RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH I OPINIOWANIA

PROJKETU ROZPORZĄDZENIA MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU ZMIENIAJĄCEGO ROZPORZĄDZENIE W SPRAWIE WYŁĄCZENIA ZASTOSOWANIA NIEKTÓRYCH PRZEPISÓW USTAWY – PRAWO LOTNICZE DO NIEKTÓRYCH RODZAJÓW STATKÓW POWIETRZNYCH ORAZ OKREŚLENIA WARUNKÓW I WYMAGAŃ DOTYCZĄCYCH UŻYWANIA TYCH STATKÓW

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Lp. | Dotyczy | Wnoszący uwagę | Treść uwagi | Stanowisko ULC | Uzasadnienie |
| 1. | załącznik nr 1 rozdział 4 pkt 4.1. ppkt 3 lit b  | *Piotr Lewandowski*  | *Biorąc pod uwagę charakter lotów FPV przy wykorzystaniu komercyjnym, powyższy zapis**gwarantuje nagminne łamanie prawa. W przypadku tego typu lotów i wykorzystaniu komercyjnym**np. w rolnictwie do inspekcji/dokumentacji ogromnego terenu, modele często latają na**wysokościach >200m, a tor ich lotu często ociera się o granice 1000m od punktu startu. Ponad to**w przypadku zastosowania gogli FPV niemożliwe jest jednoczesne sterowanie i utrzymywanie**kontaktu wzrokowego z modelem. Z mojej strony proponuję podzielić ten punkt na dwie kategorie,**ograniczona jak w powyższym punkcie dla lotów FPV jednoosobowych, oraz drugą z rozszerzeniem**zasięgu działania x2 wymagającą drugiej osoby jako obserwatora mającego stały kontakt**wzrokowy z modelem. Należy pamiętać też o systemach wyposażonych w autopiloty i lot po trasie,**ta kwestia została całkowicie pominięta.* | Uwaga nieuwzględniona | Ze względu na zmianę definicji lotu VLOS uwaga stała się bezzasadna. |
| 2.  | załącznik nr 1 rozdział 4 pkt 4.1 ppkt 4  | *Piotr Lewandowski,*  |  *Ten punkt jednoznacznie dyskwalifikuje użycie bezzałogowych statków powietrznych na większości pola użytkowania komercyjnego. O ile ma on rację bytu w konstrukcjach typu skrzydło czy**płatowiec, o tyle nie ma większego w przypadku wielowirnikowców. Wprowadzając w życie taki**przepis ogranicza się praktycznie do zera możliwość wykorzystania dronów w mediach czy reklamie.**Jednocześnie efektem będzie po raz kolejny nagminne łamanie przepisów. Zgodnie z**wcześniejszymi zapisami, każdy operator ponosi pełną odpowiedzialność za ew. szkody powstałe w wyniku użytkowania modelu. Osobiście uważam że to w zupełności wystarczy i powyższy zapis**będzie martwym przepisem, nierealnym do wyegzekwowania ze względu na częstotliwość łamania**go przez większość operatorów. Pragnę zauważyć, że w części punktów daje się „wolną rękę” do oceny sytuacji operatorowi, w innych narzuca się mu nierealne ograniczenia – nierealne pod kątem faktycznego zastosowania.* | Uwaga nieuwzględniona | Załącznik nr 1 dotyczy lotów rekreacyjnych.  |
| 3. | załącznik nr 2 rozdział 4 pkt 4.1 ppkt 4 | *Piotr Lewandowski* | *Jak w załączniku 1 Rozdział 4 / 4.1. / 4)* | Uwaga nieuwzględniona | Ze względu na zmianę definicji lotu VLOS uwaga stała się bezzasadna. |
| 4. | załącznik nr 2  | *IWING*  | *Nowelizacja rozporządzenia pomija fakt i możliwość regulacji wykonywania lotów komercyjnych poza zasięgiem wzroku BVLOS. Obecnie firmy konstruujące UAV wprowadzają już i testują rozwiązania umożliwiające bezpieczne wykonywanie takich lotów. Branża chcąca rozwijać swoją działalność również rozpatruje już wykorzystanie tego typu lotów w zakresie świadczonych usług. Ponadto zwiększenie MTOM otwiera możliwości konstrukcyjne dla takich lotów.*  | Uwaga nieuwzględniona | Rozporządzenie określa zasady wykonywania lotów w zasięgu wzroku operatora lub obserwatora. Loty BVLOS są poza delegacją niniejszego rozporządzenia. |
| 5. | załącznik nr 2  | *IWING*  | *Roz. 2 Wprowadza się pojęcie „obserwator” – w przypadku profesjonalnych konstrukcji UAV, produkowanych np. przez Flytech Solutions czy UAVS Poland. W praktyce druga osoba jest nawigatorem stacji naziemnej, z której to podaje operatorowi wszystkie parametry lotu na podstawie informacji odczytywanych przez obraz przekazywany w czasie rzeczywistym z bezzałogowego statku powietrznego do stacji naziemnej oraz może wpływać na plan misji. Dlatego należy doprecyzować tą definicję. Propozycja wprowadzenia definicji Nawigatora:* *„Nawigator – osoba wyznaczona przez operatora, która przekazuje operatorowi informację o przebiegu wykonywanego lotu. Odczytywane informacje pochodzą z naziemnej stacji kontroli lotów, na podstawie danych przesłanych w czasie rzeczywistym z bezzałogowego statku powietrznego. Nawigator zgodnie z poleceniami Operatora może wpływać na zmianę autonomicznego planu lotu.”* | Uwaga nieuwzględniona | Obserwator ma za zadanie monitorować otoczenie UAV wykonującego lot w celu zapewnienia mu separacji od przeszkód i innych użytkowników przestrzeni powietrznej. W ocenie projektodawcy, monitorowanie parametrów lotu na stacji naziemnej nie zastępuje obserwacji wzrokowej otoczenia UAV. |
| 6. | załącznik nr …rozdział 4 pkt 4.1 ppkt2  | *IWING*  | *Zmiana zapisu* *z:* *„w lotach EVLOS operator i obserwator utrzymują stały, bezpośredni kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem z bezzałogowym statkiem powietrznym, w celu określenia jego położenia w przestrzeni powietrznej oraz zapewnienia bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, osób, zwierząt lub mienia;”* *na:* *„w lotach EVLOS operator wyznacza obserwatora lub nawigatora, który określa położenie bezzałogowego statku powietrznego w przestrzeni powietrznej oraz zapewnia bezpieczną odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, osób, zwierząt lub mienia. Na podstawie bezpośredniego kontaktu wzrokowego nieuzbrojonym okiem z bezzałogowym statkiem powietrznym, lub informacji pochodzących z naziemnej stacji kontroli lotów ”* | Uwaga nieuwzględniona | j.w. |
| 7. | załącznik nr .. rozdział 4 pkt 4.1 ppkt 4  | *IWING*  | *Tak sprecyzowany punkt dotyczący bezpieczeństwa uniemożliwia realizację lotów fotogrametrycznych lub innych liniowych, które to wykonuje się nad znacznymi obszarami. Przy tego rodzaju lotu nie da się uniknąć takiej sytuacji, aby zachować odległości 30 m w poziomie, przy opracowaniu lotu np. dla powierzchni do 2 km². Loty fotogrametryczne są kluczowe dla rozwoju usług z wykorzystaniem bezzałogowych statków powietrznych, co również zauważa uzasadnienie do niniejszej nowelizacji w punkcie 1 dotyczącym „ Potrzeb i celów wydania rozporządzenia”.* *W załączeniu (rys.1) przesyłamy przykładowy plan nalotu fotogrametrycznego, na którym jednoznacznie widać, że zachowanie zastrzeżeń wymienionych w zał.2 rozdział 2, pkt. 4), tj. zachowanie odległości poziomej przez bezzałogowy statek powietrzny nie mniejszej niż 30m od osób, pojazdów, budynków i obiektów budowlanych niebędących w dyspozycji lub pod kontrolą operatora będzie niemożliwe.* | Uwaga nieuwzględniona | Proponowany w projekcie przepis nie uniemożliwia realizacji lotów omawianych przez konsultanta. Wykonywanie tego rodzaju operacji jest możliwe jednak po spełnieniu dodatkowych warunków. Zgodnie bowiem z przepisami projektu na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadkach wykonywania lotów pokazowych lub rekordowych, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może zwolnić zainteresowany podmiot od obowiązku spełnienia niektórych wymagań załącznika, z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa.  |
| 8. |  *ogólna* *uzupełnienie przepisów dotyczących bezpieczeństwa wykonywanych lotów* | *IWING*  | *Wnosimy u uzupełnienie zapisów dotyczących bezpieczeństwa wykonywanych lotów dla bezzałogowych statków powietrznych o konstrukcji umożliwiającej lut szybowania, autorotacji lub wyposażonego w system ratunkowy np. spadochron, o możliwość ich wykonania w przypadku zachowania określonej minimalnej wysokości np. min 50 m AGL. W zależności od konstrukcji umożliwi to zapewnienie dolotu do bezpiecznego miejsca awaryjnego lądowania, lub użycia systemu ratunkowego, tak by manewr przyziemienia odbywał się w sposób możliwie kontrolowany lub zwiększający jego bezpieczeństwo.* | Uwaga nieuwzględniona | Proponowany w projekcie przepis nie uniemożliwia realizacji lotów omawianych przez konsultanta. Wykonywanie tego rodzaju operacji jest możliwe jednak po spełnieniu dodatkowych warunków. Zgodnie bowiem z przepisami projektu na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadkach wykonywania lotów pokazowych lub rekordowych, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może zwolnić zainteresowany podmiot od obowiązku spełnienia niektórych wymagań załącznika, z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa. |
| 9. | załącznik nr 1 | *INVEST MAZURY Sp. z o.o.* | *Obecne i proponowane przepisy dzielą je na loty rekreacyjne i sportowe oraz do celów innych niż rekreacyjne i sportowe. Uważam, że należałoby podzielić je na rekreacyjne i do celów innych niż rekreacyjne.**Uzasadnienie: trudno jest wyobrazić sobie model latający wielkości np. szybowca PW-5 ( do 150 kg masy startowej) i zawodnika biorącego udział w zawodach krajowych a i może w międzynarodowych za kilka lat, bez świadectwa kwalifikacji (patrz § 2 pkt d). I tu nasuwa się definicja modelu latającego, którą proponuję zmienić, mianowicie zamiast 150 kg masy do startu na 25 kg, (a może i mniej) używanych wyłącznie w celach rekreacyjnych. Wszak Słownik języka polskiego definiuje: „rekreacja – czas przeznaczony na zabawę i wypoczynek po pracy połączony z rozrywką”. Mamy więc bezzałogowe statki powietrzne używane do celów innych niż rekreacyjne i modele latające używane do rekreacji. Tu też należy wyodrębnić w grupie modeli latających, zabawki latające, których masa nie przekracza 0,5 kg, a które są wyłączone ze stosowania wszelkich przepisów.(aktualnie występują w sprzedaży w kategorii śmigłowców, samolotów i wielowirnikowców).* *Jeżeli do lotów w celach sportowych nie wymagałoby się od zawodnika posiadania dokumentu w postaci świadectwa kwalifikacji, to tym samym nie ma podstaw do wymagania posiadania przez niego wiedzy niezbędnej w tych lotach.* | Uwaga nieuwzględniona | Proponowane zmiany są poza delegacją ustawową rozporządzenia. Koniczność posiadania świadectwa kwalifikacji wynika z zapisów ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze, a nie z zapisów konsultowanego rozporządzenia.  |
