



# Ministerstwo Infrastruktury

Departament Lotnictwa

Znak pisma: DL-7.4707.6.2024

Warszawa, 19 kwietnia 2024

**Robert Fintak**  
**Prezes Zarządu**  
**Polska Izba Systemów Bezzałogowych**

**Justyna Siekierczak**  
**Vice Prezes Zarządu**  
**Polska Izba Systemów Bezzałogowych**

**Mariusz Naumienko**  
**Członek Zarządu**  
**Polska Izba Systemów Bezzałogowych**

**Sławomir Kosieliński**  
**Prezes Zarządu Fundacji Instytut Mikromakro**

*Szanowni Państwo,*

w odpowiedzi na przekazany do Ministerstwa Infrastruktury list z dnia 4.03.2024 r., odnoszący się do identyfikowanych przez Polską Izbę Systemów Bezzałogowych (PISB) zagrożeń dla branży bezzałogowych statków powietrznych (BSP) w Polsce wynikających z prawodawstwa unijnego, uprzejmie przekazuję poniżej informacje odnoszące się do zawartych w Państwa liście postulatów:

## **1. Przywrócić państwom członkowskim UE możliwość dostosowywania procedur kategorii szczególnej (średniego ryzyka)**

Od 01.01.2024 r. loty w kategorii szczególnej odbywają się na podstawie scenariuszy standardowych. Obecnie funkcjonują dwa scenariusze standardowe (STS 01, STS 02). Działania organów Unii Europejskiej, w tym Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) dążą do ujednoczenia i ustandaryzowania przepisów wewnętrznych UE. Jednym z głównych kierunków działań jest stworzenie przepisów, które pozwolą na uzyskanie zezwolenia w kategorii szczególnej w każdym z krajów członkowskich UE. EASA podejmuje działania standaryzacyjne, które mogą wpłynąć na ostateczny kształt normowanych przepisów. **Obecna sytuacja jest szansą dla polskich przedstawicieli branży bezzałogowych statków powietrznych, aby móc aktywnie angażować się w działania prawodawcze EASA. Poprzez współpracę z polskimi organami lotnictwa cywilnego, w szczególności Urzędem Lotnictwa Cywilnego (ULC) możliwe jest zgłaszanie swojego stanowiska w kwestii publikacji przyszłych scenariuszy standardowych STS.**

**Wobec powyższego, przedstawiciele branży BSP mają realny wpływ na wypracowywane rozwiązania w procesie legislacyjnym EASA.**

## **2. Uprościć misje w kategorii szczególnej**

Działania EASA dążą do upraszczania procedur związanych ze zgłaszaniem misji BSP w kategorii szczególnej. Na podstawie opublikowanego przez EASA szablonu instrukcji operacyjnej dla operacji w kategorii szczególnej do SAIL II, opracowany został przez ULC i udostępniony na stronie ULC wzór instrukcji operacyjnej dla operacji kategorii szczególnej niższego ryzyka (dla SAIL I oraz SAIL II). Dodatkowo na poziomie EASA opracowywane są kolejne uproszczenia w przedmiotowym obszarze, tzw. PDRA (predefiniowane analizy ryzyka), które będą praktycznym narzędziem wykorzystywanym przez użytkowników BSP w celu zmniejszenia czasochłonności składania wniosków o wykonywanie misji w kategorii szczególnej.

Ponadto, warto również wskazać na działania Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (PAŻP) w zakresie upraszczania procedur związanych z realizowaniem misji BSP w kategorii szczególnej, tj. związanych z uruchomionym w 2020 roku systemem PansaUTM, służącym do cyfrowej koordynacji lotów BSP. System pozwala na uproszczenie procesu uzyskiwania zgód na loty w przestrzeni powietrznej. W ramach rozwoju systemu w najbliższym czasie użytkownicy BSP w Polsce otrzymają nowe narzędzie do zgłaszania lotu i koordynacji ze służbami ruchu lotniczego tj. aplikację mobilną DroneTower.

