

Warszawa, 10.06.2024 r.



P O L S K A I Z B A
Systemów Bezzałogowych

Polska Izba Systemów Bezzałogowych
ul. Piękna 24/26A
00-549 Warszawa

Do:
Departament Lotnictwa (DL)
Ministerstwo Infrastruktury
e-mail: sekretariatDL@mi.gov.pl
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Szanowni Państwo,

W imieniu branży systemów bezzałogowych w Polsce, jako Polska Izba Systemów Bezzałogowych zwracamy się z prośbą o rozpatrzenie naszego pilnego wniosku odnośnie możliwości powołania formalnego stałego międzyresortowego komitetu ds. BSP lub ewentualnie innego formalnego lub nieformalnego gremium, który m.in. z udziałem Izby wypracowałyby niezbędne dodatkowe rozwiązania prawne dla całej branży dronowej w Polsce, uwzględniając jej realne potrzeby.

Bezzałogowe statki powietrzne są wykorzystywane w wielu sektorach gospodarki jako profesjonalne zrobotyzowane narzędzia optymalizujące czas pracy i jej koszt, tym samym wpływające na rzeczywisty rozwój tych sektorów w Polsce.

Niezbędnym jest zatem stałe wspieranie resortów odpowiedzialnych za branże, w których drony te są już powszechnie wykorzystywane lub będą w niedalekiej przyszłości. Potrzeby takie widzimy choćby w resorcie rolnictwa, gdzie działaniem uwzględniającym realne potrzeby branży byłoby wyłączenie z ogólnych zasad lotów nisko latających dronów opryskowych (5-10 m nad uprawą). Takie operacje nie zagrażają lotnictwu załogowemu ponieważ nawet lotnictwo wojskowe nie lata na tak niskich wysokościach, mimo że strefy geograficzne dla lotów wojska są rezerwowane najczęściej od powierzchni Ziemi. Sensowność takiego rozwiązania zauważył również Maciej Włodarczyk - Kierownik Działu Zarządzania Operacjami BSP w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, który notabene odpowiada za

bezpieczną integrację BSP z lotnictwem załogowym z ramienia Agencji. Powyższy przykład nie jest związany jedynie z resortem rolnictwa - dotyczy to np. operacji inspekcyjnych z użyciem BSP np. sieci elektroenergetycznych, masztów, kominów lub transportu ładunków dronami na niskich wysokościach. Operacje tego typu wykonywane są na względnie niskich wysokościach (ok. 30-50 m nad powierzchnią Ziemi) często równych wysokości monitorowanych obiektów lub okolicznej zabudowy a operacje załogowych statków powietrznych dla bezpieczeństwa samych pilotów nie odbywają się tak blisko przeszkód terenowych i na tak niskim pułapie.

Potrzebne jest też wsparcie dla rozwoju rodzimych producentów dronów, które są kluczowe dla bezpieczeństwa naszego kraju.

Zgodnie ze słowami Dyrektora Departamentu BSP w ULC – Pawła Szymańskiego – wypowiedzianymi na konferencji w Łukasiewicz ILOT dnia 24.05.2024 r. prawo europejskie (konkretnie rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r.) nie ma zastosowania do: „statków powietrznych oraz ich silników, śmigieł, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania statkami powietrznymi, 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”. Tym samym istnieją możliwości stosowania polskich przepisów prawa dla BSP, ale wymaga to analizy na poziomie poszczególnych resortów i wskazania konkretnych przypadków i przykładów, dla których przedsiębiorcy będą mogli zastosować zwolnienia ze stosowania prawa europejskiego.

Warto rozpatrzyć kwestie obowiązkowych ubezpieczeń pilotów i operatów na które rynek nie jest nieprzygotowany o czym świadczy niska dostępność dobrowolnych ubezpieczeń na wolnym rynku. Posługując się analogią do branży motoryzacyjnej: dany BSP powinien mieć obowiązkowe OC, a piloci nim latający powinni mieć stosowne uprawnienia. Tymczasem prawo dla BSP stanowi, iż to pilot BSP powinien mieć wykupione OC o ile operuje BSP o masie powyżej 20 kg. Odwrotna do branży motoryzacyjnej logika jest obca rynkowi ubezpieczeń. W praktyce jest to nienaturalne dla firm z branży BSP, które posiadają flotę własnych BSP (z możliwością ich ubezpieczenia, gdyby tak stanowiło prawo) i zarazem zatrudniają wielu różnych pilotów.

Również wszelkie wprowadzane nowe regulacje prawne powinny uwzględniać nowe kierunki wdrożeń dronów w poszczególnych obszarach krajowej gospodarki. Aktualnie mamy wrażenie, że głos branży jest zupełnie pomijany a ustalone przepisy wykorzystywania dronów – oderwane od realnych potrzeb i możliwości

technologicznych tych systemów (choćby rolnicze operacje BSP wykonywane na bardzo niskich wysokościach od 5 do 10 m nad ziemią, często poniżej wysokości przeszkód terenowych - mimo wszystko wymagają uzyskiwania zezwoleń w podobnym procesie do lotów na wysokościach 50 - 100m AGL tj. w drodze długotrwałego procesu włączając w to predefiniowaną lub pełną analizę ryzyka).

W związku z powyższym widzimy silną konieczność powołania dedykowanego gremium do wypracowania i konkretnych zmian, które pomogłyby uniknąć paraliżu branży w związku z nadchodzącą unifikacją przepisów unijnych dla kategorii szczególnej z końcem 2025 r. lub – co gorsza – przechodzenia podmiotów poza granice kraju lub do gospodarczej szarej strefy, by móc dalej wykonywać swoją działalność, wywiązywać się z kontraktów i umów.

Naszym zdaniem stały dedykowane gremium uwzględniające ekspertów mających wiedzę na temat stosowania BSP w poszczególnych dziedzinach gospodarki, który pracowałby we współpracy z branżą dronową jest optymalnym sposobem do wypracowywania rozwiązań dla potrzebnej i dynamicznie zmieniającej się technologii.

Z wyrazami szacunku
Zarząd Polskiej Izby Systemów Bezzałogowych

Do wiadomości:

- Wiceprezes Rady Ministrów, Minister Obrony Narodowej Władysław Kosiniak-Kamysz
- Minister Rozwoju i Technologi Krzysztof Paszyk
- Minister Rolnictwa i Rozwoju Wsi Czesław Siekierski
- Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji Tomasz Siemoniak
- Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Julian Rotter
- Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Magdalenę Jaworską-Maćkowiak.