| 10. | ogólna | *INVEST MAZURY Sp. z o.o.* | *Ewidencję prowadzi instytucja upoważniona przez Prezesa Urzędu, na podstawie wniosku właściciela.**Znak rozpoznawczy składa się ze znaku przynależności państwowej i wyróżnika po myślniku w postaci litery D oraz czterech cyfr określających kolejną liczbę rejestru, np. SP-D1234.* *Uzasadnienie:**a) bezzałogowe statki powietrzne (i modele latające) nie zostały wyłączone z przepisów prawa lotniczego – Zarządzanie bezpieczeństwem oraz badanie incydentów i wypadków lotniczych - artykuły 134 do 140e.**b) jeżeli bezzałogowy statek powietrzny spowoduje poważny incydent lub wypadek, to dla Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych lub organów ścigania jak również firmom ubezpieczeniowym jest koniecznym zidentyfikowanie takiego statku; Operator którego BSP spowodował poważną szkodę w mieniu lub wypadek z obrażeniami, może się wyprzeć, przy braku świadków, że to nie jego statek powietrzny.* | Uwaga nieuwzględniona | Z obowiązku ewidencjonowania są aktualnie wyłączone wszystkie statki powietrzne, których dotyczy nowelizowane rozporządzenie (np.: lotnie, paralotnie, motolotnie) . Wprowadzenie obowiązku ewidencjonowania modeli latających i bezzałogowych statków powietrznych (szczególnie tych mniejszych) będzie na chwilę obecną dodatkowym obciążeniem dla użytkowników i pociągnie za sobą duże koszty administracyjne.  |
| 11. | § 2 ust. 5 c.  | *Namaxa Sp zoo*  |  *Użyć „masy startowej” zamiast MTOM* | Uwaga uwzględniona |  |
| 12. | załącznik nr 1 rozdział 1 pkt 1.1  | *Namaxa Sp zoo*  |  *Użyć „masy startowej” zamiast MTOM*  | Uwaga uwzględniona |  |
| 13. | załącznik nr 1 rozdział 2 pkt 2 – nowy punkt  | *Namaxa Sp zoo*  | *15. Fail Safe system falisafe (Radio Link Loss Emergency System) – funkcję systemu sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym, reagującą automatycznie w przypadku utraty sygnału radiowego z nadajnika zdalnego sterowania, umożliwiającą wykonanie automatycznego lądowania awaryjnego lub innych zaprogramowanych czynności mających na celu bezpieczne zakończenie lotu lub zminimalizowanie negatywnych skutków zaistniałej awarii;* *16. Lot sterowany RC – lot wykonywany z wykorzystaniem sterowania falami radiowymi.* *17. Lot autonomiczny – do dyskusji.*  | Uwaga nieuwzględniona | Brak uzasadnienia ze strony konsultanta.Zaproponowane pojęcia nie są stosowane w przepisach rozporządzenia, brak jest więc podstaw do ich umieszczenia w projekcie. |
| 14. | załącznik nr 1 rozdział 4 pkt 4.1 ppkt 1 | *Namaxa Sp zoo*  | *ZMIANA TREŚCI* *Modelami latającymi wykonuje się jedynie loty VLOS, loty EVLOS z zachowaniem następujących warunków:* *1) w lotach VLOS operator utrzymuje stały, bezpośredni kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem z modelem latającym w celu określenia jego położenia w przestrzeni powietrznej oraz zapewnienia bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, osób, zwierząt lub mienia;* *Lub w lotach VLOS „FPV” operator za pomocą systemu FPV utrzymuje stały, niezakłócony kontakt RC i AV z modelem latającym w celu określenia jego położenia w przestrzeni powietrznej oraz zapewnienia bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, osób, zwierząt lub mienia; z zastrzeżeniem, że w każdym dowolnym momencie niezależnie od systemu FPV operator ma możliwość utrzymania stałego, bezpośredniego kontaktu wzrokowego nieuzbrojonym okiem z modelem latającym w celu określenia jego położenia w przestrzeni powietrznej.*  | Uwaga nieuwzględniona | Ze względu na zmianę definicji lotu VLOS uwaga stała się bezzasadna. |
| 15. | załącznik nr 1 rozdział 4 pkt 4.1 ppkt 2 | *Namaxa Sp zoo*  | *W lotach EVLOS operator i obserwator utrzymują stały, bezpośredni kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem z modelem latającym, w celu określenia jego położenia w przestrzeni powietrznej oraz zapewnienia bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, osób, zwierząt lub mienia; Lub w lotach EVLOS „FPV” operator za pomocą systemu FPV utrzymuje stały, niezakłócony kontakt RC i AV z modelem latającym w celu określenia jego położenia w przestrzeni powietrznej oraz zapewnienia bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, osób, zwierząt lub mienia; z zastrzeżeniem, że w każdym momencie niezależnie od systemu FPV obserwator mający ciągły kontakt z operatorem, utrzymuje stały ,bezpośredni kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem z modelem latającym, w celu określenia jego położenia w przestrzeni powietrznej oraz zapewnienia bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, osób, zwierząt lub mienia;*  | Uwaga nieuwzględniona | Ze względu na zmianę definicji lotu VLOS uwaga stała się bezzasadna. |
| 16. | załącznik nr 1 rozdział 4 pkt 4.1 ppkt 3 | *Namaxa Sp zoo*  | *do usunięcia*  | Uwaga nieuwzględniona | Ze względu na zmianę definicji lotu VLOS uwaga stała się bezzasadna. |
| 17. | załącznik nr 2 rozdział 4 pkt 4.1 ppkt 1 | *Namaxa Sp zoo*  | *ZMIANA TREŚCI**W lotach VLOS operator utrzymuje stały, bezpośredni kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem z modelem latającym w celu określenia jego położenia w przestrzeni powietrznej oraz zapewnienia bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, osób, zwierząt lub mienia;* *Lub* *w lotach VLOS „FPV” operator za pomocą systemu FPV utrzymuje stały, niezakłócony kontakt RC i AV z modelem latającym w celu określenia jego położenia w przestrzeni powietrznej oraz zapewnienia bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, osób, zwierząt lub mienia; z zastrzeżeniem, że w każdym dowolnym momencie niezależnie od systemu FPV operator ma możliwość utrzymania stałego, bezpośredniego kontaktu wzrokowego nieuzbrojonym okiem z modelem latającym w celu określenia jego położenia w przestrzeni powietrznej.* | Uwaga nieuwzględniona | Ze względu na zmianę definicji lotu VLOS uwaga stała się bezzasadna. |
| 18. | załącznik nr 2 rozdział 4 pkt 4.1 ppkt 2 | *Namaxa Sp zoo*  | *ZMIANA TREŚCI**W lotach EVLOS operator i obserwator utrzymują stały, bezpośredni kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem z modelem latającym, w celu określenia jego położenia w przestrzeni powietrznej oraz zapewnienia bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, osób, zwierząt lub mienia;* *Lub* *w lotach EVLOS „FPV” operator za pomocą systemu FPV utrzymuje stały, niezakłócony kontakt RC i AV z modelem latającym w celu określenia jego położenia w przestrzeni powietrznej oraz zapewnienia bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, osób, zwierząt lub mienia;* *z zastrzeżeniem,* *że w każdym momencie niezależnie od systemu FPV obserwator mający ciągły kontakt z operatorem, utrzymuje stały ,bezpośredni kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem z modelem latającym, w celu określenia jego położenia w przestrzeni powietrznej oraz zapewnienia bezpiecznej odległości od innych statków powietrznych, przeszkód, osób, zwierząt lub mienia;* | Uwaga nieuwzględniona | Ze względu na zmianę definicji lotu VLOS uwaga stała się bezzasadna. |
| 19. | załącznik nr 2 rozdział 4 pkt 4.1 ppkt 1 | *Namaxa Sp zoo*  | *Zapewniając bezpieczną odległość od osób, mienia lub innych użytkowników przestrzeni powietrznej, w przypadku awarii lub utraty kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym. (ważne: nie można wprowadzić minimalnej odległości ponieważ nie da się zrobić żadnego filmu. Zawsze znajdzie się jakiś samochód, drzewo, teren lub budynek nie będący w gestii operatora. To jakby nakazać ludziom przed wyjazdem z domu samochodem uzgodnić ze wszystkimi że jedziemy i żądać zgody na piśmie na nasz przejazd)* | Uwaga uwzględniona | . |
| 20. | załącznik nr 2 rozdział 4 pkt 4.3  | *Namaxa Sp zoo*  | *ZMIANA TREŚCI**Warunków, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 1–4, nie stosuje się w przypadku wykonywania lotów bezzałogowymi statkami powietrznymi będącymi bezzałogowymi statkami powietrznymi na uwięzi nie dłuższej niż 100 m.* | Uwaga uwzględniona | Proponowaną zmianę dostosowano do aktualnej wersji projektu |
| 21. | załącznik nr 2 rozdział 5 pkt 5.4 ppkt 2 | *Namaxa Sp zoo*  | *kopie dokumentów potwierdzających kwalifikacje personelu; - do skasowania, nic nie wnosi ULC bo i tak mam dane wszystkich z Świadectwami a utrudnia – ogranicza elastyczność działania przedsiębiorstwa. Wynajęcie operatora, ubezpieczenie OC, itd.* | Uwaga uwzględniona |  |
| 22. | załącznik nr 2 rozdział 5 pkt 5.4 ppkt 3 | *Namaxa Sp zoo*  | *Kopię polisy ubezpieczenia OC; - samochody, maszyny, samoloty – wszystko ma OC na urządzeni a jedyna firma która robi ubezpieczenie do latania BSP jest PZU i upiera się że może robic tylko na operatora – czyli osobiste. Jeżeli firma ma jeden BSP a 5 pilotów to musi zrobić 5 ubezpieczeń OC na to samo jedno latanie…* | Uwaga uwzględniona |  |
| 23. | załącznik nr 2 rozdział 5 pkt 5.5 ppkt 2 lit. e | *Namaxa Sp zoo*  | *procedury i zasady utrzymywania zdatności do lotu wykorzystywanych statków powietrznych, - nie ma książek lotów, nie ma mierników czasu użycia, nie ma obowiązkowych serwisów – więc obawiamy się że jest to pusty zapis trudny do zweryfikowania – do skasowania* | Uwaga uwzględniona |  |
