

UZASADNIENIE

I. POTRZEBA I CEL WYDANIA USTAWY

Organy Unii Europejskiej są bardzo aktywne w obszarze wprowadzania nowych rozwiązań i przepisów w dziedzinie lotnictwa cywilnego. Jakkolwiek większość z przyjmowanych aktów to rozporządzenia, które są bezpośrednio stosowane w państwach członkowskich Unii Europejskiej, tym niemniej część rozwiązań musi być rozwinięta w ramach szczegółowych przepisów prawa krajowego. Niniejsza nowelizacja ma na celu wdrożenie takich rozwiązań.

Przewidywane w niniejszym projekcie zmiany ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze” oraz niektórych innych ustaw, mają na celu zapewnienie stosowania nowych przepisów Unii Europejskiej dotyczących bezzałogowych statków powietrznych oraz systemów bezzałogowych statków powietrznych zawartych w:

- 1) rozporządzeniu 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 zmieniającym 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 uchylającym 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), zwanym dalej „rozporządzeniem bazowym”;
- 2) rozporządzeniu delegowanym 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 oraz Dz. Urz. UE L 232 z 20.07.2020, str. 1), zwanym dalej „rozporządzeniem delegowanym”;
- 3) rozporządzeniu wykonawczym 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.), zwanym dalej „rozporządzeniem wykonawczym”.

II. WSKAZANIE RÓŻNIC MIĘDZY DOTYCHCZASOWYM A PROJEKTOWANYM STANEM PRAWNYM ORAZ ZAKRES REGULACJI

1. Zmiany ustawy – Prawo lotnicze

W związku z rozpoczęciem stosowania z dniem 31 grudnia 2020 r. przepisów rozporządzenia wykonawczego przestały obowiązywać dotychczasowe regulacje krajowe dotyczące bezzałogowych statków powietrznych, ujęte w rozporządzeniu 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), zwanego dalej „rozporządzeniem o wyłączeniu”, w szczególności przepisy załączników nr 6–7 do tego rozporządzenia. Należy podkreślić, że podstawową zmianą dotyczącą wykorzystywania BSP będzie brak podziału operacji wykonywanych tymi statkami powietrznymi na operacje o charakterze sportowym lub rekreacyjnym oraz na operacje inne niż sportowe i rekreacyjne (tzw. komercyjne). Wprowadzenie do ustawy – Prawo lotnicze nowego działu dedykowanego bezzałogowym statkom powietrznym wymaga również zmian

w dotychczasowych przepisach tej ustawy z obszaru m.in. kompetencji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, dalej „Prezesa ULC”, dotyczących nadzoru czy kontroli.

W ustawie – Prawo lotnicze pojawi się klasyfikacja lotów wykonywanych przy użyciu bezzałogowych statków powietrznych, podzielona na kategorie: „otwartą”, „szczególną” oraz „certyfikowaną”. Podział został dokonany w oparciu o stopień ryzyka wykonywanych operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym. Projektowane zmiany zawierają również instrumenty, które powinny ułatwiać wdrażanie prostych i proporcjonalnych zasad w lotnictwie sportowym i rekreacyjnym wykonywanych w ramach klubów i stowarzyszeń modelarstwa lotniczego.

Zmiana art. 1 ust. 4

Zaproponowana nowelizacja art. 1 ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze wskazującego przepisy ustawy – Prawo lotnicze, które są stosowane przez lotnictwo państwowe, jest konsekwencją wprowadzanych niniejszą nowelizacją zmian ustawy – Prawo lotnicze w zakresie regulacji dotyczących systemów bezzałogowych statków powietrznych.

Lotnictwo państwowe, tj. lotnictwo wykonujące operacje z użyciem polskiego państwowego statku powietrznego: wojskowego (używanego przez Siły Zbrojne RP) oraz służb porządku publicznego (używanego przez jednostki organizacyjne Straży Granicznej, Policji i Państwowej Straży Pożarnej), coraz częściej wykonuje swoje ustawowe zadania przy użyciu takich narzędzi jak system bezzałogowego statku powietrznego. Poza opisanym w ustawie – Prawo lotnicze lotnictwem państwowym, systemy bezzałogowych statków powietrznych są coraz częściej stosowane również przez inne służby państwa, w tym Służbę Ochrony Państwa, Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencję Wywiadu, Centralne Biuro Antykorupcyjne, Krajową Administrację Skarbową, Służbę Więzienną, a także straż gminną (miejską). Najlepszym przykładem takiej działalności jest wykorzystywanie systemów bezzałogowych statków powietrznych przez straż gminną do pozyskiwania próbek wyciewów z kominów.

Z uwagi na coraz powszechniejsze używanie systemów bezzałogowych statków powietrznych nie tylko przez lotnictwo wojskowe, ale też przez inne służby czy jednostki samorządu terytorialnego, w przepisach projektu założono, że przepisy regulujące zasady wykonywania operacji przy użyciu systemów bezzałogowych statków powietrznych na użytek cywilny będą co do zasady stosowane również w przypadku wykonywania operacji przy użyciu tych systemów BSP przez podmioty, których ustawowym zadaniem są wszelkiego rodzaju usługi wykonywane w interesie publicznym. Takie rozwiązanie przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa państwa, interoperacyjności i efektywności działań organów państwa, także na poziomie lokalnym, z zastosowaniem najnowszych technologii. Ponieważ systemy bezzałogowych statków powietrznych wykorzystywane na potrzeby realizacji zadań przez służby państwowe poruszają się w przestrzeń powietrzną, z której korzystają cywilni użytkownicy systemów bezzałogowych statków powietrznych, uzasadnione jest, aby zasady wykonywania operacji przy użyciu systemu bezzałogowych statków powietrznych oraz poziom kwalifikacji osób wykonujących operacje na rzecz służb państwowych były takie same jak dla pozostałych użytkowników wspólnej dla wszystkich przestrzeni powietrznej.

W proponowanym nowym brzmieniu art. 1 ust. 4 w katalogu przepisów ustawy – Prawo lotnicze stosowanych do lotnictwa państwowego nie uwzględniono art. 149 ustawy – Prawo lotnicze, ponieważ nadzór Prezesa ULC nie będzie obejmował wykonywania operacji przez obce państwowe statki powietrzne. Wskazany w aktualnym brzmieniu art. 1 ust. 4 art. 149 nigdy nie został zastosowany i w tym kontekście jest przepisem martwym.

Dodatkowo należy mieć na uwadze, że w obszarze bezzałogowych statków powietrznych do czasu wejścia w życie rozporządzenia wykonawczego lotnictwo państwowe oraz inne służby państwowe wykonywały tego typu operacje mając na uwadze przede wszystkim przepisy art. 126 ustawy – Prawo lotnicze oraz przepisy wydane na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 tej ustawy.

Niniejszą nowelizacją uchyla się art. 126 zastępując go rozdziałem dedykowanym systemom bezzałogowych statków powietrznych. Jednocześnie przepisy rozporządzenia wydane na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze, w których określono sposób wykonywania takich operacji, nie będą dalej stosowane. Ujęcie opisanych powyżej zagadnień w przedmiotowej nowelizacji jest możliwe z uwagi na regulację ujętą w rozporządzeniu bazowym. Zgodnie bowiem z art. 2 ust. 6 rozporządzenia bazowego Państwo Członkowskie może objąć bezzałogowe statki powietrzne użytkowane „podczas prowadzenia działań wojskowych, celnych, policyjnych, poszukiwawczo-ratowniczych, przeciwpożarowych, w zakresie kontroli granic, ochrony wybrzeża lub innych tego rodzaju działań lub usług będących pod kontrolą i wchodzących w zakres odpowiedzialności państwa członkowskiego, podejmowanych w interesie publicznym przez organ posiadający uprawnienia władz publicznych lub w jego imieniu, ani do personelu i organizacji uczestniczących w działaniach i zaangażowanych w usługi wykonywane przez te statki powietrzne” przepisami rozporządzenia bazowego, i tym samym przepisami rozporządzenia wykonawczego. Zgodnie bowiem z tym przepisem: (cyt.:) „Państwo członkowskie może podjąć decyzję o stosowaniu którejkolwiek z następujących sekcji rozdziału III: sekcja I, II, III lub VII, lub jakiejkolwiek ich kombinacji, do niektórych lub wszystkich działań, o których mowa w ust. 3 akapit pierwszy lit. a, oraz do personelu i organizacji uczestniczących w tych działaniach, w przypadku gdy stwierdzi, że – w świetle charakterystyki odnośnych działań, personelu i organizacji oraz celu i treści danych przepisów – przepisy te mogą być skutecznie stosowane (...)”. Sekcja VII, o której mowa w cytowanym przepisie dotyczy bezzałogowych statków powietrznych.

Zasadnym jest, aby również w tym obszarze lotnictwo państwowe oraz pozostałe podmioty wykonujące zadania w interesie publicznym korzystały z uregulowań przeznaczonych co do zasady cywilnemu wykorzystaniu systemów bezzałogowych statków powietrznych.

Zmiana w art. 2

Przepisy rozporządzeń unijnych wprowadziły do obrotu prawnego szereg nowych definicji. Zasadnym jest wprowadzenie do ustawy – Prawo lotnicze definicji bezzałogowego statku powietrznego, systemu bezzałogowego statku powietrznego oraz operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego – przez odesłanie do uregulowań unijnych – w celu ułatwienia odbiorcom przepisów stosowanie nowych regulacji ustawy oraz rozwiania ewentualnych wątpliwości interpretacyjnych.

Zmiana w art. 21

Zmiana w art. 21 w ust. 2 w pkt 8 ustawy – Prawo lotnicze polega na ujęciu wśród rejestrów obecnie prowadzonych przez Prezesa ULC rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, którego obowiązek prowadzenia wynika z art. 14 rozporządzenia wykonawczego. Ponadto z uwagi na fakt, że przepisy tego rozporządzenia wprowadzają również obowiązek rejestrowania systemów bezzałogowych statków powietrznych, których konstrukcja wymaga certyfikacji, uszczegółowiono, że w rejestrze cywilnych statków powietrznych będą wpisywane także systemy bezzałogowych statków powietrznych, ale tylko certyfikowane. Takie rozwiązanie wynika z faktu, że obecnie Prezes ULC wpisuje do prowadzonego rejestru cywilnych statków powietrznych bezzałogowe statki powietrzne, które na podstawie obecnych regulacji wymagają rejestracji. Z dniem wejścia w życie przepisów rozporządzenia wykonawczego w przypadku operacji wykonywanych nad zgromadzeniami osób, wiążących się z przewozem osób albo z przewozem materiałów niebezpiecznych – co wynika z art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia wykonawczego – konieczne jest, aby system bezzałogowego statków powietrznego wykorzystywany do takich operacji przeszedł proces certyfikacji. Zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. a rozporządzenia wykonawczego system bezzałogowego statku powietrznego jest certyfikowany na podstawie art. 40 ust. 1 lit. a, b i c rozporządzenia delegowanego. Po przejściu przez dany system bezzałogowego statku powietrznego procesu certyfikacji, jeżeli podmiot będzie chciał wykonywać operacje w kategorii certyfikowanej będzie musiał uzyskać wpis do rejestru cywilnych statków powietrznych.