Co więcej, aktualnie prowadzone są przez PAŻP prace nad wdrożeniem nowych cyfrowych rozwiązań wspierających rynek bezzałogowych statków powietrznych, w tym m.in. procesy planowania, zgłaszania i realizacji lotów BSP. Rozwiązania te zostały wytworzone w ramach projektu „Usługi cyfrowe dla bezzałogowych statków powietrznych”. W ramach wdrożenia usługi „Zaawansowane loty BSP na szeroką skalę” na portalu KSID udostępnione zostanie nowoczesne narzędzie kompleksowo wspierające planowanie lotów BSP na obszarze całego kraju, które w automatyczny sposób pomoże użytkownikowi w określaniu obszaru lotu zgodnego z obowiązującymi przepisami. Dzięki integracji z innymi produktami cyfrowymi realizowanymi w ramach projektu, system na bieżąco będzie automatycznie weryfikował kompetencje i uprawnienia planującego i realizującego lot, dzięki czemu nie będzie możliwe zaplanowanie lotu niezgodnego z bieżącymi uprawnieniami czy kompetencjami. Automatyczna weryfikacja obszaru misji względem obowiązujących struktur przestrzeni powietrznej sprawi, że użytkownik otrzyma możliwie kompletne informacje w zakresie możliwości realizacji lotu BSP w określonym obszarze i czasie. Dodatkowo, w wielu przypadkach użytkownik planujący lot, otrzyma automatyczną akceptację planu misji wraz z obowiązującymi zasadami dla realizacji lotu w tym wykonanie oceny ryzyka operacji.

## **3. Wspierać europejskich producentów w uzyskaniu klasy C**

Obecnie procedowane są zmiany do ustawy - Prawo lotnicze, które pozwolą notyfikować do Komisji Europejskiej polskie jednostki oceniające zgodność. Natomiast należy wskazać, iż wymagania i specyfikacje techniczne są na terenie UE takie same dla wszystkich producentów bezzałogowych statków powietrznych, bez względu na kraj ich pochodzenia. Wobec powyższego, każdy BSP zgłoszony do certyfikacji do notyfikowanej

jednostki oceniającej zgodności, znajdującej się niezależnie w którym kraju UE, będzie musiał spełnić ww. wymagania techniczne. W ocenie MI identyfikacja wspólnych dla rynku europejskich producentów BSP barier w uzyskaniu certyfikacji mogłaby być impulsem do dialogu z instytucjami UE (przede wszystkim Komisją Europejską) w przedmiotowym obszarze celem wypracowania satysfakcjonujących rozwiązań.

#### **4. Umożliwić państwom członkowskim UE akceptowanie raportów producentów DVR za pośrednictwem krajowych władz lotniczych”**

Rozszerzenie kompetencji władzy lotniczej czyli Urzędu Lotnictwa Cywilnego wymaga głębokiej analizy. Zbudowanie ośrodka na poziomie krajowym wymaga podjęcia oceny zarówno pod względem finansowym, jak i możliwościami ULC nad zapewnieniem właściwego poziomu bezpieczeństwa w zakresie DVR. Obecnie w strukturach ULC brakuje wykwalifikowanej kadry technicznej w tym obszarze. Rozwiązaniem problemu mogą być podjęte konsultacje z podmiotami technicznymi będącymi na rynku takimi jak: kadry uczelni wyższych np. Politechniki Warszawskiej czy instytutów np. Sieć Badawcza Łukasiewicz - Instytut Lotnictwa, które mogłyby podjąć się działań w przedmiotowym zakresie.

#### **5. Określić wspólne wyłączenia UE dla misji lotniczych związanych z ochroną ludności i zarządzaniem kryzysowym**

Rozporządzenie 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 zmieniające 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 uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 **określa zasady wyłączenia dla misji lotniczych związanych z ochroną ludności i zarządzaniem kryzysowym. Przepisy te funkcjonują na poziomie krajowym.**

ULC prowadzi prace nad wydaniem wytycznych Prezesa ULC w zakresie działań wojskowych, policyjnych, poszukiwawczo-ratowniczych, przeciwpożarowych, kontroli granic, ochrony wybrzeża lub innych działań wchodzących w zakres odpowiedzialności państwa członkowskiego, podejmowanych w interesie publicznym przez organ posiadający uprawnienia władz publicznych.

Dla pozostałych operacji z wykorzystaniem BSP, czyli w oparciu o przepisy rozporządzenia 947/2019 powstanie w tym roku usługa „Ocena ryzyka operacji (e-SORA)”, która ułatwi użytkownikom uzyskiwanie zezwoleń dla operacji w kategorii szczególnej, a w szczególności w zakresie wykonania oceny ryzyka operacyjnego metodologią SORA. Będzie to kompleksowy instrument, który będzie automatycznie określał wymagania pilota BSP dla zdefiniowanych przez niego parametrów dla operacji oraz wspierał go na każdym z dziesięciu etapów procedowania oceny ryzyka. Narzędzie to jest jednym z produktów wspomnianego wcześniej projektu „Usługi cyfrowe dla bezzałogowych statków powietrznych”.

## **6. Przywrócić praktyczne szkolenia pilotów jako sposób na zapewnienie bezpieczeństwa w kategorii szczególnej**

Szkolenia praktyczne odgrywają istotną rolę w zachowaniu właściwego poziomu bezpieczeństwa w operacjach przeprowadzanych z użyciem bezałogowych statków powietrznych. W trakcie procedowania przepisów europejskich ULC zgłaszała potrzebę szkoleń praktycznych. Obecnie występują one jako samokształcenie w kategorii otwartej oraz szkolenia praktyczne dla scenariuszy standardowych STS na poziomie unijnym. Szkolenia praktyczne zostały zaimplementowane do nadchodzących zmian w przepisach krajowych. Planowana jest również zmiana podejścia i wprowadzenie szkolenia do całej kategorii szczególnej. Urząd Lotnictwa Cywilnego aktywnie bierze udział w grupach roboczych w obszarze bezałogowych statków powietrznych wspierających EASA i informuje na bieżąco branżę BSP odnośnie możliwości zgłaszania propozycji rozwiązań w zakresie przepisów dot. BSP.

## **7. Pilne powołanie Międzyresortowego Komitetu ds. BSP**

W odniesieniu do wspomianej w liście propozycji powołania „Międzyresortowego Komitetu ds. BSP”, w ocenie MI koncepcja funkcjonowania ww. gremium, w tym rola Ministerstwa Infrastruktury, jak i rodzaj zadań, które miałyby ono realizować, nie zostały klarownie przedstawione.

Niemniej jednak, z punktów widzenia MI, do ewentualnego rozważenia jest możliwość powołania przez Prezesa Rady Ministrów na wniosek Ministra Infrastruktury sformalizowanego zespołu międzyresortowego w celu wypracowania konkretnych zmian legislacyjnych na poziomie krajowym w różnych obszarach gospodarki, wynikających z potrzeby usunięcia ew. barier w rozwoju branży BSP. **Wobec powyższego, w celu nakreślenia potencjalnego planu prac i horyzontu czasowego dla ww. zespołu, uprzejmie proszę o przedstawienie informacji nt. identyfikowanych barier/luk w zakresie prawodawstwa krajowego, szczególnie w obszarach właściwości innych niż MI resortów, stojących na przeszkodzie rozwojowi branży BSP.**

Jednocześnie, w przypadku otrzymania dodatkowych informacji odnośnie koncepcji funkcjonowania proponowanego przez Państwa „Międzyresortowego Komitetu ds. BSP”, w tym propozycji realizacji przez to gremium innych zadań niż ww. zagadnienia legislacyjne związane z obszarem BSP lub innej formy funkcjonowania niż zespół międzyresortowy pod przewodnictwem Ministra Infrastruktury, rozważona zostanie ponownie możliwość i zakres zaangażowania MI w funkcjonowanie przedmiotowego gremium.

W związku z tym, że sprawy związane z obszarem BSP znajdują się w zakresie kompetencji Departamentu Lotnictwa, uprzejmie proszę o kierowanie spraw związanych z przedmiotową tematyką bezpośrednio do wymienionego departamentu.

*Z poważaniem,*

Dokument podpisany elektronicznie przez:  
Jadwiga Żandarska