| 24. | załącznik nr 2 rozdział 5 pkt 5.5 ppkt 2 lit. f | *Namaxa Sp zoo*  | *proces analizy ryzyka przed wykonywaniem operacji lotniczych,* | Uwaga uwzględniona |  |
| 25. | załącznik nr 2 rozdział 5 pkt 5.5 pkt 2 lit. k | *Namaxa Sp zoo*  | *Usunięcie punktu* | Uwaga nieuwzględniona | Brak uzasadnienia ze strony konsultanta potrzeby usunięcia wskazanego przepisu. |
| 26. | załącznik nr 1 rozdział 4 pkt 4.1 ppkt 1 | *Tomasz Szymanek* | *zamiast 400ft powinno być 500ft 2.* | Uwaga nieuwzględniona | Ze względu na zmianę definicji lotu VLOS uwaga stała się bezzasadna. |
| 27. | załącznik nr 2 rozdział 2 pkt 2 ppkt 14 lit. b | *Tomasz Szymanek* | *Zaproponowałbym zmianę ustawowych granic Parków Narodowych z określonych w ustawie na bardziej precyzyjne lub faktyczne. W tej chwili w ustawie Parki Narodowe zakreślone są ze sporym zapasem i obejmują dużo większy nieuzasadniony obszar niż w rzeczywistości - komplikuje to wielokrotnie pracę.* | Uwaga nieuwzględniona | Zmiany zaproponowane przez konsultanta odnoszą się do zupełnie innej delegacji ustawowej, tj. do, art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy – Prawo lotnicze odnoszącej się do zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące i w konsultowanym rozporządzeniu nie mogą być regulowane.  |
| 28. | załącznik nr 2 rozdział 4 pkt 4.1 ppkt 4 | *Tomasz Szymanek* | *Ten punkt jest najbardziej newralgiczny. W tej chwili w formie w jakiej jest w wielu przypadkach uniemożliwia zgodne z przepisami wykonanie nagrania w miastach lub w obszarach gdzie jest większe zagęszczenie budynków, pojazdów lub osób.* *Proponuje doprecyzować ten punkt, najlepiej zdjąć ograniczenie 30 m lub mocno je zmniejszyć, żeby cały czas zachować bezpieczeństwo ale takim dużym kosztem. Dobrze by było również rozważyć zróżnicowanie w tym przypadku odległości od wielkości drona np. Phantom o wadze 1kg nawet w przypadku upadku zrobi nieporównywalne mniejsze straty niż dron o wadze**5 czy 25 kg.* | Uwaga uwzględniona |  |
| 29. | załącznik nr 2 rozdział 5 pkt 5.1 ppkt1 | *Tomasz Szymanek* | *Proponuje doprecyzować wygląd tej tabliczki, czy użytkownik sam będzie go oznaczał czy jakaś instytucja.* | Uwaga nieuwzględniona | Tabliczka ma jedynie informować do jakiego podmiotu należy urządzenie. W ocenie projektodawcy nie jest konieczne bardziej precyzyjne określanie wyglądu tabliczki. |
| 30. | załącznik nr 2 rozdział 5 pkt 5.1 ppkt 2 | *Tomasz Szymanek* | *Być może można by określić dodatkowo położenie światła i jego moc.* | Uwaga nieuwzględniona | Większość urządzeń dostępnych na rynku posiada zainstalowane oświetlenie, które jest na tyle dobrze widoczne, że pozwala na realizowanie operacji w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS, a bez odpowiednio mocnego oświetlenia realizowanie tego rodzaju lotów byłoby wręcz niemożliwe. W związku z tym projektodawca nie widzi potrzeby dokładniejszego określania parametrów wymaganego oświetlenia. |
| 31. | załącznik nr 2 rozdział 5 pkt 5.3 | *Tomasz Szymanek* | *Proponuje zlikwidować ten punkt i tak musimy latać w zasięgu wzroku. Czasami można zrobić nagranie przy widoczności np. 500, ale np. wtedy nie odlatuje się dalej niż na 100m i to cały czas w pełni bezpieczne.* | Uwaga uwzględniona |  |
| 32. | załącznik nr 1 rozdział 2 pkt 2 ppkt8 | *Paweł Szarama* | *Definicja ta moim zdaniem jest zbyt mało precyzyjna z uwagi na brak podkreślenia, iż tego rodzaju model nie zawiera napędu. Co więcej w treści projektu można zauważyć pewną niekonsekwencję ponieważ w dodanym w § 2 ust. 10 jest mowa o bezzałogowych statkach powietrznych na uwięzi nieposiadających napędu, w Rozdziale 4. określającym zasady wykonywania lotów przez modele latające w pkt. 4.4 wskazuje się na modele latające na uwięzi nieposiadające napędu, oraz tego samego rodzaju zapis występuje w załączniku 2. Rozdziale 4. pkt. 4.3 - chyba, że ustawodawca dopuszcza możliwość zaopatrzenia w napęd bezzałogowego statku powietrznego na uwięzi*  | Uwaga uwzględniona |  |
| 33. | załącznik nr 1 | *Paweł Szarama* | *W projekcie rozporządzenia w załączniku 1. wskazuje się, że przepisy załącznika stosuje się do bezzałogowych statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 150 kg, używanych wyłącznie w operacjach w zasięgu wzroku w celach rekreacyjnych lub sportowych, zwanych dalej „modelami latającymi”.**Tego rodzaju sformułowanie oznacza, iż te same zasady dotyczą zarówno modeli latających o bardzo małej masie jak i tych o dużo większej. Zauważyć należy, że im większa masa modelu latającego tym większe zagrożenie bezpieczeństwa zarówno w powietrzu jak i na ziemi. W związku z tym wydaje się być zasadnym zastanowić się nad możliwością wyodrębnienia dodatkowej kategorii modeli latających o niewielkiej masie (najmniejsze modele, łatwo dostępne dla każdego w popularnych sieciach handlowych), co do używania których wymagania były by jeszcze niższe*  | Uwaga nieuwzględniona | W projekcie określono zasady wykonywania lotów dla modeli latających poniżej 600 g i są one zdecydowanie łagodniejsze niż w przypadku cięższych modeli latających. |
| 34. | ogólna | *Paweł Szarama* | *W projekcie rozporządzenia wielokrotnie powtarzane jest określenie „nieuzbrojone oko”. Sformułowanie to w dalszej perspektywie może prowadzić do pewnych problemów interpretacyjnych. Zauważyć bowiem należy, iż zgodnie z chociażby definicją zawartą w niektórych słownikach języka polskiego termin „nieuzbrojone oko” oznacza „oczy (narząd wzroku) bez pomocy przyrządów optycznych” (definicja z Wielkiego Słownika Języka Polskiego). Można zatem przyjąć, iż oczy zaopatrzone np. w okulary korekcyjne mogą stracić przymiot nieuzbrojonych* | Uwaga uwzględniona |  |
| 35. | załącznik nr 1 rozdział 4 pkt 4.1ppkt 6 | *Paweł Szarama* | *Zapis: „w strefie CTR na warunkach określonych przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej”. Wydawałoby się zasadne dodanie w powyższym zdaniu słów „za zgodą” aby wyraźnie wskazać na fakt konieczności uzyskania zgody udzielanej przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej. Podobny zapis zawarty jest w załączniku 2. Rozdziale 4. pkt. 4.1 ppkt. 6* | Uwaga nieuwzględniona | Przepis w proponowanej formie ma uelastycznić zasady wykonywania tego rodzaju lotów i zmniejszyć obciążenie zarówno instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej jak i samych użytkowników modeli latających.  |
| 36. | załącznik nr2 rozdział 5 pkt 5.4 | *Paweł Szarama* | *Wskazano na obowiązek zgłoszenia działalności Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego przez podmiot świadczący usługi lotnicze przy użyciu bezzałogowych statków powietrznych. Nie wskazano jednak dokładnie trybu/procedury w jakiej to zgłoszenie powinno się odbywać* | Uwaga nieuwzględniona | Usunięto przepis o konieczności zgłaszania działalności podmiotu świadczącego usługi lotnicze przy użyciu bezzałogowego statku powietrznego. |
| 37. | ogólna | *Paweł Szarama* | *W proponowanym projekcie nie dopatrzyłem się żadnego zapisu dotyczącego poszanowania prywatności innych podmiotów prawa. W świetle obecnych realiów nawet najmniejsze bezzałogowe statki powietrzne, w tym modele latające, mogą być zaopatrzone w wysokiej rozdzielczości aparaty i kamery zdolne do znacznego przybliżania obrazu co z pewnością może godzić w prawo prywatności innych osób. W tej sytuacji wypadałoby się zastanowić się nad tym, czy w rozdziałach dotyczących zasad wykonywania lotów zarówno przez modele latające jak i bezzałogowe statki powietrzne nie dodać tego rodzaju zapisu.* | Uwaga nieuwzględniona | Poza delegacją ustawową. W ocenie projektodawcy inne przepisy, przede wszystkim ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (Dz. U. z 2006 r. Nr 90, poz. 631, z późn. zm.) regulują kwestię udostępniania i ochrony wizerunku osób trzecich. Nie ma uzasadnienia prawnego dla traktowania zdjęć robionych z modelu latającego lub innego bezzałogowego statku powietrznego inaczej niż zdjęć robionych np. z platform, czy po prostu robionych na ulicy. Nie ma przesłanek, które determinowałyby traktowanie bezzałogowego statku powietrzne inaczej niż inny przedmiot wykorzystywany do utrwalania wizerunku. Ochrona wizerunku danej osoby rozpoczyna się w momencie publikacji takich zdjęć, a tę kwestię reguluje wspomniana ustawa o prawie autorskim i prawach pokrewnych. |
| 38. | załącznik nr 1 rozdział 4 pkt 4.1 ppkt 3 b) | *Marcin Kelm* | *Wydaje się, że ten zapis jest niespójny z definicją EVLOS z R2 pkt 14 ppkt b) oraz pkt 2 niniejszego rozdziału.* *Skoro w lotach FPV podobnie jak w EVLOS obserwator występować musi, to nie ma logicznych przesłanek, aby ograniczyć loty FPV do 150 m AGL. Może jedynie pozostają przesłanki racjonalne, aby „nie wypuszczać” się zbyt wysoko polegając na przekazie video.* *W mojej opinii lot FPV realizowany może być na zasadach EVLOS* | Uwaga nieuwzględniona | Ze względu na zmianę definicji lotu VLOS uwaga stała się bezzasadna. |
| 39. | załącznik nr 1 rozdział 4 pkt 4.1 ppkt 4  | *Marcin Kelm* | *Nie jest dla mnie czytelne, czy przepis nakazuje utrzymanie minimalnych odległości wyłącznie w przypadku awarii, czy też podczas wykonywania lotu bez awarii także?* *Jeżeli usunąć przecinek po „przestrzeni powietrznej| a przed |w przypadku awarii| zdanie wydaje się być spójne i logiczne – dotyczy to zapewnienia bezpieczeństwa w przypadku awarii lub utraty kontroli.*  | Uwaga uwzględniona |  |