Natomiast nowym rejestrem, którego prowadzenie przewiduje nowelizacja jest rejestr operatorów bezzałogowych statków powietrznych. Szerzej będzie on omówiony w dalszej części uzasadnienia.

Do obecnych kompetencji Prezesa ULC wskazanych w art. 21 ustawy – Prawo lotnicze dodano dwie nowe ujęte w dodawanych w art. 21 pkt 29 i 30.

Przepisy rozporządzenia wykonawczego wymagają wyznaczenia przez państwo członkowskie Unii Europejskiej co najmniej jednego organu właściwego, który będzie odpowiedzialny za wykonywanie obowiązków nadzoru lotniczego wymienionych w art. 18 tego rozporządzenia. Z uwagi na określone w polskim prawie zakresy obowiązków Prezesa ULC oraz Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, zwanej dalej „PAŻP”, niniejszy projekt przewiduje, że Prezes ULC będzie odpowiedzialny za zadania wskazane w art. 18 lit. a–e oraz g–k i m rozporządzenia wykonawczego. Natomiast czynności określone w art. 18 lit. f oraz lit. l będą realizowane przez PAŻP, co znalazło również odzwierciedlenie w proponowanych zmianach do ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. z 2021 r. poz. 260), w art. 2 omawianego projektu. PAŻP została wskazana jako instytucja zarządzająca polską przestrzenią powietrzną, w tym także dbająca o prawidłowe wykonywanie operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych. Jej także będzie powierzony zadanie wyznaczania stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych. PAŻP jest w ocenie projektodawcy odpowiednią instytucją, która może rzetelnie udzielać informacji na temat stref geograficznych. Posiada ona również narzędzia konieczne do przekazywania operatorom systemów bezzałogowych statków powietrznych informacji i wytycznych służących zapewnieniu bezpieczeństwa operacji z użyciem tych statków powietrznych.

Zgodnie z art. 19 ust. 1 rozporządzenia delegowanego państwa członkowskie są zobowiązane do wyznaczenia organu notyfikującego, który odpowiada za opracowanie i stosowanie procedur niezbędnych do oceny jednostek oceniających zgodność i ich notyfikacji. Zgodnie z dodawanym pkt 30 w art. 21 ustawy – Prawo lotnicze obowiązki państwa członkowskiego w tym zakresie będzie realizował Prezes ULC.

Kolejna zmiana w art. 21 ustawy – Prawo lotnicze, polegająca na dodaniu ust. 2f, ma na celu umożliwienie Prezesowi ULC wydawania krajowych scenariuszy standardowych. Przepisy UE obecnie przewidują dwa europejskie scenariusze standardowe – STS01 (dotyczący operacji w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS nad kontrolowanym obszarem naziemnym w środowisku zaludnionym) oraz STS02 (dotyczący operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS z udziałem obserwatorów przestrzeni powietrznej nad kontrolowanym obszarem naziemnym w środowisku słabo zaludnionym) – jako dodatek 1 do załącznika do rozporządzenia wykonawczego. Opisane w dodatku 1 europejskie scenariusze standardowe nie obejmują niektórych rodzajów operacji obecnie wykonywanych przez użytkowników systemów bezzałogowych statków powietrznych na podstawie dotychczasowych polskich przepisów dedykowanych temu rodzajowi lotnictwa, m. in. w zakresie geodezji czy monitorowania infrastruktury gazowej czy paliwowej. Aby nie ograniczać działalności lotniczej wykonywanej przy użyciu systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz aby można było dalej bezpiecznie wykonywać pewne typy operacji tymi systemami, zasadne jest opracowanie krajowych scenariuszy standardowych jako uzupełnienia scenariuszy unijnych. Pozwoli to na dalsze wykorzystywanie systemów bezzałogowych statków powietrznych do operacji już obecnie wykonywanych w polskiej przestrzeni powietrznej, z zachowaniem odpowiednich warunków bezpieczeństwa. Rozwiązanie to uwzględnia przepisy rozporządzenia wykonawczego, które w art. 23 ust. 4 pozwalają na korzystanie z krajowych scenariuszy standardowych do 2 grudnia 2023 r. Dodatkowo na podstawie art. 56 ust. 8 rozporządzenia bazowego, zdecydowano by krajowe scenariusze standardowe mogły być stosowane obok regulacji unijnych. Krajowe scenariusze standardowe są bowiem opracowane w oparciu o przewidziane w rozporządzeniu wykonawczym regulacje, m.in. zakładają konieczność wykonywania operacji do wysokości 120 m od powierzchni ziemi. W art. 21 ustawy – Prawo lotnicze w projektowanym ust. 2f przewidziano zatem, że Prezes ULC może, w zakresie

nieobjętym unijnym scenariuszem standardowym, wydawać krajowe scenariusze standardowe w drodze ogłoszenia. Będą one publikowane w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Dodatkowo mając na uwadze art. 17 ust. 2 lit. b rozporządzenia wykonawczego w omawianym art. 21 ustawy – Prawo lotnicze dodano ust. 2g–2j, w których określono m.in., że mechanizmem koordynacji współpracy między Prezesem ULC a PAŻP, jako dwoma organami, które będą realizować czynności określone w art. 18 tego rozporządzenia, będzie porozumienie. W omawianych przepisach zaproponowano zakres takiego porozumienia. Jednocześnie projekt ustawy zakłada, że zadania przypisane na podstawie ww. przepisów do jednego z wyznaczonych organów będą mogły być wykonywane w oparciu o współdziałanie z drugim. W przypadku, w którym owe współdziałanie polegać będzie na korzystaniu przez Prezesa ULC z systemu teleinformatycznego PAŻP, w celu realizacji określonych czynności składających się na kompetencje Prezesa ULC, wówczas PAŻP upoważni Prezesa ULC do nieodpłatnego korzystania z tego systemu.

Zmiana w art. 26a, w art. 26g oraz w załączniku nr 6

Wprowadzenie opłat za sprawowanie bieżącego nadzoru nad operatorami systemów bezzałogowych statków powietrznych, którzy złożyli oświadczenie, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia wykonawczego, lub oświadczenie o wykonywaniu operacji zgodnie z krajowym scenariuszem standardowym, lub którzy uzyskali zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego, albo posiadają certyfikat LUC, o którym mowa w art. 2 pkt 9 tego rozporządzenia, wyznaczonymi podmiotami prowadzącymi szkolenia i egzaminy teoretyczne oraz szkolenia praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych, oraz nad uznanymi podmiotami, prowadzącymi szkolenia praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych – jest podyktowane przewidywanymi kosztami ponoszonymi przez ULC w związku z egzekwowaniem przez Prezesa ULC przepisów rozporządzenia wykonawczego. Objęcie bieżącym nadzorem operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, którzy będą wykonywać operacje tymi systemami na podstawie scenariuszy standardowych jest konieczne z uwagi na ciągłą potrzebę monitorowania przez nadzór lotniczy, czy wykonywane przez nich operacje są rzeczywiście wykonywane z zachowaniem opisanych w tych scenariuszach warunków. Mając także na uwadze, że wydawanie certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego zostanie powierzone wyznaczonym przez Prezesa ULC podmiotom, które złożyły oświadczenie, że zamierzają prowadzić szkolenie teoretyczne i egzamin teoretyczny oraz szkolenie praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych (dodatek 4 do załącznika do rozporządzenia wykonawczego lub na podstawie krajowego scenariusza standardowego lub zezwolenia na operację) oraz, że szkolenie praktyczne i ocena umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych może być prowadzone przez podmioty uznane przez Prezesa ULC, które złożyły oświadczenie, o którym mowa w dodatku 6 załącznika do rozporządzenia wykonawczego – również ich należy poddać bieżącemu nadzorowi Prezesa ULC. Odpowiedni bieżący nadzór nad tymi podmiotami, w tym podmiotami, które będą przeprowadzać szkolenie dla osób, które mają w przyszłości wykonywać operacje systemami bezzałogowych statków powietrznych, ma gwarantować, że osoby szkolące będą miały odpowiednią wiedzę oraz umiejętności, by prawidłowo przeprowadzić takie szkolenie. Stały nadzór nad nimi – w ocenie projektodawcy – będzie zapewniony przez sprawowanie przez Prezesa ULC takiego nadzoru. Stawki opłat za bieżący nadzór zostały określone w tabeli 3 załącznika nr 6 do ustawy – Prawo lotnicze jako część VII. Poziom opłat z tytułu nadzoru nad podmiotami, które będą przeprowadzać szkolenie oraz wydawać certyfikaty kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego, został dostosowany do charakteru oraz złożoności prowadzonej działalności. Należy mieć również na uwadze, że nadzorowane podmioty będą prowadziły działalność komercyjną i będą czerpać dochody z organizacji takich szkoleń. Wysokość zaproponowanych stawek opłat za bieżący nadzór nad tymi organizacjami jest

uzasadniona kosztami ULC z tego tytułu, wynikającymi z konieczności zaangażowania w te procesy zespołów inspektorskich, prowadzenia kontroli tych podmiotów często w wielu lokalizacjach, co ma przełożenie na pracochłonność oraz koszty realizacji procesów prowadzonych przez ULC. W skład ww. kosztów wchodzi również koszty delegacji krajowych związanych z realizacją prowadzonych kontroli, utrzymania kwalifikacji pracowników wykonujących audyty, utrzymania systemu informatycznego niezbędnego do gromadzenia oraz analizowania danych, niezbędnych do planowania audytów w oparciu o analizę ryzyka i nadzoru.

Zmiana w art. 27 oraz w art. 94

Dodanie w art. 27 w ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze pkt 4 ma umożliwić kontrolowanie nie tylko członków personelu lotniczego ale także osób przeprowadzających, u wyznaczonych podmiotów, szkolenia i egzaminy teoretyczne oraz szkolenia praktyczne i oceny umiejętności praktycznych lub, u uznanych podmiotów, szkolenia praktyczne i ocenę umiejętności praktycznych, przez członków personelu odpowiedzialnego za zadania z zakresu takiego szkolenia wykonujących te zadania u wyznaczonego albo uznanego podmiotu.

