



# Ministerstwo Infrastruktury

Departament Lotnictwa

Znak pisma: DL-7.4707.6.2024

Warszawa, 12 lipca 2024

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

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

*Szanowni Państwo,*

w odpowiedzi na przekazane do Ministerstwa Infrastruktury dwa pisma Polskiej Izby Systemów Bezzałogowych datowane na 10.06.2024 r., przedstawiam poniżej następujące informacje.

W zakresie przedstawionych przez Państwa postulatów, odnosząc się do **postulatu nr 1**, Polska jako kraj członkowski Unii Europejskiej jest zobligowana do spełnienia wymagań zapisów europejskich w tym *Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych*, które informuje o funkcjonowaniu dwóch, standardowych scenariuszy STS (STS-01, STS-02) w całej Unii Europejskiej. Przepisy europejskie wydawane w postaci rozporządzeń obowiązują bezpośrednio we wszystkich państwach członkowskich, w tym również i w Polsce. EASA dąży w swoich działaniach do ujednoczenia procedur związanych z wykonywaniem lotów BSP na terenie całej Unii Europejskiej, stąd brak możliwości wykorzystywania funkcjonujących na dzień dzisiejszy krajowych NSTS w 2026 roku w obecnej sytuacji prawnej. Z roboczych ustaleń przeprowadzonych we współpracy z Urzędem Lotnictwa Cywilnego wynika, że w przyszłym roku EASA planuje zmiany do głównych rozporządzeń w zakresie BSP tj.: *Rozporządzenia Delegowanego Komisji (UE) 2019/945 z dnia 12 marca 2019 r. w sprawie bezzałogowych systemów powietrznych oraz operatorów bezzałogowych systemów powietrznych z państw trzecich (Dz.U.UE.L.2019.152.1)* oraz *Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz.U. L 152 z 11.6.2019)*. W związku z powyższym, zachęcamy do zgłaszania za pośrednictwem Urzędu Lotnictwa Cywilnego merytorycznie uzasadnionych uwag do treści ww. dokumentów lub konkretnych propozycji zmian, np. w zakresie kształtu ew. kolejnych standardowych

scenariuszy STS. Urząd Lotnictwa Cywilne bierze aktywnie udział w grupach roboczych działających przy EASA oraz JARUS i dokłada wszelkich starań aby przedstawiane stanowisko uwzględniało w odpowiedni sposób potrzeby branży BSP w Polsce, jak również brało pod uwagę interes publiczny, w tym potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa dla wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej. Należy mieć także na uwadze, że nie każde proponowane przez państwa członkowie rozwiązanie jest uwzględniane w procesie legislacyjnym UE, który oparty jest co do zasady na poszukiwaniu rozwiązań kompromisowych.

Odnosząc się do **postulatu nr 2**, konieczność złożenia wniosku o zezwolenie na operację wynika z *Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych* (Dz.U. L 152 z 11.6.2019). Jako kraj członkowski UE Polska jest zobowiązana do spełnienia wymagań legislacji unijnej. Z przedstawionych przez Państwa argumentów wynika, że problemy kadrowe w ULC wpływają na proces procedowania wniosków. Aby temu zapobiegać ULC w miarę możliwości finansowych stara się pozyskiwać nową kadrę do Departamentu Bezzałogowych Statków Powietrznych. Odnosząc się do kwestii e-SORA, jest to narzędzie stworzone przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej w celu usprawnienia procesu oceny ryzyka wg. metodyki SORA. Ma ono ułatwić i przyspieszyć przebieg całego procesu, a nie wykonać zadania, które leżą w gestii użytkownika i pilota BSP. Dane z e-SORA pomagają na właściwe zidentyfikowanie ryzyka, zarówno naziemnego jak i w przestrzeni powietrznej. Usługa „Zaawansowane loty BSP na szeroką skalę” natomiast, została wdrożona w trzech obszarach na terenie kraju. Te lokalizacje to Nadarzyn i Lesznowola – „DTM Nadarzyn”, Lublin i Jastków – „DTM Lublin”, Gliwice, Pilchowice i Sońnicowice (GZM) – „DTM Gliwice” W przyszłości usługi takie powinny zostać udostępnione w większej ilości lokalizacji, co będzie dodatkową korzyścią dla użytkowników BSP. Obecnie operatorzy mogą składać wnioski używając SORA 2.0 lub korzystając z ułatwień opublikowanych przez ULC na swojej stronie internetowej poprzez odstępstwo dotyczące etapu 2, etapu 3 oraz alternatywny sposób spełnienia wymagań do etapu 9 z SORA 2.5, które ułatwią operatorom wykonywanie operacji w kategorii szczególnej. „Operator może zatem składać wnioski o operację załączając do niego ocenę ryzyka operacyjnego sporządzoną również przy użyciu SORA w wersji 2.0 – na dotychczasowych zasadach”. SORA 2.5 powinna zostać wprowadzona do regulacji europejskich do końca 2024 roku.