| 40. | załącznik nr 2 rozdział 4 pkt 4.1 ppkt 3 | *Marcin Kelm* | *Lot autonomiczny po określonej trasie z użyciem Ground Station mieści się w kategorii ciągłej i pełnej kontroli? Powinien, ponieważ inaczej taki zapis eliminuje szereg usług fotometrycznych.* *Rozumiem, że intencją jest uniemożliwienie realizacji zupełnie autonomicznego lotu, gdzie operator nie ma żadnej kontroli nad BSP/**To nie powinno wykluczać lotu autonomicznego z użyciem Ground Station realizowanego w zasięgu wzroku*  | Uwaga nieuwzględniona | Przepis nie wyklucza realizowania lotu po zaprogramowanej trasie jeżeli jest on realizowany w taki sposób aby operator miał ciągłą kontrolę i wpływ na realizowany lot. Przepis nie dotyczy jednak lotów autonomicznych, w których lot realizowany jest po zaprogramowanej trasie ale bez kontroli operatora.  |
| 41. | załącznik nr 2 rozdział 4 pkt 4.1 ppkt 4 | *Marcin Kelm* | *Podobnie jak dla modeli latających – nie jest dla mnie czytelne zdanie – czy dotyczy tylko przypadku awarii i utraty kontroli czy ogólnie nie bliżej niż 30m w każdej fazie lotu?*  | Uwaga uwzględniona |  |
| 42. | załącznik nr 2 pkt 5.1 ppkt2 | *Marcin Kelm* | *Proponuję dodać zapis „umiejscowionego na BSP w sposób zapewniający dookolną emisję światła” – nieprzesłonięte, widoczne z góry i z dołu.* | Uwaga uwzględniona |  |
| 43. | załącznik nr 2 rozdział 5 pkt 5.1 ppkt 3 | *Marcin Kelm* | *Jaki jest proponowany mechanizm śledzenia zmian? Czy Prezes ULC będzie emitował okólnik, czy każdy operator będzie zobowiązany samodzielnie dowiadywać się „u źródeł”?* |  | Zalecenia profilaktyczne są publikowane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego |
| 44. | załącznik nr 2 rozdział 2 pkt 2 ppkt 14 lit. b | *Aeroklub Poznański* | *Jest błąd - wysokość 150m AGL (400 zamiast 500 ft)* | Uwaga nieuwzględniona | Ze względu na zmianę definicji lotu VLOS uwaga stała się bezzasadna. |
| 45. | załącznik nr 2 rozdział 5 pkt 5.1 ppkt 3 | *FUN & FLY*  | *Wykreślić pkt 3. - wymóg instrukcji operacyjnej**„...uwzględnienie w instrukcji operacyjnej wytycznych Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego...”**Biurokracja? Instrukcje operacyjne zasadne w lotnictwie, które dla lotów bezzałogowcami są zbędne z punktu widzenia bezpieczeństwa lotów, czemu mają służyć? (wytyczne ULC nie istnieją, treść nieznana, nie dostosowane do specyfiki UAV, a daleko idące zapożyczenie zapisów Prawa Lotniczego)* | Uwaga nieuwzględniona | W ocenie projektodawcy sporządzenie Instrukcji Operacyjnej wpłynie pozytywnie na podniesienie bezpieczeństwa wykonywanych operacji chociażby przez analizę wykonywanych czynności lotniczych pod kątem zagrożenia, które mogą stanowić dla otoczenia i sporządzenia odpowiednich dla danej działalności procedur i list kontrolnych. Wzorzec takiej Instrukcji Operacyjnej zostanie przygotowany i opublikowany na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego. |
| 46. | załącznik nr 2 rozdział 5 pkt 5.4 | *FUN & FLY*  | *Wykreślić i zastąpić zapisem o liście uprawnionych operatorów umieszczonych na stronie ULC.**Podstawą umieszczenia na stronie może być zapis w dokumentach o wydanie uprawnień informujący**o zgodzie na umieszczenie informacji z danymi osobowymi na liście wydanych uprawnień przez ULC.* | Uwaga częściowo uwzględniona | Zrezygnowano z wymogu zgłaszania działalności do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. |
| 47. | załącznik nr 2rozdział 5 pkt 5.5 | *FUN & FLY*  | *Wykreślić.* | Uwaga nieuwzględniona | W ocenie projektodawcy sporządzenie Instrukcji Operacyjnej wpłynie pozytywnie na podniesienie bezpieczeństwa wykonywanych operacji chociażby przez analizę wykonywanych czynności lotniczych pod kątem zagrożenia, które mogą stanowić dla otoczenia i sporządzenia odpowiednich dla danej działalności procedur i list kontrolnych. Wzorzec takiej Instrukcji Operacyjnej zostanie przygotowany i opublikowany na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego. |
| 48. | załącznik nr 1 rozdział 2 pkt 2 ppkt 9 | *Airborn Sp. z o.o.* | *"Obserwator - osobę wyznaczoną przez operatora".Zapis ten dopuszcza aby obserwatorem została dowolna osoba, wyznaczona przez nieprzeszkolonego operatora, w tym osobę która może nie mieć wiedzy lub doświadczenia jak przeszkolić obserwatora. Dodatkowo zapis ten mówi że obserwator to osoba "wyznaczona" zamiast "przeszkolona" przez operatora. Oznacza to w praktyce, że loty FPV może wykonywać operator i obserwator bez żadnej wiedzy o wykonywaniu operacji lotniczych jak i o bezpieczeństwie żeglugi powietrznej. Z punktu widzenia specyfiki lotów FPV są to zaawansowane i trudne operacje, które wymagają wiedzy lotniczej.**Naszym zdaniem zapis powinien brzmieć: "wyznaczona i przeszkolona przez operatora ... ".Rekomendujemy aby loty FPV mogły odbywać się jedynie wówczas gdy operator przejdzie skrócone 1. dniowe szkolenie w ośrodku szkolenia. Szkolenie powinno składać się z:**4-6 h zajęć teoretycznych w którym operator zapozna sie ze skróconym programem bazującym na programie szkolenia do licencji UAVO VLOS,1-2 h zajęć praktycznych (w locie) w którym operator zapozna się z zasadami poprawnego wyszkolenia obserwatora, poprawnej komunikacji operator-obserwator, poprawnej współpracy operator-obserwator, niezbędnych podczas wykonywania zaawansowanych operacji lotniczych.* | Uwaga nieuwzględniona | delegacją propozycje nie mieszczą się w zakresie projektu zmiany przedmiotowego rozporządzenia. Wymogi dotyczące szkolenia personelu lotniczego określone są w innych przepisach.  |
| 49. | załącznik nr 1 rozdział 2pkt 2 ppkt 14 lit. a | *Airborn Sp. z o.o.* | *Z doświadczenia wiemy że operatorzy M.L. pozwalają oddalać się modelowi dopóki widoczny jest on choćby jako punk lub widoczne jest jego jakiekolwiek światło z nieuregulowanego rodzaju oświetlenia.**Zwracamy uwagę że zapis mówi "obserwator utrzymuje stały, bezpośredni kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem z modelem latającym, w celu określenia jego położenia w przestrzeni powietrznej" Na większych odległościach M.L. od operatora, proponowanie w rozporzadzeniu rozwiązanie nie będzie zapewniać rozpoznawiania orientacji M.L. przez operatora, a co za tym idzie, poprawnego i bezpiecznego jego sterowania. Dodatkowo zapis ten, w niektórych okolicznościach, daje możliwość lotów znacznie dalej niż 500 m od operatora, gdyż mówi o odległości poziomej wobec operatora, a nie o odległości całkowitej od operatora.To w połączeniu z ograniczeniem do 500 ft AGL, np. terenie górzystym może skutkować lotami przekraczającymi odległość całkowitą 1 km M.L od operatora.* *Naszym zdaniem zapis powinien brzmieć:**- "obserwator utrzymuje stały, bezpośredni kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem z modelem latającym, w celu określenia jego orientacji wobec operatora oraz położenia w przestrzeni powietrznej"- "w odległości całkowitej nie większej niż 500 m od operatora i do wysokości nie większej niż 150 m (500 ft) AGL".* *Ze względu na dopuszczoną w projekcie dużą odległość i wysokość lotów M.L. rekomendujemy aby w lotach EVLOS i FPV modele wyposażone były w podstawowe pozycyjne oświetlenie lotnicze. Brak takiego wymogu uważamy za dość ryzykowne dla ruchu lotniczego, zwłaszcza przy lotach powyżej 150 m (500 ft) AGL. Oświetlenie pozycyjne dla M.L. na wzór oświetlenia samolotów, zawierać powinno:**- przód lewy - czerwone kierunkowe,- przód prawy - zielone kierunkowe,- tył prawy i lewy - białe dookólne.* | Uwaga nieuwzględniona | Ze względu na zmianę definicji lotu VLOS uwaga stała się bezzasadna  |
| 50. | załącznik nr 1 rozdział 2 pkt 2 ppkt 14 | *Bonson Consulting* | *Proponuję zmianę w definicji określeń w pkt 14 w definicji EVLOS z" i na wysokości większej niż 150 m (500 ft) AGL." na " i na wysokości nie większej niż 150 m (500 ft) AGL".**Wykorzystanie obserwatora stojącego na ziemi nie zwiększa pionowego zasięgu widoczności.**Zgodnie z opublikowaną taksonomią EASA dopuszcza się loty w niewydzielonych przestrzeniach powietrznych do wysokości 500 stóp nad terenem, zaś powyżej tej wysokości są to już operacje VFR i IFR dzielone na radio line-of-sight (RLOS) i beyond RLOS (BRLOS).**Z tych samych przyczyn należałoby wprowadzić ograniczenie dla operacji poza strefami  wydzielonymi dla BLOS do wysokości 500 feet nad terenem, aczkolwiek trudno by określić wymagania techniczne dla tego typu operacji na dzień dzisiejszy, co implikuje użycie stref wydzielonych.* | Uwaga nieuwzględniona | Ze względu na zmianę definicji lotu VLOS na definicję zgodną z przepisami ICAO uwaga stała się bezzasadna |
| 51. | załącznik nr 1 rozdział 4 pkt 4.1 ppkt 3 | *Bonson Consulting* | *Definicja FPV (2.13) zakłada że operator pilotuje model latający nie utrzymując stałego, bezpośredniego kontaktu wzrokowego z modelem latającym zaś 4.1.3 zakłada stały, bezpośredni kontakt wzrokowy operatora nieuzbrojonym okiem z modelem latającym.**Proponuję wprowadzenie zapisu który w jednoznaczny sposób zabrania się lotów FPV bez kontaktu wzrokowego, gdyż obecna forma jest nieczytelna. Chodzi o to że tak naprawdę loty FPV są nie są dozwolone zaś informacje transmitowane z modelu mogą stanowić jedynie pomoc w określaniu pozycji modelu.* | Uwaga nieuwzględniona | Ze względu na zmianę definicji lotu VLOS uwaga stała się bezzasadna. |
| 52. | załącznik nr 1rozdział 4 pkt 4.1 ppkt 6–10  | *Bonson Consulting* | *Proponuję zastąpienie tych punktów poprzez* *"Poza przestrzenią klasy G (klasyfikacja ICAO) lub zarezerwowaną przez operatora strefą wydzieloną za zgodą zarządzającego daną strefą lub instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej za ich zgodą i na warunkach z nimi uzgodnionych".**Zaproponowane enumeratywnie przestrzenie nie wyczerpują katalogu używanych przestrzeni np. TSA, TRA itp.* | Uwaga nieuwzględniona | W ocenie projektodawcy przepis załącznika nr 1 rozdział 4 pkt 4.1 ppk 5 w brzmieniu: „*uwzględniając warunki meteorologiczne oraz informacje o ograniczeniach w ruchu lotniczym*” obejmuje wszystkie ewentualne ograniczenia w ruchu lotniczym. |
