

Prawne aspekty użytkowania bezzałogowych statków powietrznych

Analitycy związani z wojskowością zgodnie wskazują na konieczność nabywania i rozwijania systemów bezzałogowych przez siły zbrojne. Bezzałogowe statki powietrzne (*unmanned aerial vehicles*, UAVs) pełnią różne funkcje. Precyzyjne uderzenia amerykańskich bezzałogowych statków powietrznych w wybrane cele są już nieodłącznym elementem „wojny z terroryzmem”.

W związku z coraz bardziej powszechnym wykorzystywaniem bezzałogowych statków powietrznych także przez polskie siły zbrojne niezbędne stało się uregulowanie ich statusu prawnego oraz określenie zasad ich użytkowania w polskiej przestrzeni powietrznej.

Rozwój systemów bezzałogowych, widoczny zarówno w procesie modernizacji sił zbrojnych, jak i w służbach cywilnych, jest efektem błyskawicznego postępu w dziedzinie nowoczesnych technologii (w tym informacyjnych). Poszerza on możliwości ich wykorzystywania poprzez „robotyzację pola walki”.

Obecnie obowiązujące polskie przepisy prawa nie posługują się pojęciem ogólnie przyjętym w nauce i technice dla określenia omawianej grupy statków. Prawidłowe jest używanie określenia „bezzałogowe statki powietrzne”, które wynika z tłumaczenia angielskiej nazwy. Pojęcie takie używane jest również w dokumentach opracowanych przez

Europejską Organizację do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej EUROCONTROL¹, której Polska jest członkiem od 2004 r.

Samoloty bezzałogowe, zwane dronami, pełnią dziś różne funkcje. Wykorzystywane są m.in. w celach obserwacyjnych i rozpoznawczych. Możliwość przekazywania przez nie obrazu w czasie rzeczywistym była rewolucją w prowadzeniu działań bojowych. Ustalenie celu, precyzyjne naprowadzenie oraz późniejsza weryfikacja celności uderzenia stanowią *novum* na polu walki. Wcześniej samolot zwiadowczy leciał nad dany cel, wykonywał zdjęcia, wracał do bazy, a następnie zdjęcia były

¹ EUROCONTROL została powołana w 1960 r. na mocy postanowień Międzynarodowej konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej EUROCONTROL, sporządzonej dnia 13 grudnia 1960 r. w Brukseli, zmienionej Protokołem dodatkowym z 6 lipca 1970 r., zmienionej Protokołem z dnia 21 listopada 1978 r., w całości zmienionej Protokołem z dnia 12 lutego 1981 r. (Dz. U. z 2006 r. Nr 238, poz. 1723). Obecnie organizacja ta liczy 38 państw członkowskich.

wywoływane i analizowane. Dopiero na podstawie takiej analizy podejmowana była decyzja o dalszych działaniach. Zdecydowanie zbyt długi czas potrzebny na przeprowadzenie całego procesu stawał pod znakiem zapytania skuteczność proponowanej odpowiedzi. Takie działania były związane również z pewnym ryzykiem, co pokazało zestrzelenie w maju 1960 r. amerykańskiego samolotu szpiegowskiego U-2 nad ZSRR². Po tych wydarzeniach w Stanach Zjednoczonych rozpoczęto programy badawcze zmierzające do stworzenia bezzałogowych samolotów zwiadowczych. Pierwsze efekty prac zostały zastosowane w czasie wojny w Wietnamie. Bezzałogowy samolot Firebec był podczepiany pod skrzydło transportowego Herculesa i w ten sposób „podwożony” na linię frontu. Dopiero tam zaczynał samodzielny lot po zaprogramowanej trasie, fotografując teren. Po wykonaniu misji wracał do bazy³.

