotyczące prowadzenia dokumentacji; oraz
- k) zasady określające, w jaki sposób pilot (piloci) bezzałogowego statku powietrznego i każdy inny członek personelu odpowiedzialny za realizację obowiązków istotnych z punktu widzenia operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego mogą złożyć oświadczenie o ich zdolności do wykonania operacji przed przystąpieniem do jakiegokolwiek operacji.

▼ M1

## Dodatek 6

**Oświadczenie podmiotu ubiegającego się o uznanie przez właściwy organ do celów prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilotów bezzalogowych statków powietrznych w odniesieniu do STS-x**

		<b>STS-x</b> <b>Oświadczenie podmiotu ubiegającego się o uznanie przez właściwy organ do celów prowadzenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilotów bezzalogowych statków powietrznych</b>	
<p><b>Ochrona danych:</b> Dane osobowe zawarte w niniejszym oświadczeniu są przetwarzane przez właściwe organy zgodnie z rozporządzeniem 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). Będą one przetwarzane do celów realizacji działań w zakresie nadzoru, zarządzania nimi i ich monitorowania zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/947.</p> <p>Jeżeli potrzebują Państwo dodatkowych informacji na temat przetwarzania Państwa danych osobowych lub chcieliby Państwo skorzystać z przysługujących im praw (np. dostępu do danych lub sprostowania nieprawidłowych lub niepełnych danych), proszę zwrócić się do punktu kontaktowego właściwego organu.</p> <p>Wnioskodawca ma prawo w dowolnym momencie złożyć skargę dotyczącą przetwarzania danych osobowych do krajowego organu nadzorczego ds. ochrony danych.</p>			
Dane identyfikacyjne podmiotu			
Imię i nazwisko, numer telefonu i adres e-mail osoby odpowiedzialnej			
<p>Niniejszym oświadczam, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— spełniam wymogi określone w dodatku 3 do załącznika do rozporządzenia (UE) 2019/947, oraz</li> <li>— podczas eksploatacji systemu bezzalogowego statku powietrznego w kontekście szkoleń w odniesieniu do STS.x przestrzegam wszystkich mających zastosowanie przepisów rozporządzenia (UE) 2019/947, w tym wymogów dotyczących operacji w ramach STS.x.</li> </ul>			
Data		Podpis lub inny sposób weryfikacji	