| 53. | załącznik nr 1 rozdział 4 pkt 4.2 i 4.3  | *Bonson Consulting* | *Zapisy zawierają zapis "granice lotniska" który powinien zostać zdefiniowany, może okazać się 25 kilogramowy model znaleźć się w strefie chronionej podejścia z okrążenia (ICAO 8168 vol 2 tabela I-4-7-4 ) na wysokości 100 metrów.* | Uwaga uwzględniona |  |
| 54. | załącznik nr 2 rozdział 2 pkt 2 ppkt 14 lit. b | *Bonson Consulting* | *Jak wyżej EVLOS nie powinny dopuszczać lotów powyżej 500 feet AGL.* | Uwaga nieuwzględniona | Ze względu na zmianę definicji lotu VLOS uwaga stała się bezzasadna. |
| 55. | załącznik nr 2 rozdział 4 pkt 4.1 ppkt 6–10  | *Bonson Consulting* | *Jak wyżej to nie są wszystkie przestrzenie jakie podlegają zgodzie i uzgodnieniom. Dopuścić powinno się tylko w klasie przestrzeni G lub strefie wydzielonej na potrzeby lotu.* | Uwaga nieuwzględniona | W ocenie projektodawcy przepis załącznika nr 1rozdział pkt 4.1 ppk 5 w brzmieniu: „*uwzględniając warunki meteorologiczne oraz informacje o ograniczeniach w ruchu lotniczym*” obejmuje wszystkie ewentualne ograniczenia w ruchu lotniczym. |
| 56. | załącznik nr 2 rozdział 4 pkt 4.2  | *Bonson Consulting* | *Jak wyżej użycie "granice lotniska".* | Uwaga uwzględniona |  |
| 57. | załącznik nr 2 rozdział 5 pkt 5.3  | *Bonson Consulting* | *Skreślenie "lub w chmurach" , wydaje się zbędne skoro operator ma być w bezpośrednim stałym kontakcie wzrokowym ze statkiem powietrznym.* | Uwaga uwzględniona |  |
| 58. | załącznik nr 1 rozdział 2 pkt 2 ppkt 14 lit. a | PARAPASJA | *loty VLOS – (Visual Line Of Sight) – operacje lotnicze realizowane w odległości poziomej nie większej niż 500 m (1000m - to proponowana zmiana. Uważam, że odległość 1000m jest granicą łatwą do określenia przez operatora, przy współczesnych środkach łączności można zapewnić skuteczną kontrolę nad obiektem. Ponadto odległość do 1km pozwala wizualnie określić położenie obiektu względem innych S.P. Obecnie często zdarza się, że podczas lotu modelem zakres odległosci 500m jest często przekraczany, co w sposób naturalny może i tak prowokować naruszanie tej odległości w przyszłości ) od operatora i do wysokości nie większej niż 150 m (500 ft) AGL;* | Uwaga uwzględniona |  |
| 59. | załącznik nr 1 rozdział 2 pkt 2 ppkt 14 lit. b | PARAPASJA | *loty EVLOS – (Extended Visual Line Of Sight) – operacje lotnicze realizowane w odległości poziomej większej niż 500 m (1000m - to proponowana zmiana. Uważam, że odległość 1000m jest granicą łatwą do określenia przez operatora, przy współczesnych środkach łączności można zapewnić skuteczną kontrolę nad obiektem. Ponadto odległość do 1km pozwala wizualnie określić położenie obiektu względem innych S.P. Obecnie często zdarza się, że podczas lotu modelem zakres odległości 500m jest często przekraczany, co w sposób naturalny może i tak prowokować naruszanie tej odległości w przyszłości) od operatora i na wysokości większej niż 150 m (500 ft) AGL.* | Uwaga uwzględniona |  |
| 60. | załącznik nr 1 rozdział 4 pkt 4.1. ppkt 4 lit. a | PARAPASJA | *150 m (100m – duża manewrowość modeli daje gwarancje na bezpieczne loty i osiagnięcie separacji 100m od innych obiektów, ponadto odległość ta jest łatwa do okreslenia przez operatora)*  | Uwaga uwzględniona |  |
| 61. | załącznik nr 1 rozdział 4 pkt 4.2 | PARAPASJA | *Zmiana treści**Warunków, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 4 lit. a i c, oraz ppkt 6–11, nie stosuje się w przypadku wykonywania lotów modelami latającymi, których masa startowa nie przekracza 0,5 kg(1kg) w przypadku wykonywania lotów w odległości większej niż 1 km od granicy lotniska lub poza terenem obiektów chronionych przez strefę P i strefę D i do wysokości nie większej niż 20 m (30m - ta wysokośc pozwala na ewentualny przelot nad przeszkodą taką jak np. drzewa) lub do wysokości najwyższej przeszkody takiej jak drzewa i obiekty budowlane znajdujące się w promieniu do 100 m od operatora.* | Uwaga częściowo uwzględniona | Brak uzasadnienia w odniesieniu do proponowanego zwiększenia wagi modelu latającego, o którym mowa w przepisie. |
| 62. | załącznik nr 1 rozdział 4 pkt 4.3 | PARAPASJA | *Zmiana treści**Warunków, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 6 i 7, nie stosuje się w przypadku wykonywania lotów modelami latającymi o masie startowej nie większej niż 25 kg w odległości większej niż 6 km (5km) od granicy lotniska i do wysokości nie większej niż 100 m AGL.* | Uwaga nieuwzględniona | Brak uzasadnienia ze strony konsultanta zaproponowanej zmiany.  |
| 63. | załącznik nr 2 rozdział 2 pkt 2 ppkt 14 lit. a | PARAPASJA | *loty VLOS – (Visual Line Of Sight) – operacje lotnicze realizowane w odległości poziomej nie większej niż 500 m (1000m - to proponowana zmiana. Uważam, że odległość 1000m jest granicą łatwą do określenia przez operatora, przy współczesnych środkach łączności można do takiej odległości zapewnić skuteczną kontrolę nad obiektem. Ponadto odległość do 1km pozwala wizualnie określić położenie obiektu względem innych S.P. Obecnie często zdarza się, że podczas lotu modelem zakres odległosci 500m jest często przekraczany, co w sposób naturalny może i tak prowokować naruszanie tej odległości w przyszłości) od operatora i do wysokości nie większej niż 150m (500 ft) AGL;* | Uwaga uwzględniona |  |
| 64. | załącznik nr 2 rozdział 2 pkt 2 ppkt 14 lit. b | PARAPASJA | *loty EVLOS – (Extended Visual Line Of Sight) – operacje lotnicze realizowane w odległości poziomej większej niż 500 m (1000m - to proponowana zmiana. Uważam, że odległość 1000m jest granicą łatwą do określenia przez operatora, przy współczesnych środkach łączności można do takiej odległości zapewnić skuteczną kontrolę nad obiektem. Ponadto odległość do 1km pozwala wizualnie określić położenie obiektu względem innych S.P. Obecnie często zdarza się, że podczas lotu modelem zakres odległosci 500m jest często przekraczany, co w sposób naturalny może i tak prowokować naruszanie tej odległości w przyszłości) od operatora i na wysokości większej niż 150m (400 ft) AGL.* | Uwaga nieuwzględniona | Ze względu na zmianę definicji lotu VLOS uwaga stała się bezzasadna. |
| 65. | załącznik nr 2 rozdział 4 pkt 4.2 | PARAPASJA | *Warunków, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 6 i 7, nie stosuje się w przypadku wykonywania lotów bezzałogowymi statkami powietrznymi o masie startowej nie większej niż 25 kg w odległości większej niż 6 km (5km) od granicy lotniska i do wysokości nie większej niż 100 m (150m – elektrownie wiatrowe mają często ponad 100m wysokości)AGL.* | Uwaga nieuwzględniona | Brak uzasadnienia ze strony konsultanta zaproponowanej zmiany. |
| 66. | załącznik nr 2 rozdział 5 pkt 5.4 ppkt 3 | PARAPASJA | *Po co , co roku wysyłać do urzędu taką kopię jako uaktualnienie danych, przecież obowiązek ubezpieczenia OC i tak wynika z innych przepisów np. o prowadzeniu działalności.* | Uwaga uwzględniona |  |
| 67. | załącznik nr 2 rozdział 5 pkt 5.5 ppkt 2 lit. c–h | PARAPASJA | *Uważam, że pkt od c – h mogą zawierać się w pkt i, a ponadto pkt f trudno jest uogulnić do większości operacji. Poza tym po co dane statków powietrznych ?* | Uwaga nieuwzględniona | Zaproponowana przez projektodawcę forma Instrukcji Operacyjnej wydaje się być o wiele bardziej przejrzysta niż ujęcie całości w jednym punkcie. |
| 68. | załącznik nr 1 rozdział 2 pkt 2 ppkt 14 lit. a i b | Polskie Stowarzyszenie Paralotniowe | *loty VLOS – (Visual Line Of Sight) – operacje lotnicze realizowane w odległości poziomej nie większej niż 500 m od operatora i do wysokości nie większej niż 255 m (850 ft) AGL;**loty EVLOS – (Extended Visual Line Of Sight) – operacje lotnicze realizowane w odległości poziomej większej niż 500 m od operatora i na wysokości większej niż 255 m (850 ft) AGL.**Argumentacja: Na podstawie doświadczenia w wykonywaniu lotów stwierdzamy, że małe wielowirnikowe modele latające (rozpiętość ramion 45 cm) są dobrze widoczne do wysokości 250 m AGL. Większe modele są jeszcze bardziej widoczne dla operatora. Możliwości człowieka nie są zatem w tym przypadku uzasadnieniem dla ograniczenia wysokości lotów. Możliwość wykonywania lotów do 250 m AGL pozwala na rozegranie niektórych konkurencji podczas zawodów modelarskich lub wykonanie niekomercyjnego filmu w celu np. oszacowania wielkości pożaru/powodzi. Na tej wysokości kończy się realne zapotrzebowanie na wykonywanie lotów.* *Uniemożliwienie wykonywania lotów na wysokości powyżej 150 m spowoduje wykonywanie tych lotów niezgodnie z przepisami, bez zgłoszeń i zarazem bez przekazywania informacji o wykonywanym locie do innych uczestników ruchu lotniczego, co spowoduje wzrost zagrożenia kolizją i wypadkami.*  | Uwaga nieuwzględniona | Ze względu na zmianę definicji lotu VLOS uwaga stała się bezzasadna. |
| 69. | załącznik nr 1rozdział 4 pkt 4.1 ppkt 4 lit. a i b | Polskie Stowarzyszenie Paralotniowe | *a)  50 m od najbliższej zabudowy lub od zgromadzeń osób na wolnym powietrzu.**b)10 m od osób, pojazdów, obiektów budowlanych niebędących w dyspozycji lub pod kontrolą operatora w przypadku wykonywania lotów modelami latającymi wyposażonymi w urządzenia rejestrujące obraz lub dźwięk, w przypadku używania modelu latającego w którym w przypadku awarii jednego z silników będzie możliwość dokonania kontrolowanego lądowania i model będzie wyposażony w funkcję automatycznego powrotu do miejsca startu i lądowania.**Argumentacja: Nowoczesne modele latające są wyposażone w funkcję automatycznego powrotu do miejsca startu i lądowania w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnych takich jak awaria sterowania RC. Istnieją również modele, które w przypadku awarii jednego z silników, mogą kontynuować kontrolowany lot w kierunku miejsca startu. Dla tej bardziej zawansowanej grupy modeli nie ma potrzeby ograniczania możliwości wykonywania lotów, gdyż są one bezpieczne dla osób postronnych i mienia. Ze względu na fakt, że modele to są w bardzo precyzyjny sposób sterowane (ewentualna odchyłka GPS +/- 1 m) proponujemy zmniejszenie dopuszczalnych odległości.**Ze względu na fakt, że istnieje duże zapotrzebowanie na wykonywanie lotów w pobliżu terenów zabudowanych ze względu na istniejące w jego sąsiedztwie zorganizowane od wielu lat lotniska modelarskie, nie będzie możliwości wyegzekwowania zakazu wykonywania takich lotów*  | Uwaga nieuwzględniona | Przepis został ujęty w sposób ogólny i dotyczący wszystkich modeli, małych, dużych, szybkich i powolnych, stanowiących różny stopień zagrożenia. Poza tym nie wszystkie modele latające są wyposażone w nowoczesne systemy awaryjne, które zwiększają bezpieczeństwo wykonywanych lotów ale nie gwarantują go w 100%.  |
