Rozporządzenie (UE) 2019/947

Jednolita europejska przestrzeń dla wszystkich.

W związku z wejściem w życie nowych przepisów UE, dotyczących wykonywania lotów bezzałogowymi statkami powietrznymi, w unijnej przestrzeni powietrznej, co nastąpiło z dniem 31 grudnia 2020 r., środowisko modelarzy latających hobbystycznie i sportowo, klasycznymi modelami latającymi, zwyczajnie poczuło się zaniepokojone.

Wobec wielu niejasności związanych z nowymi przepisami unijnymi, które w przypadku modelarzy zrzeszonych w klubach sportowych i stowarzyszeniach modelarstwa lotniczego zaczną w pełni obowiązywać od 1 stycznia 2023 r., należy podkreślić, że od 31.12.2020 r. do 01.01.2023 r. obowiązuje okres przejściowy dla modelarzy. Operacje BSP wykonywane w ramach klubów i stowarzyszeń mogą być kontynuowane jak dotychczas, zgodnie z przepisami krajowymi, do dnia 1 stycznia 2023 r. Każdy członek klubu lub stowarzyszenia już teraz ma obowiązek zarejestrowania się w **darmowym** systemie rejestracji operatorów BSP. Link do rejestracji: https://drony.ulc.gov.pl/

Jednocześnie czujemy się w obowiązku poinformować, że w okresie przed wejściem w życie nowych przepisów, Departament Bezzałogowych Statków Powietrznych zaprosił przedstawicieli Aeroklubu Polskiego oraz Komisji Modelarskiej AP na spotkanie poświęcone temu projektowi. Aeroklub Polski reprezentowali: Wiktor Wyszywacz – Członek Zarządu AP oraz Bogdan Wierzba, Przemysław Jakubczak i Cezary Janas – w roli ekspertów technicznych Komisji Modelarskiej. Podczas spotkania przedstawiciele Urzędu Lotnictwa Cywilnego zaprezentowali założenia nowych przepisów oraz rozwiązania mające ułatwić modelarzom wykonywanie lotów a my przekazaliśmy przedstawicielom ULC wszystkie ważne dla środowiska modelarskiego zagadnienia, w tym między innymi:

1. Aeroklub Polski, mający status Polskiego Związku Sportowego, jest jedynym, uprawnionym z mocy ustawy o sporcie, organizatorem współzawodnictwa sportowego w modelarstwie lotniczym i kosmicznym w Polsce. Bezpośrednimi organizatorami zawodów są licencjonowane kluby sportowe, wyszczególnione w Kalendarzu Sportowym AP.
2. Kalendarz Sportowy AP obejmuje blisko 150 zawodów modeli latających i kosmicznych, z czego prawie 100, to zawody sportu wyczynowego (MŚ/E i Puchary Świata organizowane w Polsce, Mistrzostwa Polski i zawody zaliczane do Pucharu Polski), rozgrywane w 7 głównych kategoriach (modeli swobodnie latających, latających na uwięzi, akrobacyjnych RC, szybowców RC, latających makiet samolotów, modeli kosmicznych oraz dronów wyścigowych FPV).

3. Struktura organizacyjna modelarstwa lotniczego i kosmicznego w Aeroklubie Polskim (wg stanu na koniec roku 2019) obejmowała ogółem 52 organizacje / instytucje z osobowością prawną, będące członkami zwyczajnymi Aeroklubu Polskiego. Zgodnie z ustawą o sporcie i Regulaminem licencjonowania klubów sportowych AP, po otrzymaniu licencji klubu na dany rok, organizacje te (w dalszej części opracowania zwane też klubami) uzyskały status Klubu Sportowego . Struktura ilościowa Klubów Sportowych AP (na koniec roku 2019) była jak niżej:
   a) Aerokluby regionalne / instytucje (z sekcją modelarską) – 35,
   b) Stowarzyszenia Modelarskie – 16,
   c) Stowarzyszenia Lotnicze (z licencją klubową w dyscyplinie modelarstwo) – 1.

Podczas spotkania strona Aeroklubu Polskiego podkreśliła, że oprócz modelarzy zrzeszonych w Klubach Sportowych - o statusie członka zwyczajnego AP, jest w naszym kraju bardzo liczna grupa modelarzy lotniczych uprawiających modelarstwo rekreacyjnie (hobbystycznie) i projektowane przepisy powinny tę grupę także obejmować w określonym zakresie.

Przygotowując tę informację (czyli 15 miesięcy po spotkaniu), chcemy podkreślić z zadowoleniem, że nowe przepisy oprócz stowarzyszeń z osobowością prawną (tzn. zarejestrowanych w KRS) obejmują też stowarzyszenia zwykłe. Taką formę uproszczonego stowarzyszania się przewiduje ustawa Prawo o stowarzyszeniach (Art. 40-43 ustawy). Tak więc modelarze, którzy nie mają potrzeby przynależności do klubu sportowego mogą rozważyć utworzenie **stowarzyszenia zwykłego**, nie mającego osobowości prawnej (nazywanego w literaturze "ułomną osobą prawną").

Drugą okazją dyskutowania projektowanych przepisów był kurs doskonalący dla przedstawicieli modelarskich klubów sportowych AP, na który zaprosiliśmy pana Pawła Szymańskiego – Dyrektora Departamentu BSP w ULC (16 listopada 2019). Uczestnicy kursu z wielkim zainteresowaniem wysłuchali wykładu i obejrzeli prezentację Dyrektora Departamentu BSP, przekazując przy okazji swoje uwagi i wnioski.

Stan na teraz jest taki, że pierwotny termin wejścia w życie nowych przepisów unijnych (od 1 lipca 2020) za sprawą pandemii został przesunięty przez Komisję Europejską, na dzień 31 grudnia 2020. Wyjaśnijmy, że powodem dla którego ogłoszone zostało rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/947 z dnia 24.05.2019 r. był dynamiczny wzrost zainteresowania dronami oraz liczby eksploatowanych dronów, a tym samym wzrost zagrożenia dla ruchu lotniczego statków załogowych. Dodatkowo postanowiono ujednolić regulacje wewnątrz Unii. Teraz zdobywając uprawnienia w jednym kraju członkowskim można dzięki nim wykonywać operacje w innym kraju. Dla naszych operatorów oznacza to też łatwiejszy dostęp do rynków europejskich.