Odnosząc się do **postulatu nr 3** w sprawie certyfikacji w Polsce systemów BSP do klas C0-C6, a także do raportów DVR, za obszar certyfikacji podmiotów lotniczych odpowiedzialny jest Urząd Lotnictwa Cywilnego a także w niektórych przypadkach EASA. W zakresie BSP kategorii otwartej, ocenę zgodności będą przeprowadzały akredytowane przez Polskie Centrum Akredytacyjne (PCA) jednostki, które następnie będą notyfikowane przez ULC. Po wejściu w życie procedowanej obecnie Ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (UC19) ww. jednostki po uzyskaniu akredytacji PCA będą mogły ubiegać się o notyfikację przez ULC.

W zakresie **postulatu nr 4** obecnie przepisy *Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych* (Dz.U. L 152 z 11.6.2019) określają wymogi do

uzyskania właściwych uprawnień do wykonywania lotów BSP. Przepisy europejskie obowiązują w każdym kraju członkowskim, a więc również i w Polsce. Ewentualne poszerzenie szkolenia pilotów BSP o kolejne moduły praktyczne będzie przedmiotem uzgodnień z Urzędem Lotnictwa Cywilnego.

W temacie ubezpieczeń, czyli **postulatu nr 5**, zapisy w projekcie ustawy o zmianie ustawy-Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (UC19) uwzględniają wprowadzenie wymogu zawarcia przez osobę użytkującą BSP (od masy 250 g.) umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w wyniku prowadzenia operacji za pomocą BSP. W projekcie UC19 znalazł się zapis regulujący szczegółowy zakres ubezpieczenia, termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną w przypadku wprowadzanego nowego obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w z związku z wykonywaną operacją. W kwestii BSP o wadze powyżej 20 kg, są one objęte obowiązkiem ubezpieczenia, który wynika z art. 209 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze (Dz.U. z 2023 r. poz. 2110). W tym miejscu należy wskazać, że podstawą odpowiedzialności cywilnej w zakresie szkód powstałych przy użyciu BSP jest art. 206 ustawy – Prawo lotnicze, który stanowi, że odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych podlega przepisom prawa cywilnego o odpowiedzialności za szkody wyrządzone przy posługiwaniu się mechanicznymi środkami komunikacji poruszonymi za pomocą sił przyrody, tj. art. 436 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny. Chociaż BSP nie spełniają wszystkich ustawowych cech „mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody”, to należy mieć na uwadze, że BSP są statkami powietrznymi. Ze względu na objęcie przez art. 206 ustawy – Prawo lotnicze swoją właściwością całego katalogu statków powietrznych, przepis ten ma również zastosowanie do BSP.

W odniesieniu do Państwa drugiego pisma z 10.06.2024 r., w którym mowa o **powołaniu formalnego, stałego, międzyresortowego komitetu ds. BSP**, informujemy, że po analizie przedmiotowego zagadnienia, planowane jest powołanie zespołu roboczego w drodze zarządzenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, który to zespół mógłby się zajmować różnymi zagadnieniami w zakresie bezzałogowych statków powietrznych. Na spotkania ww. zespołu mogliby być zapraszani m.in. eksperci z branży bezzałogowych statków powietrznych, Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, Ministerstwa Infrastruktury i innych resortów.

Jednocześnie, uprzejmie informuję, iż komitet/zespół międzyresortowy w rozumieniu art. 12 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Radzie Ministrów (Dz. U. z 2022 r. poz. 1188, tj. zm.) jest formalnym gremium, w skład którego wchodzi przedstawiciele resortów, urzędów centralnych oraz, na zaproszenie przewodniczącego komitetu, mogą być zapraszani jako głos doradczy przedstawiciele podmiotów, którzy ze względu na swoją wiedzę i doświadczenie mogą mieć istotny wkład w prace komitetu. Są to np. przedstawiciele środowisk branżowych, naukowych i akademickich oraz organizacji pozarządowych. Powołanie takiego komitetu odbywa się na podstawie zarządzenia Prezesa Rady Ministrów na wniosek danego ministra i tego typu gremium stanowi organ pomocniczy Rady Ministrów.

Mając na względzie przedstawioną powyżej specyfikę formalnego komitetu/zespołu międzyresortowego, na tym etapie planowane jest powołanie ww. zespołu roboczego przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Ostateczny charakter i zasady funkcjonowania ww. zespołu roboczego zostaną określone w późniejszym czasie, po spotkaniu uzgodnieniowym, o terminie którego zostaną Państwo powiadomieni przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Przedmiotowe spotkanie będzie dobrą okazją także do ewentualnego przedyskutowania przywołanych przez Państwo postulatów w przypadku gdyby przedstawione do tej pory wyjaśnienia wymagały doprecyzowania.

*Z poważaniem,*

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Jadwiga Żandarska

Dyrektor

Do wiadomości

Pan Julian Rotter, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego