

Received: 28.11.2022
Accepted: 10.02.2023
Published: 31.03.2023

Roczniki Administracji i Prawa
Annuals of The Administration and Law
2023, XXIII, z. 1: s. 15-27
ISSN: 1644-9126
DOI: 10.5604/01.3001.0016.3775
<https://rocznikiadministracjiiprawa.publisherspanel.com>

Marek Podraza*
Nr ORCID: 0000-0002-2889-1277

AKTUALNE REGULACJE PRAWA MIĘDZYNARODOWEGO I UNIJNEGO DOTYCZĄCE EKSPLOATACJI BEZZAŁOGOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH

CURRENT REGULATIONS OF INTERNATIONAL AND EUROPEAN UNION LAW CONCERNING THE OPERATION OF UNMANNED AIRCRAFT

Streszczenie: Bezzałogowy statek powietrzny (BSP) jest maszyną, która wykonuje swoje operacje lotnicze bez załogi na pokładzie. Jest on pilotowany zdalnie lub sterowany za pomocą systemów autonomicznych. Początkowo eksploatacja bezzałogowych statków powietrznych dotyczyła jedynie kwestii wojskowych. W miarę upływu czasu i rozwoju tego sektora znalazły one swoje zastosowanie również w innych dziedzinach naszego życia. Pandemia COVID-19, pożary, transport przesyłek, czy nawet organów do przeszczepu – wszędzie tam drony są niezwykle przydatne. Jednak aby tak się stało, potrzebne są odpowiednie regulacje prawne. Rozwijają się one na trzech płaszczyznach: międzynarodowej, unijnej i krajowej. Płaszczyzny te wzajemnie na siebie oddziałują i się uzupełniają. Pomimo to w dalszym ciągu na wielu polach brakuje odpowiednich regulacji prawnych. Wpływa to bezpośrednio na międzynarodowe bezpieczeństwo w przestrzeni powietrznej. Efektywne uregulowanie prawne tej tematyki to w chwili obecnej jedno z największych wyzwań takich organizacji jak ICAO czy Unia Europejska. W przyszłości sektor ten będzie nieustannie się rozwijał. Aby nie blokować jego rozwoju, przepisy prawne muszą przynajmniej za nim nadążyć, w innym przypadku będą go hamować.

Słowa kluczowe: prawo lotnicze, drony, ICAO, Unia Europejska, bezzałogowe statki powietrzne

* mgr; Uniwersytet Rzeszowski, Instytut Nauk Prawnych, Zakład Prawa Międzynarodowego i Prawa Europejskiego. Źródła finansowania publikacji: środki własne autora; e-mail: mpodraza@ur.edu.pl

Summary: An unmanned aerial vehicle (UAV) is a machine that carries out its flight operations without a crew on board. It is remotely piloted or controlled by autonomous systems. Initially, their exploitation concerned only military matters. As time goes by and the development of this sector, unmanned aerial vehicles have also found their application in other areas of our lives. The COVID-19 pandemic, fires, transporting parcels or even organs for transplant - drones are extremely useful everywhere there. However, to make it happen, appropriate legal regulations are needed. They develop on three levels: international, union and national. These planes interact and complement each other. Despite this, there is still a lack of appropriate legal regulations in many areas. This has a direct impact on international air safety. Effective legal regulation of this subject is currently one of the greatest challenges for organizations such as ICAO or the European Union. In the future this sector will develop systematically. In order not to block its development, regulations must at least follow it, otherwise they will inhibit it.

Keywords: aviation law, drones, ICAO, European Union, unmanned aerial vehicles

WSTĘP

Bezzałogowy statek powietrzny (BSP), jak wskazuje sama nazwa, jest to maszyna, która wykonuje lot bez załogi na pokładzie, a do utrzymania się w powietrzu wykorzystuje siłę nośną, wytworzoną wskutek działania praw aerodynamiki, na stałych (skrzydła) lub ruchomych powierzchniach nośnych (wirnik), albo siłę wyporu aerostaticznego (aerostat). Jest on pilotowany zdalnie lub sterowany za pomocą systemów autonomicznych¹.

Bezzałogowe statki powietrzne wbrew pozorom towarzyszą nam już od dłuższego czasu. Początkowo ich potencjał próbowano wykorzystać w trakcie trwania konfliktów zbrojnych – pierwsze modele bezzałogowych statków powietrznych powstały już w 1917 r.² Znacznie różniły się one od tych, znanych nam w dzisiejszych czasach, a ich eksploatacja dotyczyła jednorazowego użytku ze względu na to, iż po uderzeniu w cel dochodziło do ich destrukcji. W 1940 r. rozpoczęto masową produkcję niewielkiego 3-metrowego drona Radioplane OQ-2. 15 tysięcy sztuk, wyprodukowanych do końca II wojny światowej, było pierwszym, tak poważnym, przedsięwzięciem w tym zakresie. W 1955 r. dron MQM-57 został wyposażony w zestaw kamer, a także flary, dzięki którym można było doświetlić fotografowany teren, co zrewolucjonizowało rynek BSP³.

¹ N. Tuśnio, A. Nowak, J. Tuśnio, P. Wolny, *Bezzałogowe statki powietrzne w działaniach Państwowej Straży Pożarnej – propozycja dedykowana Państwowej Straży Pożarnej*, „Zeszyty Naukowe SGSP” 2016, nr 58, tom 1, s. 106.