Ponieważ od dnia 31 grudnia 2020 r. nie są już wydawane operatorom bezzałogowych statków powietrznych świadectwa kwalifikacji konieczna jest taka zmiana przepisu definiująca członka personelu lotniczego, która uwzględnia fakt, że operatorzy systemów bezzałogowych statków powietrznych wpisani do rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych są członkami personelu lotniczego. Zaproponowano więc odpowiednią zmianę w art. 94 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze.

Dodanie art. 33a

Do rejestru statków powietrznych prowadzonego przez Prezesa ULC na podstawie art. 34, będą wpisywane systemy bezzałogowych statków powietrznych, których konstrukcja podlega certyfikacji.

Przez dodanie art. 33a wskazano, że rozdział 2 Rejestr statków powietrznych obejmuje także certyfikowane systemy bezzałogowych statków powietrznych i do nich należy stosować zawarte w tym rozdziale regulacje.

Zmiana brzmienia art. 40 ust. 1

Dodanie w art. 40 ustawy – Prawo lotnicze pkt 4a ma na celu aktualizację katalogu przesłanek wykreślenia statku powietrznego z rejestru cywilnych statków powietrznych do sytuacji wynikających z potrzeb podmiotów wnioskujących o wykreślenie albo możliwości podjęcia takich działań z urzędu przez Prezesa ULC, a nieuwzględnionych w dotychczasowym przepisie. Dotyczy to bezzałogowych statków powietrznych, których projektowanie, produkcja i konserwacja zgodnie z nowymi przepisami nie podlega certyfikacji.

Natomiast bezzałogowym statkom powietrznym podlegającym certyfikacji zgodnie z przepisami unijnymi, niezależnie od rejestracji w rejestrze cywilnych statków powietrznych, zostanie nadany numer rejestracyjny operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, który zostanie wpisany do nowoutworzonego, niezależnego od rejestru cywilnych statków powietrznych oraz ewidencji urządzeń latających, rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych.

Dodatkowo przepis umożliwi wykreślenie z rejestru cywilnych statków powietrznych statków powietrznych podlegających wpisowi do rejestru wojskowych statków powietrznych albo rejestru statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego, które zostały wprowadzone do rejestru cywilnych statków powietrznych.

Zmiana w art. 95

Zmiany w art. 95 ustawy – Prawo lotnicze mają charakter porządkujący i są wynikiem zmian w podejściu do rejestracji certyfikowanych systemów bezzałogowych statków powietrznych,

w tym niekwalifikowania ich do kategorii specjalnej oraz rezygnacji z wydawania świadectw kwalifikacji operatorom bezzałogowych statków powietrznych.

Zmiana w art. 119

W artykule 119 ustawy – Prawo lotnicze proponuje się dodanie ust. 3a, zgodnie z którym, w przypadku wprowadzania przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego ograniczeń lotów w części przestrzeni powietrznej w oparciu o wniosek uprawnionego podmiotu, koniecznym będzie wystąpienie przez tenże podmiot z wnioskiem o wyznaczenie strefy geograficznej na podstawie art. 156h ust. 1 pkt 2. Przepis ten ma na celu zagwarantowanie bezpieczeństwa operacji wykonywanych z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych przez wyznaczanie stref geograficznych w miejscach, w których wprowadzone zostaną ograniczenia lotów dla lotnictwa załogowego. Każdorazowo zatem wnioskując o wprowadzenie ograniczenia lotów, na podstawie przepisu § 7 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 stycznia 2019 r. w sprawie ograniczeń lotów na czas nie dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. z 2020 r. poz. 714) uprawniony podmiot będzie obowiązany do wystąpienia z wnioskiem o wyznaczenie strefy geograficznej. Z przepisem art. 119 ust. 3a ustawy – Prawo lotnicze zostanie skorelowany katalog podmiotów uprawnionych do wnioskowania o wyznaczenie strefy geograficznej, określony w przepisach wydanych na podstawie projektowanego art. 156k ustawy – Prawo lotnicze.

Uchylenie art. 126 i art. 126a

Ujęcie całej materii dotyczącej bezzałogowych statków powietrznych w nowym dziale VIa powoduje, że uchylenie art. 126 i art. 126a ustawy – Prawo lotnicze jest konieczne.

Zmiana w art. 149

Zaproponowane nowe brzmienie art. 149 ustawy – Prawo lotnicze uwzględnia nowe kategoryzowanie operacji wykonywanych z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych. Ma to także przełożenie na wykonywanie tego typu operacji przez operatorów z państw trzecich, a więc lotów międzynarodowych. Dodatkowo należy mieć na uwadze, że omawiany artykuł w obecnym brzmieniu mógł być również stosowany przez lotnictwo państwowe. Jednak z uwagi na charakter tego typu operacji oraz fakt, że Prezes Urzędu sprawuje nadzór nad lotnictwem cywilnym, nie ma uzasadnienia dla stosowania art. 149 ustawy – Prawo lotnicze w nowym brzmieniu do operacji wykonywanych przez lotnictwo państwowe z państw trzecich. Aby umożliwić w równym stopniu wykonywanie operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego także operatorom z państw trzecich w miejsce dotychczasowej zgody wprowadzono obowiązek uzyskania przez taki podmiot zezwolenia w ramach operacji w kategorii „otwartej”, na zasadach określonych w części A załącznika do rozporządzenia wykonawczego, w kategorii „szczególnej”, na zasadach określonych w art. 12 ust. 1–4 rozporządzenia wykonawczego oraz w kategorii „certyfikowanej” na zasadach określonych w art. 7 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego – takich samych jak dla operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych z państw Unii Europejskiej, w tym z Polski. Regulując w osobnym artykule warunki wykonywania lotów międzynarodowych przez systemy bezzałogowych statków powietrznych z państw trzecich wyraźnie wskazano, że w przypadku lotów międzynarodowych z państw trzecich należy stosować ten przepis.

W dalszej części uzasadnienia zostaną opisane poszczególne rozdziały działu VIa ustawy – Prawo lotnicze oraz pozostałe zmiany wprowadzone do tej ustawy, a także zmiany zaproponowane w ustawie z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej oraz w ustawie z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemie oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. z 2021 r. poz. 514, z późn. zm.).

Dodanie działu VIa „Bezzałogowe statki powietrzne”

Najważniejszą zmianą zaproponowaną w projekcie jest wprowadzenie do ustawy – Prawo lotnicze nowego działu dedykowanego bezzałogowym statkom powietrznym. Projektowany

dział VIa „Bezzałogowe statki powietrzne” ustawy – Prawo lotnicze został podzielony na 6 rozdziałów regulujących: wykonywanie operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych, strefy geograficzne dla systemów bezzałogowych statków powietrznych, rejestr operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, wyznaczone podmioty i uznane podmioty, dokumenty potwierdzające kwalifikacje, szkolenia i egzaminy oraz zapobieganie bezprawnemu użyciu bezzałogowych statków powietrznych. Dotychczas rozwiązania merytoryczne dotyczące bezzałogowych statków powietrznych były analogiczne jak w lotnictwie cywilnym załogowym. Ze względu na przepisy unijne wprowadzenie nowego działu do projektu ustawy – Prawo lotnicze wyodrębni bezzałogowe statki powietrzne, co znacznie ułatwi wyszukiwanie regulacji z nimi związanych.

Rozdział 1 określa zasady wykonywania operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych, które dotychczas były zawarte w rozporządzeniu o wyłączeniu oraz w art. 126 i art. 126a ustawy – Prawo lotnicze. Jedną z najistotniejszych zmian będzie brak podziału na operacje o charakterze sportowym lub rekreacyjnym oraz na operacje inne niż sportowe i rekreacyjne (komercyjne). Dotychczasowe tzw. komercyjne wykorzystywanie bezzałogowych statków powietrznych było możliwe jedynie dla posiadaczy świadectwa kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego, natomiast w związku z projektowaną zmianą stanie się ogólnodostępne. W zamian pojawią się kategorie wykonywania operacji: „otwarta”, „szczególna” oraz „certyfikowana”. Podział został dokonany w oparciu o analizę ryzyka wykonywanych operacji lotniczych oraz wynika z przepisów rozporządzenia wykonawczego. Kategoria „otwarta” przeznaczona będzie dla operacji wykonywanych w warunkach widzialności wzrokowej VLOS, o najniższym ryzyku. Niskie ryzyko zapewnione zostanie dzięki bardzo jasno określonym wytycznym, definiującym między innymi dopuszczalne masy startowe eksploatowanych bezzałogowych statków powietrznych, ich wyposażenie, prędkości lotu, maksymalną energię kinetyczną uderzenia oraz odległość od pojedynczych osób i zgromadzeń osób.

Na początku rozdziału 1, w projektowanym art. 156a ustawy – Prawo lotnicze wskazano, że wykonywanie operacji systemami bezzałogowych statków powietrznych następuje na zasadach określonych zarówno w przepisach unijnych jak i krajowych, będących uzupełnieniem i uszczegółowieniem rozwiązań przewidzianych przez ustawodawcę unijnego – takie podejście jest m.in. możliwe z uwagi na brzmienie art. 56 ust. 8 rozporządzenia bazowego. Wskazano także że regulacje przewidziane dla lotnictwa cywilnego w obszarze używania systemów bezzałogowych statków powietrznych są co do zasady stosowane przez pozostałe rodzaje lotnictwa, jeżeli operacja będzie wykonywana w związku z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego, bezpieczeństwa i obronności państwa, ochroną granicy państwowej lub ochroną bezpieczeństwa wewnętrznego.

Jednocześnie w art. 156a ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze przesądzono, że przepisów prawa Unii Europejskiej, ustawy – Prawo lotnicze oraz przepisów wydanych na jej podstawie nie stosuje się w przypadku wykonywania operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej lub obcych sił zbrojnych w polskiej przestrzeni powietrznej w wydzielonych elementach struktury przestrzeni powietrznej, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 121 ust. 5 ustawy – Prawo lotnicze. Wydzielenie elementów struktury przestrzeni powietrznej na potrzeby wykonywania operacji wojskowych powoduje brak możliwości realizowania w tych wydzielonych elementach innych operacji lotniczych, w związku z czym dla zachowania bezpieczeństwa ruchu lotniczego nie jest konieczne stosowanie się w przypadku wykonywania operacji przy użyciu systemu bezzałogowego statku powietrznego w tych elementach do ogólnych reguł wynikających z przepisów prawa unijnego i krajowego.

