

Agnieszka Kurcz*

**INSTYTUCJA KONCESJI W BRYTYJSKIM
PROJEKCIE USTAWY O LOTACH KOSMICZNYCH
(*DRAFT SPACEFLIGHT BILL*)**

1. Wstęp

Andrzej Górbiel w wydanym w 1985 roku opracowaniu pt. *Międzynarodowe prawo kosmiczne*, definiując pojęcie „prawo kosmiczne”, pisze, że oprócz norm o charakterze międzynarodowym istnieją również akty prawa wewnętrznego poszczególnych państw, które regulują podejmowaną w danym kraju działalność kosmiczną¹. Nawiązując do tych aktów, konstatuje: „Na razie jeszcze tego rodzaju wewnątrzpaństwowe akty normatywne nie są zbyt liczne. Niewątpliwie jednak przybywać ich będzie stopniowo coraz więcej w miarę dalszego rozwoju i upowszechniania się praktycznych zastosowań techniki astronautycznej, z czym też wiązać się będzie musiała praktyczna potrzeba normatywnego rozstrzygnięcia w coraz szerszym zakresie nowych problemów związanych z przygotowaniem, odbywaniem i obsługiwaniem załogowych i bezzałogowych lotów kosmicznych (...)”².

Dnia 21 lutego 2017 roku w parlamencie Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej został złożony rządowy projekt ustawy o lotach kosmicznych (*Draft Spaceflight Bill*)³. Minister Lord Ahmad (Minister Lotnictwa, *Minister for Aviation*), jeden z autorów projektu, przedstawiając go, podkreślił, że jest on pierwszym w historii brytyjskiego ustawodawstwa, który dotyczy tematyki lotów kosmicznych⁴.

Zjednoczone Królestwo, jak wskazują we wstępie do projektu ustawy jego autorzy, ma wszelkie warunki ku temu, aby stać się centrum europejskiej aktywności

* Absolwentka Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Jagiellońskiego.

¹ A. Górbiel, *Międzynarodowe prawo kosmiczne*, Warszawa 1985, s. 11.

² *Ibidem*.

³ <https://www.gov.uk/government/publications/draft-spaceflight-bill>; dostęp w dniu 18.05.2017 r.

⁴ <https://www.gov.uk/government/news/launch-uk-brings-together-uk-commercial-space-sector>; dostęp w dniu 18.05.2017 r.

kosmicznej w zakresie wynoszenia w kosmos niewielkich satelitów, a także organizacji lotów suborbitalnych. Jest także odpowiednim miejscem do przeprowadzania eksperymentów naukowych w wymienionym wyżej zakresie⁵.

Projektowane przepisy ustawy o lotach kosmicznych, w zamierzeniu jego twórców, stworzone zostały w celu umożliwienia bezpiecznego i efektywnego korzystania z przestrzeni kosmicznej z terenu Zjednoczonego Królestwa. Na początku projektu ustawy o lotach kosmicznych ujęto dwa główne obszary regulacji, tj. prowadzone na obszarze Zjednoczonego Królestwa: 1) działalność kosmiczną (*space activities*) oraz 2) działalność suborbitalną (*sub-orbital activities*) oraz wszelkie czynności z nimi związane. Projekt zawiera także definicję kilku kluczowych dla ustawy pojęć, m.in. wspomnianych wyżej: działalności kosmicznej czy suborbitalnej, ale także statku kosmicznego czy portu kosmicznego. W projekcie znaleźć możemy przepisy ogólne dotyczące przyznawania koncesji (przez organ za zgodą Sekretarza Stanu – na mocy paragrafu trzeciego projektu) oraz szczegółowy opis poszczególnych ich rodzajów. Wśród tych przepisów znaleźć można informacje na temat warunków przyznawania koncesji, czasu ich trwania, a także możliwości przeniesienia tego uprawnienia na inny podmiot. Projekt zawiera także przepisy dotyczące okoliczności cofnięcia koncesji, zmiany jej warunków lub zawieszenia. Kolejne przepisy projektu odnoszą się do uprawnień organu lub Sekretarza Stanu względem posiadaczy koncesji oraz paralelnie do związanych z nimi obowiązków koncesjonariuszy.