² W. Michalska, K. Józwiak, *Historyczne i współczesne uwarunkowania użycia samolotów bezzałogowych na polu walki*, Warszawa 1994, s. 7.

³ W. Leśnikowski, *Drony. Bezzałogowe aparaty latające od starożytności do współczesności*, Toruń 2016, s. 42, 49-51.

W miarę upływu czasu drony zaczęto wykorzystywać w coraz większym stopniu, a ich zastosowanie uległo znacznemu rozszerzeniu. Co więcej, można przewidywać, że to dopiero początek ich rozwoju, a ich eksploatacja w przyszłości znacznie się rozszerzy. Przykładowo – amerykańskie przedsiębiorstwo handlowe Amazon zapowiedziało, że będzie nimi dostarczało przesyłki, rząd Nowej Zelandii zarządził stosowanie dronów w zwalczaniu szkodników i chorób roślin uprawnych. Dziś drony wykorzystywane są coraz częściej w aspekcie cywilnym, kiedyś odbywało się to jedynie na kanwie militarnej, a zwiększający się konsumpcjonizm temu sprzyja⁴. Biała Księga BSP, wydana przez Ministerstwo Infrastruktury i Polski Instytut Ekonomiczny, szacuje, że wartość globalnego rynku dronów cywilnych w latach 2017-2026 osiągnie 73,5 mld USD – to ekwiwalent rocznego PKB Litwy i Łotwy. Wartość europejskiego rynku dronów cywilnych w latach 2017-2026 wyniesie 20,7 mld USD, co stanowi 3-krotność rocznego PKB Kosowa. Wartość polskiego rynku dronów cywilnych (bez militarnych) w latach 2017-2026 wyniesie 3,26 mld zł – to 6-krotność rocznych wydatków B+R sektora rządowego⁵.

Za tym wszystkim nadążać muszą przepisy – międzynarodowe, unijne, wewnętrzne. Zgodnie z zasadą, że wolność lotów w międzynarodowej przestrzeni powietrznej kończy się tam, gdzie zaczynają się granice konkretnych państw⁶.

Teżą niniejszego opracowania jest stwierdzenie, zgodnie z którym ostatnie lata znacząco wpłynęły na rozwój międzynarodowego i unijnego prawa, dotyczącego bezzałogowych statków powietrznych. Teżę pomocniczą stanowią następujące pytania: Jak zmieniały się regulacje prawne, odnoszące do BSP? Czy obecne regulacje są w pełni wyczerpujące? Jak wygląda różnica pomiędzy międzynarodowymi a unijnymi regulacjami w tym zakresie? Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie zarysu kształtowania się przepisów dot. BSP na kanwie międzynarodowej i europejskiej, ze szczególnym uwzględnieniem ostatnich kilkudziesięciu lat. W opracowaniu zastosowano metodę analizy porównawczej.

PRZEPISY MIĘDZYNARODOWE

Pierwszym istotnym aktem międzynarodowym, odnoszącym się pośrednio do bezzałogowych statków powietrznych, była Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 7 grudnia 1944 r., znana również jako konwencja chicagowska. W art. 8 wskazano, że „Statek powietrzny nadający się do lotu bez pilota może bez pilota przelatywać nad terytorium Umawiającego się Państwa tylko za specjalnym upoważnieniem ze strony tego Państwa i zgodnie z warunkami takiego upoważnie-

⁴ S.E. Kreps, *Drony. Wprowadzenie. Technologie. Zastosowania*, Warszawa 2019, s. 13.

⁵ Ministerstwo Infrastruktury, Polski Instytut Ekonomiczny, *Biała Księga Rynku Bezzałogowych Statków Powietrznych U-SPACE – RYNEK – WIZJA ROZWOJU*, Warszawa 2019, s. 4.

⁶ M. Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Warszawa 2011, s. 40.

nia. Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się zapewnić kontrolę lotów statków powietrznych bez pilota w rejonach otwartych dla cywilnych statków powietrznych w taki sposób, by uniknąć niebezpieczeństwa dla cywilnych statków powietrznych⁷. Konwencja, mimo że podpisano ją ponad 77 lat temu, uznała bezzałogowy statek powietrzny za należący do kręgu statków powietrznych, jednocześnie oddzielając jego loty od lotów lotnictwa cywilnego. Jak wskazało ICAO, pojęcie statków powietrznych bez pilota obejmuje loty zdalnie sterowanych statków powietrznych, a także loty autonomicznych statków powietrznych⁸. Od 1944 r. zakres pojęcia bezzałogowych statków powietrznych znacznie się rozszerzył – w przeszłości w największym stopniu kojarzyło się ono ze statkami wykorzystywanymi w aspekcie wojskowym, dziś zaliczamy do nich również statki komercyjne i prywatne. W ostatnich latach szczególnie ten ostatni segment przechodzi znaczący rozwój. Wymusza to stosowne nowelizacje i dostosowanie nieco archaicznych przepisów do nowej rzeczywistości⁹.