Natomiast w art. 156a ust. 5 i nast. ustawy – Prawo lotnicze przewidziano, że reguł wynikających z art. 156a ust. 1 i 4 ustawy – Prawo lotnicze nie stosuje się do operacji z użyciem wojskowego statku powietrznego będącego systemem bezzałogowego statku powietrznego wykonywanych według wskazań przyrządów (IFR) na potrzeby Sił Zbrojnych

Rzeczypospolitej Polskiej lub obcych sił zbrojnych, w polskiej przestrzeni powietrznej, określając jednocześnie, że wykonywanie tych operacji powinno następować na podstawie i zgodnie z porozumieniem zawartym między właściwą instytucją zapewniającą służby żeglugi powietrznej a zainteresowanym podmiotem oraz po spełnieniu warunków opisanych w ustawie. Zasadą wyrażoną w projekcie ustawy jest realizowanie operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych wyłącznie w przestrzeni kontrolowanej, z zastrzeżeniem pewnych wyjątków. Zaproponowano formę porozumienia jako najbardziej elastyczną formę współpracy. Sposób wykonywania lotów przez bezzałogowe statki powietrzne na rzecz wojska i specyfika tego typu operacji wymusza wybór takiej formy współpracy, która zagwarantuje możliwość ewentualnej szybkiej ich zmiany przy jednoczesnym zachowaniu bezpieczeństwa w całej przestrzeni powietrznej. Przepisy projektu wskazują także podstawowe elementy porozumienia.

Z uwagi na szczególne cechy operacji wykonywanych z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych należy wyłączyć stosowanie niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze oraz przepisów wydanych na podstawie tej ustawy wobec tych systemów oraz operacji wykonywanych z ich użyciem. Obecnie takie wyłączenia wynikają z przepisów rozporządzenia o wyłączeniu, jednak z uwagi na nowe kompleksowe uregulowanie tej kwestii w ustawie – Prawo lotnicze w projektowanym art. 156b ustawy – Prawo lotnicze określono jakich przepisów tej ustawy i aktów wykonawczych do tej ustawy w całości albo w części nie stosuje się do systemów bezzałogowych statków powietrznych i poszczególnych operacji wykonywanych przy użyciu tych systemów.

Dalsze artykuły tego rozdziału określają sposób wykonywania przez Prezesa ULC czynności administracyjnych, które w konsekwencji umożliwią podmiotom wykonywanie operacji przy użyciu systemów bezzałogowych statków powietrznych w kategorii „szczególnej”.

Mając na uwadze rozwiązania przyjęte w rozporządzeniu wykonawczym określono sposób wydawania przez Prezesa ULC w kategorii „szczególnej” zezwolenia na operację, potwierdzenia, o którym mowa w art. 13 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE, czy potwierdzenia odbioru i kompletności oświadczenia, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia wykonawczego. Zasady wykonywania operacji w kategorii „szczególnej” są bardziej złożone i sformalizowane niż zasady wykonywania lotów z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych w kategorii „otwartej”.

W kategorii „szczególnej” operacje mogą być wykonywane na podstawie zezwolenia na operację wydawanego przez Prezesa ULC. Rozporządzenie wykonawcze w art. 12 ust. 1–4 wskazało sposób wydawania oraz zakres tego zezwolenia. Projektowane przepisy w tym zakresie wskazują jedynie Prezesa ULC jako organ, który wydaje, zawiesza albo cofa takie zezwolenie. W projektowanych przepisach zostały także określone przesłanki zawieszenia albo cofania zezwolenia na operację. Mając na uwadze, że operacje wykonywane w kategorii „szczególnej” wiążą się z większym ryzykiem – każda tego typu operacja musi być poprzedzona przeprowadzeniem analizy ryzyka operacyjnego. Jest to zupełnie nowe podejście do wykonywania operacji przy użyciu systemów bezzałogowych statków powietrznych. Obecnie w materiałach doradczych Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) jako rekomendowany sposób przeprowadzania analizy ryzyka jest wskazywana metodologia SORA wypracowana przez Organizację JARUS. Jednocześnie EASA dopuszcza w materiałach doradczych AMC/GM inną metodologię niż SORA, byle by była równoważna i zapewniała odpowiedni poziom bezpieczeństwa. Metodologia SORA jest bardzo skomplikowana i wydaje się być nie do zastosowania, w szczególności przez małych operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych do pojedynczych operacji - głównie chodzi o operacje o niskim ryzyku np. operacje w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS, lekkim bezzałogowym statkiem powietrznym, ale powyżej 120 m nad poziomem terenu. Z uwagi na powyższe w ULC, w oparciu o dotychczasowe doświadczenia, oraz we współpracy z wyspecjalizowanymi jednostkami badawczymi wypracowano sposób przeprowadzania analizy ryzyka operacyjnego w oparciu o metodologię SORA, jednak

zawierający pewnie uproszczenia tej procedury z zachowaniem odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa wykonywania tego typu operacji. Metodologia opracowywania analizy ryzyka operacyjnego powinna być określana w oparciu o najnowszą wiedzę, w związku z czym musi być uregulowana w dokumencie, umożliwiającym jego ewentualną szybką zmianę oraz powszechność dotarcia do jego treści przez potencjalnych wnioskujących – operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych. Z tego względu przyjęto założenie, że metodologia opracowywania oceny ryzyka operacyjnego będzie przyjmowana przez Prezesa ULC w formie wytycznych i ogłaszana w Dzienniku Urzędowym ULC. Wytyczne Prezesa ULC będą zawierały zarówno metodologię dla opracowania analizy ryzyka operacyjnego dla operacji wykonywanych lekkim bezzałogowym statkiem powietrznym, ale powyżej 120 m nad poziomem terenu w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS, jak i metodologię dla innych operacji, o wyższym poziomie ryzyka.

Drugą podstawą wykonywania operacji w kategorii „szczególnej” jest oświadczenie o zgodności operacji ze scenariuszem standardowym. Scenariusze standardowe to dokumenty określające sposób i warunki wykonywania lotów dla rodzaju operacji wykonywanej w kategorii „szczególnej”. Są one wydane przez EASA jako dodatek 1 do załącznika do rozporządzenia wykonawczego. Zgodnie jednak z art. 23 ust. 4 rozporządzenia wykonawczego, państwa członkowskie Unii Europejskiej mogą wydać krajowe scenariusze standardowe dla poszczególnych rodzajów operacji w kategorii „szczególnej”, do operacji innych niż wskazane w scenariuszach wskazanych w dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia wykonawczego. Taką możliwość zapisano w art. 1 pkt 3 lit. b projektu (nowy ust. 2f w art. 21 ustawy – Prawo lotnicze) wskazując, że Prezes ULC będzie ogłaszał krajowe scenariusze standardowe. Dodatkowo mając na uwadze art. 56 ust. 8 rozporządzenia bazowego Prezes ULC będzie wydawał krajowe scenariusze standardowe, które jako przepisy krajowe będą mogły być wykorzystywane przez operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego będzie składał Prezesowi ULC oświadczenie, że będzie wykonywał operacje w oparciu o dany scenariusz standardowy. Prezes ULC będzie następnie potwierdzał odbiór i kompletność oświadczenia, tak aby operator miał możliwość rozpoczęcia wykonywania operacji (projektowany art. 156d ustawy – Prawo lotnicze). Z uwagi na ogromną liczbę składanych oświadczeń oraz fakt, że rolą Prezesa ULC jako organu wskazanego do realizacji art. 18 lit. d rozporządzenia wykonawczego jest jedynie zweryfikowanie ich kompletności (co wiąże się jedynie ze sprawdzeniem, czy dany operator jest wpisany do rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz czy ma uprawnienia do wykonywania operacji zgodnie z danym scenariuszem) i niezwłoczne wydawanie potwierdzenia w tym zakresie, fakt, że cały proces jest dokonywany w systemie teleinformatycznym, a także że operacje systemami bezzałogowych statków powietrznych są wykonywane z użyciem najnowszych cyfrowych technologii przyjęto rozwiązanie, zgodnie z którym potwierdzenie odbioru i kompletności oświadczeń będzie przekazywane do operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych bez konieczności wydawania decyzji administracyjnych – jest to bowiem czynność nosząca znamiona czynności technicznej i informacyjnej. Prezes ULC jest informowany o wykonywaniu tego typu operacji i taka informacja jest zaznaczana w rejestrze operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz może być przyczyną do podjęcia przez Prezesa ULC ewentualnej kontroli. Przepisy unijne przewidują bowiem, że w przypadku instytucji oświadczenia weryfikacja, czy dany operator systemu bezzałogowego statku powietrznego wykonuje operacje zgodnie ze scenariuszem, jest dokonywana przez właściwy organ kontroli. Jednocześnie przewidziano, że w formie decyzji administracyjnej będzie następowała odmowa wydawania potwierdzenia odbioru i kompletności oświadczenia.

Trzecią podstawą wykonywania operacji w kategorii „szczególnej” jest uzyskanie certyfikatu operatora lekkiego systemu bezzałogowego powietrznego (certyfikat LUC) na zasadach określonych w części C załącznika do rozporządzenia wykonawczego. W projektowanych art.

156e i art. 156f ustawy – Prawo lotnicze określono sposób uzyskania certyfikatu LUC oraz wskazano kiedy przyznany certyfikat LUC może być zmieniony albo cofnięty.

Członkowie klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego będą mogli wykonywać operacje w kategorii „szczególnej” po uzyskaniu od Prezesa ULC zezwolenia. Zasady jego wydania zostały określone w art. 16 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego. Ustawodawca unijny wskazał w tym przepisie, że to zezwolenie wydaje się między innymi w oparciu o przepisy krajowe. Projektowany art. 156f ustawy – Prawo lotnicze zawiera więc regulacje i kryteria dla Prezesa ULC, jakim będzie się kierował wydając zezwolenie na operacje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego wykonywane w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego. Przepisy określają również elementy wniosku składanego przez klub lub stowarzyszenie modelarstwa lotniczego o wydanie zezwolenia oraz dokumenty, jakie należy dołączyć do takiego wniosku. Na podstawie informacji zawartych we wniosku oraz załączników do tego wniosku Prezes ULC będzie wydawał zezwolenie. Ponieważ w zezwoleniu Prezes ULC będzie określał warunki, na jakich operacje w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego mogą być wykonywane, i ograniczenia, zgodnie z art. 16 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego, istotne jest, aby przekazane przez klub lub stowarzyszenie modelarstwa lotniczego informacje pozwoliły ocenić, czy wskazane w zezwoleniu warunki i ograniczenia będą umożliwiały wykonywanie operacji zgodnie z intencją wnioskodawcy. Prezes ULC wydając takie zezwolenie będzie miał na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa wykonywania operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych.

Dodatkowo mając na uwadze ujęte w art. 13 rozporządzenia wykonawczego zasady wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego transgraniczne oraz poza granicami państwa rejestracji – wskazano w projektowanym art. 156c ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze, że potwierdzenie, że zainteresowany podmiot zastosował zaktualizowane środki ograniczające ryzyko planowanej operacji, wydaje w drodze decyzji administracyjnej Prezes ULC.