KOMISJA EUROPEJSKA, uwzględniając „Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej”, kilka dotychczas obowiązujących rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady oraz mając na uwadze szereg zagadnień związanych z bezpieczeństwem - przy eksploatowaniu BSP w europejskiej przestrzeni powietrznej, przyjęła:

Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r.

w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych.

Spośród 29 **zagadnień**, wymienionych we wstępie do w/wym. rozporządzenia, wybraliśmy kilka ważnych (naszym zdaniem) dla całego środowiska modelarzy, tych latających sportowo i latających rekreacyjnie. Oto one (zgodnie z numeracją oryginalną):

(1) Bezzałogowe statki powietrzne, niezależnie od ich masy, mogą być eksploatowane w obrębie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej obok załogowych statków powietrznych, zarówno samolotów, jak i śmigłowców.

(2) Podobnie jak w przypadku lotnictwa załogowego jednolite wdrażanie i przestrzeganie przepisów i procedur powinno mieć miejsce w przypadku operatorów, w tym pilotów, bezzałogowych statków powietrznych i bezzałogowych systemów powietrznych oraz operacji z użyciem bezzałogowych statków powietrznych oraz bezzałogowych systemów powietrznych.

(3) Ze względu na szczególne cechy operacji z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych operacje te powinny być równie bezpieczne jak w lotnictwie załogowym.

(15) Z badań wynika, że bezzałogowe **statki powietrzne o masie startowej wynoszącej 250 g lub więcej stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa, a zatem operatorów bezzałogowych systemów powietrznych eksploatujących tego rodzaju bezzałogowe statki powietrzne należy zobowiązać do tego, by się zarejestrowali, w sytuacji gdy wykonują operacje z użyciem tego rodzaju statku powietrznego w kategorii „otwartej”.**

(20) Operatorzy bezzałogowych systemów powietrznych i piloci bezzałogowych statków powietrznych powinni zadbać o to, by w odpowiednim stopniu znali mające zastosowanie przepisy unijne i krajowe dotyczące planowanych operacji, w szczególności w odniesieniu do bezpieczeństwa, prywatności, ochrony danych, odpowiedzialności, ubezpieczenia, ochrony oraz ochrony środowiska.

(24) Aby zapewnić prawidłowe wdrożenie niniejszego rozporządzenia, należy przewidzieć odpowiednie środki przejściowe. W szczególności państwom członkowskim i zainteresowanym stronom należy zapewnić wystarczająco dużo czasu na dostosowanie swoich procedur do nowych ram regulacyjnych, zanim niniejsze rozporządzenie zacznie być stosowane.

(27) Ponieważ modele statków powietrznych uznaje się za bezzałogowe systemy powietrzne i zważywszy na wysoki poziom bezpieczeństwa, jaki potwierdza dotychczasowa eksploatacja modeli statków powietrznych w klubach i stowarzyszeniach, **należy zapewnić płynne przejście od różnych krajowych systemów do nowych unijnych ram regulacyjnych, tak aby kluby i stowarzyszenia modelarstwa lotniczego mogły nadal działać w taki sam sposób jak obecnie, uwzględniając także dotychczasowe najlepsze praktyki istniejące w państwach członkowskich**.

(28) Ponadto, zważywszy na wysoki poziom bezpieczeństwa osiągnięty przez statki powietrzne klasy C4, jak przewidziano w załączniku do niniejszego rozporządzenia, należy zezwolić prowadzenie operacji niskiego ryzyka z użyciem tego typu statków powietrznych w kategorii „otwartej”. Takie statki powietrzne, często wykorzystywane przez operatorów modeli statków powietrznych, są stosunkowo mniej złożone niż bezzałogowe statki powietrzne należące do innych klas, a zatem nie powinny podlegać nieproporcjonalnym wymogom technicznym.

Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2019/947 zawiera 23 Artykuły oraz Załącznik określający warunki wykonywania operacji z użyciem Bezzałogowych Systemów Powietrznych (BSP) dla poszczególnych kategorii wykonywania lotów – odpowiednio:

Część A - operacje z użyciem BSP w kategorii otwartej,
Część B – operacje z użyciem BSB w kategorii szczególnej,
Część C – operacje z użyciem BSP w kategorii certyfikowanej.

Rozporządzenie zaczęło obowiązywać 31 grudnia 2020 r. i w związku z tym znika podział (w dotychczasowych przepisach krajowych) na loty o charakterze sportowym lub rekreacyjnym oraz na loty inne niż sportowe i rekreacyjne. W to miejsce pojawia się klasyfikacja wykonywanych lotów - wyróżniająca operacje z użyciem bezzałogowych statków powietrznych w trzech głównych kategoriach, jak podano wyżej.

Nowe przepisy Rozporządzenia Wykonawczego Komisji nr **(UE) 2019/947 w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych** nie obejmują spraw technicznych dotyczących BSP. Służy temu Rozporządzenie Delegowane Komisji **(UE) 2019/945 w sprawie bezzałogowych systemów powietrznych oraz operatorów bezzałogowych systemów powietrznych z państw trzecich.** Ustanawia ono wymogi dotyczące miedzy innymi: projektowania i produkcji bezzałogowych systemów powietrznych, przeznaczonych do eksploatacji zgodnie z zasadami i warunkami określonymi w rozporządzeniu wykonawczym 2019/947, oraz dodatkowych elementów służących zdalnej identyfikacji.

Wejście w życie nowego prawa unijnego w zakresie BSP zobowiązuje państwa członkowskie Unii Europejskiej do wprowadzenia stosownych zmian w przepisach krajowych – w naszym wypadku w ustawie Prawo Lotnicze. Do czasu ogłoszenia znowelizowanej ustawy Prawo Lotnicze, obowiązują przepisy ogłoszone w Dzienniku Urzędowym ULC z dn. 30.12.2020, poz. 79. **Wytyczne Nr 25 Prezesa ULC**, które mają nam ułatwić prawidłowe stosowanie nowego prawa unijnego w tym okresie. Poniżej pełna nazwa dokumentu i czego on dotyczy.