W trakcie Konferencji ICAO w 2003 r. powrócono do kwestii braku pilota na pokładzie BSP, precyzując, że chodzi o brak „dowodzącego pilota na pokładzie”¹⁰. Tematyce znacznie więcej czasu poświęcono na pierwszym posiedzeniu 169. Sesji Rady ICAO w dniu 12.04.2005 r., gdy zwrócono się z prośbą do Komisji Żeglugi Powietrznej o podniesienie dyskusji nt. operacji BSP w cywilnej przestrzeni powietrznej. Efektem tego było powołanie 19.04.2007 r. pod auspicjami ICAO specjalnej grupy roboczej, mającej zająć się integracją systemów bezzałogowych z międzynarodową cywilną przestrzenią powietrzną – Unmanned Aircraft System Study Group¹¹. Dodatkowo 3 marca 2011 r. ICAO opublikowało Circular on Unmanned Aircraft Systems (UAS Circular 328-AN/190) uznający drony za nowy element systemu lotniczego, akcentując, że państwa powinny wypracować ogólne normy dotyczące BSP, które później można byłoby rozszerzać na gruncie prawa krajowego. Dokument wskazywał dodatkowo na wyzwania w tym zakresie¹².

Analizując modyfikacje ICAO w zakresie BSP, nie sposób nie wspomnieć o roku 2012, kiedy to 7 marca Rada ICAO przyjęła poprawkę nr 43, na mocy której wprowadzono pierwsze zmiany w Załączniku nr 2 do konwencji chicagowskiej, polegające na zdefiniowaniu bezzałogowego statku powietrznego, pilotowanego ze stacji

⁷ Art. 8 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, 7 grudnia 1944 r., Chicago, tzw. konwencja chicagowska (Dz.U. z 1959 r. nr 35, poz. 212, ze zm.).

⁸ P. Kasprzyk, *Bezzałogowe statki powietrzne w prawie lotniczym. Rozwój regulacji prawnych dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa bezzałogowego*, Warszawa 2021, s. 54-55.

⁹ I. Kraśnicka, *Standardy żeglugi powietrznej w działalności Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO)*, Warszawa 2019, s. 146.

¹⁰ M. Gregorski, *Regulacje dotyczące bezzałogowych statków powietrznych w prawie Unii Europejskiej w kontekście międzynarodowym*, „Studia Europejskie” 2017, nr 2, s. 139.

¹¹ A. Konert, *Bezzałogowe statki powietrzne. Nowa era w prawie lotniczym. Zagadnienia cywilno-prawne*, Warszawa 2020, s. 10.

¹² M. Rodgers, N. Otieno, *International aviation law response to security in relation to unmanned aircraft system: a case for effective regulations*, „The Aviation & Space Journal” 2021, nr 11, s. 14-15.

zdalnego pilotowania statkiem powietrznym. Zastrzeżono, że operacje powinny być wykonywane z jak najmniejszym zagrożeniem dla osób, mienia i innych statków powietrznych oraz powinny być poprzedzone odpowiednią autoryzacją lotu w przypadku przekraczania granicy państwowej¹³. Ta ostatnia kwestia znalazła się w tzw. Dodatku 4, który ponadto wskazuje wymagania dotyczące prowadzenia międzynarodowej żeglugi powietrznej przez BSP¹⁴. W 2014 r. w ramach Komitetu Żeglugi Powietrznej powołano Remotely Piloted Aircraft Systems Panel – stały panel ds. BSP, który był odpowiedzialny za stworzenie ram regulacyjnych dla BSP i propozycję zmian do poszczególnych załączników konwencji chicagowskiej. Pomoc w tym miała współpraca z innymi organizacjami, specjalizującymi się w tej tematyce. Główny nacisk położono na takie zagadnienia jak zdatność do lotu, C2 link, DAA, licencjonowanie pilotów, operacje, integracje ATM, czy zagadnienia czynnika ludzkiego, a nad ich opracowaniem czuwały odpowiednie grupy robocze. Efektem tej współpracy było wydanie podręcznika dot. Systemów Zdalnie Sterowanych Statków Powietrznych, co nastąpiło rok później – w 2015 r., a wśród jego najważniejszych konkluzji wymieniono fakt, że kluczową rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa operacji BSP powinien odgrywać operator (użytkownik). Podkreślono również, że integracja lotnictwa bezzałogowego z załogowym, polegająca na umożliwieniu lotów w tej samej przestrzeni, wymaga uwzględnienia lotnictwa bezzałogowego w całym systemie regulacji bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego¹⁵.

W 2016 r., w ramach Międzynarodowego Dnia Lotnictwa Cywilnego, ICAO opublikowała kolejny dokument dot. bezzałogowych statków powietrznych o nazwie Unmanned Aircraft Systems (UAS) Toolkit. Był to tzw. zbiór dobrych praktyk z całego świata, opracowany na podstawie wyciągniętych dotychczas wniosków, wraz z pomocnymi informacjami¹⁶. Efektem późniejszych prac było opublikowanie w 2017 r. dokumentu roboczego RPAS Concept of Operation, w których można znaleźć zagadnienia niezbędne do dalszej analizy w pracach nad integracją lotnictwa bezzałogowego i załogowego, jak np. operacje i systemy BSP, metody kontroli czy środowisko operacyjne. Warto podkreślić, że dotyczyły one jedynie certyfikowanych BSP, które mają być eksploatowane w lotach międzynarodowych w tej samej przestrzeni co lotnictwo załogowe¹⁷.

Warto wspomnieć również o Model UAS Regulations – Parts 101, 102 i 149. Opublikowany w 2020 r. projekt modelowych regulacji zawiera w Part 101 ogólne zasady

¹³ K. Garapich, *Prawnomiędzynarodowe zagadnienia korzystania przez bezzałogowe statki powietrzne z przestrzeni powietrznej*, [w:] E. Dynia, S. Kubas (red.), *Prawo lotnicze i kosmiczne oraz technologie*, Rzeszów 2019, s. 105.