Błyskawiczne tempo rozwoju systemów bezzałogowych notowane jest od początku lat 90. ubiegłego wieku, kiedy przydatność bezpilotowców została potwierdzona realnymi działaniami w ramach operacji „Pustynna Burza”. Zaletą bezzałogowych statków powietrznych (BSL) są

ich niewielkie wymiary, a co za tym idzie, zmniejszone ryzyko wykrycia przez radary przeciwnika, duża mobilność, niski koszt, a dodatkowo – wysyłanie ich nie wiąże się z ryzykowaniem życia pilota. Wskazuje się, że „bezzałogowe aparaty latające ze względu na posiadanie właściwości, takich jak: mała skuteczna powierzchnia odbicia energii elektromagnetycznej, niski poziom promieniowania podczerwonego i hałasu, zdolność do skrytego penetrowania strefy taktycznej i inne, mają większe możliwości przetrwania i wykonania zadań”⁴. „Coraz częściej tego typu urządzenia stosowane są do wykonywania lotów obserwacyjnych, rozpoznawczych czy związanych z weryfikacją przestrzegania umów międzynarodowych. Coraz powszechniejsze staje się też ich wykorzystanie przez policję do śledzenia przemytników narkotyków czy kontroli natężenia ruchu samochodowego na drogach”⁵.

Z czasem zadania UAVs zostały rozbudowane o kolejne, w tym także misje uderzeniowe. Od 2001 r. bezzałogowe statki powietrzne uzbrajane są w precyzyjne rakiety i bomby kierowane laserem⁶. Dokładne uderzenia amerykańskich dronów w wybrane cele wpisały się już na stałe w obraz „wojny z terroryzmem”⁷.

² Pełna dokumentacja na temat wspomnianego incydentu dostępna jest na stronie: http://www.eisenhower.archives.gov/research/digital_documents/U2Incident/u2documents.html (dostęp: 7 czerwca 2011 r.).

³ J. Liwiński, A. Gorzym, *Skrzydłaci szpiegdy*, „Polityka”, nr 39/2001, s. 81-84.

⁴ M. Adamski, *Tendencje rozwojowe BOL i ich rola w operacjach połączonych*, referat z II międzynarodowej konferencji naukowej „Naukowe aspekty bezzałogowych obiektów latających”, Kielce-Cedzonia, 10-12 maja 2006 r., http://www.wsosp.deblin.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=927%3Atendencje-rozwojowe-bol&catid=42%3Akonferencje&Itemid=122&lang=pl (dostęp: 7 czerwca 2011 r.).

⁵ K. Krzysztofowicz, *Bezpilotowe środki latające* (BSL), „Lotnictwo”, nr 1/1994, <http://www.pg.gda.pl/~kkrzysz/bsl.html> (dostęp: 6 czerwca 2011 r.).

⁶ J.M. Brzezina, *Szkolenie operatorów bezzałogowych statków powietrznych* (cz. III), „Przegląd Sił Powietrznych”, nr 6/2009, s. 40.

⁷ Na stronie internetowej: <http://counterterrorism.newamerica.net/drones> (dostęp: 7 czerwca 2011 r.) prowadzona jest statystyka ataków amerykańskich dronów na cele w Pakistanie.

Systemy bezzałogowe są także rozwijane na potrzeby transportu powietrznego. Takie systemy są szczególnie pożądane w transporcie amunicji, wody i żywienia na terenach objętych walkami.

Obecnie operator otrzymuje obraz z bezzałogowego statku powietrznego w czasie rzeczywistym i na tej podstawie podejmuje decyzję. Używanie bezzałogowych samolotów rozpoznawczych stało się więc codziennością. W operacji ISAF w Afganistanie bezzałogowe samoloty rozpoznawcze (BSR) używane są praktycznie przez wszystkie większe kontyngenty, w tym także przez polski (na wyposażeniu Polskiego Kontyngentu Wojskowego znajdują się m.in.: polskie zestawy Mini-BSR Orbiter).

Analitycy związani z wojskowością zgodnie wskazują na konieczność nabywania i rozwijania systemów bezzałogowych przez siły zbrojne. Podkreślają oni, że takie działanie jest ze wszech miar racjonalne, szczególnie w warunkach kryzysu gospodarczego. Ich zakup jest próbą przeskoku generacyjnego w procesie transformacji sił zbrojnych⁸.