Mając na uwadze wskazane rodzaje operacji oraz fakt, że dotychczas warunki wykonywania operacji bezzałogowymi statkami powietrznymi były określone w załącznikach do rozporządzenia o wyłączeniu, zaproponowano, aby nowe warunki operacyjne wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „otwartej”, w kategorii „szczególnej” i w kategorii „otwartej” oraz w kategorii „szczególnej” w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego, a także warunki eksploatacji tego systemu i wymagania dla tego systemu w odniesieniu do kategorii „szczególnej” były określone w przepisach wykonawczych do ustawy – Prawo lotnicze. Upoważnienie do jego wydania zawarte jest w projektowanym art. 156g ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze. Określenie w rozporządzeniu tego typu regulacji wynika z konieczności szczegółowego określenia warunków wykonywania operacji z podziałem na kategorie („otwartą” oraz „szczególną”) oraz rodzaje operacji i obszerność tej regulacji. Jest to uszczegółowienie zasad wykonywania operacji opisanych w projekcie ustawy i będzie uzupełnieniem regulacji ustawowych.

Trzecią kategorią wykonywania operacji systemami bezzałogowych statków powietrznych jest kategoria „certyfikowana”. Ponieważ ustawa – Prawo lotnicze w art. 160 wskazuje obszary objęte certyfikacją w ust. 3 tego przepisu dodano pkt 9 wskazujący na konieczność certyfikacji w przypadku wykonywania operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „certyfikowanej”.

Rozdział 2 dotyczy stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych.

W projektowanym art. 156h ustawy – Prawo lotnicze określono zasady wyznaczania nad terytorium RP stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych. Przepis art. 15 rozporządzenia wykonawczego umożliwia państwu członkowskiemu wyznaczanie takich stref ze względów bezpieczeństwa, ochrony prywatności lub środowiskowych. W Polsce instytucją odpowiedzialną za wyznaczanie stref geograficznych do

wykonywania operacji bezzałogowym systemem powietrznym będzie PAŻP. Strefa geograficzna będzie wyznaczana na wniosek lub z własnej inicjatywy PAŻP, po uzyskaniu pozytywnej opinii Prezesa ULC w przypadkach określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 156k ustawy – Prawo lotnicze, oraz zgodnie z przepisami ustawy – Prawo lotnicze i przepisami wykonawczymi do tej ustawy, wydanymi na podstawie projektowanego art. 156k ustawy – Prawo lotnicze, określającymi rodzaje stref geograficznych, podmioty uprawnione do złożenia wniosku o jej wyznaczenie oraz elementy tego wniosku, jak również sposób i tryb jego rozpatrywania, w tym sposób uiszczania i rozliczania opłat za czynności związane z wyznaczaniem strefy geograficznej. PAŻP wyznaczając konkretną strefę geograficzną dla danego uprawnionego podmiotu określi w wyznaczeniu warunki, na jakich operacje z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w takiej strefie mogą być wykonywane. Nie jest możliwe wskazanie warunków, na jakich w danej strefie będzie mógł być wykonany dany lot w przepisach prawa powszechnie obowiązującego, bowiem liczba rodzajów tego typu operacji jest nieskończenie duża i w każdym przypadku specyficzna. Będzie to uzależnione od rodzaju operacji, obszaru, nad którym ma być wyznaczona strefa, celu w jakim strefa ma być wyznaczona oraz rodzaju wykorzystywanych bezzałogowych statków powietrznych. Dlatego też przepisy wydane na podstawie projektowanego art. 156k ustawy – Prawo lotnicze wskazywać będą także elementy wniosku wypełniane przez podmiot zainteresowany wyznaczeniem danej strefy. Podmiot ten będzie zobowiązany także przeprowadzić analizę ryzyka operacji zgodnie z art. 11 rozporządzenia wykonawczego oraz uiszczyć stosowną opłatę, o której mowa poniżej.

Przepis art. 15 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego formułuje po stronie państwa członkowskiego obowiązek podawania informacji na temat stref geograficznych, w tym dotyczących okresu ich obowiązywania, do wiadomości publicznej we wspólnym unikalnym formacie cyfrowym. Obowiązek ten będzie realizowany przez PAŻP zgodnie z projektowanym art. 156i ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze. Mając na uwadze jednak, że art. 15 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego będzie stosowany od 1 stycznia 2022 r. proponuje się, żeby do tego czasu informacje o wyznaczonych strefach geograficznych były podawane do wiadomości publicznej w sposób określony przez PAŻP (art. 13 projektu).

Przewiduje się również w projektowanym art. 156i ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze możliwość udostępniania informacji na temat stref geograficznych w zakresie innym niż będzie to wynikać z powszechnie obowiązujących przepisów prawa. W oparciu o umowę z zainteresowanym podmiotem PAŻP będzie mogła wytwarzać, przetwarzać i dostarczać bardziej szczegółowe informacje na temat stref geograficznych, które będą niezbędne do lokalnego zarządzania ruchem bezzałogowych statków powietrznych np. w celach komercyjnych. Informacje na temat stref geograficznych w zakresie niewynikającym z przepisów prawa powszechnie obowiązującego nie będą stanowiły informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176).

Projektowane przepisy ustawy – Prawo lotnicze zakładają, że działalność PAŻP związana z realizacją nowych zadań, w tym przede wszystkim z wyznaczaniem stref geograficznych, przedłużaniem okresu ich obowiązywania i ich ponownym wyznaczaniem finansowana będzie z opłat pobieranych od podmiotów uprawnionych do wystąpienia z wnioskiem o wyznaczenie strefy geograficznej. Ustalenie możliwości pobierania przez PAŻP opłat z tytułu realizacji ww. czynności jest konieczne z uwagi na przepisy prawa Unii Europejskiej określające zasady funkcjonowania PAŻP jako instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, zgodnie z którymi nie jest możliwe finansowanie działalności innej niż zapewnianie ww. służb z opłat nawigacyjnych pochodzących od użytkowników przestrzeni powietrznej. Zgodnie z projektowanym art. 156j ustawy – Prawo lotnicze PAŻP będzie pobierała opłaty za czynności związane z wyznaczaniem stref geograficznych, przedłużaniem ich obowiązywania oraz ich ponownym wyznaczaniem w oparciu o złożone wnioski. Przebieg rozpatrywania wniosków jest określony w projektowanym art. 156h ustawy – Prawo lotnicze i zostanie doprecyzowany na poziomie przepisów wykonawczych do ustawy, wydanych na podstawie projektowanego

art. 156k ustawy – Prawo lotnicze. Podmiot uprawniony będzie występował z wnioskiem o wyznaczenie strefy geograficznej, do którego obowiązany będzie dołączyć wymagane załączniki oraz dowód wniesienia opłaty za wstępną ocenę wniosku. Wniosek będzie podlegał tzw. ocenie wstępnej, w ramach której PAŻP ustali, czy dla realizacji oczekiwanych przez wnioskodawcę rezultatów wystarczające jest wyznaczenie stref geograficznych w liczbie określonej we wniosku, czy zachodzi potrzeba wyznaczenia większej ich liczby. Jeżeli PAŻP wskaże, że wystarczającym jest wyznaczenie stref geograficznych w liczbie określonej we wniosku, wezwie wnioskodawcę do uiszczenia opłaty za wyznaczenie każdej strefy geograficznej, wyznaczając termin na jej uiszczenie. W przypadku zaś, w którym realizacja oczekiwań wnioskodawcy wymagać będzie wyznaczenia większej niż wnioskowana liczby stref geograficznych, PAŻP wezwie wnioskodawcę do zmiany wniosku oraz uiszczenia opłat za wyznaczenie stref geograficznych, wyznaczając termin na dokonanie tych czynności. Założenie jest bowiem takie, że jeden wniosek może dotyczyć wyznaczenia więcej niż jednej strefy geograficznej i od wyznaczenia każdej z nich pobierana jest odrębna opłata. Wysokość opłat za wyznaczenie strefy geograficznej uzależniona będzie od liczby wnioskowanych jednocześnie do wyznaczenia stref geograficznych. Wyznaczając strefy geograficzne PAŻP określi okres ich obowiązywania, przed upływem którego, wnioskodawca będzie mógł złożyć wniosek o przedłużenie okresu obowiązywania stref geograficznych. Przedłużenie okresu obowiązywania każdej strefy geograficznej wymagać będzie wniesienia opłaty. Podobnie, w przypadku, w którym wnioskodawca zwróci się z wnioskiem o ponowne wyznaczenie strefy geograficznej już po upływie okresu jej obowiązywania. Katalog podmiotów uprawnionych do wystąpienia z wnioskiem o wyznaczenie stref geograficznych zostanie zawarty w przepisach wydanym na podstawie art. 156k ustawy – Prawo lotnicze. Nie zakłada się zwolnienia żadnych podmiotów uprawnionych z obowiązku wnoszenia opłaty. Opłata za ocenę wstępną wniosku, o której mowa powyżej, będzie podlegała zaliczeniu na poczet opłaty za wyznaczenie strefy geograficznej.

W projekcie przewidziano również uprawnienie PAŻP do zawieszania obowiązywania stref geograficznych, jak również do wprowadzania zmian w już wyznaczonych strefach, jeżeli jest to związane koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa oraz porządku publicznego lub bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Zasadą będzie bowiem, że wyznaczona strefa geograficzna obowiązuje przez ustalony z góry okres na warunkach określonych przez PAŻP przy jej wyznaczeniu. Nie można jednak wykluczyć sytuacji, że z uwagi np. na potrzeby operacyjne służb porządku publicznego czy obronność państwa, nie powstanie konieczność czasowego zawieszenia obowiązywania strefy geograficznej wyznaczonej na wniosek innego podmiotu (np. jednostki samorządu terytorialnego). Zakłada się jednak, że sytuacje, w których PAŻP będzie musiała ingerować w istniejące strefy geograficzne, będą rzadkie i nie będą powodować istotnych trudnień dla podmiotów, które wnioskowały o wyznaczenie stref.

W projektowanym art. 156k ustawy – Prawo lotnicze przewidziane zostało upoważnienie dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia zawierającego regulacje stanowiące uzupełnienie regulacji ustawowych w zakresie dotyczącym stref geograficznych.

W rozporządzeniu zostaną określone:

- 1) rodzaje stref geograficznych wraz z ich maksymalnymi wymiarami przyjmowanymi na potrzeby dokonania oceny wstępnej wniosku oraz okresami ich obowiązywania, w tym rodzaje stref geograficznych, których wyznaczenie wymaga uzyskania pozytywnej opinii Prezesa ULC;
- 2) podmioty uprawnione do złożenia wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej;
- 3) elementy wniosków o wyznaczenie strefy geograficznej, przedłużenie okresu obowiązywania strefy geograficznej, ponowne wyznaczenie strefy geograficznej, ich formę oraz sposób i tryb ich rozpatrywania, w tym termin ich składania;
- 4) sposób uiszczania i rozliczania opłat za czynności związane z wyznaczaniem stref geograficznych, przedłużaniem okresów obowiązywania stref geograficznych oraz ponownym wyznaczaniem stref geograficznych.

Rozdział 3 projektowanego działu VIa ustawy – Prawo lotnicze opisuje szczegółowe zasady dotyczące rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych. W rozumieniu nowych unijnych przepisów operatorem systemów bezzałogowych statków powietrznych jest osoba fizyczna lub prawna, a loty bezzałogowych statków powietrznych są wykonywane przez pilotów. W obecnej wersji ustawy – Prawo lotnicze, pilot bezzałogowego statku powietrznego jest określany jako operator posiadający świadectwo kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego, wpisany do rejestru personelu lotniczego. Przedłożony projekt określa szczegółowe zasady prowadzenia rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, które zostały uregulowane ogólnie w art. 14 ust. 1, 2, 4–6 rozporządzenia wykonawczego.

Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego będzie miał przydzielony przez Prezesa ULC numer rejestracyjny. W projektowanym art. 156m w ust. 8 ustawy – Prawo lotnicze określono przypadki, w których dany operator systemu bezzałogowego statku powietrznego będzie wykreślany z rejestru operatorów. W rejestrze operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych będą odnotowywane informacje o danym operatorze, m.in. o wydaniu albo zawieszeniu zezwolenia na wykonywanie operacji w kategorii „szczególnej”. Dane z rejestru operatorów będą mogły być udostępniane w celu realizacji zadań ustawowych podmiotom wymienionym w ust. 9 omawianego artykułu.

Rozdział 4 opisuje, jakie podmioty mogą zostać wyznaczonymi podmiotami oraz uznanymi podmiotami. Przepisy rozporządzenia wykonawczego przewidują bowiem, że aby móc prowadzić działalność podlegającą na prowadzeniu szkoleń teoretycznych i egzaminów teoretycznych oraz szkoleń praktycznych i dokonywaniu oceny umiejętności praktycznych pilotów bezzałogowych statków powietrznych należy złożyć oświadczenie – bądź jako wyznaczony podmiot (o treści ujętej w dodatku 4 załącznika do rozporządzenia wykonawczego lub przewidzianej w ramach krajowych scenariuszy standardowych lub o treści przewidzianej w krajowym scenariuszu standardowym lub o zamiarze przeprowadzania dodatkowego egzaminu teoretycznego do uzyskania kwalifikacji dla wykonywania operacji w podkategorii A2 w kategorii „otwartej”) bądź jako uznany podmiot (o treści ujętej w dodatku 6 załącznika do rozporządzenia wykonawczego lub przewidzianej w ramach krajowych scenariuszy standardowych). W projektowanym art. 156n ustawy – Prawo lotnicze określono kim jest wyznaczony podmiot oraz sposób jego wyznaczania przez Prezesa ULC. Natomiast w art. 156o projektu opisano sposób uznawania przez Prezesa ULC uznanego podmiotu. Wyznaczonym podmiotem będzie taki operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, który chcąc szkolić w danej kategorii złoży Prezesowi ULC oświadczenie, o którym mowa w dodatku 4 do załącznika do rozporządzenia wykonawczego lub w zakresie krajowego scenariusza standardowego albo uzyska zezwolenie na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 1, jeżeli będzie ono obejmowało także szkolenie i egzaminowanie w tym zakresie. Prezes ULC wyznacza albo odmawia wyznaczenia takiego operatora w drodze decyzji administracyjnej po spełnieniu przez ten podmiot kryteriów przewidzianych dla jednostki kwalifikowanej, wskazanych w załączniku VI do rozporządzenia bazowego. Dodatkowo w przypadku chęci i możliwości przeprowadzania jedynie szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych Prezes ULC może uznać podmiot do wykonywania w jego imieniu takiego szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych. Wówczas podmiot składa odpowiednie oświadczenie do Prezesa ULC i jeżeli spełnia kryteria określone w dodatku nr 3 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Prezes uznaje taki podmiot, w drodze decyzji administracyjnej. Uznany podmiot może jedynie szkolić praktycznie i dokonywać podczas szkolenia oceny umiejętności kursanta. Na dowód przeprowadzenia takiego szkolenia uznany podmiot wydaje potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych pilota bezzałogowego statku powietrznego, którego zakres określa projektowany art. 156z ustawy – Prawo lotnicze.

Prezes ULC w ramach bieżącego nadzoru będzie sprawdzał, czy wyznaczony operator oraz uznany podmiot spełnia warunki określone rozporządzeniu wykonawczym, przewidziane w

krajowym scenariuszu lub w zezwoleniu na operację, oraz czy podczas eksploatacji systemu bezzałogowego statku powietrznego w kontekście szkoleń w odniesieniu odpowiednio do danego scenariusza standardowego lub zezwolenia na operację przestrzega wszystkich mających zastosowanie przepisów rozporządzenia wykonawczego oraz przepisów krajowych, w tym wymogów dotyczących operacji w ramach danego scenariusza standardowego lub zezwolenia na operację – wg którego zgodnie z oświadczeniem lub przyznanym zezwoleniem szkoli. Bieżący nadzór, a także możliwość kontroli niezapowiedzianych takiego wyznaczonego oraz uznanego podmiotu stanowi dostateczne narzędzie gwarantujące, że wyznaczony podmiot i uznany podmiot jest instytucją, która może szkolić przyszłych pilotów bezzałogowych statków powietrznych. Zaproponowana konstrukcja pozwala na rozwój branży lotnictwa bezzałogowego z jednoczesnym zapewnieniem odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa.

Rozdział 5 określa dokumenty potwierdzające kwalifikacje pilotów bezzałogowych statków powietrznych oraz członków personelu wyznaczonego podmiotu albo uznanego podmiotu, odpowiedzialnych za zadania z zakresu odpowiednio szkolenia teoretycznego i egzaminu teoretycznego oraz szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych, o których mowa w scenariuszach standardowych, o których mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia wykonawczego, krajowych scenariuszach standardowych lub zezwoleniu na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego, a także rodzaje oraz zasady przeprowadzania tych szkoleń i egzaminów w poszczególnych kategoriach. Ponadto w rozdziale tym zawarto zasady w zakresie zawieszania i cofania dokumentów, a także wymagania dotyczące wieku pilota bezzałogowego statku powietrznego.

W rozdziale tym wskazano również delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia wzoru certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego oraz certyfikatu wiedzy teoretycznej i potwierdzenia ukończenia szkolenia praktycznego. Rozwiązanie to ma na celu wprowadzenie jednolitych wzorów certyfikatów, które będą stosowane przez wyznaczone podmioty.

W zakresie operacji wykonywanych w kategorii „otwartej” w podkategorii A1 i A3 w projektowanym art. 156q ustawy – Prawo lotnicze wskazano organ przeprowadzający szkolenie oraz egzamin online. Po zaliczeniu z wynikiem pozytywnym takiego egzaminu Prezes ULC będzie potwierdzał jego zaliczenie, które będzie skutkowało wpisem osoby, która je uzyskała do rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych. Opisany system jest zdecydowanym uproszczeniem względem obecnie obowiązujących przepisów. Jednocześnie zakłada, że każdy, kto chce używać systemu bezzałogowego statku powietrznego jest obowiązany przejść szkolenie online oraz zdać w takiej samej formie egzamin. Zaproponowany system będzie również gwarantował minimum bezpieczeństwa wykonywanych operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego, bowiem każdy użytkownik takiego systemu będzie wiedział jak go używać oraz będzie znał zasady wykonywania operacji w omawianej kategorii w podkategorii A1 i A3.

W przypadku wykonywania operacji w kategorii „otwartej” w podkategorii A2 będzie wymagane uzyskanie certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego, który będzie wydawany przez wyznaczony podmiot. W projektowanym art. 156r ustawy – Prawo lotnicze określono przesłanki wydawania tego certyfikatu przez wyznaczony podmiot oraz sposób jego wydawania. Zobowiązano również wyznaczony podmiot do przekazywania Prezesowi ULC informacji o wydanych dokumentach.

W zakresie kategorii „szczególnej”, aby zachować jednolitość szkoleń oraz aby spełniały one odpowiednie standardy, program szkolenia będzie określany przez Prezesa ULC, co przewidziano w projektowanym art. 156s ustawy – Prawo lotnicze. Obecnie programy szkoleń dla personelu lotniczego są ogłaszane w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Taki sam mechanizm zostanie zastosowany wobec programów szkoleń z zakresu bezzałogowych systemów powietrznych. Prezes ULC będzie opracowywał programy szkoleń dla poszczególnych rodzajów operacji i będzie je publikował w Dzienniku Urzędowym Urzędu

Lotnictwa Cywilnego. Zasadnym jest, aby sposób wydawania programów szkolenia był możliwie elastyczny, bowiem nowe możliwości zastosowania bezzałogowych systemów powietrznych są bardzo dynamiczne, a programy szkolenia muszą nadążać za zmianami technologicznymi.

W przypadku operacji wykonywanych w kategorii „szczególnej” będzie konieczne odbycie szkolenia teoretycznego i zdanie egzaminu teoretycznego oraz odbycie szkolenia praktycznego i poddanie się ocenie umiejętności praktycznych przez pilota bezzałogowego statku powietrznego. Tego rodzaju szkolenie i ocena umiejętności będą mogły być prowadzone w zakresie teorii i praktyki przez wyznaczone podmioty, natomiast w zakresie praktyki również przez uznany podmiot. Osobą bezpośrednio przeprowadzającą takie szkolenie, egzamin i ocenę będzie członek personelu wyznaczonego podmiotu albo uznanego podmiotu, odpowiedzialny za zadania z zakresu odpowiednio szkolenia teoretycznego i egzaminu teoretycznego lub szkolenia praktycznego i oceny umiejętności praktycznych. W projektowanym art. 156u ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze wskazano wymagania, jakie należy spełnić, by Prezes ULC mógł wydać omawianemu członkowi personelu poświadczenie. Intencją jest, aby ważnym ogniwem szkolenia był członek personelu wyznaczonego podmiotu albo uznanego podmiotu, który jest odpowiednio wykwalifikowany, doświadczony i sprawdzony. To na jego wiedzy i umiejętnościach w dużej mierze opierać będzie się właściwe przeprowadzenie szkolenia, zatem konieczne jest, aby spełniał on określone wymagania. Prezes ULC będzie wydawał, w drodze decyzji administracyjnej, poświadczenie o spełnieniu wymagań, o których mowa w pkt 4 lit. c i d dodatku 3 do załącznika do rozporządzenia wykonawczego albo wynikających ze scenariuszy standardowych (unijnych lub krajowych), czy zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego, jeżeli będzie ono dotyczyło także szkoleń do operacji objętych tym zezwoleniem.