¹⁴ D. Hodgkinson, R. Johnston, *Guiding principles for drones: A starting point for international regulation*, „Perth International Law Journal” 2018, nr 3, s. 172.

¹⁵ P. Kasprzyk, *Bezzałogowe statki...*, s. 58-59.

¹⁶ A. Konert, *Bezzałogowe statki...*, s. 12.

¹⁷ P. Kasprzyk, *Bezzałogowe statki...*, s. 60.

operacyjne dla użytkowników bezzałogowych statków powietrznych o masie całkowitej do 25 kg, ze wskazaniem, by osoby obsługujące bezzałogowe statki powietrzne podjęły wszelkie możliwe kroki w celu zminimalizowania zagrożeń dla osób, mienia i innych statków powietrznych. Part 102 zakłada możliwość uzyskania odpowiedniej autoryzacji lub certyfikatu poprzez złożenie stosownych dokumentów, określających zakres eksploatacji BSP. Zazwyczaj dotyczy to operacji, niemieszczących się w zakresie w Part 101. Part 149 nawiązuje z kolei do organizacji lotniczych¹⁸.

Odnosząc się do aktualnych zmian regulacji prawa międzynarodowego w zakresie eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych, nie sposób pominąć zmiany 175 do Załącznika 1 (Licencjonowanie personelu) konwencji chicagowskiej, przyjętej przez Radę ICAO na jej 213. sesji w dniu 7 marca 2018 r. Odnosiła się ona do kwestii wydawania licencji pilota zdalnie sterowanego statku powietrznego przez uprawniony organ państwa i zapewnienia globalnych ram regulacji RPAS w celu obsługi lotów międzynarodowych. Wspomniane zmiany zaczną obowiązywać od 3 listopada 2022 r.¹⁹ 12 lipca 2021 r. z kolei weszły w życie przepisy, przyjęte w trakcie 222. sesji Rady ICAO, które w głównej mierze dotyczyły Załącznika 8 (Zdatność do lotu statków powietrznych). Głównym ich celem było przyczynienie się do istotnego postępu w zakresie międzynarodowego bezpieczeństwa i interoperacyjności zdalnie sterowanych systemów statków powietrznych (RPAS). Obejmują one normy i wymagane praktyki, dotyczące certyfikacji zdalnie pilotowanych samolotów i śmigłowców oraz ich wszystkich komponentów. Główny akcent położono na przewozy towarowe. Jak zaznaczono, w przyszłości prace koncentrować się będą na przewozie pasażerów, a także bardziej zaawansowanych możliwości, które są przewidywane dla przyszłej miejskiej mobilności lotniczej. Z racji szeroko zakrojonych prac ICAO, mających na celu dostosowanie przepisów międzynarodowych do dzisiejszych standardów, organizacja zakłada, że wszystkie 19 załączników do konwencji chicagowskiej będą musiały ostatecznie ulec znaczącym lub niewielkim modyfikacjom, które ostatecznie przyczynią się do bezpiecznej i wydajnej integracji bezzałogowych statków powietrznych z aktualną rzeczywistością²⁰. Niewątpliwie będzie to jedno z najważniejszych wyzwań stojących przed Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w ciągu kilku najbliższych lat.

PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ

Prawo Unii Europejskiej nieco później podjęło próbę regulacji w zakresie bezzałogowych statków powietrznych. Pierwszym przyjętym aktem w tym zakresie było

¹⁸ I. Levi Henderson, *Examining New Zealand Unmanned Aircraft Users' Measures for Mitigating Operational Risks*, „Drones” 2022, nr 6(2), s. 3.

¹⁹ <https://mcaa.gov.mn/wp-content/uploads/2021/11/011e-2018.pdf> [dostęp: 13.02.2022].

²⁰ <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/ICAO-Council-makes-progress-on-new-remotely-piloted-aircraft-system-RPAS-standards.aspx> [dostęp: 15.02.2022].

rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 r. z 20.02.2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego. Zgodnie z nim przedmiotem zainteresowania Unii Europejskiej stały się jedynie bezzałogowe statki powietrzne, których masa przekraczała 150 kg, podlegające zarazem kompetencjom Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA)²¹. Te, których łączna masa nie przekraczała 150 kg i które nie były używane do celów komercyjnych, pozostawiono w gestii władz lotniczych poszczególnych państw członkowskich. Efektem tego było dość duże zróżnicowanie prawne w podejściu do tej tematyki – w szczególności pod kątem szkolenia pilotów, bądź parametrów lotu BSP²².

Kolejnym działaniem na szczeblu unijnym było wydanie w październiku 2012 r. przez Komisję Europejską dokumentu roboczego o nazwie *Towards a European strategy for the development of civil applications of Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)*, na mocy którego utworzono The European RPAS Steering Group (ERSG). Rok później – w 2013 r. – Grupa ta zaprezentowała *Roadmap for the integration of civil RPAS* – mapę drogową na rzecz bezpiecznej integracji cywilnych RPAS z europejskim systemem lotniczym²³. Zakłada ona 15-letni okres integracji bezzałogowych statków powietrznych na poziomie unijnym²⁴.