WYTYCZNE NR 25
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO
z dnia 30 grudnia 2020 r.
w sprawie sposobów wykonywania operacji przy użyciu systemów bezzałogowych statków powietrznych w związku z wejściem w życie przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych

Link do filmu z wideokonferencji pt. „Drony po 31 grudnia 2020 r", jaka miała miejsce 16.12.2020**:**

https://youtu.be/0i0IEyGbrWI

Pocieszającym jest fakt, że Urząd Lotnictwa Cywilnego, przygotowując się do wdrażania nowych przepisów unijnych w Polsce, szybko uruchomił na swojej platformie internetowej specjalną stronę, poświęconą wyłącznie bezzałogowym statkom powietrznym. Osoby zainteresowane tą tematyką mają do dyspozycji solidne „centrum" informacji, obejmujące osiem działów tematycznych. **Kluby i stowarzyszenia modelarskie**, to dział dedykowany modelarzom zrzeszonym w klubach lub stowarzyszeniach modelarstwa lotniczego, czyli osobom uprawiającym modelarstwo sportowe lub traktującym modelarstwo jako hobby. Najnowsze informacje, w tym dziale, dotyczą **okresu przejściowego** dla modelarzy (tzn. **31.12.2020 – 01.01.2023**). Ponadto znajdziemy tam link do systemu rejestracji ULC, jak też dowiemy się co nas czeka od 1 stycznia 2023 r. Publikowane informacje są na bieżąco aktualizowane, więc warto tam zaglądać regularnie.

Komentarze do nowych przepisów unijnych

zespołu ekspertów technicznych Komisji Modelarskiej AP.

Komentarz nr 1

Na stronie ULC (w Informacjach ogólnych na temat BSP) czytamy:
„Dotychczasowe komercyjne wykorzystanie BSP możliwe jedynie dla posiadaczy świadectwa kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego UAVO w większości przypadków stanie się ogólnodostępne. Z drugiej strony, na użytkowników , którzy latają całkowicie dla zabawy, spadną dodatkowe obowiązki, które do tej pory ich nie dotyczyły".
Wierzymy, że to prawda, tylko wrzucenie ***klasycznych modeli latających*** *(tych sportowych i rekreacyjnych oraz tych zdalnie sterowanych, swobodnie latających i kosmicznych) do jednego „worka" z różnego rodzaju dronami (FPV, komercyjnymi, BSP służb specjalnych, czy też dronami – zabawkami) powoduje, że przepisy są obszerne i nie zawsze zrozumiałe. Przede wszystkim brakuje w nich jednoznacznej informacji, że przepisy dotyczą wyłącznie BSP (w tym modeli latających zdalnie sterowanych) i tym samym nie obejmują one modeli swobodnie latających oraz modeli kosmicznych - niesterowanych.*
Miejmy nadzieję, że tego rodzaju uwagi środowiska modelarzy zostaną uwzględnione w przygotowywanej nowelizacji ustawy Prawo Lotnicze.

Na potwierdzenie faktu, że przepisy unijne ***nie dotyczą modeli swobodnie latających i niesterowanych modeli kosmicznych****, prezentujemy poniżej dwie definicje z rozporządzenia bazowego:*

Art. 3 | **Definicje** | pkt. 30 i 31 | Rozporządzenie (UE) 2018/**1139**:

30) ***bezzałogowy statek powietrzny*** *oznacza każdy statek powietrzny wykonujący operację lub przeznaczony do wykonywania operacji samodzielnie lub będąc pilotowanym zdalnie bez pilota na pokładzie;*

31) ***pilot bezzałogowego statku powietrznego*** *oznacza osobę fizyczną odpowiedzialną za bezpieczne wykonanie lotu przez bezzałogowy statek powietrzny poprzez ręczne sterowanie lotem albo – w przypadku gdy bezzałogowy statek powietrzny lata automatycznie – poprzez monitorowanie jego kursu i utrzymywanie zdolności do interwencji i zmiany kursu w każdej chwili;*

Komentarz nr 2

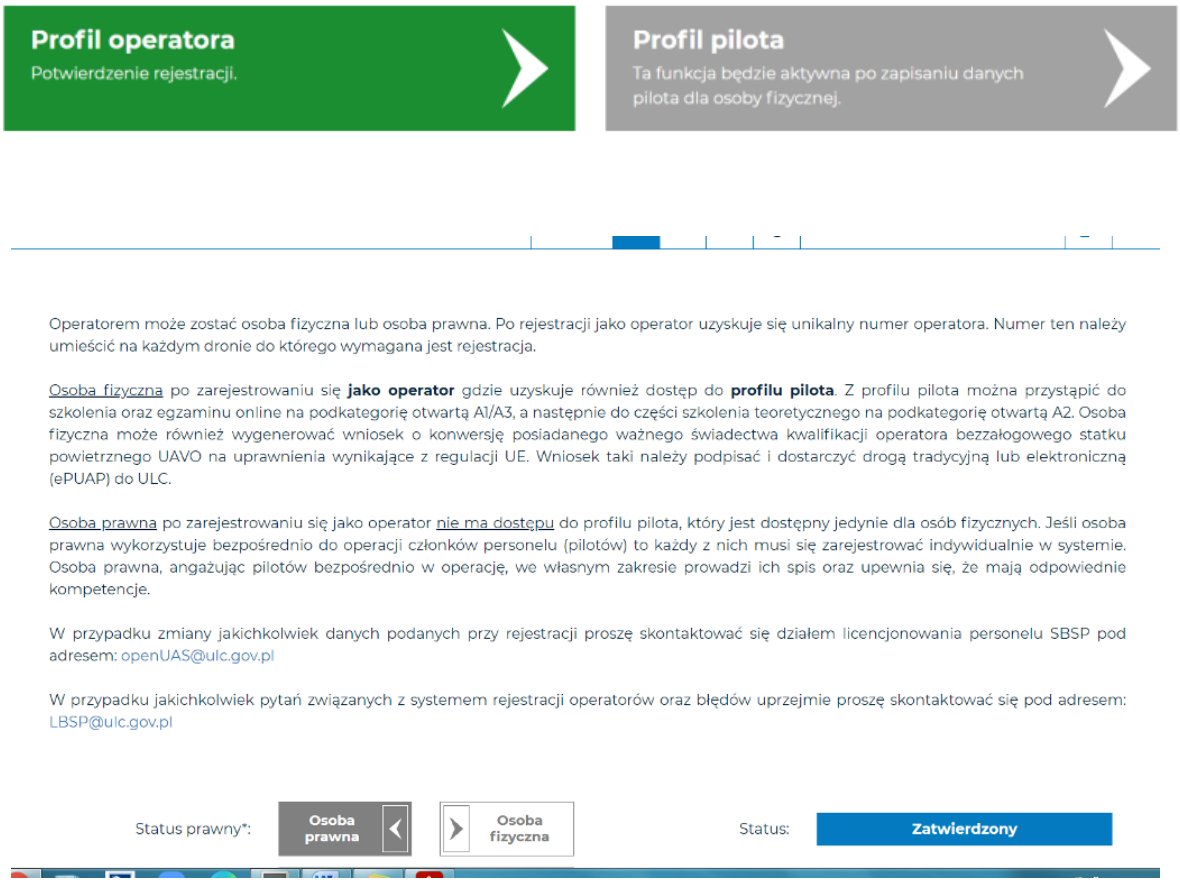
„Wysoki poziom bezpieczeństwa, jaki potwierdza dotychczasowa eksploatacja modeli statków powietrznych w klubach i stowarzyszeniach modelarskich … oraz „uwzględniając także dotychczasowe najlepsze praktyki istniejące w państwach członkowskich." – o którym traktuje zagadnienie (27), jest najlepszym uzasadnieniem, dlaczego modelarze-piloci zrzeszeni w klubach i stowarzyszeniach modelarskich mogą być traktowani w sposób szczególny. Potwierdzeniem jest przyjęte rozwiązanie w przepisach unijnych, które stanowi, że modelarze są w kategorii szczególnej ale nie wymaga się od nich zezwolenia z Art. 12 tylko z Art. 16.