Należy spodziewać się, że światowy trend rozwoju technologii samolotów bezzałogowych będzie rozwijany jako priorytet. Dostrzega się to również w Polsce. Spośród 14 programów operacyjnych związanych z unowo-

cześnianiem sił zbrojnych (5 programów głównych i 9 programów specjalistycznych), które minister obrony narodowej zaakceptował 19 października 2009 r., jeden został poświęcony zakupowi bezzałogowych systemów rozpoznawczych i rozpoznawczo-uderzeniowych⁹. Udział w jego realizacji będą miały także podmioty krajowego przemysłu obronnego oraz polskie ośrodki badawcze.

Potrzeby i możliwości związane z użytkowaniem bezzałogowych statków powietrznych są duże i będą wzrastać. W związku z tym istnieje konieczność wypracowania regulacji prawnych związanych z wykorzystaniem UAVs w polskiej przestrzeni powietrznej.

OBECNY STAN PRAWNY

Kwestia użytkowania systemów bezzałogowych w polskiej przestrzeni powietrznej uregulowana została w przepisach prawa lotniczego¹⁰. Prawo lotnicze ustanawia ogólną regułę, zgodnie z którą lot bezzałogowego statku powietrznego możliwy jest jedynie po uzyskaniu zezwolenia prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC), jeżeli lot taki odbywać miałby się w kontrolowanej przestrzeni powietrznej. Zatem, jeżeli użytkowanie bezzałogowego statku powietrznego miałyby nastąpić w niekontrolowanej przestrzeni powietrznej albo w przestrzeni niesklasyfikowanej,

⁸ Potrzebę wdrażania wyprzedzającej strategii modernizacji technicznej sił zbrojnych – również ze względu na ograniczenia budżetowe – poprzez koncentrację na środkach kolejnej, a nie obecnej generacji, podając tu jako przykład m.in. samoloty bezzałogowe, wskazywał Stanisław Koziej, w: S. Koziej, *Strategia ucieczki do przodu koniecznością i szansą dla transformacji sił zbrojnych w warunkach kryzysu budżetowego*, „Myśl ekonomiczna i prawna”, nr 2(25)2009, s. 208.

⁹ <http://www.mon.gov.pl/pl/artukul/8069> (dostęp: 7 czerwca 2011 r.).

¹⁰ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.).

to a contrario lot taki jest dozwolony i nie wymaga uzyskania uprzedniej zgody prezesa ULC¹¹.

Należy w tym miejscu wskazać, że szczegółowe regulacje odnoszące się do podziału polskiej przestrzeni powietrznej wraz z wyszczególnieniem elementów należących do przestrzeni kontrolowanej i przestrzeni niekontrolowanej zawarte zostały w przepisach wykonawczych do prawa lotniczego¹². Przestrzeń powietrzna kontrolowana to część przestrzeni, w której wszystkim statkom latającym zapewnia się służbę kontroli ruchu lotniczego. Zgodnie z klasyfikacją określoną przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), kontrolowana polska przestrzeń powietrzna sklasyfikowana jest jako przestrzeń powietrzna klasy C, co powoduje, że obejmuje ona w szczególności przestrzeń rozciągającą się od poziomu FL 095 do poziomu FL 460¹³, rejony kontrolowane lotnisk lub węzłów lotnisk, sieć stałych dróg lotniczych oraz tzw. warunkowe drogi lotnicze. W tych częściach przestrzeni powietrznej zabronione jest zatem wykonywanie lotów bezzałogowych statków, chyba że zezwolenia na wykonanie lotu udzielił prezes ULC.

Powyższe ograniczenie nie dotyczy lotów w niekontrolowanej przestrzeni powietrznej, którą stanowi przestrzeń sklasyfikowana jako G, obejmującą w szczególności przestrzeń do poziomu FL 095¹⁴.