Do tematu powrócono w 2015 r., kiedy to w trakcie trwania prezydencji lotewskiej zorganizowano w stolicy tego kraju konferencję, której efektem było ogłoszenie 6 marca tzw. Deklaracji ryskiej. Dokument opracowany przez przedstawicieli instytucji unijnych i krajowych oraz producentów dronów miał wnieść kolejne propozycje zmian w zakresie BSP²⁵. Trzon deklaracji tworzy 5 głównych postulatów, dotyczących m.in. zmiany postrzegania dronów jako nowego rodzaju statków powietrznych i potrzeby opracowania nowych regulacji, opartych na poziomie zagrożenia każdej z wykonywanych przez nie operacji lotniczych; opracowaniu i wprowadzeniu unijnych regulacji dotyczących bezpiecznego wykonywania usług bezzałogowymi statkami powietrznymi; opracowaniu technologii oraz standardów technicznych, które pozwolą na pełną integrację lotnictwa bezzałogowego w europejskiej przestrzeni powietrznej; kwestii odpowiedzialności operatora bezzałogowego statku powietrznego za jego użytkowanie. Ich realizacją miała się zająć

²¹ T. Idzikowska, P. Rutkowska, *Standaryzacja w strategii regulacyjnej UE dotyczącej rozwoju zakresu zastosowania BSP*, „Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej – Transport” 2019, z. 125, s. 14.

²² I.R. McAndrew, M. Kaintz, A. Carruthers, *Maintenance Implications for Unmanned Aerial Vehicles in Remote Locations*, „IOSR Journal of Engineering” 2016, z. 6, s. 2.

²³ The Authority of the House of Lords, *Civilian Use of Drones in the EU*, London 2015, s. 8.

²⁴ F. Schubert, *The integration of remotely piloted aircraft in the air navigation services system regulatory requirements*, [https://www.worldatmcongress.org/Uploads/Conference%20Programme/2014%20Presentations/Schubert%20WATMC%202014%20Speaking%20Notes%20\(Article\)%20skyguide%20CCO%20Francis%20Schubert.pdf](https://www.worldatmcongress.org/Uploads/Conference%20Programme/2014%20Presentations/Schubert%20WATMC%202014%20Speaking%20Notes%20(Article)%20skyguide%20CCO%20Francis%20Schubert.pdf) [dostęp: 15.02.2022].

²⁵ M. Gregorski, *Regulacje dotyczące bezzałogowych statków powietrznych w prawie Unii Europejskiej w kontekście międzynarodowym*, „Studia Europejskie” 2017, z. 2, s. 145.

Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego²⁶. W tym samym roku ogłoszono *Europejską strategię w dziedzinie lotnictwa*, w ramach której wyznaczono cztery główne wyzwania, dotyczące bezzałogowych statków powietrznych. Wśród nich wyszczególniono ochronę prywatności, wdrożenie jednolitych ram prawnych dla wykonywania operacji z uwzględnieniem oceny ryzyka, ochronę środowiska oraz ujednoczenie kwestii odpowiedzialności i ubezpieczenia. Strategia stała się zarazem początkiem prac nad nowym rozporządzeniem bazowym²⁷.

Weszło ono w życie 11 czerwca 2018 r. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r., tzw. nowe rozporządzenia bazowe NBR (ang. New Basic Regulation) w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, nazwane zostało unijną konstytucją prawa lotniczego. Co ważne, uchyliło ono nieco archaiczne rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 i miało charakter ramowy. To na jego podstawie wydano w późniejszym czasie bardziej szczegółowe rozporządzenia wykonawcze. Przede wszystkim na jego mocy przepisy prawne Unii Europejskiej objęły również BSP, których masa wynosi mniej niż 150 kg. Było to swoiste novum, gdyż od tego momentu także lekkie modele, bardzo często używane w celach hobbistycznych lub rekreacyjnych, stały się przedmiotem unijnych regulacji²⁸. Motywem przewodnim rozporządzenia było rozszerzenie i ustanowienie wspólnych celów oraz ram planowania i realizacji działań na rzecz ciągłego zapewnienia wysokiego i jednolitego poziomu bezpieczeństwa lotniczego²⁹. Jednym z jego założeń było również ujednoczenie przepisów dotyczących eksploatacji BSP w państwach członkowskich UE. Było to niezwykle istotne, gdyż od tego momentu operatorzy BSP mogli wykonywać operacje poza krajem macierzystym. Jednak szczegółowych przepisów doszukać możemy się dopiero w rozporządzeniu delegowanym i wykonawczym Komisji³⁰.

11 czerwca 2019 r. w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej opublikowane zostało rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych. Przedmiotem regulacji były w tym przypadku kwestie eksploatacji BSP, pilotów BSP, nawiązano również do organizacji zaangażowanych w operacje z ich wykorzystaniem. Jedną z najbardziej istotnych zmian było wprowadzenie

²⁶ M. Stołtny, P. Czech, G. Sierpiński, K. Turoń, *Bezzałogowe statki powietrzne*, „Technika Transportu Szynowego” 2017, z. 12, s. 278-279.

²⁷ R. Fellner, *Bezzałogowe statki powietrzne w świetle strategii lotniczej Unii Europejskiej*, [w:] E. Dymia, L. Brodowski (red.), *Prawo lotnicze i kosmiczne oraz technologie*, Rzeszów 2017, s. 113-114.

²⁸ M. Sasak, *Bezzałogowe statki powietrzne w kontekście reformy systemów oceny zgodności i nadzoru rynku* [w:] A. Konert (red.), *Prawne aspekty użytkowania bezzałogowych statków powietrznych*, Warszawa 2021, s. 41.