Komentarz nr 3

Proszę zwrócić uwagę na definicje podane w Art. 2, ust. 1, Rozporządzenia (UE) nr 2019/947, w tym „Bezzałogowego systemu powietrznego". Ponadto zgodnie z Art. 5, ust. 6, pkt. b), modelarze zrzeszeni w klubach i stowarzyszeniach modelarskich, które otrzymały zezwolenie zgodnie z Art. 16, wydane przez ULC, mogą wykonywać operacje w ***kategorii szczególnej****. Oczywiście poza operacjami w kubie / stowarzyszeniu modelarskim ich członkowie poza klubem / stowarzyszeniem modelarskim mogą wykonywać operacje w innych kategoriach.*

Komentarz nr 4

*Zgodnie z Art. 2 ust. 2 Rozporządzenia (UE) 2019/947, obowiązek rejestracji w „Systemie rejestracji operatorów BSP" dotyczy **każdego operatora**, eksploatującego lub zamierzającego eksploatować co najmniej jeden bezzałogowy system powietrzny, czyli dron lub model zdalnie sterowany RC. **Rejestracja operatorów** jest niezbędna - **już od 31.12.2020**.*



Komentarz nr 5

*Podczas rejestracji są dwie możliwości, tzn. możemy zarejestrować się jako **operator bezzałogowego systemu powietrznego** (klub / stowarzyszenie modelarskie, nie wyłączając szczególnego przypadku, jakim jest stowarzyszenie zwykłe) lub jako **pilot bezzałogowego statku powietrznego** (w sensie osoba fizyczna). W polskim systemie rejestracji operatorów BSP (dalej zwanym też systemem rejestracji ULC) nie ma możliwości, aby klub / stowarzyszenie będący operatorem BSP mógł zarejestrować swoich pilotów. Każdy pilot musi zarejestrować się indywidualnie. Mając na uwadze to, że stowarzyszenie zwykłe nie posiada osobowości prawnej, co podkreślono na str. 2 opracowania, twórcy systemu rejestracji ULC zmienią zapewne nazwę statusu prawnego na inną, nie budzącą żadnych wątpliwości.*

Komentarz nr 6

***Obowiązkowi rejestracji w Systemie rejestracji ULC podlegają wszyscy członkowie klubów i stowarzyszeń modelarskich. Ten sam obowiązek dotyczy modelarzy niezrzeszonych w klubie / stowarzyszeniu** (uprawiających modelarstwo hobbystycznie), jeżeli latają lub zamierzają latać modelami zdalnie sterowanymi RC, o masie startowej 250 g lub więcej (link do systemu - jak wyżej).*

Komentarz nr 7

Modelarze niezrzeszeni, o których mowa wyżej, którzy latają lub zamierzają latać rekreacyjnie (hobbystycznie) modelem RC w tzw. ***kategorii OPEN*** *-* ***podkategoria A1 i A3*** *(modele budowane samodzielnie o masie startowej odpowiednio: < 900 g i < 25 kg) – muszą dodatkowo zaliczyć* ***darmowy*** *test on-line na stronie ULC. Dopuszczalna wysokość -* ***120 m****. Przy okazji wyjaśniamy, że* ***podkategoria A2*** *dotyczy BSP o masie startowej < 4 kg, ale wyposażonych w sprzęt do okresowej transmisji danych lokalizacyjnych i identyfikacyjnych – w czasie rzeczywistym (przy użyciu otwartego protokołu transmisji, aby urządzenia mobilne, które znajdują się w strefie nadawania, mogły je jednoznacznie odbierać. Te dane, to między innymi nr rej. operatora i BSP, położenie, trasa itp.*

Komentarz nr 8

Modelarze - członkowie klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego, latający klasycznymi modelami latającymi różnych kategorii (o jakich mowa między innymi w Kodeksie Sportowym FAI), ***wykonują loty (operacje) na podstawie wydanego dla klubu zezwolenia, o którym mowa w Art. 16 Rozporządzenia (UE) nr 2019/947, ograniczonego do terytorium kraju****, zgodnie z Art. 16, ust. 3 (kopia Art. 16 - poniżej):*

Fot. Bogdan Wierzba (2019 FAI F3J European Championship – Włocławek)

Artykuł 16

Operacje z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych wykonywane w ramach klubów i stowarzyszeń modelarstwa lotniczego

1. Na wniosek klubu lub stowarzyszenia modelarstwa lotniczego właściwy organ może wydać zezwolenie na operacje z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych wykonywane w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego.

2. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, wydaje się zgodnie z:

a) odpowiednimi przepisami krajowymi;

b) ustalonymi procedurami i strukturą organizacyjną klubu lub stowarzyszenia modelarstwa lotniczego oraz jego systemem zarządzania, które to procedury, struktura i system gwarantują, że:

(i) piloci bezzałogowych statków powietrznych wykonujący operacje w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego są informowani o warunkach i ograniczeniach określonych w zezwoleniu wydanym przez właściwy organ;

(ii) pilotów bezzałogowych statków powietrznych wykonujących operacje w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego wspiera się w osiąganiu minimalnego poziomu kompetencji wymaganych do obsługi bezzałogowego systemu powietrznego w bezpieczny sposób oraz zgodnie z warunkami i ograniczeniami określonymi w zezwoleniu;

(iii) klub lub stowarzyszenie modelarstwa lotniczego podejmuje odpowiednie działania w przypadku uzyskania informacji, że pilot bezzałogowego statku powietrznego wykonujący operacje w ramach klubu lub stowarzyszenia nie spełnia warunków i nie przestrzega ograniczeń określonych w zezwoleniu oraz, w razie konieczności, informuje o tym właściwy organ;

(iv) klub lub stowarzyszenie modelarstwa lotniczego udostępnia, na wniosek właściwego organu, dokumentację wymaganą do celów nadzoru i monitorowania.

3. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, określa warunki, na jakich operacje w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego mogą być wykonywane, i jest ograniczone do terytorium państwa członkowskiego, w którym je wydano.

4. Państwa członkowskie mogą umożliwić klubom i stowarzyszeniom modelarstwa lotniczego rejestrację ich członków w systemie rejestracji utworzonym zgodnie z art. 14 w ich imieniu. W innym przypadku członkowie klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego rejestrują się zgodnie z art. 14.

Uwaga:
powyższy fragment rozporządzenia (UE) 2019/947 pochodzi z wersji przed sprostowaniem. Aktualny tytuł Atr. 16 w rozporządzeniu 947 skonsolidowanym brzmi: „Operacje z użyciem **systemów bezzałogowych statków powietrznych** wykonywane w ramach klubów i stowarzyszeń modelarstwa lotniczego**”.**

Komentarz nr 9
Przepisy szczegółowe w sprawie wykonywania lotów (operacji) w ramach klubów i stowarzyszeń modelarstwa lotniczego zawarte są w WYTYCZNYCH nr 25 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO z dnia 30 grudnia 2020 r. – Załącznik 1, Rozdział 5, pkt 11.1 - 11.5, które publikujemy poniżej:

Rozdział 5

Wykonywanie operacji w ramach klubów i stowarzyszeń modelarstwa lotniczego

11.1. Operacje przy użyciu modelu latającego w ramach klubów i stowarzyszeń modelarstwa lotniczego wykonuje się po uzyskaniu przez klub lub stowarzyszenie zezwolenia,

o którym mowa w art. 16 rozporządzenia nr 2019/947/UE, oraz z zachowaniem co najmniej następujących warunków:

1) wskazanych w art. 16 ust. 3 rozporządzenia nr 2019/947/UE;

2) pilot lub przynajmniej jeden obserwator utrzymuje kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem z bezzałogowym statkiem powietrznym w celu określenia jego położenia względem pilota i w przestrzeni powietrznej oraz zapewnienia bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, pojazdów osób lub zwierząt;

3) w operacjach w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) realizowanych bez obserwatora dopuszcza się utratę kontaktu wzrokowego z bezzałogowym statkiem powietrznym w momencie dokonywania przez pilota kontroli parametrów lotu przekazywanych przez urządzenia będące wyposażeniem naziemnym modelu latającego;

4) w operacjach z widokiem z pierwszej osoby (FPV) lot jest wykonywany:

a) do wysokości nie większej niż 50 m nad poziomem terenu,

b) w odległości poziomej nie większej niż 500 m od pilota,

c) bezzałogowym statkiem powietrznym o masie startowej mniejszej niż 4 kg;

5) zachowując w każdej fazie operacji bezpieczną odległość poziomą od innych statków powietrznych, przeszkód, pojazdów, osób lub zwierząt na wypadek awarii lub utraty kontroli nad modelem latającym;

6) zachowując odległość poziomą nie mniejszą niż 30 m od osób;

7) zachowując w każdej fazie operacji odległość poziomą nie mniejszą niż:

a) 50 m – w przypadku bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej większej niż 0,9 kg,

b) 100 m – w przypadku bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej większej niż 4 kg,

c) 300 m – w przypadku bezzałogowych statków powietrznych o napędzie odrzutowym lub o masie startowej większej niż 25 kg

– od zabudowy miejscowości, miast, osiedli lub od zgromadzeń osób na wolnym powietrzu;

8) uwzględniając warunki meteorologiczne oraz informacje o ograniczeniach w ruchu lotniczym;

9) w strefie DRA-R (w tym w strefach: DRA-RH, DRA-RM lub DRA-RL), o której mowa w wytycznych nr 24 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie wyznaczania stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. ULC poz. 78) – na warunkach określonych dla tej strefy;

10) w strefie DRA-P, o której mowa w wytycznych nr 24 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie wyznaczania stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. ULC poz. 78) – za zgodą zarządzającego daną strefą i na warunkach określonych dla tej strefy;

11) w strefie DRA-I, o której mowa w wytycznych nr 24 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie wyznaczania stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. ULC poz. 78) – z uwzględnieniem informacji podanych do wiadomości publicznej dla tej strefy;

12) w przypadku wykonywania lotów w obiektach budowlanych – z zachowaniem szczególnej ostrożności;

13) zgodnie z regulaminem organizacyjnym obowiązującym w danym klubie lub stowarzyszeniu modelarstwa lotniczego.

11.2. Na wniosek stowarzyszenia lub klubu modelarstwa lotniczego Prezes Urzędu może określić w zezwoleniu, o którym mowa w art. 16 rozporządzenia nr 2019/947/UE, inne warunki wykonywania operacji niż określone w pkt 11.1. ppkt 1-9.

11.3. W przypadku operacji wykonywanych w ramach zawodów sportowych, odległości, o których mowa w pkt 11.1. ppkt 8, mogą zostać zmienione przez organizatora zawodów, jeżeli teren, na którym się one odbywają, został odpowiednio zabezpieczony.