Jak wskazano powyżej, prawo lotnicze poświęca lotom bezzałogowych statków wyłącznie jeden przepis. Nie istnieją żadne inne powszechnie obowiązujące akty prawne, które zawierałyby bardziej szczegółowe regulacje.

Należy również zaznaczyć, że w obowiązujących przepisach prawnych istnieje swoisty zamęt terminologiczny związany z pojęciami używanymi dla określenia bezzałogowych statków powietrznych. Prawo lotnicze nie posługuje się tym pojęciem, albowiem odnosi się jedynie do wykonywania „lotów bezzałogowych” przez statki powietrzne¹⁵. Definicja omawianej kategorii statków została natomiast zawarta w przepisach wykonawczych ustalających ich klasyfikację¹⁶, jednak operuje ona sformułowaniem „bezpilotowy statek powietrzny” (nie zaś „bezzałogowy statek powietrzny”). Bezpilotowe statki powietrzne to takie systemy, nieprzeznaczone do celów sportowych lub

¹¹ Art. 126 ustawy – Prawo lotnicze.

¹² Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2008 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (Dz. U. Nr 210, poz. 1324).

¹³ FL oznacza poziom lotu (Flight Level). Poziomy lotu są ustalane co 1000 stóp, zatem np. FL 460 (46 000 stóp – tradycyjnie podaje się poziom w setkach stóp, czyli hektostopach).

¹⁴ Wydaje się, że ograniczenie to nie dotyczy także określonych elementów przestrzeni niesklasyfikowanej tzn. takiej, która nie została określona jako przestrzeń kontrolowana ani jako przestrzeń kontrolowana, zgodnie z postanowieniami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2008 r. (por. przypis 12). Do przestrzeni niesklasyfikowanej zaliczyć można przykładowo strefy niebezpieczne (D) wykorzystywane przez użytkowników wojskowych.

¹⁵ Art. 126 ustawy – Prawo lotnicze.

¹⁶ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (Dz. U. Nr 139, poz. 1333, z późn. zm.).

rekreacyjnych, zdolne do lotu autonomicznego programowanego lub zdalnie sterowanego¹⁷.

Należy wskazać, że omówione regulacje odnoszą się wyłącznie do lotów cywilnych bezzałogowych statków. Przepisów prawa lotniczego nie stosuje się do lotnictwa państwowego (wojskowe statki powietrzne należą do lotnictwa państwowego¹⁸), z wyjątkiem wskazanych enumeratywnie regulacji, wśród których nie został wymieniony przepis odnoszący się do bezzałogowych statków powietrznych¹⁹. Tym samym, wykonywanie lotów przez wojskowe bezzałogowe statki powietrzne (tj. używane przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej) nie zostało uregulowane w prawie lotniczym²⁰.

PROJEKTOWANY STAN PRAWNY

W projekcie zmiany prawa lotniczego, nad którym obecnie trwają prace legislacyjne w Sejmie, zawarte zostały przepisy, które uregulują zasady wy-

konywania lotów zarówno przez cywilne, jak i wojskowe statki powietrzne w polskiej przestrzeni powietrznej²¹. Dozwolone będzie wykonywanie lotów tych bezzałogowych statków w polskiej przestrzeni. Odstępuje się zatem od ogólnego zakazu wykonywania lotów takich statków w przestrzeni kontrolowanej. Co ważne, powyższa regulacja będzie odnosiła się również do wojskowych bezzałogowych statków powietrznych²².

Projekt zmiany prawa lotniczego opisuje szczegółowo zasady użytkowania UAVs. Wskazuje on, że bezzałogowy statek powietrzny musi być wyposażony w takie same urządzenia umożliwiające lot, nawigację i łączność jak załogowy statek wykonujący lot z widocznością (VFR)²³ lub według wskazań przyrządów (IFR)²⁴ w określonej klasie przestrzeni powietrznej. Odstępstwa mające zastosowanie w tym zakresie dla załogowych statków stosować się będzie jednakowo dla bezzałogowych statków powietrznych.