Po zaliczeniu szkolenia i ocenie umiejętności oraz po zdaniu egzaminu teoretycznego wyznaczony operator będzie mógł wydać certyfikat wiedzy teoretycznej i potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego uprawniające pilota bezzałogowego statku powietrznego do wykonywania operacji w kategorii „szczególnej” (projektowany art. 156za ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze). Przepisy w dalszej części projektowanego art. 156za ustawy – Prawo lotnicze określają również obowiązek informowania Prezesa ULC przez wyznaczony podmiot o wydanych przez niego certyfikatach wiedzy teoretycznej i potwierdzeń ukończenia szkolenia praktycznego i ich przedłużeniu.

Należy zwrócić uwagę, że szkolenie może być prowadzone także zgodnie z wydanymi dla danego wyznaczonego operatora warunkami określonymi w zezwoleniu, o którym mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego – co wskazano w art. 156z.

Kwestia minimalnego wieku pilota bezzałogowego statku powietrznego została uregulowana w projektowanym art. 156zb ustawy – Prawo lotnicze w oparciu o art. 9 rozporządzenia wykonawczego. Opierając się na doczasowych doświadczeniach oraz w oparciu o analizę ryzyka proponuje się, aby osoba niepełnoletnia, która ukończyła 14 rok życia mogła starać się o uprawnienia do wykonywania operacji w kategorii „otwartej” i w kategorii „szczególnej”. Warunki, jakie musi spełnić osoba niepełnoletnia, nie różnią od tych przewidzianych dla osób pełnoletnich. W odniesieniu do osób niepełnoletnich określono jedynie sposób uzyskiwania uprawnień – są one zdobywane pod bezpośrednim nadzorem opiekuna prawnego – w przypadku kategorii „otwartej” albo za zgodą opiekuna prawnego – w przypadku kategorii „szczególnej”.

W projektowanym art. 156zc ustawy – Prawo lotnicze określono czynności, jakie może podjąć Prezes ULC w przypadku, gdy wobec pilota bezzałogowego statku powietrznego zajdą okoliczności mogące skutkować zawieszeniem albo cofnięciem posiadanego uprawnienia. Podobne rozwiązania są obecnie stosowane wobec personelu lotniczego posiadającego licencję czy świadectwo kwalifikacji (art. 100 ust. 4 i następne ustawy – Prawo lotnicze). Zasadnym jest, aby w przypadku toczącego się postępowania przez np. prokuraturę czy Policję wobec

danego pilota bezzałogowego statku powietrznego Prezes ULC, na czas trwania tego postępowania, mógł zawiesić albo cofnąć dane uprawnienie – w zależności od tego, jaki rodzaj dokumentu, uprawniający do wykonywania operacji systemem bezzałogowego statku powietrznego posiada ta osoba.

W **rozdziale 6** projektowanego działu VIa ustawy – Prawo lotnicze opisane zostało zapobieganie użyciu bezzałogowych statków powietrznych. Zaproponowano, że przeprowadzanie kontroli osób użytkujących bezzałogowe systemy powietrzne polega na sprawdzeniu czy dana operacja jest wykonywana zgodnie z obowiązującymi przepisami przez upoważnionych pracowników ULC, funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Służby Celno-Skarbowej, Służby Więziennej, Żandarmerii Wojskowej, strażników Straży Marszałkowskiej, Straży gminnej (miejskiej). Dodatkowo w projekcie wskazuje się odpowiedzialność osoby pilotującej bezzałogowy system powietrzny za potencjalne skutki zniszczenia, przejęcia, unieruchomienia BSP co stanowi jednoznaczne uporządkowanie zakresu odpowiedzialności funkcjonariuszy ww. służb (dotychczas sprawy te nie były wprost uregulowane co ograniczało podejmowanie przez nich interwencji). Dalsze przepisy tego rozdziału są powtórzeniem regulacji ujętej obecnie w art. 126a ustawy – Prawo lotnicze. Przeniesienie tej regulacji do art. 156zd i następnych ustawy – Prawo lotnicze jest związane z wykonaniem założenia, aby przepisy dotyczące bezzałogowych statków powietrznych były ujęte w jednym dziale ustawy – Prawo lotnicze.

Zmiana brzmienia art. 209

W związku z koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa wykonywania operacji bezzałogowym systemem powietrznym także dla osób trzecich wprowadzono wymóg zawarcia przez osobę użytkującą także niski wagowo bezzałogowy statek powietrzny umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku prowadzoną operacją. W art. 209 ustawy – Prawo lotnicze dodano ust. 1a określający minimalną sumę gwarancyjną obowiązującą operatorów bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej od 0,25 do 20 kg. Dla wyższych wagowo bezzałogowych statków powietrznych będą miały zastosowanie przepisy rozporządzenia (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 138 z 30.04.2004, str. 1).

Dodanie w art. 209o ust. 3, dodanie art. 209un, zmiana art. 209w ust. 1, dodanie w art. 210 w ust. 1 pkt 16 i 17

Za nieprzestrzeganie przepisów ustawy dotyczących systemów bezzałogowych statków powietrznych wprowadzono kary administracyjne oraz – w przypadku cięższych i groźniejszych naruszeń – kary grzywny, ograniczenia i pozbawienia wolności. Względem zaproponowanych kar kierowano się zasadą, że sankcje powinny być sprawiedliwe, adekwatne do wagi naruszenia, przy zachowaniu jednolitych standardów traktowania jednostek oraz celów, dla których zostały wprowadzone, tj. represji, prewencji (zarówno ogólnej, jak i szczególnej) oraz kompensacji.

Dodanie załącznika nr 5c do ustawy

Katalog naruszeń obowiązków oraz warunków określonych w rozporządzeniu delegowanym oraz rozporządzeniu wykonawczym dotyczących osób użytkujących systemy bezzałogowe został określony w nowym załączniku nr 5c do ustawy – zachowano tym samym przyjętą w tej ustawie praktykę, aby katalog naruszeń oraz wskazanie kar za każde z nich określać w załączniku do ustawy.

Dodanie załącznika nr 7 do ustawy

W związku z koniecznością uregulowania wysokości opłat za realizowane przez PAŻP czynności dotyczące stref geograficznych, projekt przewiduje dodanie do ustawy – Prawo lotnicze załącznika nr 7 określającego wysokość przedmiotowych opłat.

2. Zmiany w ustawie o PAŻP

W art. 2 projektu wskazano zmiany ustawy o PAŻP.

Zgodnie z projektowanym art. 3a ust. 1 ustawy o PAŻP, PAŻP będzie jednym z dwóch organów państwa członkowskiego w rozumieniu przepisu art. 17 rozporządzenia wykonawczego, odpowiedzialnym za realizację zadań określonych w art. 18 lit. f i l. Jednocześnie, w tym przepisie wskazano, że na zasadach określonych w porozumieniu, o którym mowa w art. 21 ust. 2g ustawy – Prawo lotnicze, PAŻP może współdziałać przy wykonywaniu zadań organu właściwego zastrzeżonych do kompetencji Prezesa ULC.

W projektowanym art. 3a ust. 2 ustawy o PAŻP wskazano, że PAŻP jest podmiotem odpowiedzialnym za wyznaczanie stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz określanie warunków operacyjnych wykonywania operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych w tych strefach, przedłużanie okresu obowiązywania tych stref oraz ponowne ich wyznaczenie.

W projektowanym art. 3a ust. 3 ustawy o PAŻP określono, że wykonywanie przez PAŻP nakładanych projektowanymi przepisami zadań stanowi realizację zadań publicznych i nie ma charakteru działalności gospodarczej.

W kolejnych przepisach projektowanego art. 3a ustawy o PAŻP przesądzono, że PAŻP pobiera opłaty za czynności dotyczące stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych, zgodnie z ustawą – Prawo lotnicze oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 156k tej ustawy, a także że te opłaty mają charakter publicznoprawny i stanowią przychód PAŻP.

W projektowanym art. 3b ustawy o PAŻP, PAŻP została zobowiązana do zapewniania utrzymania, prowadzenia i rozwoju systemów teleinformatycznych na potrzeby realizacji zadań Prezesa ULC oraz PAŻP, o których mowa w art. 18 rozporządzenia wykonawczego. Jednocześnie w art. 3c przewidziano, że PAŻP będzie przysługiwała dotacja celowa z budżetu państwa na pokrycie kosztów utrzymania, prowadzenia i rozwoju jednego z wymienionych w art. 3b systemów teleinformatycznych, która będzie udzielana przez ministra właściwego do spraw transportu. Szczegóły dotyczące dotacji zostaną określone w przepisach wykonawczych do ustawy o PAŻP, do wydania których upoważnienie ustawowe zostało przewidziane w projektowanej ustawie.

Propozycja ta wiąże się z realizowanym przez PAŻP, ULC oraz Ministerstwo Infrastruktury projektem „Usługi cyfrowe dla bezzałogowych statków powietrznych” współfinansowanym ze środków UE w ramach Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa na lata 2014-2020, w ramach którego w budżecie państwa powinny zostać zabezpieczone środki na utrzymanie efektów projektu, w tym kosztów na utrzymanie systemu teleinformatycznego wytworzonego przez PAŻP, z którego korzystać będzie Prezes ULC i PAŻP w celu realizacji zadań określonych w art. 18 rozporządzenia wykonawczego.

Zmiany w art. 4 ust. 5 oraz w art. 9 w ust. 2 ustawy o PAŻP mają charakter wynikowy. W art. 4 ust. 5 ustawy o PAŻP zostały uwzględnione przepisy określające nowy zakres działalności PAŻP, natomiast w art. 9 w ust. 2 ustawy o PAŻP do źródeł przychodów PAŻP dopisane zostały przychody z opłat, które będą pobierane przez PAŻP za realizowane przez nią czynności dotyczące stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych, a także przychody z umów stanowiących podstawę udostępniania informacji na temat stref geograficznych w zakresie niewynikającym z przepisów rozporządzenia wykonawczego.

3. Zmiana ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku

W **art. 3** projektu przewidziano zmiany ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku. Celem proponowanych zmian jest objęcie systemów bezzałogowych statków powietrznych zakresem przedmiotowym tej ustawy, a także wskazanie Prezesa ULC jako organu właściwego do kontroli spełniania przez wyroby wymagań, kontroli w zakresie stwarzania przez wyroby zagrożenia lub kontroli w zakresie niezgodności formalnych, a także prowadzenia postępowań, o których mowa w art. 76 ust. 1 i 1a oraz art. 85 ust. 1 tej ustawy – w odniesieniu do systemów bezzałogowych statków powietrznych.