11.4. Operacje wykonywane w ramach klubu lub stowarzyszenia modelarstwa lotniczego nad:

1) portami morskimi;

3) elektrowniami, ujęciami wody i oczyszczalniami ścieków;

4) jednostkami wojskowymi i poligonami

– wykonywane są za zgodą zarządzającego danym obiektem.

11.5. Operacje nad rurociągami paliwowymi, liniami energetycznymi i liniami telekomunikacyjnymi, zaporami wodnymi, śluzami oraz innymi urządzeniami znajdującymi się w otwartym terenie, których zniszczenie lub uszkodzenie może stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi, środowiska albo spowodować poważne straty materialne, wykonywane są z zachowaniem szczególnej ostrożności.

Komentarz nr 10

*Powyższe przepisy Rozdziału 5 z **Wytycznych nr 25 Prezesa ULC** każdy modelarz powinien mieć opanowane do perfekcji. Należy mieć na uwadze, że wytyczne mogą ulegać zmianom. W takim przypadku odpowiednia informacja będzie publikowana na stronach ULC. Wytyczne Prezesa ULC można znaleźć pod tym linkiem: http://edziennik.ulc.gov.pl/actbymonths*

Komentarz nr 11
Uwzględniając fakt, ze w pkt. 11.1, ppkt. 13 ***Wytycznych nr 25 Prezesa ULC*** *używa się określenia - regulamin organizacyjny klubu / stowarzyszenia, w Art. 16, ust. 2, lit. b) Rozporządzenia (UE) nr 2019/947 mówi się o: procedurach, strukturze organizacyjnej i systemie zarzadzania, i do tego potencjalni założyciele stowarzyszenia zwykłego zobligowani są do przedstawienia „Regulaminu stowarzyszenia" (z mocy ustawy prawo o stowarzyszeniach), to wskazanym byłoby jednoznaczne określenie w przygotowywanej nowelizacji ustawy PL, jaki regulamin będzie wymagany? Być może chodzi o „Zasady wykonywania lotów w ramach klubu /stowarzyszenia modelarskiego".*

Komentarz nr 12
Mając na uwadze przepis dotyczący minimalnego wieku pilota BSP - Art. 9 Rozporządzenia (UE) 2019/947 i w związku z ust. 5 w Art. 9, będziemy postulowali, żeby sprawę minimalnego wieku przedyskutować i na stałe zapisać w odpowiednim miejscu, w przygotowywanej nowelizacji ustawy Prawo Lotnicze.

Wszystko wskazuje na to, że nowelizowana ustawa Prawno lotnicze obniży wiek operatora do 14 lat. Jeśli regulamin danego klubu / stowarzyszenia modelarstwa lotniczego pozwoli latać osobom np. od 8 roku życia, to te osoby nie rejestrują się w systemie rejestracji operatorów a latają pod bezpośrednim nadzorem osoby zarejestrowanej i z odpowiednimi uprawnieniami. Klub / stowarzyszenie w swoim „regulaminie / zasadach wykonywania lotów", który dostarcza do ULC - starając się o zezwolenie, może ustanowić wiek poniżej 14 roku życia wraz z zasadami wykonywania operacji przez te osoby, w tym sposób nadzoru nad operacjami przez nich wykonywanymi.

Komentarz nr 13
Podobne wątpliwości w WYTYCZNYCH budzi zapis w pkt. 11.3, … odległości, o których mowa w pkt 11.1. ppkt. 8, mogą zostać zmienione przez organizatora zawodów, jeżeli teren, na którym się one odbywają, został odpowiednio zabezpieczony. Czy nie powinno być ppkt.7 zamiast ppkt. 8 i jak rozumieć określenie odpowiednio zabezpieczony? To są kwestie, które przekażemy do ULC.

Komentarz nr 14
Dla wszystkich modelarzy lotniczych, nie wyłączając tych zrzeszonych w klubach i stowarzyszeniach modelarstwa lotniczego, przepis WYTYCZNYCH nr 25 Prezesa ULC – Załącznik 1, Rozdział 4, pkt. 10.4, ppkt. 1, lit. a-d i ppkt. 2 jest przepisem niepokojącym. Chodzi o dodatkowe wyposażenie, jakie powinno być zainstalowane na pokładzie modelu, którym ma być wykonywana operacja.

Jeśli ten przepis maiłby dotyczyć wszystkich operacji wykonywanych z użyciem BSP, to byłby bardzo zniechęcający dla modelarzy (z uwagi na dodatkowe koszty uprawianego hobby), a w konsekwencji mógłby prowadzić do poważnego spadku zainteresowania modelarstwem lotniczym wśród młodzieży a w następstwie liczby zawodników.

Ponadto byłby to przepis kolidujący z Kodeksem Sportowym FAI. Niech za przykład posłużą zawody Pucharu Świata rozgrywane w Polsce, w których prawo udziału mają zawodnicy spoza UE. Oni właśnie, latając lżejszymi modelami, byliby już na starcie w lepszej sytuacji. Sprawa dodatkowych kosztów też ma znaczenie. Modele wyczynowe nawet bez wyposażenia są już bardzo drogie.

Na szczęście udało nam się ustalić, że ten niepokój jest nieuzasadniony, ponieważ ***przywołany przepis dotyczy lotów BVLOS w kategorii szczególnej.***

Komentarz końcowy
Powyższy problem dodatkowego wyposażenia modeli (w kamerki oraz sprzęty do transmisji danych telemetrycznych w czasie rzeczywistym, obejmującej wiele parametrów lotu i zdalną identyfikację), mówiąc kolokwialnie, mamy z głowy.

Analizując te nowe unijne regulacje (obszerne i napisane mało przyjaznym językiem prawniczym), zastanawialiśmy się, czy one były konsultowane przez EASA – np. z Międzynarodową Komisją Modelarstwa Lotniczego FAI CIAM przy Międzynarodowej Federacji Lotniczej FAI? Mamy nadzieję, że tak, ale dobrze byłoby wiedzieć na pewno. Z tym pytaniem zwrócimy się do Delegata Aeroklubu Polskiego do FAI CIAM.