²⁹ H. Dzido, *Analiza ryzyka w procesie nadzoru*, „Przegląd Komunikacyjny” 2019, z. 1, s. 15.

³⁰ A. Konert, M. Sakowska-Baryła, *The legal regulations of using the unmanned aircraft by the media*, „International Journal of Legal Studies” 2020, nr 2(8), s. 53.

trzech kategorii operacji wykonywanych z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego, w przeciwieństwie do lotnictwa tradycyjnego, gdzie głównym kryterium odnoszenia się do konkretnych tematów jest zasada ryzyka. W tym przypadku Komisja Europejska zdecydowała się na podział na kategorię otwartą, szczególną i certyfikowaną. Pierwsza z nich została podzielona na trzy podkategorie. Każda z nich charakteryzuje się odmienną specyfiką dotyczącą procedury uzyskiwania pozwolenia na lot, miejsca operacji, obowiązków operatorów BSP, jak i parametrów samego BSP. Najbardziej przystępną jest kategoria otwarta, w przypadku której wyżej wspomniane pozwolenie nie jest wymagane. Operacje w kategorii szczególnej i certyfikowanej cechują się większym sformalizowaniem – w tym przypadku wymagane będzie już zezwolenie na wykonanie operacji od właściwego organu lub okazanie certyfikatu BSP, a nawet stosownej licencji pilota³¹.

Drugim z opublikowanych rozporządzeń Komisji Europejskiej było rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/945 z dnia 12 marca 2019 r. w sprawie bezzałogowych systemów powietrznych oraz operatorów bezzałogowych systemów powietrznych z państw trzecich. W dużej mierze reguluje ono wymagania dotyczące projektowania, a także zagadnienia dotyczące samej produkcji BSP, których przeznaczeniem jest ich eksploatacja w tzw. kategorii otwartej³². Rozporządzenie nakłada również na państwa członkowskie zakaz wprowadzania ograniczeń w sferze funkcjonowania rynku wewnętrznego dla BSP, o ile oczywiście spełniają one wymagania i nie zagrażają zdrowiu i bezpieczeństwu osób, zwierząt lub mienia. Oba z ww. rozporządzeń miały wejść w życie 1 lipca 2020 r., jednak ze względu na pandemię COVID-19 zaczęły one obowiązywać dopiero od 31 grudnia 2020 r.³³

12 maja 2020 r. opublikowane zostało rozporządzenie wykonawcze (UE) 2020/639, zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/947, które wprowadziło do kategorii szczególnej dwa scenariusze standardowe: STS-01 (operacje w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS nad kontrolowanym obszarem naziemnym w środowisku zaludnionym) oraz STS-02 (operacje poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS z udziałem obserwatorów przestrzeni powietrznej nad kontrolowanym obszarem naziemnym w środowisku słabo zaludnionym)³⁴. W tym samym roku pojawiło się również Rozporządzenie Delegowane Komisji (UE) 2020/1058 z dnia 27 kwietnia 2020 r. zmieniające rozporządzenie delegowane (UE) 2019/945 w odniesieniu do wprowadzenia dwóch nowych klas systemów bezzałogowych statków powietrznych. Wpro-

³¹ M. Ostrihansky, M. Szmigiero, *Prawo dronów. Bezzałogowe statki powietrzne w prawie Unii Europejskiej oraz krajowym*, Warszawa 2020, s. 96-101.

³² P. Czech, P. Kasprzyk, *Zarządzanie ryzykiem w regulacjach bezzałogowych statków powietrznych*, [w:] A. Konert (red.), *Prawne aspekty użytkowania bezzałogowych statków powietrznych*, Warszawa 2021, s. 33.

³³ E. Bass, *From Here to 2023: Civil Drones Operations and the Setting of New Legal Rules for the European Single Sky*, „Journal of Intelligent & Robotic Systems” 2020, nr 100, s. 498.

³⁴ C. Martinez, P. J. Sanchez-Cuevas, S. Gerasimou, A. Bera, M. A. Olivares-Mendez, *SORA Methodology for Multi-UAS Airframe Inspections in an Airport*, „Drones” 2021, nr 5 (141), s. 9.

wadziło ono dwie nowe części, w tym wymogi techniczne dotyczące eksploatacji BSP w STS, ustanawiając dwie nowe klasy BSP – C5 i C6³⁵. Były to – jak do tej pory – ostatnie zmiany w prawie Unii Europejskiej dotyczące BSP.

ZAKOŃCZENIE

Regulacje prawa międzynarodowego i unijnego, dotyczące eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych, w przeciągu ostatnich kilkudziesięciu lat przeszły dość długą drogę. Od szczytkowych, wąskich regulacji, odnoszących się głównie do BSP służących w wojsku, po rozbudowane, w wielu przypadkach jednolite przepisy, którym podlegają – choćby w ramach UE – większe grupy państw.