¹⁷ § 2 pkt 2 lit. a wyżej wskazanego rozporządzenia.

¹⁸ Zgodnie z art. 1 ust. 4 w związku z art. 2 pkt 2 lit. a ustawy – Prawo lotnicze.

¹⁹ Art. 126 ustawy – Prawo lotnicze.

²⁰ Kwestia używania przez wojsko bezzałogowych statków powietrznych została określona tymczasowo w przepisach wewnętrznych obowiązujących w resorcie obrony narodowej, jedynie na poziomie regulacji wydanej przez Dowódcę Sił Powietrznych (rozkaz Dowódcy Sił Powietrznych Nr 268 z dnia 10 listopada 2010 r. w sprawie wprowadzenia tymczasowych zasad użytkowania wydzielonych elementów polskiej przestrzeni powietrznej przez bezzałogowe statki powietrzne). Wykonywanie lotów przez omawianą kategorię statków nie zostało natomiast uregulowane ani w Regulaminie lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (RL-2010), stanowiącym załącznik do decyzji Nr 423/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 19 listopada 2010 r. (Dz. Urz. MON Nr 22, poz. 292), ani też w Instrukcji Organizacji Lotów w Lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (IOL-2010), stanowiącej załącznik do decyzji Nr 424/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 19 listopada 2010 r. (Dz. Urz. MON Nr 22, poz. 293).

²¹ Druk sejmowy nr 4087 – Sprawozdanie Komisji Infrastruktury o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze (druk nr 2113).

²² Na mocy projektowanego brzmienia art. 1 ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze, norma art. 126 będzie miała bowiem zastosowanie – inaczej niż to ma miejsce w obecnie obowiązującym prawie – również do państwowych statków powietrznych.

²³ VFR (Visual Flight Rules) – zasady lotu z widocznością.

²⁴ IFR (Instrumental Flight Rules) – zasady lotu według wskazań przyrządów.

Szczegółowy sposób i warunki wykonywania lotów omawianej grupy statków w polskiej przestrzeni powietrznej oraz procedury współpracy operatorów tych statków z instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego zostaną określone w rozporządzeniu wydanym przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrem obrony narodowej. Projekt tego rozporządzenia został dołączony do wspomnianego wyżej projektu zmiany prawa lotniczego.

Podkreślenia wymaga fakt, że zapisy projektu rozporządzenia wprowadzają podział na bezzałogowe statki powietrzne o ciężarze do 30 kg oraz te o ciężarze ponad 30 kg, ustalając dla nich odmienne warunki użytkowania. Statki o ciężarze do 30 kg klasyfikowane będą jako modele. Projekt przewiduje, że będą one mogły wykonywać lot w kontrolowanej przestrzeni powietrznej na podstawie zezwolenia organu kontroli ruchu lotniczego. Podlegać one będą zakazowi wykonywania lotów w odległości mniejszej niż 150 m od gęstej zabudowy miast, miejscowości i osiedli oraz w odległości mniejszej niż 50 m od osób, pojazdów i budynków.

Natomiast loty bezzałogowych statków powietrznych o ciężarze powyżej 30 kg odbywać się będą zgodnie z przepisami ruchu lotniczego obowiązującymi w rejonie informacji powietrznej

tw. FIR Warszawa²⁵, na takich samych zasadach, jak ma to miejsce w wypadku załogowych statków, odpowiednio do klasy przestrzeni powietrznej. Lot takiego statku będzie nieprzerwanie monitorowany dla zachowania zgodności z zaakceptowanym planem lotu. Podkreślenia wymaga fakt, że bezzałogowy statek o ciężarze powyżej 30 kg musi być wyposażony w takie same urządzenia umożliwiające lot, nawigację i łączność jak załogowy statek powietrzny wykonujący lot VFR lub IFR. Odstępstwa mające zastosowanie w tym zakresie dla załogowych statków powietrznych stosować będzie się jednakowo do bezzałogowych statków.

