

W tym tygodniu weszły w życie przepisy rozporządzenia ministra infrastruktury i budownictwa z 8 sierpnia 2016 r. określające warunki i wymagania dotyczące używania dronów. Zaproponowane rozwiązania są co do zasady spójne z planami Unii Europejskiej. Nowelizacja ma stworzyć odpowiednie ramy prawne dla rozwijającej się branży bezzałogowej. Powstała dzięki wspólnemu wysiłkowi m.in. specjalistów z Urzędu Lotnictwa Cywilnego i Państwowej Agencji Żeglugi Powietrznej, którzy nieustannie poszukują drogi zapewniającej bezpieczny rozwój dronów.

Uprawnienia operatorów z każdą nową zmianą legislacyjną są coraz bardziej wyraźne. Przy okazji powstaje istotne pytanie, czy nowy użytkownik przestrzeni doceni życzliwość legislatora i będzie szanować prawo pasażera do bezpiecznego lotu, unikając niebezpiecznych zbliżeń z samolotami komunikacyjnymi. Zastanawia również bierna postawa linii lotniczych, które mało aktywnie uczestniczą w debacie nad prawem dotyczącym podziału przestrzeni powietrznej. Taka postawa występuje globalnie, a przecież prawo, które odnosi się do dronów, bezpośrednio dotyczy bezpieczeństwa pasażerów i powinno być na liście priorytetów.

Nowe obowiązki dla operatorów

Nowe przepisy wyraźnie odróżniają statki powietrzne używane rekreacyjnie i sportowo od dronów używanych do innych celów, najczęściej związanych z aktywnościami gospodarczymi.

Na operatorów latających sportowo i rekreacyjnie nałożony został obowiązek zachowania odległości poziomej nie mniejszej niż 100 m od zabudo-

wy miejscowości, miast, osiedli lub zgromadzeń osób na wolnym powietrzu oraz 30 m od pojedynczych osób, pojazdów, obiektów budowlanych niebędących w dyspozycji lub pod kontrolą operatora. Operatorzy wykonujący operacje w celach zarobkowych, ze świa-

raczej kontrolerzy ruchu lotniczego. Wskazują przykładowo na klauzule generalne, takie jak „bezpieczna odległość” i „szczególna ostrożność”, zarzucając im nieprecyzyjność tak ważną w operacjach lotniczych. Ponadto wskazują na nieprecyzyjność pkt 6 i 7 z

linii lotniczych lądujących na Lotnisku Chopina będzie ich jeszcze więcej. Rozporządzenie nie definiuje konieczności użycia żadnych narzędzi, które ułatwiłyby pracę kontrolerowi. Przy stale rosnącej liczbie dronów ustawodawca powinien wziąć pod uwagę stworzenie

dów „interakcji” ptaka z silnikiem.

Rozporządzenie polskie a unijne

Dużym wyzwaniem dla lokalnego regulatora będzie znalezienie wspólnego mianownika między rodzimą regulacją a europejskim rozporządzeniem SERA C, zakładającym wyłączenie bezzałogowego lotnictwa sportowo-rekreacyjnego na ściśle określonych zasadach, przy jednocześnie zastrzeżeniu warunków dla komercyjnego wykorzystania bezzałogowców. Wydaje się, że te dwie regulacje wzajemnie się wykluczają. Przykładowo SERA C wymaga dwukierunkowej łączności i złożenia planu lotu. Należy cierpliwie czekać, jakie rozwiązania zostaną zaproponowane, aby wyprostować ten stan rzeczy.

Ustawodawca określił w rozdziale 4 rozporządzenia mówiącym o zasadach lotów odległość od granicy lotniska. Pojawia się praktyczne pytanie, skąd operator drona ma wiedzieć, jaka jest odległość od „wzmiankowanej granicy” w danym miejscu?

Kolejnym mankamentem są określenia typu:

1) zachowując odległość pozio-

mą nie mniejszą niż 100 m od granic zabudowy miejscowości, miast, osiedli (...);

2) zachowując odległość poziomą nie mniejszą niż 30 m od osób, pojazdów, obiektów budowlanych niebędących w dyspozycji lub pod kontrolą operatora.

Operatorzy pytają: co to znaczy, jak znaleźć te miejsca, osoby i obiekty?

W związku z nowym rozporządzeniem pojawia się wiele wątpliwości, odpowiedzi dostarczy praktyczne zastosowanie regulacji przez branżę bezzałogową. Pokaże też, na ile rozwiązania i koncepcje zawarte w rozporządzeniu odpowiadają potrzebom sektora. Na rynku istnieją firmy, które podążają za regulatorem i tworzą rozwiązania techniczne ułatwiające zrozumienie i funkcjonowanie w nowym środowisku legislacyjnym (np. DroneRadar). Natomiast nic nie zastąpi zdrowego rozsądku i solidnej, rzetelnej wiedzy, którą każdy operator drona powinien przyswoić, zanim zacznie operacje lotnicze. ©

Autorka jest ekspertem prawa lotniczego, dyrektorem French Desk w Kancelarii Specyjalnej, Szczepaniak i Wspólnicy sp.k.

Prawo dla drona a prawa pasażera



MAT PRAS.

JOANNA WIECZOREK

Przy stale rosnącej liczbie dronów ustawodawca powinien wziąć pod uwagę stworzenie narzędzi do komunikacji operatora z kontrolerem – pisze ekspertka.

dektwem kwalifikacji, mają prawo latać w mieście z zachowaniem bezpiecznej odległości, w widocznej kamizelce oraz posiadając instrukcję operacyjną. Dron będzie musiał mieć tabliczkę identyfikacyjną z nazwą właściciela oraz w przypadku lotów nocnych odpowiednie oświetlenie. Wyszkołeni i doświadczeni operatorzy raczej pozytywnie oceniają nowe przepisy, choć widzą pewne nieścisłości na poziomie europejskim.

Okiem kontrolera

Pewnych nieścisłości w nowych zasadach dopatrują się

rozdziale 4 rozporządzenia, gdzie opisane są zasady wykonywania lotu. Zwracają uwagę na praktyczną stronę przepisów i na trudność „instytucji” – ASM czy TWR w określaniu warunków lotów. Jeżeli będą to telefony na TWR, to kontrolerzy mają bardzo mało czasu na takowe, szczególnie gdy mają odseparować niespodziewany ruch VFR, np. RATOWNIKA od innego ruchu IFR, a jeszcze od drona, który „gdzieś tam” lata. Na lotniskach o niskim natężeniu ruchu ww. przepisy z pewnością byłyby adekwatne. Natomiast istnieje obawa, czy będą wystarczające dla Warszawy, gdzie operacje lotnicze są ciągłe. A zgodnie z deklaracjami

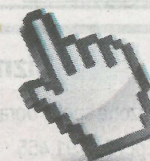
narzędzi do komunikacji operator-kontroler.

Istotną zmianą jest wprowadzenie nowej kategorii bezzałogowców o całkowitej masie startowej poniżej 600 gram. Specjaliści od bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym wskazują, iż z punktu widzenia silnika samolotu dron o wadze 0,5 kg jak i 150 kg jest tak samo niebezpieczny. Dron latający zarobkowo robi tyle samo szkód w samolocie, co dron rekreacyjny. Z punktu widzenia bezpieczeństwa taki podział nie ma aż tak dużego znaczenia. Nawet małe ptaki robią dużo szkody, a lotnictwo komunikacyjne zna wiele przykła-

PRAWO

Prawo na rp.pl

Więcej aktualności, opinii, orzecznictwa



Dziennikarstwo z lepszej strony

rp.pl