W świetle powyższego, jak również biorąc pod uwagę zagadnienia (27) i (28), o których mowa we wstępie do Rozporządzenia (UE) nr 2019/947 - uważamy, że:

1. *W odniesieniu do **klasycznego modelarstwa** lotniczego (**w którym na dzień dzisiejszy jest być może mniej pilotów latających modelami latającymi RC, niż zarejestrowanych pilotów multikopterów, ale latających od ponad pół wieku w symbiozie z lotnictwem załogowym - w sposób bezpieczny**) należałoby w większym stopniu uwzględnić mały stopień ryzyka i w projektowanej nowelizacji ustawy Prawo Lotnicze, wymagania i obowiązki obejmujące modelarzy ograniczyć do niezbędnego minimum (np. test online, obowiązek rejestracji operatorów i pilotów w systemie ULC i bezwzględny nadzór osób dorosłych w przypadku pilotów młodzików).*
2. *Utworzenie trzyosobowego zespołu ekspertów technicznych do kontaktów z ULC, przy Komisji Modelarskiej, było dobrym pomysłem. Możliwość czynnego udziału przedstawicieli środowiska modelarskiego w procesie konsultacji projektu nowelizacji ustawy Prawo Lotnicze – w zakresie BSP, jest sprawą ważną i mamy nadzieję, że także pożyteczną.*
3. *Dzięki współpracy z Urzędem Lotnictwa Cywilnego uda nam się wyjaśnić jeszcze nie jedną wątpliwość interpretacyjną dotyczącą okresu przejściowego dla modelarzy (od 31.12.2020 r. do 01.01.2023 r.), w którym operacje BSP wykonywane w ramach klubów i stowarzyszeń mogą być kontynuowane jak dotychczas, ale zgodnie z przepisami krajowymi. Tymi przepisami są Wytyczne Nr 25 Prezesa ULC.*

Pod koniec lutego br. w siedzibie Aeroklubu Polskiego miało miejsce spotkanie z Pawłem Szymańskim - Dyrektorem Departamentu Bezzałogowych Statków Powietrznych ULC, którego głównym celem było przygotowanie planu seminarium dla modelarzy. Spotkanie przygotowała i prowadziła pani Joanna Wieczorek - Rzecznik AP. Ze strony AP uczestniczyli: Wiktor Wyszywacz - członek zarządu AP, Piotr Czarnecki - Sekretarz Generalny AP, Bogdan Wierzba - Przewodniczący Komisji Modelarskiej AP, Adam Paska - specjalista ds. marketingu AP i Przemysław Jakubczak – Asystent Trenera KN ds. Dronów. Spotkanie było bardzo twórczą dyskusją i okazją do wypracowania kilku interesujących pomysłów, głównie w zakresie skutecznej informacji. Wspomniane seminarium ma się odbyć już wkrótce.

Z wypowiedzi Dyrektora Departamentu Bezzałogowych Statków Powietrznych ULC warto odnotować zapewnienie, że środowisko modelarzy otrzyma projekt nowelizacji ustawy Prawo Lotnicze (w zakresie BSP) do konsultacji.

Przewodniczący KM zadeklarował gotowość zespołu ekspertów technicznych KM do dalszej współpracy z ULC i poinformował, że wkrótce prześlemy wykaz najważniejszych problemów środowiska modelarskiego dotyczących stosowania przepisów Wytycznych Nr 25 Prezesa ULC w okresie przejściowym.

INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE

Oprócz strony internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego warto czasem zajrzeć na portal Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego **EASA**. Z lektury najczęściej zadawanych pytań (FAQ) na stronie EASA możemy dowiedzieć się wiele ciekawych rzeczy, jak np.:

DRONES (UAS) - Unmanned Aircraft System (nazwa angielska)

DRONY (SBSP) – System Bezzałogowego Statku Powietrznego (pierwotne określenie w unijnych przepisach brzmiało: „bezzałogowy system powietrzny”). Nową nazwę (w skrócie SBSP) wprowadzono oficjalnym dokumentem, jak niżej:

„Sprostowanie do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 152 z dnia 11 czerwca 2019 r.)”

Przykładowe pytanie - *print screen* (tłumaczenie przez translator Google na pasku przeglądarki):

Przykład innego pytania:

I fly model aircraft

How can I fly my model?

Model flyers have the following options to conduct their operations:

Latam modelami samolotów

Jak mogę latać moim modelem?

Latający modelami mają następujące możliwości prowadzenia swojej działalności:

(a) They may operate as members of a model club or association that has received from the competent authority an authorisation, as defined in Article 16 of the UAS Regulation. In this case, they should comply with the procedures of the model club or association in accordance with the authorisation. The authorisation will define all the conditions to operate, and may deviate from the Regulation (for example it may allow operations with drones exceeding 25 kg, or flying higher than 120 m etc). Member States may enable model aircraft clubs and associations to register their members in the registration systems established in accordance with Article 14 on their behalf. If this is not the case, the members of model aircraft clubs and associations shall register themselves in accordance with Article 14.	(a) Mogą działać jako członkowie klubu lub stowarzyszenia modelarskiego, które otrzymało od właściwego organu zezwolenie, zgodnie z definicją w Art. 16 Rozporządzenia (UE) 2019/947. W takim przypadku powinni postępować zgodnie z procedurami klubu lub stowarzyszenia modelarskiego zgodnie z upoważnieniem. Zezwolenie będzie określać wszystkie warunki prowadzenia operacji i może odbiegać od rozporządzenia (**np. może zezwalać na operacje z dronami o wadze powyżej 25 kg, lataniem powyżej 120 m itp.**). Państwa członkowskie mogą umożliwić klubom i stowarzyszeniom modelarskim rejestrację swoich członków w systemach rejestracji utworzonych zgodnie z Art. 14 w ich imieniu. Jeżeli tak nie jest, członkowie klubów i stowarzyszeń modelarskich rejestrują się zgodnie z Art. 14.
(b) If a person does not want to become a member of a club or association, they may use the special geographical zones defined by EASA Member States, in accordance with Article 15(2) of the UAS Regulation, where drones and model aircraft are exempted from certain technical requirements, and/or where the operational limitations are extended, including the mass or height limitations.	b) Jeżeli dana osoba nie chce zostać członkiem klubu lub stowarzyszenia, może korzystać ze specjalnych stref geograficznych określonych przez państwa członkowskie EASA, zgodnie z Art. 15 ust. 2 Rozporządzenia (UE) 2019/947, w którym drony i modele statków powietrznych są zwolnione z niektórych wymagań technicznych i / lub w przypadku gdy ograniczenia operacyjne są rozszerzone, w tym ograniczenia dotyczące masy lub wysokości.
(c) Lastly, models may be operated in subcategory A3. Please refer to the FAQ	(c) Wreszcie modele mogą być używane w podkategorii A3. Proszę zapoznać się z FAQ
Regulatory reference: Art.16 of EU regulation 2019/947.	*Odniesienie do przepisów: Art. 16 Rozporządzenia UE 2019/947.*