4. Przepisy przejściowe i dostosowujące oraz przepis końcowy

W **art. 4** projektu wskazano, że w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie ustawy Prezes ULC zawiera z PAŻP porozumienie, o którym mowa w projektowanym art. 21 pkt 2g ustawy – Prawo lotnicze, tj. porozumienie określające m.in. sposób koordynacji przy wykonywaniu przez strony porozumienia określonych w art. 18 rozporządzenia wykonawczego.

Art. 5 projektu zawiera rozstrzygnięcia w zakresie prowadzenia wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy spraw dotyczących kontroli podmiotów prowadzących działalność w zakresie lotnictwa cywilnego z użyciem bezzałogowych statków powietrznych, użytkowników bezzałogowych statków powietrznych, przedsiębiorców wykonujących działalność szkoleniową i zezwoleń na wykonywanie lotów międzynarodowych bezzałogowymi statkami powietrznymi. Zgodnie z projektem w tym zakresie będą stosowane przepisy dotychczasowe.

Natomiast w **art. 6** projektu przesądzono, że pozwolenie na wykonywanie lotów, wydane przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy na podstawie art. 53a ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze dla bezzałogowego statku powietrznego kategorii specjalnej, zachowuje ważność przez okres, na jaki zostało wydane, jednak nie dłużej niż do dnia 1 stycznia 2022 r.

Zgodnie z **art. 7** projektu wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy postępowania w sprawie o wydanie pozwolenia na wykonywanie lotów, o którym mowa w art. 53c ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze, dla bezzałogowego statku powietrznego zostaną umorzone.

W **art. 8** projektu zdecydowano o wykreśleniu przez Prezesa ULC z urzędu, w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy, z rejestru cywilnych statków powietrznych bezzałogowych statków powietrznych, których projektowanie, produkcja i konserwacja nie podlega certyfikacji, o której mowa w art. 40 rozporządzenia delegowanego.

Art. 9 projektu stanowi, że zgoda na wykonywanie lotów poza zasięgiem wzroku (BVLOS), o której mowa w pkt 8.1 załącznika nr 6b rozporządzenia o wyłączeniu, wydana przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, zachowuje ważność przez okres, na jaki została wydana, jednak nie dłużej niż do dnia 1 stycznia 2022 r.

W **art. 10** projektu uregulowano kwestię ważności uprawnień nabytych na dotychczasowych zasadach. Mając na uwadze terminy wskazane w art. 21 rozporządzenia wykonawczego ważność dotychczasowej dokumentacji jest ograniczona do dnia 1 stycznia 2022 r. Jest to również termin dla Prezesa ULC do konwersji świadectw kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe na wniosek zainteresowanego podmiotu złożonego do dnia 15 listopada 2021 r. Mając jednak na względzie zmianę w kategoryzowaniu operacji wykonywanych bezzałogowymi statkami powietrznymi – obecnie są to operacje wykonywane w celach sportowych lub rekreacyjnych bądź inne, oraz umożliwienie korzystania z nabytych na dotychczasowych zasadach uprawnień wpisanych do świadectwa kwalifikacji operatora UAVO w art. 11 ust. 1 i 2 projektu określono

ważność wydanych świadectw na czas, na jaki zostały wydane jednak nie dłużej niż do dnia 1 stycznia 2022 r. oraz umożliwiono wykonywanie na ich podstawie operacji w kategorii „otwartej” lub „szczególnej” biorąc pod uwagę zaproponowaną w ust. 3 tego artykułu konwersję uprawnień. Przykładowo można wskazać, że w przypadku gdy osoba posiada ważne świadectwo kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe z wpisanym uprawnieniem podstawowym do wykonywania lotów jedynie w zasięgu wzroku VLOS, to będzie mogła ona wykonywać operacje w kategorii „otwartej” tak jakby posiadała potwierdzenie zaliczenia szkolenia i zdania egzaminu online, o którym mowa w art. 156p pkt 1 projektu, certyfikat kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w art. 156p pkt 2 projektu, oraz w kategorii „szczególnej” - tak jakby posiadała certyfikat wiedzy teoretycznej i potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego, o którym mowa w art. 156p pkt 3 projektu.

W **art. 12** projektu przesądzono, że w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy Prezes ULC z urzędu skreśli z rejestru podmiotów szkolących, o którym mowa w art. 95a ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze, podmioty szkolące wyłącznie w zakresie bezzałogowych statków powietrznych, a w przypadku gdy podmiot wpisany do rejestru podmiotów szkolących prowadzi szkolenia również w zakresie innym niż w zakresie bezzałogowych statków powietrznych – dokona adnotacji w rejestrze podmiotów szkolących, o wykreśleniu uprawnienia dotyczącego szkolenia w zakresie bezzałogowych statków powietrznych.

Przepisy projektowanej ustawy spowodują również konieczność zmiany rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 czerwca 2014 r. w sprawie świadectw kwalifikacji (Dz. U. z 2017 r. poz. 288, z późn. zm.) oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 grudnia 2018 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (Dz. U. z 2019 r. poz. 619).

W tym kontekście należy ponownie wskazać, że zgodnie z art. 21 rozporządzenia wykonawczego, zezwolenia udzielone operatorom bezzałogowych statków powietrznych, certyfikaty kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego i oświadczenia składane przez operatorów bezzałogowych systemów powietrznych lub równoważna dokumentacja, wydane na podstawie prawa krajowego, zachowują ważność do dnia 1 stycznia 2022 r.

W **art. 13** w ust. 1 projektu przepis przejściowy określa, że do czasu utworzenia przez PAŻP w systemie teleinformatycznym BSP funkcjonalności umożliwiającej prowadzenie w tym systemie rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, rejestr ten będzie prowadzony przez Prezesa ULC w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego, przy pomocy systemu teleinformatycznego. Jednocześnie w art. 13 ust. 2 projektu przesądzono, że prowadzony aktualnie w tym zakresie przez Prezesa ULC rejestr operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych z dniem wejścia w życie projektowanej ustawy uznaje się za rejestr operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych prowadzonym przez Prezesa ULC, o którym mowa zmienionym niniejszą nowelizacją brzmieniu art. 21 ust. 2 pkt 8 ustawy – Prawo lotnicze. Obecnie prowadzony w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego w systemie teleinformatycznym rejestr operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych będzie wykorzystywany do czasu zbudowania i osiągnięcia pełnej funkcjonalności systemu teleinformatycznego BSP w PAŻP (opisanego w art. 3b ust. 1 pkt 2 ustawy o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej), obsługującego m.in. rejestr operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych.

W **art. 14** projektu przewidziano, że opłaty związane z wyznaczaniem, przedłużaniem okresu obowiązywania i ponownym wyznaczaniem stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych, które zostaną ustalone w ustawie – Prawo lotnicze po wejściu w życie projektu, zostaną zwaloryzowane po raz pierwszy w 2023 r. Mając na uwadze przewidziany w projekcie termin wejścia w życie projektowanej regulacji (1 stycznia 2022 r.),

dokonywanie waloryzacji ww. opłat w pierwszym roku obowiązywania nowej regulacji należy uznać za niezasadne.

W **art. 15** projektu określono maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy. Na kwoty wskazane w tym artykule składają się koszty wykonywania przez Prezesa ULC zadań państwa członkowskiego wynikających z przepisów rozporządzenia wykonawczego oraz środki dla ministra właściwego do spraw transportu z przeznaczeniem na dotację dla PAŻP na pokrycie kosztów utrzymania, prowadzenia i rozwoju systemu teleinformatycznego oraz pokrycie kosztów wykonywania przez ministra właściwego do spraw transportu zadań nakładanych projektowaną ustawą i sprawowania w zwiększonym zakresie nadzoru na Prezesem ULC i PAŻP.

Środki przeznaczone dla PAŻP w latach 2023-2029 odpowiadają zakładanym kosztom utrzymania efektów projektu pn. „Usługi cyfrowe dla Bezzałogowych Statków Powietrznych”, do których zaliczyć należy przede wszystkim systemy teleinformatyczne, przy pomocy których zarówno PAŻP, jak i Prezes ULC, realizować będą swoje zadania. Założeniem projektodawcy jest finansowanie tychże kosztów utrzymania efektów projektu z dotacji celowej z budżetu państwa przyznawanej na rzecz PAŻP. Zaznaczyć przy tym należy, że prognozowana wysokość dotacji może ulec zmianie w zależności od wysokości rzeczywiście ponoszonych przez PAŻP kosztów. Podkreślenia wymaga, że koszty, na których pokrycie PAŻP będzie uzyskiwać dotację nie są tożsame z kosztami, które PAŻP będzie ponosiła w związku z wyznaczaniem stref geograficznych.

W **art. 16** projektu ustawy proponuje się, aby ustawa weszła w życie z dniem 1 stycznia 2022 r., z wyjątkiem art. 1 pkt 3 lit. b, art. 4 i art. 10, które wejdą w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia, oraz art. 1 pkt 14 w zakresie art. 156c ust. 11 ustawy zmienianej w art. 1 i art. 2 pkt 1 w zakresie art. 3c ustawy zmienianej w art. 2, które wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2023 r. Przepisy ujęte w art. 1 pkt 3 lit. b, art. 4 i art. 10 projektu dotyczą zawarcia przez Prezesa ULC oraz PAŻP porozumienia będącego mechanizmem koordynacji między podmiotami, którym powierzono realizację postanowień rozporządzenia wykonawczego. Zawarcie takiego porozumienia powinno nastąpić jak najszybciej, aby każdy z podmiotów mógł w możliwie jak najszybszym czasie realizować swoje nowe ustawowe zadania. Odroczenie terminu wejścia w życie przepisu art. 156c ust. 11 ustawy – Prawo lotnicze, zobowiązującego do przeprowadzania oceny ryzyka, o której mowa w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE, z wykorzystaniem usług świadczonych przez PAŻP przy użyciu systemu teleinformatycznego BSP, wynika z okoliczności, że funkcjonalność systemu teleinformatycznego BSP w zakresie tych usług w chwili obecnej nie jest jeszcze zapewniana. Natomiast odroczenie wejścia w życie przepisu art. 2 pkt 1 w zakresie art. 3c ustawy o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej wynika, z faktu, że dotacja, o której mowa w art. 3c, będzie przyznawana PAŻP dopiero po zakończeniu unijnego finansowania projektu „Usługi Cyfrowe dla bezzałogowych statków powietrznych” realizowanego w ramach projektu współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej.

III. INFORMACJE ZWIĄZANE Z PROCEDOWANIEM PROJEKTU

Regulacje zawarte w projektowanej ustawie nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), zatem nie podlega ona notyfikacji.

Projekt nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z

dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt ustawy zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.