Znaczna część przepisów projektu ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa, w różnych jego aspektach (bezpieczeństwo narodowe, bezpieczeństwo osób i mienia itp.). Przepisy projektu opisują możliwość wydawania tytułów prawnych/nakazów egzekucyjnych przez Sędziego Pokoju i Sekretarza Stanu w określonych normami przypadkach, a także odpowiedzialność koncesjonariusza (wraz z możliwością jej ograniczenia) względem osób, które poniosły szkodę na skutek podejmowanych przez niego działań. Szereg przepisów odnosi się do gruntów, na których prowadzona jest działalność kosmiczna, a także do gruntów znajdujących się w ich pobliżu; do procedury zmierzającej do uzyskania właściwych dla tej ustawy środków prawnych zabezpieczających ich swobodne i nieprzerwane użytkowanie. Końcowa część projektu zawiera rozstrzygnięcie w kwestii jurysdykcji w przypadku popełnienia przestępstwa na statku kosmicznym wystrzelonym z terytorium Zjednoczonego Królestwa. W dalszej części znajdujemy także przepisy karne oraz opis sankcji cywilnych.

Projekt kończy się wyjaśnieniem kilkudziesięciu zwrotów w nim zawartych. Celem niniejszego tekstu jest przybliżenie najistotniejszych regulacji tego projektu odnoszących się do instytucji koncesji kosmicznej (m.in. dotyczących jej rodzajów, procesu jej przyznawania, cofnięcia, zawieszenia lub zmiany jej warunków, obowiązków ustawowych koncesjonariusza względem organu koncesyjnego, a także związków pomiędzy regulaminem portu kosmicznego a koncesją udzieloną na prowadzenie portu kosmicznego).

⁵ https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/592930/draft-space-flight-bill-print.pdf; dostęp w dniu 18.05.2017 r.

2. Rodzaje koncesji

Paragraf 3 projektu brytyjskiej ustawy o lotach kosmicznych rozpoczyna się od stwierdzenia, iż zabrania się wykonywania jakiegokolwiek działalności związanej z prowadzeniem/obsługiwaniem lotów kosmicznych lub suborbitalnych lub prowadzenia/obsługi portu kosmicznego w Zjednoczonym Królestwie, chyba że na mocy koncesji. Działanie sprzeczne z tym przepisem jest przestępstwem (zgodnie z par. 3 pkt 7). Przestępstwem jest także – zgodnie z kolejnym punktem paragrafu 3 – składanie nieprawdziwych oświadczeń (dotyczących istotnej materii) w celu uzyskania koncesji, zarówno przez osobę składającą oświadczenie, jak i przez jakąkolwiek inną osobę.

W nawiązaniu do rozróżnienia pól aktywności wymagających uzyskania koncesji dokonanego w par. 3 pkt 1 brytyjski projekt ustawy zakłada możliwość uzyskania dwóch rodzajów koncesji, tj.: 1) *operator licence* oraz 2) *spaceport licence* (par. 3 pkt 2). Pierwsza z nich zawiera zezwolenie na prowadzenie działalności kosmicznej, zaś druga umożliwia obsługiwanie i zarządzanie portem kosmicznym⁶.

Użyte przez twórców projektu sformułowanie „działalność kosmiczna” (wedle par. 1 pkt 2) zawiera w sobie takie czynności, jak m.in.: wyniesienie na orbitę i wszelkie związane z tym działaniem przygotowania lub powrót na ziemię obiektu kosmicznego lub statku kosmicznego, w którym jest on umieszczony; obsługiwanie/kontrola lotu obiektu kosmicznego oraz wszelka aktywność w przestrzeni kosmicznej, a także aktywność nazwana w projekcie suborbitalną. Do aktywności suborbitalnej zalicza się wyniesienie (ponad warstwę stratosfery) i wszelkie związane z tym przygotowania, obsługiwanie lotu oraz przygotowania do powrotu na ziemię rakiety/statku lub balonu zdolnego osiągnąć powłokę stratosfery (przewożącego załogę lub pasażerów).