Bezzałogowe statki powietrzne, będące silnikowymi statkami bez obecności pilota na pokładzie, mogące wykonywać lot samodzielnie bądź w sposób zdalnie sterowany, przez ostatnie 100 lat zrewolucjonizowały nasze życie³⁶. Początkowo wykorzystywane były jedynie w aspekcie wojskowym. W 2010 r. już 40 krajów świata posiadało BSP na wyposażeniu swoich sił zbrojnych³⁷. Od 2014 r. są wykorzystywane na wschodzie Ukrainy³⁸. Jednak BSP znajdują zastosowania nawet w takich przypadkach jak pandemia COVID-19, transportując próbki do laboratoriów³⁹. Ich zastosowanie z roku na rok ulega rozszerzeniu. Przykładowo – w przypadku ochrony środowiska monitorują nielegalny połów ryb czy zanieczyszczenie powietrza; w ochronie infrastruktury krytycznej – monitorują gazociągi i ropociągi, a także ruch komunikacyjny. Odnajdują się nawet w zarządzaniu kryzysowym, gdzie monitorują i chronią przed pożarami i powodzią, biorą także udział w misjach poszukiwania i ratownictwa⁴⁰.

Należy jednak zauważyć, że w wielu kwestiach obszar bezzałogowych statków powietrznych – zarówno w świetle prawa międzynarodowego, jak i europejskiego – wymaga większego doprecyzowania pod kątem regulacji prawnych. O ile Unia Europejska wydaje się nadążać za duchem czasu, ICAO zdaje się być kilka kroków

³⁵ W. Wyszycacz, *Zarządzanie ryzykiem zagrożeń w użytkowaniu bezzałogowych statków powietrznych*, Poznań 2020, s. 27.

³⁶ W. Bieńkowski, *Bezzałogowe aparaty latające na polu walki – nowe wyzwanie dla prawa wojennego czy powtórka z historii?*, „Międzynarodowe Prawo Humanitarne” 2013, tom IV, s. 152.

³⁷ M. Bucholc, J. Kowalewski, *Ocena legalności stosowania uzbrojonych bezzałogowych aparatów latających w świetle orzecznictwa Europejskiego Trybunału Praw Człowieka*, [w:] E. Karska (red.), *Wpływ Europejskiej Konwencji Praw Człowieka na systemy ochrony praw człowieka oraz międzynarodowe prawo karne i humanitarne*, Warszawa 2013, s. 88.

³⁸ F. Kowalska, J. Kardaś, *Wykorzystanie bezzałogowców w konflikcie na wschodzie Ukrainy*, [w:] R. Kamprowski, M. Skarżyński (red.), *Wykorzystanie dronów i robotów w systemach bezpieczeństwa. Wybrane aspekty*, Poznań 2019, s. 63.

³⁹ R. Rejmianiak, *Wykorzystanie dronów do walki z COVID-19 – możliwości i wyzwania*, [w:] R. Kamprowski, M. Skarżyński (red.), *Wykorzystanie dronów i robotów w systemach bezpieczeństwa. Teoria i praktyka*, Poznań 2020, s. 135.

⁴⁰ T. Zieliński, *Funkcjonowanie bezzałogowych systemów powietrznych w sferze cywilnej*, Poznań 2014, s. 57.

w tyle, co niewątpliwie wpływa na bezpieczeństwo międzynarodowe w przestrzeni powietrznej. W tym przypadku konieczna jest pilna zmiana kolejnych załączników do konwencji chicagowskiej, a także rozważenie możliwości opracowania nowego dokumentu w tym zakresie. Temat bezzałogowych statków powietrznych w miarę upływu czasu będzie się poszerzał, nie stanie w miejscu. Stąd też udział organizacji międzynarodowych w kształtowaniu prawa jest niezwykle ważny. Na ten moment tego udziału – w pełnym wymiarze – brakuje.

Bibliografia

Bass E., *From Here to 2023: Civil Drones Operations and the Setting of New Legal Rules for the European Single Sky*, „Journal of Intelligent & Robotic Systems” 2020, nr 100.

Bieńkowski W., *Bezzałogowe aparaty latające na polu walki – nowe wyzwanie dla prawa wojennego czy powtórka z historii?*, „Międzynarodowe Prawo Humanitarne” 2013.

Bucholc M., Kowalewski J., *Ocena legalności stosowania uzbrojonych bezzałogowych aparatów latających w świetle orzecznictwa Europejskiego Trybunału Praw Człowieka*, [w:] E. Karska (red.), *Wpływ Europejskiej Konwencji Praw Człowieka na systemy ochrony praw człowieka oraz międzynarodowe prawo karne i humanitarne*, Warszawa 2013.

Czech P., Kasprzyk P., *Zarządzanie ryzykiem w regulacjach bezzałogowych statków powietrznych*, [w:] A. Konert (red.), *Prawne aspekty użytkowania bezzałogowych statków powietrznych*, Warszawa 2021.

Dzido H., *Analiza ryzyka w procesie nadzoru*, „Przegląd Komunikacyjny” 2019, z. 1.

Fellner R., *Bezzałogowe statki powietrzne w świetle strategii lotniczej Unii Europejskiej*, [w:] E. Dynia, L. Brodowski (red.), *Prawo lotnicze i kosmiczne oraz technologie*, Rzeszów 2017.

Garapich K., *Prawnomiędzynarodowe zagadnienia korzystania przez bezzałogowe statki powietrzne z przestrzeni powietrznej*, [w:] E. Dynia, S. Kubas (red.), *Prawo lotnicze i kosmiczne oraz technologie*, Rzeszów 2019.

Gregorski M., *Regulacje dotyczące bezzałogowych statków powietrznych w prawie Unii Europejskiej w kontekście międzynarodowym*, „Studia Europejskie” 2017, nr 2.

Gregorski M., *Regulacje dotyczące bezzałogowych statków powietrznych w prawie Unii Europejskiej w kontekście międzynarodowym*, „Studia Europejskie” 2017, z. 2.