| 70. | załącznik nr 1 rozdział 4 pkt 4.1 ppkt 6 i 7 | Polskie Stowarzyszenie Paralotniowe | *w strefie CTR po zgłoszeniu planu dla lotu, który należy przedstawić do służb żeglugi powietrznej co najmniej 3 godziny przed planowanym wykonaniem lotu.**7)w strefie ATZ za zgodą zarządzającego daną strefą i po zgłoszeniu planu dla lotu, który należy przedstawić co najmniej 3 godziny przed planowanym wykonaniem lotu.* *Argumentacja: PAŻP wymaga pisemnego zgłoszenia lotu na minimum tydzień przed wykonaniem lotu. Jest to nierealne ze względu na fakt, że loty komercyjne modelami wykonuje się tylko przy dobrej widoczności, bez zachmurzenia i opadów atmosferycznych. Takich warunków nie da się przewidzieć tydzień do przodu przez co absolutna większość lotów komercyjnych nie jest w ogóle zgłaszana do służb co ma wpływ na obniżenie bezpieczeństwa w ruchu lotniczym oraz latanie niezgodne z przepisami i bez ubezpieczenia. Ponadto nie może dochodzić do sytuacji, w której użytkownicy bezzałogowych statków powietrznych są dyskryminowani w stosunku do innych użytkowników przestrzeni powietrznej. Powyżej został zaproponowany najdłuższy okres zgłoszenia planu lotu przed jego rozpoczęciem z lotnictwa cywilnego. Wprowadzenie zmiany do propozycji ULC w tym zakresie jest priorytetowe z punktu widzenia naszego Stowarzyszenia,* | Uwaga nieuwzględniona | Intencją konsultanta jest ułatwienie wykonywania lotów w strefach CTR jednak proponowane przepisy nie ułatwią procedur związanych z wykonywaniem lotów w strefie CTR, a w ocenie projektodawcy mogą je utrudnić.  |
| 71. | załącznik nr 2 rozdział 2 pkt 2 ppkt 14 lit. a i b | Polskie Stowarzyszenie Paralotniowe | *a)loty VLOS – (Visual Line Of Sight) – operacje lotnicze realizowane w odległości poziomej nie większej niż 500 m od operatora i do wysokości nie większej niż 250m (850 ft) AGL;**b)loty EVLOS – (Extended Visual Line Of Sight) – operacje lotnicze realizowane w odległości poziomej większej niż 500 m od operatora i na wysokości większej niż 250m (850ft) AGL.**Argumentacja: Na podstawie doświadczenia w wykonywaniu lotów stwierdzamy, że nawet małe wielowirnikowe modele latające (rozpiętość ramion 45 cm) są dobrze widoczne do wysokości 250 m AGL. Większe modele są oczywiście jeszcze bardziej widoczne dla operatora. Możliwości człowieka nie są zatem w tym przypadku uzasadnieniem dla ograniczenia wysokości lotów. Możliwość wykonywania lotów do 250 m AGL pozwala na wykonanie filmu najwyższych budynków w Polsce, oszacowania wielkości pożaru/powodzi. Na tej wysokości kończy się realne zapotrzebowanie na wykonywanie lotów.* *Uniemożliwienie wykonywania lotów na wysokości powyżej 150 m spowoduje wykonywanie tych lotów niezgodnie z przepisami, bez zgłoszeń i zarazem bez przekazywania informacji o wykonywanym locie do innych uczestników ruchu lotniczego, co spowoduje wzrost zagrożenia kolizją i wypadkami.*  | Uwaga nieuwzględniona | Ze względu na zmianę definicji lotu VLOS uwaga stała się bezzasadna. |
| 72. | załącznik nr 2 rozdział 4 | Polskie Stowarzyszenie Paralotniowe | *Zmiana treści**-w strefie CTR po zgłoszeniu planu dla lotu, który należy przedstawić do służb żeglugi powietrznej co najmniej 3 godziny przed planowanym wykonaniem lotu.**7)w strefie ATZ za zgodą zarządzającego daną strefą i po zgłoszeniu planu dla lotu, który należy przedstawić co najmniej 3 godziny przed planowanym wykonaniem lotu.**Argumentacja: PAŻP wymaga pisemnego zgłoszenia lotu na minimum tydzień przed wykonaniem lotu. Jest to nierealne ze względu na fakt, że loty komercyjne modelami wykonuje się tylko przy dobrej widoczności, bez zachmurzenia i opadów atmosferycznych. Takich warunków nie da się przewidzieć tydzień do przodu przez co absolutna większość lotów komercyjnych nie jest w ogóle zgłaszana do służb co ma wpływ na obniżenie bezpieczeństwa w ruchu lotniczym oraz latanie niezgodne z przepisami i bez ubezpieczenia. Ponadto nie może dochodzić do sytuacji, w której użytkownicy bezzałogowych statków powietrznych są dyskryminowani w stosunku do innych użytkowników przestrzeni powietrznej. Powyżej został zaproponowany najdłuższy okres zgłoszenia planu lotu przed jego rozpoczęciem z lotnictwa cywilnego. Wprowadzenie zmiany do propozycji ULC w tym zakresie jest priorytetowe z punktu widzenia naszego Stowarzyszenia,* | Uwaga nieuwzględniona | Intencją konsultanta jest ułatwienie wykonywania lotów w strefach CTR jednak proponowane zapisy nie ułatwią procedur związanych z wykonywaniem lotów w strefie CTR, a w ocenie projektodawcy mogą je utrudnić. |
| 73. | załącznik nr 2 rozdział 5 pkt 5.4 | Polskie Stowarzyszenie Paralotniowe | *Wykreślenie punktu 5.4**Argumentacja: Wprowadzenie takiego obowiązku i w tym zakresie wykracza poza delegację przewidziana w ustawie. W związku z tym wnosimy o jego wykreślenie.*  | Uwaga uwzględniona |  |
| 74. | załącznik nr 2 rozdział 4 pkt 4.1 ppkt 4 | FlyTech Solutions sp. z o.o. | *punkt 4.1. ust. 4 z załącznika 2, ustanawia minimalną bezpieczą odległość poziomą od osób, mienia oraz innych użytkowników przestrzeni powietrznej na poziomie 30m. O zapis ten jest dobrze ugruntowany w przypadku tych kategorii statków powietrznych w których uszkodzenie (dowolnego) silnika skutkuje natychmiastową utratą kontroli nad sprzętem i w efekcie jego zderzeniem ziemią bezpośrednio poniżej, to w wypadku samolotów adekwatnym zabezpieczeniem jest zdolność do szybowania (typowo odległości rzędu 1.5 - 2km mogą być bezpiecznie pokonane po awarii na wysokości 200m AGL). Stąd też, pragnę zwrócić się z prośbą o rozpatrzenie kwestii zastąpienia ograniczenia 30m w poziomie przez obowiązek zapewnienie dolotu do bezpiecznego miejsca awaryjnego lądowania (nawet twardego) w wypadku awarii silnika - tak by manewr przyziemienia odbywał się w sposób możliwie kontrolowany.  Ponadto rosnąca dostępność systemów ratunkowych (m.in. spadochronowych) może sugerować, że takie zabezpieczenia mogłyby znosić powyższe ograniczenie 30m w poziomie jeśli minimalna wysokość lotu nad obiektem zapewnia bezpieczne otwarcie czaszy spadochronu.* | Uwaga nieuwzględniona | Zmieniono zasady wykonywania lotów VLOS. |
| 75. | § 1 | RC-LIPOL UAV TECHNOLOGY  | *Projekt zawiera szereg błędów, uchybień a nawet wewnętrznych sprzeczności:**W §1**A) zmiana w .§2 ust 1 pkt 1 litera d: Wprowadzono definicję "model latający", rozszerzajączakres wyłączonych bezzałogowych statków powietrznych (UAV) używane wyłącznie w**celach sportowych lub rekreacyjnych. Było(UM 25) Bezzałogowe statki powietrzne**używane wyłącznie w celach sportowych lub rekreacyjnych. MTOM do 25 kg. Jest: ...o**masie startowej nie większej niż 150 kg, używane wyłącznie w celach rekreacyjnych lub**sportowych...**B) zmiana w .§2 ust 1 pkt 1 litera f: Zawężono zakres UAV używanych w celach innych niż**rekreacyjne lub sportowe podlegających zmienianemu rozporządzeniu. Było Bezzałogowe**statki powietrzne (UM 150) MTOM do 150 kg. Jest: bezzałogowych statków powietrznych o**masie startowej nie większej niż 25 kg używanych wyłącznie w operacjach w zasięgu wzroku**operatora w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe**Wydaje się to być błędem - zamieniono wzajemnie masy maksymalne dla modelu latającego i UAV nie**modelu, zwłaszcza w kontekście dalszych zapisów, np zmieniony §2 ust 5 odnosi się do modeli**i innych UAV o masie do 150 kg. Zmienione rozporządzenie nie może jednocześnie nie**obejmować UAV-nie modeli o masie 25-150 kg (zmiana w .§2 ust 1 pk1 1 litera f) oraz ich**dotyczyć (§2 ust 5).* | Uwaga nieuwzględniona  | Zgłoszona uwaga jest niezgodna z obowiązującym stanem prawnym, do którego się odnosi.  |
| 76. | § 2 ust 1 pkt 1 lit. f | RC-LIPOL UAV TECHNOLOGY  | *zmiana w .§2 ust 1 pkt 1 litera f: dodano słowa używanych wyłącznie w operacjach w zasięgu wzroku operatora co dziwi. Pilot bez uprawnień - pilotujący model latający (nawet do 150 kg) może wykonywać niezarejestrowanym i nieposiadającym dopuszczenia do lotu**statkiem powietrznym loty FPV, a pilot wyszkolony i z uprawnieniami musi w tym celu swój statek do 25 kg poddać wszystkim rygorom lotnictwa komercyjnego. (Jego statek w**takich lotach nie będzie podlegać wyłączeniom wprowadzonym przez omawiane rozporządzenie)* | Uwaga uwzględniona |  |
| 77. | §2 ust 10 | RC-LIPOL UAV TECHNOLOGY  | *W §2 dodano ust 10. Wyłącza się zastosowanie do bezzałogowych statków powietrznych, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. f, na uwięzi nieposiadających napędu przepisów art. 94 ust. 9 ustawy . A art.94 ust 9 ustawy stanowi minister.....może....wprowadzić zamiast wymogu licencji wymóg posiadania świadectwa kwalifikacji. Ale do UAV nie ma wymogu licencji to co z takiego zapisu wynika? Czy to chodzi brak konieczności posiadania świadectwa kwalifikacji? To chyba powinien być art 95 lub 104 ustawy ?* | Uwaga uwzględniona |  |