Trzeci rodzaj koncesji – *range control licence* opisany jest w par. 6 projektu ustawy. Jest on związany z wyznaczeniem, aktywacją i kontrolą specjalnej strefy przestrzeni powietrznej (a w niezbędnym stopniu także lądu i morza), w której prowadzona jest działalność kosmiczna (na mocy koncesji na prowadzenie działalności kosmicznej)⁷. Paragraf 4 pkt 1 precyzuje znaczenie określenia „strefa”, wskazując, iż jest nią przestrzeń powietrzna zakreślona umownymi granicami – wraz z określoną częścią lądu i morza, jeśli to konieczne – która podlega pewnym ograniczeniom lub wyłączeniom, jeśli chodzi o możliwość korzystania z tej przestrzeni w określonym czasie ze względu na możliwość stworzenia niebezpieczeństwa dla prowadzonej w niej działalności kosmicznej oraz ze względu na bezpieczeństwo osób, dla których prowadzona działalność kosmiczna mogłaby stanowić zagrożenie. Zadania, których wykonywanie należy do obowiązków posiadacza tego rodzaju koncesji, to m.in.: ustanowienie strefy dla poszczególnych rodzajów działalności kosmicznej, nadzоровanie przygotowań do aktywacji strefy, zarządzanie jej działaniem oraz uzyski-

⁶ Mniej więcej istotę tych rodzajów licencji oddają zwroty: „licencja na prowadzenie działalności kosmicznej” – w przypadku *operator licence* oraz „licencja na prowadzenie portu kosmicznego” – w przypadku *spaceport licence*.

⁷ Licencję tę można określić jako licencję kontroli strefy.

wanie wszelkich niezbędnych informacji do tego celu; odpowiedzialność w zakresie zawiadomienia osób narażonych na ryzyko w związku z prowadzoną w strefie lub jej sąsiedztwie działalnością; nadzorowanie przestrzegania wprowadzonych ograniczeń/wyłączeń, a także ustanowionych dla strefy trajektorii lotu oraz zawiadamianie o stwierdzonych nieprawidłowościach (par. 5 pkt 1 projektu). Tak samo jak w przypadku opisanych wyżej pozostałych dwóch rodzajów koncesji, działanie w charakterze posiadacza koncesji, bez jej uzyskania jest przestępstwem (par. 6 pkt 6 projektu ustawy); przestępstwem jest także składanie nieprawdziwych oświadczeń (dotyczących istotnej materii) w celu uzyskania koncesji, zarówno przez osobę składającą oświadczenie, jak i przez jakąkolwiek inną osobę.

Organ koncesyjny (w projekcie ustawy – *regulator*) oprócz sprawdzenia, czy ubiegający się o koncesję spełnia wymagane kryteria (określone m.in. w ustawie oraz aktach prawnych wydanych na podstawie ustawy), może wydać koncesję tylko i wyłącznie w przypadku, gdy nie wpłynie to negatywnie na bezpieczeństwo narodowe Zjednoczonego Królestwa oraz jest zgodne z międzynarodowymi zobowiązaniami, którymi to państwo jest związane, a także gdy wydanie koncesji nie jest sprzeczne z brytyjskim interesem narodowym. Organ nadzorujący, przed wydaniem koncesji, ma także obowiązek stwierdzić, iż składający wniosek ma odpowiednie zaplecze finansowe i techniczne oraz odpowiedni personel (*fit and proper persons*) do wykonywania obowiązków z niej wynikających (par. 7 pkt 2 i 3 omawianego projektu ustawy).