Hodgkinson D., Johnston R., *Guiding principles for drones: A starting point for international regulation*, „Perth International Law Journal” 2018, nr 3.

Idzikowska T., Rutkowska P., *Standaryzacja w strategii regulacyjnej UE dotyczącej rozwoju zakresu zastosowania BSP*, „Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej – Transport” 2019, z. 125.

Kasprzyk P., *Bezzałogowe statki powietrzne w prawie lotniczym. Rozwój regulacji prawnych dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa bezzałogowego*, Warszawa 2021.

Konert A., *Bezzałogowe statki powietrzne. Nowa era w prawie lotniczym. Zagadnienia cywilnoprawne*, Warszawa 2020.

Konert A., Sakowska Baryła M., *The legal regulations of using the unmanned aircraft by the media*, „International Journal of Legal Studies” 2020, nr 2.

Konwencja chicagowska (Dz.U. z 1959 r. nr 35, poz. 212 ze zm.).

Kowalska F., Kardaś J., *Wykorzystanie bezzałogowców w konflikcie na wschodzie Ukrainy*, [w:] R. Kamprowski, M. Skarżyński (red.), *Wykorzystanie dronów i robotów w systemach bezpieczeństwa. Wybrane aspekty*, Poznań 2019.

Kraśnicka I., *Standardy żeglugi powietrznej w działalności Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO)*, Warszawa 2019.

Kreps S.E., *Drony. Wprowadzenie. Technologie. Zastosowania*, Warszawa 2019.

Leśnikowski W., *Drony. Bezzałogowe aparaty latające od starożytności do współczesności*, Toruń 2016.

Levi Henderson I., *Examining New Zealand Unmanned Aircraft Users’ Measures for Mitigating Operational Risks*, „Drones” 2022, nr 6.

Martinez C., Sanchez-Cuevas P. J., Gerasimou S., Bera A., Olivares-Mendez M. A., *SORA Methodology for Multi-UAS Airframe Inspections in an Airport*, „Drones” 2021, nr 5.

McAndrew I.R., Kaintz M., Carruthers A., *Maintenance Implications for Unmanned Aerial Vehicles in Remote Locations*, „IOSR Journal of Engineering” 2016, z. 6.

Michalska W., Józwiak K., *Historyczne i współczesne uwarunkowania użycia samolotów bezzałogowych na polu walki*, Warszawa 1994.

Ministerstwo Infrastruktury, Polski Instytut Ekonomiczny, *Biała Księga Rynku Bezzałogowych Statków Powietrznych U-SPACE – RYNEK – WIZJA ROZWOJU*, Warszawa 2019.

Ostrihansky M., Szmigiero M., *Prawo dronów. Bezzałogowe statki powietrzne w prawie Unii Europejskiej oraz krajowym*, Warszawa 2020.

Rejmaniak R., *Wykorzystanie dronów do walki z COVID-19 – możliwości i wyzwania*, [w:] R. Kamprowski, M. Skarżyński (red.), *Wykorzystanie dronów i robotów w systemach bezpieczeństwa. Teoria i praktyka*, Poznań 2020.

Rodgers M., Otieno N., *International aviation law response to security in relation to unmanned aircraft system: a case for effective regulations*, „The Aviation & Space Journal” 2021, nr 11.

Sasak M., *Bezzałogowe statki powietrzne w kontekście reformy systemów oceny zgodności i nadzoru rynku*, [w:] A. Konert (red.), *Prawne aspekty użytkowania bezzałogowych statków powietrznych*, Warszawa 2021.

Schubert F., *The integration of remotely piloted aircraft in the air navigation services system regulatory requirements*, <[https://www.worldatmcongress.org/Uploads/Conference%20Programme/2014%20Presentations/Schubert%20WATMC%202014%20Speaking%20Notes%20\(Article\)%20sky-guide%20CCO%20Francis%20Schubert.pdf](https://www.worldatmcongress.org/Uploads/Conference%20Programme/2014%20Presentations/Schubert%20WATMC%202014%20Speaking%20Notes%20(Article)%20sky-guide%20CCO%20Francis%20Schubert.pdf)>.

Stołtny M., Czech P., Sierpiński G., Turoń K., *Bezzałogowe statki powietrzne*, „Technika Transportu Szybowego” 2017, z. 12.

Strona internetowa The Civil Aviation Authority of Mongolia <<https://mcaa.gov.mn/wp-content/uploads/2021/11/011e-2018.pdf>> [dostęp: 13.02.2022].

Strona internetowa ICAO <<https://www.icao.int/Newsroom/Pages/ICAO-Council-makes-progress-on-new-remotely-piloted-aircraft-system-RPAS-standards.aspx>> [dostęp:15.02.2022].

The Authority of the House of Lords, *Civilian Use of Drones in the EU*, London 2015.

Tuśnio N., Nowak A., Tuśnio J., Wolny P., *Bezzałogowe statki powietrzne w działaniach Państwowej Straży Pożarnej – propozycja dedykowana Państwowej Straży Pożarnej*, „Zeszyty Naukowe SGSP” 2016, nr 58.

Wyszywacz W., *Zarządzanie ryzykiem zagrożeń w użytkowaniu bezzałogowych statków powietrznych*, Poznań 2020.

Zieliński T., *Funkcjonowanie bezzałogowych systemów powietrznych w sferze cywilnej*, Poznań 2014.

Żylicz M., *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Warszawa 2011.