W projekcie rozporządzenia umieszczono również szczegółowe regulacje, które będą gwarantować bezpieczeństwo wykonywania lotów w polskiej przestrzeni. W wypadku utraty łączności radiowej między operatorem a dronem, jego wyposażenie techniczne musi zapewnić autonomiczny lot i jego kontynuowanie zgodnie z zaprogramowanymi parametrami. Tryb awaryjny musi zapewniać bezpieczeństwo innych użytkowników przestrzeni powietrznej. Operator bezzałogowego statku powietrznego i kontroler ruchu lotniczego zobowiązani będą znać parametry poszczególnych statków. Ponadto w stosunku do UAVs stosowane będą takie same zasady pierwszeństwa drogi jak w odniesieniu do innych użytkowników przestrzeni powietrznej.

²⁵ FIR (Flight Information Region) – rejon informacji lotniczej stanowiący przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, w której zapewniana jest służba informacji powietrznej i służba alarmowa. Polski rejon informacji lotniczej – FIR EPWW (inaczej FIR Warszawa) obejmuje przestrzeń powietrzną nad polskim obszarem lądowym, wodami wewnętrznymi i morzem terytorialnym (polską przestrzenią powietrzną), oraz tę przestrzeń nad wodami pełnego morza (Bałtyku), w której na podstawie umów międzynarodowych działają polskie służby ruchu lotniczego (Air Traffic Services, ATS).

POSTANOWIENIA PRAWA MIĘDZYNARODOWEGO

Regulacje zawarte w projekcie zmiany prawa lotniczego oraz zapisy projektu rozporządzenia w sprawie wykonywania lotów przez bezzałogowe statki w polskiej przestrzeni spełniają wytyczne wydane przez Europejską Organizację do spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL), zawartych w szczególności w dokumencie „EUROCONTROL Specifications for the Use of Military Unmanned Aerial Vehicles as Operational Air Traffic outside Segregated Airspace”²⁶. Dokument ten nie ma mocy powszechnie obowiązującej, a państwa należące do EUROCONTROL nie mają bezwzględnego obowiązku inkorporowania zawartych w nim regulacji do prawa krajowego. Określa jednak ogólne reguły i kryteria wykonywania lotów przez wojskowe bezzałogowe statki. Wskazuje on kierunki zmian zachodzących w prawodawstwie w związku z rozwojem systemów bezzałogowych statków powietrznych i ich coraz bardziej powszechnym użytkowaniem, a także podejście poszczególnych państw do omawianego zagadnienia. Statki te, zgodnie z obecnie obowiązującymi regulacjami prawnymi poszczególnych państw, mogą wykonywać loty w ściśle określonych częściach przestrzeni powietrznej (segregated airspace). W opinii EUROCONTROL, aby możliwe było dopuszczenie do ich użytkowania w szerszym zakresie, bezzałogowe statki powietrzne powinny spełniać takie same kryte-

ria bezpieczeństwa, jakie obowiązują w odniesieniu do załogowych statków powietrznych. Ogólną zasadą powinno być spełnienie przez te urządzenia wymogów pozwalających poruszać się w określonej części przestrzeni powietrznej zgodnie z przepisami ICAO ustanowionymi dla załogowych statków powietrznych. Pozwoli to na uzyskanie szerszej akceptacji społecznej dla użytkowania UAVs, tak aby mogły być one wykorzystywane w przestrzeni powietrznej, także poza wydzielonymi (segregated) częściami tej przestrzeni.

Wyżej wymienione regulacje wydane przez EUROCONTROL są jedynym dokumentem o charakterze międzynarodowym odnoszącym się do użytkowania wojskowych bezzałogowych statków powietrznych. Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.²⁷ (tzw. Konwencja chicagowska) sankcjonuje wprowadzenie istnienia „statków powietrznych bez pilota” jako jednej z kategorii urządzeń wykorzystywanych w przestrzeni powietrznej, nie reguluje jednak zasad ich użytkowania. Zgodnie z art. 8 Konwencji „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 upoważnienia. Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się zapewnić kontrolę lotów statków powietrznych bez pilota w rejonach otwartych dla cywilnych statków powietrznych w taki sposób,

²⁶ Dokument został wydany w 2007 r., uzgodniony przez wszystkie kraje członkowskie EUROCONTROL i podpisany przez władze tej organizacji.