Ponadto, składając wniosek o przyznanie jednego z trzech rodzajów koncesji, tj. koncesji na prowadzenie działalności kosmicznej, ubiegający się o nią ma obowiązek ocenić ryzyko dla zdrowia oraz bezpieczeństwa osób, które w przyszłości mają wykonywać obowiązki wynikające z przyznanej koncesji (*risk assessment*), równocześnie podejmując wszelkie działania w celu zapewnienia możliwie najniższego poziomu ryzyka dla pozostałych osób (par. 8 pkt 1, 2, 4). Wnioskodawca, czyniąc zadość określonym wyżej obowiązkom, musi działać zgodnie z wiążącymi wskazówkami organu koncesyjnego lub Sekretarza Stanu, jeśli zostaną one wobec niego sformułowane (par. 8 pkt 7). Do wydania koncesji potrzebna jest zgoda Sekretarza Stanu (par. 7 pkt 4 projektu). Posiadacz koncesji, który nie przestrzega określonych w niej warunków, popełnia przestępstwo (par. 11 pkt 7).

3. Zmiana warunków koncesji

Organ przyznający koncesję wnioskodawcy może ją uchylić/cofnąć, zmienić jej warunki lub ją zawiesić (par. 13 pkt 2). Jeśli koncesjonariusz nie spełnia warunków określonych w udzielonej mu koncesji lub obowiązków spoczywających na nim na mocy przepisów prawnych, organ koncesyjny ma prawo ją uchylić lub zmienić jej warunki (par. 13 pkt 3). Jeżeli w celu stwierdzenia tych zaniezań/uchybień przez koncesjonariusza prowadzone jest dochodzenie, organ koncesyjny nie musi czekać do jego zakończenia i przedstawienia jego wyniku z podjęciem swojej decyzji (par. 13 pkt 4). Takie dochodzenie może być przeprowadzone również w sytuacji, w której organ koncesyjny podejmuje decyzję o uchyleniu/cofnięciu koncesji lub zmianie jej warunków ze względu na ochronę bezpieczeństwa lub w celu dotrzymania zobowią-

zania wynikającego z przepisów prawa międzynarodowego wiążącego Zjednoczone Królestwo, a także w każdym innym przypadku, gdy chodzi o zabezpieczenie interesu narodowego (par. 13 pkt 4 projektu).

Ponadto koncesja może zostać uchylona/cofnięta lub zawieszona lub jej warunki mogą zostać zmienione w każdym czasie za zgodą koncesjonariusza oraz zgodnie z zapisami w niej zawartymi (par. 13 pkt 2). Zarówno uchylenie koncesji, jak i jej zawieszenie, a także utrata ważności ze względu na upływanie czasu, na jaki została udzielona, nie wpływają na obowiązki koncesjonariusza, określone w tym dokumencie. Koncesja, wydana zgodnie z przepisami projektu ustawy, może być przeniesiona na inną osobę za pisemną zgodą organu koncesyjnego lub w określonych przepisami przypadkach.

4. Port kosmiczny

Przepisy projektu ustawy przewidują, iż koncesjonariusz może opracować regulamin portu kosmicznego, którym zarządza na mocy udzielonej mu koncesji na prowadzenie portu kosmicznego (regulamin wymaga zatwierdzenia przez Sekretarza Stanu – par. 22 pkt 1). W regulaminie mogą znaleźć się przepisy dotyczące m.in.: regulacji ruchu drogowego na terenie portu, określenia obszarów portu, do których dostęp jest zakazany lub ograniczony, przepisów porządkowych obowiązujących na terenie portu lub obowiązku opuszczenia terenu portu kosmicznego/bądź jego oznaczonej części na żądanie policjanta lub osoby upoważnionej na mocy koncesji (par. 22 pkt 2). Policjant ma prawo – na mocy par. 22 pkt 4 – usunąć z terenu portu kosmicznego (lub określonej jego części) osobę, która odmawia jego opuszczenia, łamiąc tym samym przepisy regulaminu; usunąć jakikolwiek pojazd, zwierzę lub rzecz przyniesioną na teren portu lub tam pozostawioną, jeśli pozostaje to w sprzeczności z przepisami obowiązującego regulaminu lub jeśli ich pozostawienie w tym miejscu stwarza zagrożenie lub przeszkodę w działaniu portu. Paragraf 22 pkt 8 stanowi podstawę odpowiedzialności karnej za naruszenie przepisów regulaminu obowiązującego na terenie portu kosmicznego i wprowadza sankcję karną w postaci kary grzywny (w procesie bez udziału ławników, w trybie przyspieszonym).