| 78. | załącznik nr 1 rozdział 4 pkt 4.2  | RC-LIPOL UAV TECHNOLOGY  | *Punkt 4.2 zwalnia niektóre modele latające (do 0,5 kg) z wymogu punktu 4.1.11, a więc z obowiązku uzyskania zgody zarządzającego budynkiem przy wykonywaniu lotów wewnątrz**budynków. Wydaje się, że wykracza to poza zakres delegacji ustawowej zmienianego rozporządzenia. Przestrzeń wewnątrz budynku nie jest publiczną przestrzenią powietrzną. Zarządzający budynkiem ma wyłączne prawo decydować o ewentualnych**lotach, podobnie jak zarządzający np. torem kartingowym może dopuścić 8-letnie dzieci do jazdy kartami, całkiem niezgodnie z kodeksem drogowym. Trudno sobie wyobrazić, aby**kodeks drogowy decydował, ze np jazda rowerem wewnątrz budynku nie wymaga np zgody zarządzającego sklepem. Tak samo trudno wyobrazić sobie, aby w np. centrum handlowym latały bez uzgodnień modele do 0,5 kg. Co innego w czasie np. zapowiedzianych pokazów w tym samym centrum handlowym.* | Uwaga uwzględniona |  |
| 79. | załącznik nr 2 rozdział 5 pkt 5.4 | RC-LIPOL UAV TECHNOLOGY  | *Punkt 5.4 nakładający obowiązek zgłaszania do ULC danych podmiotów prowadzących działalność gospodarczą z użyciem UAV wydaje się być wydany bez upoważnienia ustawowego. Ustawa prawo lotnicze nie określa działalności z użyciem UAV jako działalności regulowanej, nie przewiduje prowadzenia takiego rejestru (tak jak przewiduje w**przypadku szkolenia - art 95a). Punkt 5.4 jest więc sprzeczny z ustawą o swobodzie**działalności gospodarczej, a gromadzone dane są duplikacją danych publicznie dostępnych w CEIDG. Nie jest określone jakie dane użytkowanych UAV należy podać, statki te często zmieniają wyposażenie i konfigurację w zależności od potrzeb. Proponowany obowiązek**zawarty w pkt 5.4 jest nieuzasadnioną uciążliwością.* | Uwaga uwzględniona |  |
| 80. | ogólna | RC-LIPOL UAV TECHNOLOGY | *Proponujemy wmóg oznaczania UAV numerem z istniejących już rejestrów tj NIP, REGON czy PESEL z nazwaniem tego rejestru. Przykład "NIP 8130000001"* | Uwaga nieuwzględniona | W ustawie – Prawo lotnicze został przyjęty system oznaczania statków powietrznych. Propozycja używania do oznaczania UAV numerów rejestrów administracji publicznej nadawanych przez inne instytucje (m.in. GUS, Urzędy Skarbowe) w ocenie projektodawcy nie jest zasadna. Oznaczanie statków powietrznych numerem PESEL byłoby złamaniem zasad ochrony danych osobowych – osoba trzecia obserwująca statek powietrzny miałaby nieograniczony dostęp do danych osobowych identyfikujących osobę fizyczną. |
| 81. | załącznik nr 1 rozdział 4 pkt 4.1 ppkt 4 lit. b | RC-LIPOL UAV TECHNOLOGY  | *Niefortunne jest sformułowanie "osób, pojazdów, obiektów budowlanych nie będących w dyspozycji lub pod kontrolą operatora". Wydaje nam się, że lepszym byłoby "osób, pojazdów, obiektów**budowlanych nie będących w dyspozycji lub pod kontrolą operatora, lub osób które nie wyraziły na to zgody"* | Uwaga nieuwzględniona  | Przepis, którego dotyczy uwaga został zmieniony, w tym poprzez wykreślenie lit. b – uwaga stała się bezzasadna |
| 82. | załącznik nr 1 rozdział 2 pkt 2 ppkt 8 | RC-LIPOL UAV TECHNOLOGY  | *Definicja "modelu latającego na uwięzi" również wydaje się nie trafiona i daje możliwości omijania innych przepisów. Od lat w praktyce modelarskiej definicja taka jest stosowana dla modeli, które są**sterowane przy pomocy uwięzi. Proponujemy więc: model latający na uwięzi przy pomocy której odbywa się mechaniczne sterowanie jego torem lotu.* | Uwaga nieuwzględniona | Przepis dotyczy bezzałogowych statków powietrznych na uwięzi takich jak np. balony. |
| 83. | ogólna | RC-LIPOL UAV TECHNOLOGY  | *Wydaje nam się też że "odepchnięcie" lotów FPV czy EVLOS poza CTR (choć analizując projekt ustawy lot taki wydaje się możliwy w CTR już 6 km od lotniska do wysokości 100m) nie załatwia sprawy. W przestrzeni niekontrolowanej praktycznie brak jest możliwości stworzenia separacji od innych uczestników ruchu lotniczego. Szczególnie bez zachowania bufora bezpieczeństwa w wysokości przelotów. Zgodnie z projektem lot FPV modelem o wadze 150 kg, modelarz może**wykonywać na wysokości 150 m, czyli minimalnej dla lotów VFR. W z wiązku z powyższym naszym zdaniem loty FPV jak i loty modelami o wadze powyżej 25 kg mogą odbywać się JEDYNIE w zamkniętych strefach np. EA gdyż w inny sposób NIE MA MOŻLIWOŚCI**zapewnienia separacji od innych użytkowników przestrzeni powietrznej. Mało tego, osoba nie posiadająca odpowiedniej wiedzy i umiejętności (modelarz) nie będzie świadoma stwarzania zagrożenia dla innych użytkowników przestrzeni powietrznej.* | Uwaga nieuwzględniona | Ze względu na zmianę definicji lotu VLOS uwaga stała się bezzasadna. |
|  84. | załącznik nr 2 rozdział 2 pkt 2 ppkt 14 | RC-LIPOL UAV TECHNOLOGY  | *W rozdziale 2 pkt 14 b wkradł się błąd – 150m to 500 ft* | Uwaga nieuwzględniona | Ze względu na zmianę definicji lotu VLOS uwaga stała się bezzasadna. |
| 85. | załącznik nr 2 rozdział 4 pkt 4.1 ppkt 2 | RC-LIPOL UAV TECHNOLOGY  | *Czy na pewno o to chodziło, żeby operator i obserwator mieli kontakt**wzrokowy z BSP? Wydaje nam się że co najmniej jedna z tych osób.* | Uwaga nieuwzględniona | Ze względu na zmianę definicji lotu VLOS uwaga stała się bezzasadna |
| 86. | załącznik nr 2 rozdział 5 pkt 5.1 ppkt 1 | RC-LIPOL UAV TECHNOLOGY  | *Proponujemy wmóg oznaczania UAV numerem z istniejących już rejestrów tj NIP, REGON czy PESEL z nazwaniem tego rejestru. Przykład "NIP 8130000001" inaczej każdy sobie nazwie jak będzie chciał np: RC-LIPOL czy Szkoła Latania.* | Uwaga nieuwzględniona | W ustawie – Prawo lotnicze został przyjęty system oznaczania statków powietrznych. Propozycja używania do oznaczania UAV numerów rejestrów administracji publicznej nadawanych przez inne instytucje (m.in. GUS, Urzędy Skarbowe) w ocenie projektodawcy nie jest zasadna. Oznaczanie statków powietrznych numerem PESEL byłoby złamaniem zasad ochrony danych osobowych – osoba trzecia obserwująca statek powietrzny miałaby nieograniczony dostęp do danych osobowych identyfikujących osobę fizyczną. |
| 87. | załącznik nr 2 rozdział 5 pkt 5.1 ppkt 2 | RC-LIPOL UAV TECHNOLOGY  | *Czy tylko takie oświetlenie czy raczej co najmniej? Co mamy zrobić z pozostałym**oświetleniem skoro jest kolorowe i w niektórych modelach nie da się go wyłączyć?* | Uwaga uwzględniona |  |
| 88. | załącznik nr 2 rozdział 5 pkt 5.2 i 5.3  | RC-LIPOL UAV TECHNOLOGY  | *Wprowadzenie takiego ograniczenia nie zezwoli np naszej firmie na prowadzenie szkoleń w zamkniętej strefie. W przypadku lotu wykonywanego w odległości 25-50 m od operatora (bo tak**niej więcej wygląda szkolenie) takie ograniczenie wydaje się bezcelowe. Sama definicja lotu z widocznością (VLOS) jest na tyle oczywista, że zabrania lotu przy ograniczonej widoczności czy w**chmurach.* | Uwaga uwzględniona |  |
| 89. | Rejestracja statków powietrznych, wydawania świadectw zdolności, certyfikacji | *Robokopter technologies Sp. z o.o.* | *Może budzić lekkie zdziwienie, że zaostrzonym procesem certyfikacji będą tym samym objęte BSP o masie startowej powyżej 25 kg latające w zasięgu wzroku operatora (wykonujące zlecenia komercyjne), nie będą zaś nim objęte modele latające o masie powyżej 25 kg. Można sobie wyobrazić, że w pewnych warunkach jedynie deklaracja operatora BSP pozwoli na stwierdzenie do której grupy zalicza się dany BSP a tym samym czy dany lot podlega lub nie penalizacji.* *Autorzy zapisów wychodzą z założenia, że zdefiniowane w załącznikach obszary lotów pozwalają na wystarczające rozróżnienie sposobu wykorzystywania danego BSP, oraz w wystarczający sposób rozgraniczają powiązane z tymi lotami ryzyko. Wydaje się, że w odniesieniu do modeli latających o masie startowej z górnego przedziału zakresu do 150 kg jest to nazbyt optymistyczne, ryzykowne wręcz założenie.* *Jednocześnie wydaje się, że o ile sam proces certyfikacji obejmujący BSP ma sens dla większości zastosowań komercyjnych, to jednak powinien mieć stopnie gradacji jeśli chodzi o zakres i wymagania (wytrzymałościowe, jakościowe, zastosowanego wyposażenia) w zależności od masy, osiąganych prędkości, zasięgu energetycznego, zastosowań BSP oraz następować w innym trybie (w większości uproszczonym) niż w odniesieniu do pozostałych statków powietrznych.* *Stosunkowo najprostszym, najuczciwszym i najbezpieczniejszym rozwiązaniem byłoby:* * Zwolnienie z w/w obowiązków zgłoszenia i certyfikacji BSP poniżej 5 kg używanych do celów rekreacyjnych na wydzielonych obszarach* * Wprowadzenie obowiązku uproszczonego zgłoszenia do rejestru BSP używanych do celów komercyjnych lub celów rekreacyjnych poza wydzielonymi obszarami poniżej 5 kg* * Wprowadzenia obowiązku szczegółowego (podzespoły) zgłoszenia do rejestru wszystkich BSP bez względu na zastosowanie o masie z przedziału od 5 do 25 kg* * Wprowadzenie obowiązku certyfikacji wszystkich BSP bez względu na zastosowanie o masie powyżej 25 kg*  | Uwaga nieuwzględniona | Opracowanie wymogów technicznych uwzględniających ten obszar lotnictwa jest obecnie tematem prac takich organizacji jak ICAO, EASA i JARUS. Niestety jest to bardzo trudny i nowy obszar, w którym brak jakichkolwiek wzorców, które można byłoby w chwili obecnej zastosować. Projekt konsultowanej nowelizacji obejmuje jedynie doprecyzowanie zasad wykonywania lotów i podstawowej eksploatacji UAV. Bezpieczeństwo wykonywanych operacji na chwilę obecną ma zostać zapewniony przez ograniczenia operacyjne i wyszkolenie osób wykonujących loty. |