²⁷ Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm.

aby uniknąć niebezpieczeństwa dla cywilnych statków powietrznych”.

Poza wyżej wskazanym ogólnym zapisem zawartym w Konwencji chicagowskiej nie opracowano dotychczas wiążących prawnie regulacji międzynarodowych odnoszących się do wykonywania lotów przez bezzałogowe statki powietrzne.

Należy podkreślić, że przedstawione kwestie związane z koniecznością uregulowania zasad użytkowania dronów zarówno w prawie międzynarodowym, jak i w polskim prawie krajowym pozostają przedmiotem zainteresowania organów i instytucji funkcjonujących w Polsce, zajmujących się bezpieczeństwem żeglugi powietrznej i zarządzaniem ruchem lotniczym. Problemy związane z wykonywaniem lotów przez UAVs były tematem dyskusji podczas 56. i 57. posiedzenia Komitetu Zarządzania Przestrzenią Powietrzną²⁸ pod koniec grudnia 2010 r.²⁸

PODSUMOWANIE

Wykorzystywanie bezzałogowych statków powietrznych do celów wojskowych będzie coraz bardziej powszechne, bowiem zalety tych urządzeń są nie do przecenienia. Polskie lotnictwo cywilne i wojskowe musi być przygotowane, poprzez

wprowadzenie stosownych rozwiązań prawnych, do wdrożenia nowych, niegdyś rewolucyjnych, a dziś już powszechnie stosowanych rozwiązań technologicznych, w tym UAVs.

Właściwe uregulowania prawne na poziomie ustawowym oraz na poziomie aktów wykonawczych powinny zmierzać do ustalenia jednolitej terminologii zgodnej z nazewnictwem międzynarodowym dla określenia omawianej kategorii urządzeń. Niezbędne jest stworzenie ram prawnych dla bezpiecznego użytkowania dronów w przestrzeni, określenie zasad ich separowania od pozostałych statków powietrznych, reguł korzystania z lotnisk i wykonywania operacji na lotniskach oraz kryteriów zdolności do lotu (*airworthiness*).

Zapewnienie bezzałogowym statkom powietrznym dostępu do kontrolowanej i niekontrolowanej przestrzeni powietrznej wymusza konieczność określenia zasad badania wypadków i incydentów lotniczych z udziałem tych urządzeń, a także reguł odpowiedzialności prawnej za szkody powstałe z ich udziałem w powietrzu i na ziemi. Należy dolożyć wszelkich starań, aby wprowadzane regulacje prawne zapewniały wszystkim użytkownikom polskiej przestrzeni powietrznej maksymalny poziom bezpieczeństwa.

²⁸ Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 12 września 2008 r. w sprawie Komitetu Zarządzania Przestrzenią Powietrzną oraz ustalenia zakresu jego działania (Dz. U. Nr 173, poz. 1074) jest on wspólnym cywilno-wojskowym organem doradczym ministra właściwego do spraw transportu, Ministra Obrony Narodowej oraz ministra właściwego do spraw wewnętrznych, odpowiedzialnym za kształtowanie zasad zarządzania i wykorzystania przestrzeni powietrznej przez wszystkich jej użytkowników.

²⁹ 27 października i 24 listopada 2010 r. w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego odbyło się 56. i 57. posiedzenie Komitetu zarządzania przestrzenią powietrzną. Omówiono problem możliwości wykonywania lotów przez bezzałogowe statki powietrzne. Poinformowano, że w dalszym ciągu nie istnieją wiążące regulacje dotyczące wykonywania lotów bezzałogowych statków w europejskiej przestrzeni powietrznej. Ustalenie takich przepisów spodziewane jest w 2013 r., <http://www.ule.gov.pl/> (dostęp: 4 maja 2011 r.).