Sekretarz Stanu ma prawo cofnąć/unieważnić regulamin portu kosmicznego lub wprowadzić do niego zmiany, mając na uwadze bezpieczeństwo portu kosmicznego lub czynności na jego terenie wykonywanych, lub statków kosmicznych/ładunków znajdujących się na terenie portu, lub bezpieczeństwo osób lub pojazdów, a także mając na uwadze zobowiązania międzynarodowe Zjednoczonego Królestwa (par. 22 pkt 10). Zanim Sekretarz Stanu podejmie działania ingerujące w treść regulaminu, ma obowiązek skonsultowania się z jego autorem (par. 22 pkt 10).

5. Obowiązki koncesjonariusza względem organu koncesyjnego

Organ koncesyjny monitoruje działalność prowadzoną na podstawie udzielonej koncesji (par. 24 pkt 1). Celem nadzoru jest zapewnienie zgodności działania koncesjonariusza z przepisami prawa, z warunkami zawartymi w koncesji oraz mię-

dzynarodowymi zobowiązaniami Zjednoczonego Królestwa, a także zapewnienie bezpieczeństwa publicznego oraz narodowego (par. 24 pkt 2 projektu). Środkami służącymi jego realizacji mogą być m.in.: żądanie przedstawienia informacji na temat prowadzonej przez koncesjonariusza działalności, przeprowadzenie inspekcji miejsc, obiektów, sprzętu, a także statków kosmicznych i innych pojazdów służących koncesjonariuszowi do prowadzenia działalności czy żądanie przedstawienia dokumentów do wglądu organu koncesyjnego.

Organ nadzorujący może także uzyskiwać oraz udostępniać informacje innym organom władzy publicznej lub organizacjom międzynarodowym. W przypadku wykonywania działalności właściwej dla posiadacza koncesji bez jej posiadania lub w przypadku działania koncesjonariusza w sprzeczności z warunkami przyznanej mu koncesji, lub w przypadku gdy koncesjonariusz działa w sprzeczności z przepisami prawa, na podstawie których koncesja została mu udzielona, organ nadzorujący może wydać takiej osobie/koncesjonariuszowi wytyczne w celu przywrócenia stanu zgodności z prawem (par. 25 projektu ustawy).

Paragraf 26 pkt 1 stanowi, iż organ nadzorujący ma także prawo udzielać koncesjonariuszowi wszelkich wytycznych, jakie uzna za konieczne lub stosowne, działając w celu ochrony zdrowia lub bezpieczeństwa. Wytyczne mogą być także sformułowane przez Sekretarza Stanu, który z kolei może je wydać, kierując się troską o ochronę zdrowia lub bezpieczeństwa, bezpieczeństwa narodowego lub relacje z innymi państwami (par. 26 pkt 4). Na podstawie powołanego wyżej przepisu Sekretarz Stanu może na przykład zażądać od koncesjonariusza wprowadzenia konkretnych zmian w regulaminie portu kosmicznego. Jego wytyczne mogą przybrać formę bezpośrednich poleceń do wykonania (zaniechania wykonania) konkretnej, wskazanej przez niego czynności. Niewykonanie wytycznych sformułowanych przez organ lub Sekretarza Stanu na podstawie par. 25 lub 26 stanowi przestępstwo (par. 27 pkt 7).