Art. 2 | wybrane **Definicje** | z Rozporządzenia (UE) 2019/**947** (skonsolidowanego):

1) „**system bezzałogowego statku powietrznego**” oznacza bezzałogowy statek powietrzny i wyposażenie do zdalnego sterowania tym statkiem;

2) „**operator systemu bezzałogowego statku powietrznego**” oznacza dowolną osobę prawną lub fizyczną eksploatującą lub zamierzającą eksploatować co najmniej jeden system bezzałogowego statku powietrznego;

3) „**zgromadzenia osób**” oznaczają zgromadzenia, w przypadku których zagęszczenie obecnych osób uniemożliwia im przemieszczanie się;

4) „**strefa geograficzna dla systemów bezzałogowych statków powietrznych**” oznacza część przestrzeni powietrznej wyznaczoną przez właściwy organ, która ułatwia, ogranicza lub wyklucza operacje z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych, aby wyeliminować zagrożenia związane z bezpieczeństwem, prywatnością, ochroną danych osobowych, ochroną lub środowiskiem wynikające z operacji z użyciem tych systemów;

6) „**scenariusz standardowy**” oznacza rodzaj operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „szczególnej”, jak określono w dodatku 1 do załącznika, w przypadku której szczegółowy wykaz środków ograniczających ryzyko wskazano w tak sposób, że właściwemu organowi mogą wystarczyć oświadczenia, w których operatorzy deklarują, że będą stosować środki ograniczające ryzyko przy prowadzeniu tego rodzaju operacji;

10) „**klub lub stowarzyszenie modelarstwa lotniczego**” oznacza organizację utworzoną zgodnie z prawem w państwie członkowskim w celu wykonywania lotów rekreacyjnych, lotów pokazowych, działalności sportowej lub przeprowadzania zawodów z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych;

12) „**obciążenie użytkowe**” oznacza przyrządy, mechanizmy, wyposażenie, części, aparaturę, oprzyrządowanie lub akcesoria, w tym urządzenia komunikacyjne, zainstalowane na statku powietrznym lub przymocowane do statku powietrznego, które nie są używane ani przeznaczone do wykorzystania podczas eksploatacji statku powietrznego lub sterowania nim w locie i nie są częścią płatowca, silnika ani śmigła;

13) „**jednoznaczna zdalna identyfikacja**” oznacza system lokalnego rozpowszechniania informacji o eksploatowanym bezzałogowym statku powietrznym, w tym jego oznakowania, pozwalający uzyskać te informacje bez fizycznego dostępu do bezzałogowego statku powietrznego;

16) „**system bezzałogowego statku powietrznego skonstruowany do użytku prywatnego**” oznacza system bezzałogowego statku powietrznego zmontowany lub wyprodukowany na użytek własny konstruktora, z wyłączeniem systemów bezzałogowych statków powietrznych zmontowanych z zestawów części wprowadzonych do obrotu jako gotowy do montażu zestaw;

17) „**operacja autonomiczna**” oznacza operację, w trakcie której bezzałogowy statek powietrzny wykonuje operacje bez możliwości podjęcia interwencji przez pilota bezzałogowego statku powietrznego;

21) „**kontrolowany obszar naziemny**” oznacza obszar naziemny, na którym eksploatuje się system bezzałogowego statku powietrznego i w którego granicach operator systemu bezzałogowego statku powietrznego jest w stanie zadbać o to, by znajdowały się na nim wyłącznie osoby zaangażowane w operację;

22) „**maksymalna masa startowa**” („MTOM”) oznacza maksymalną określoną przez producenta lub konstruktora masę bezzałogowego statku powietrznego, obejmującą obciążenie użytkowe i paliwo, przy której można eksploatować bezzałogowy statek powietrzny;

Autorzy:

Bogdan WIERZBA
Member of FAI CIAM Education Subcommittee,
FAI CIAM Technical Expert Education and RC Aerobatics,
Przewodniczący Komisji Modelarskiej AP.

Przemysław JAKUBCZAK
Member of FAI CIAM Drone Sport Subcommittee,
FAI CIAM Technical Expert F9
Asystent Trenera KN ds. F9.

Cezary JANAS
FAI CIAM Technical Expert RC Soaring, Asystent Trenera KN ds F3K,
Uczestnik dwóch ekspedycji naukowych (projekt Monica) w okolicach Stacji Antarktycznej im. H. Arctowskiego, Pilot autonomicznego samolotu fotogrametrycznego PW-ZOOM (2015-2016)
Finalista Mistrzostw Świata FAI Modeli Szybowców F3K (2019),
Członek Aeromodelklubu Artbem Warszawa.

Wsparcie ***- Wiktor WYSZYWACZ***
Członek Zarządu Aeroklubu Polskiego,
Autor kilku książek o tematyce dronów

Niniejsze opracowanie nie stanowi interpretacji przepisów prawa. Jest tylko próbą przedstawienia ich złożoności i wskazania wielu istotnych zagadnień – ważnych dla uczestników i organizatorów współzawodnictwa sportowego w dyscyplinie modelarstwo lotnicze i kosmiczne, którego wyłącznym organizatorem jest AEROKLUB POLSKI posiadający, z mocy ustawy o sporcie, status Polskiego Związku Sportowego w całym sporcie lotniczym.

Opracowanie jest pracą zespołu ekspertów technicznych KM, upoważnionych uchwałą nr ***KM 31/11/2019*** *z dn. 15.11.2019 r. Komisji Modelarskiej Aeroklubu Polskiego do kontaktów z ULC, w związku z nowymi przepisami UE.*

Opracowanie redakcyjne - Bogdan Wierzba