Jeżeli Sekretarz Stanu uzna, że ujawnienie jego zaleceń lub czynności wykonanych przez koncesjonariusza na podstawie wytycznych sformułowanych i skierowanych do niego na podstawie par. 26 jest sprzeczne z interesami służącymi narodowemu bezpieczeństwu lub relacjom z innymi krajami lub jest sprzeczne z interesami handlowymi osoby trzeciej, może zakazać ich ujawniania koncesjonariuszowi (par. 26 pkt 8). Koncesjonariusz, który pomimo tego zakazu je ujawni, popełnia przestępstwo (par. 26 pkt 9).

6. Instytucja koncesji w prawie międzynarodowym i unijnym oraz jej geneza w krajowych porządkach prawnych

Układ o zasadach działalności państw w zakresie badań i użytkowania przestrzeni kosmicznej łącznie z Księżycem i innymi ciałami niebieskimi z 1967 r. oraz Układ normujący działalność państw na Księżycu i innych ciałach niebieskich z 1979 r. nie pozostawiają wątpliwości co do odpowiedzialności międzynarodowej państw za działalność kosmiczną instytucji rządowych oraz za zapewnienie zgodności tej działalności z postanowieniami układu kosmicznego z 1967 r. Trzeba jednak zaznaczyć,

że zgodnie z art. VI układu kosmicznego z 1967 r.⁸ państwa ponoszą odpowiedzialność międzynarodową również za działania kosmiczne jednostek pozarządowych. Na podstawie zdania drugiego art. VI układu kosmicznego z 1967 r. oraz art. 14 ust. 1 porozumienia o Księżycu z 1979 r.⁹ działalność jednostek pozarządowych w przestrzeni kosmicznej będzie wymagała upoważnienia i stałego nadzoru państwa. Koncesjonowanie działalności jest konsekwencją regulacji przyjętych w międzynarodowym prawie kosmicznym.

Prawo Unii Europejskiej ma na celu harmonizację systemów prawnych państw członkowskich również w zakresie instytucji koncesji¹⁰. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 dotyczy koncesji na wykonywanie przewozów lotniczych. Definicja zawarta w art. 2 pkt 1 tego rozporządzenia stanowi, iż koncesją jest „uprawienie przyznawane przedsiębiorstwu przez właściwy organ wydający koncesje i umożliwiające mu wykonywanie przewozów lotniczych na warunkach określonych w koncesji”¹¹.

Szukając początków instytucji koncesji w krajowych porządkach prawnych, należy wskazać rozwiązania francuskie i brytyjskie. Instytucja koncesji znana była we Francji już w pierwszej połowie XV wieku¹². Trzysta lat później we francuskiej praktyce prawnej ukształtowała się definicja koncesji robót publicznych (za jej autora uważa się Charles’a Delalleau, za źródło – *Traktat o koncesjonowaniu* tego samego autora). W trybie koncesji robót publicznych budowane były mosty, bramy miejskie, a także ulice, trakty czy kanały¹³. W drugiej połowie XIX wieku w trybie koncesjonowania dostarczane były głównie usługi infrastrukturalne; tendencja ta zmieniła się pod koniec dziewiętnastego stulecia, kiedy to przestano korzystać z instytucji koncesji i stan ten trwał aż do lat 90. XX wieku. Wtedy to współpraca pomiędzy podmiotem publicznym a partnerem prywatnym przybrała formę instytucji *delegation de service public* w postaci dwóch najczęściej stosowanych jej typów, tj.: *concession de travaux et de service* oraz *concession de services*. Pierwszy z nich polega na finansowaniu i wybudowaniu inwestycji przez koncesjonariusza, który następnie pobiera opłaty od użytkowników, zaś w ramach drugiego przedsiębiorca eksploatuje obiekt już istniejący, utrzymuje go i finansuje jego naprawy, pobierając opłaty za świadczone usługi¹⁴.

W Wielkiej Brytanii, w ramach programu rządowego *Private Finance Initiative* (PFI) (realizowanego w latach 90. XX wieku), zgodnie z kontraktem koncesyjnym

⁸ Układ o zasadach działalności państw w zakresie badań i użytkowania przestrzeni kosmicznej łącznie z Księżycem i innymi ciałami niebieskimi sporządzony w Moskwie, Londynie i Waszyngtonie dnia 27 stycznia 1967 r. (Dz. U. z 1968 r. Nr 14, poz. 82), dalej: układ kosmiczny z 1967 r.

⁹ Treaty Series, vol. 1363, no. 23002, New York 1992, s. 22–28, dalej: porozumienie o Księżycu z 1979 r.

¹⁰ *Partnerstwo publiczno-prywatne. Poradnik*, pod red. B. Korbusa, red. nauk. A. Panasiuka, Urząd Zamówień Publicznych, Warszawa 2010, s. 29.

¹¹ Dz. Urz. UE L 293 z 31.10.2008 r., s. 3.

¹² *Partnerstwo publiczno-prywatne...*, *op. cit.*, s. 28.

¹³ *Ibidem*.

¹⁴ *Ibidem*, s. 29.

przedsiębiorca realizował określoną inwestycję infrastrukturalną lub świadczył określonego rodzaju usługi o charakterze publicznym (ponosząc ryzyko z tym związane), uzyskując w zamian czasowe prawo eksploatacji obiektu lub usługi z możliwością pobierania opłat od zewnętrznych użytkowników (lub jednoczesnej dopłaty z budżetu jednostki publicznej)¹⁵.

Regulacja instytucji koncesji w porządkach prawnych pozostałych państw europejskich sięga to do modeli francuskich, to do modelu brytyjskiego¹⁶.

7. Zakończenie

Opisana w projekcie ustawy instytucja koncesji kosmicznej stanowi ciekawe rozwiązanie stwarzające możliwość zaangażowania się w działalność kosmiczną prywatnych osób i firm. Jest ono oczywiście obwarowane wieloma warunkami określonymi m.in. w projekcie ustawy oraz załącznikach do projektu (*schedules*), ale wydaje się to oczywiste ze względu na przedmiot regulacji. Projekt ustawy jest także bardzo interesujący pod kątem analizy zdefiniowania pojęć związanych z aktywnością kosmiczną, takich jak np. „działalność kosmiczna”, „statek kosmiczny”, „port kosmiczny” czy „rakieta” (to ostatnie pojęcie opisane zostało w par. 64 projektu ustawy). Pojęcia te, używane często w kontekście innym niż prawny, nabierają tutaj nowego znaczenia. Pozostaje śledzić losy projektu w procesie legislacyjnym i przypatrywać się zmianom, które zostaną uwzględnione w trakcie dalszych prac parlamentarnych.

SUMMARY

DRAFT SPACEFLIGHT BILL – INSTITUTION OF LICENCE DESCRIBED IN DRAFT SPACEFLIGHT BILL

The United Kingdom is well-placed to become the first country to provide a hub for low cost launch of small satellites in Europe. British government wants to see in the country spaceports enabling the launch of small satellites as well as sub-orbital spaceflights and scientific experiments. Draft Spaceflight Bill was prepared so as to create a safe, competitive and sustainable commercial spaceflight market in the UK.

Three kinds of licence were described in the Draft: operator licence, spaceport licence and range control licence. Carrying out spaceflight activities is the main duty of a holder of the operator licence and operating a spaceport is the main duty of a holder of the spaceport licence. A holder of the spaceport licence may make byelaws regulating the use and operation of the spaceport and conduct of persons within it. Any kind of the licence can be revoked, varied or suspended.

¹⁵ *Ibidem*.

¹⁶ *Ibidem*.

Słowa kluczowe: koncesja, działalność kosmiczna, organ koncesyjny, koncesjonariusz, port kosmiczny

Key words: licence, space activities, regulator, the holder of a licence, spaceport