| 90. | Dotyczy zwolnienia z zastosowania grupy przepisów ustawy – Prawo Lotnicze wydanych na podstawie art. 121 ust. 6 pkt 1 ustawy oraz przepisy art. 126 ust. 2–5 ustawy | *Robokopter technologies Sp. z o.o.* | *Warto zwrócić uwagę na fakt, że w przypadku utracenia kontroli nad BSP o dużej masie, a co za tym idzie o możliwym większym zasięgu w tym zasięgu energetycznym lot krótkotrwały może już tak krótki nie być i może spowodować przelot w miejsca niepożądane przestrzeni powietrznej. Większa masa BSP może się też wiązać z większymi zagrożeniami zarówno dla pozostałych uczestników ruchu powietrznego jak i na powierzchni ziemi. Dlatego warto rozważyć stosowanie obowiązkowego wyposażenia zwiększającego bezpieczeństwo (poza rozwiązaniami typu failsafe) lotów w sposób gradacyjny, proporcjonalnie do wzrostu wagi, a także adekwatne procedury certyfikujące o których wspomniano powyżej.*  | Uwaga nieuwzględniona | Opracowanie wymogów technicznych uwzględniających ten obszar lotnictwa jest obecnie tematem prac takich organizacji jak ICAO, EASA i JARUS. Niestety jest to bardzo trudny i nowy obszar, w którym brak jakichkolwiek wzorców, które można byłoby w chwili obecnej zastosować. Projekt konsultowanej nowelizacji obejmuje jedynie doprecyzowanie zasad wykonywania lotów i podstawowej eksploatacji UAV. Bezpieczeństwo wykonywanych operacji na chwilę obecną ma zostać zapewniony przez ograniczenia operacyjne i wyszkolenie osób wykonujących loty. |
| 91. | § 2 ust. 11 | Robokopter technologies Sp. z o.o. | *Powyższa zmiana w kontekście wcześniejszych uwag ma głęboki sens ale powinna obejmować także modele latające.* | Uwaga nieuwzględniona | Modele nie są klasyfikowane jako statki powietrzne kategorii specjalnej ale mają w zamian inne ograniczenia operacyjne,  |
| 92. |  | *Krzysztof Zaleski* | *Z zapisów wynika, że obserwator nie jest zobligowany do posiadania jakichkolwiek uprawnień i nie ponosi żadnej odpowiedzialności. Wydaje się to miejscem na pewne nadużycia. Czy nie lepiej by było zobligować użytkowników do wykonywania lotów zawsze w parach? Ostatnio FAA zezwoliła na wykonywanie lotów komercyjnych z zastrzeżeniem, iż zespoły będą dwuosobowe (informacja tutaj:* [*http://www.ekonomia.rp.pl/artykul/1169932.html*](http://www.ekonomia.rp.pl/artykul/1169932.html)*). Drugą propozycją byłoby zamieszczenie konieczności wyraźnego oznaczenia osób wykonujących loty. Uważamy, że kamizelka odblaskowa z wyraźnym napisem np. 'pilot' by wystarczyła. Obecnie osoby wykonujące loty - także te rekreacyjne są całkowicie anonimowe i w razie jakiejś sytuacji potencjalnie niebezpiecznej nie ma możliwości ich zindetyfikowania wśród innych osób.* | *Uwaga częściowo uwzględniona* | Konieczność posiadania uprawnień wynika z przepisów ustawy – Prawo lotnicze. Nowelizowane rozporządzenie nie może więc narzucić obowiązku posiadania uprawnień dla obserwatora.Wprowadzono przepis o obowiązku noszenia kamizelki ostrzegawczej. |
| 93. | załącznik nr 7 | Janusz Zdulski | *Propozycja podwyższenia Sum Gwarancyjnych w ubezpieczeniu OC użytkownika, osoby eksploatującej, oraz OC za osobę biorącą udział w locie, skoku,**Od kilku lat w Towarzystwach Ubezpieczeniowych przyjmuje się rezerwę finansową z tytułu szkody na osobie w wyniku wypadku lotniczego na kwotę 250 000 zł., takiej też wysokości występują roszczenia w przypadku śmierci osoby biorącej udział w wypadku lotniczym. Zaproponowana S.G. = 50 000 SDR jest zbliżona do wysokości średnich roszczeń w RP.* | Uwaga nieuwzględniona | Proponowane zmiany nie są przedmiotem omawianej nowelizacji |
| 94. | załącznik nr 7 | Janusz Zdulski | *Podniesienie S.G. dla modeli statków powietrznych na 10 000 SDR powinno zabezpieczyć ewentualne roszczenia ze szkód wyrządzonych modelem.* | Uwaga nieuwzględniona | Proponowane zmiany nie są przedmiotem omawianej nowelizacji |
| 95. | załącznik nr 7 | Janusz Zdulski | *Zmieniłem zapisy dotyczące ubezpieczenia OC paralotni gdyż dotychczasowe zapisy pozwalały na dowolną interpretacje, i tak według wielu (na podstawie tych zapisów) ubezpieczano PPGG tak jak PPG (niezgodnie z rozporządzeniem Rady Europy)* | Uwaga nieuwzględniona | Proponowane zmiany nie są przedmiotem omawianej nowelizacji |
| 96. | załącznik nr 7 | Janusz Zdulski | *Usunąłem możliwość: „Ubezpieczenie OC może być zawarte jako rozszerzenie warunków innego rodzaju ubezpieczenia, w tym nieobowiązkowego”**Zapis ten powodował zawieranie ubezpieczeń OC w życiu prywatnym za niską składkę, natomiast ochroną nie objęte było (latanie , skakanie na spadochronie). Instruktorzy czy szefowie wyszkolenia nie mieli możliwości ani wiedzy w zakresie sprawdzenia takiej polisy czy spełnia ona wymogi rozporządzenia. Weryfikacja tych ubezpieczeń następowała dopiero przy powstaniu szkody (mam takie informacje w praktyce w przypadku ubezpieczenia OC skoczków spadochronowych – śmiertelny wypadek skoczka spadochronowego jesienią 2013 roku w Inowrocławiu. Po sprawdzeniu polisy okazało się że nie jest ona właściwa. Po dalszym dochodzeniu z Towarzystwem Ubezpieczeniowym doszedłem, że ponad 50 skoczków przez 3 lata było podobnie ubezpieczanych)* | Uwaga nieuwzględniona | Proponowane zmiany nie są przedmiotem omawianej nowelizacji |
| 97. | załącznik nr 1rozdział 3  | *Krzysztof Zaleski* | *Pierwsze spostrzeżenie dotyczy samodzielnego wykonywania lotów oraz możliwości korzystania z obserwatora. Z zapisów wynika, że obserwator nie jest zobligowany do posiadania jakichkolwiek uprawnień i nie ponosi żadnej odpowiedzialności. Wydaje się to miejscem na pewne nadużycia. Czy nie lepiej by było zobligować użytkowników do wykonywania lotów zawsze w parach? Ostatnio FAA zezwoliła na wykonywanie lotów komercyjnych z zastrzeżeniem, iż zespoły będą dwuosobowe (informacja tutaj: http://www.ekonomia.rp.pl/artykul/1169932.html).* | Uwaga nieuwzględniona | Na chwilę obecną projektodawca postanowił pozostawić decyzję o wykorzystaniu pomocy obserwatora samemu operatorowi. Oczywiście w przypadkach, w których obserwator nie jest wymagany przez przepisy.  |
| 98. | załącznik nr 1 | *Krzysztof Zaleski* | *Drugą propozycją byłoby zamieszczenie konieczności wyraźnego oznaczenia osób wykonujących loty. Uważamy, że kamizelka odblaskowa z wyraźnym napisem np. 'pilot' by wystarczyła. Obecnie osoby wykonujące loty - także te rekreacyjne są całkowicie anonimowe i w razie jakiejś sytuacji potencjalnie niebezpiecznej nie ma możliwości ich zidentyfikowania wśród innych osób.* | Uwaga uwzględniona |  |
|  |  |  |  |  |  |
| 99. | ogólna | Fundacja Panoptykon | *Przygotowywane przepisy pomijają jednak jeden z kluczowych problemów związanych z popularyzacją bezzałogowych statków latających, a mianowicie wynikające z tego zagrożenia dla prywatności i ochrony danych osobowych . Nie można bowiem uznać, że zawarte w załącznikach do projektu rozporządzenia zasady wykonywania lotów w odpowiedniej odległości od osób, mienia i innych użytkowników przestrzeni powietrznej zapewnią poszanowanie prawa do prywatności obserwowanych osób.**Rosnąca popularność dronów, często wyposażonych w kamery z opcją rejestracji obrazu (czy choćby możliwością jego transmitowania w czasie rzeczywistym) lub dźwięku, wymaga przeprowadzenia gruntownych analiz dotyczących ich wpływu na prywatność oraz wypracowania rozwiązań prawnych, które zagwarantują poszanowanie praw osób, obserwowanych przez operatora, niejednokrotnie nawet bez wiedzy i świadomości tego faktu. W szczególności powinno to objąć określenie sytuacji, w których użycie dronów jest niedopuszczalne (bądź też dopuszczalne) i uregulowanie zasad użytkowania bezzałogowych statków latających wyposażonych w urządzenia do nagrywania obrazu lub dźwięku – bez względu na ich masę startową.* | Uwaga nieuwzględniona | Inne przepisy (ustawa o prawie autorskim) regulują kwestię udostępniania i ochrony wizerunku osób trzecich. Nie ma uzasadnienia prawnego dla traktowania zdjęć robionych z drona inaczej niż zdjęć robionych np. z jakich platform, czy po prostu robionych na ulicy. Ochrona wizerunku danej osoby zaczyna działać w momencie publikacji takich zdjęć a tę kwestię reguluję wspomniana ustawa o prawach autorskich i prawach pokrewnych. |
| 100. | ogólna | Fundacja Panoptykon | *postuluje przeprowadzenie możliwie szerokich konsultacji dotyczących oczekiwań społeczeństwa w odniesieniu do zastosowania dronów, w tym w szczególności zebrania opinii na temat ich wpływu na prywatność. Istotnym elementem takich działań powinno być – w naszej ocenie – rozszerzenie katalogu podmiotów, do których kierowane są pisma z zaproszeniami do konsultacji aktów prawnych dotyczących bezzałogowych statków powietrznych o organizacje inne niż zrzeszające aerokluby i szkoły latania oraz producentów dronów.* | Uwaga nieuwzględniona | Obecnie przeprowadzone konsultacje są przeprowadzana zgodnie z uchwałą Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979)i tekst projektu jest umieszczony na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legilsacji i na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Projekt był również poddany opinii GIODO, którego obowiązkiem jest dbanie o ochronę danych osobowych, w tym wizerunku obywateli. |
| 101. | ogólna do załącznika nr 1 | Marcin Zmysłowski | *Prosiłbym o dodanie do ustawy następujących zapisów:**- nie wymaga się by bezzałogowy statek powietrzny nieprzekraczający 25 kg posiadał transponder niezależnie w jakiej strefie się znajduje, ale z uwzględnieniem 6 km od lotniska w przypadku strefy CTR**Dodatkowe obciążanie dodatkowymi elementami w tym transponderami w istniejących i aktualnie produkowanych dronów jest niezgodne z instrukcją użytkowania (np. w Phantomach firmy DJI). Dodatkowe obciążanie dronów może spowodować katastrofę, na którą nie będzie miał wpływu pilot.* | Uwaga nieuwzględniona | Bezzałogowe statki powietrzne do 25 kg są wyłączone z większości przepisów technicznych dotyczących większych statków powietrznych (również z obowiązku posiadania transpondera). Nie ma więc potrzeby zamieszczania zaproponowanych zapisów. |
| 102. | ogólna do załącznika nr 1 | Marcin Zmysłowski | *Prosiłbym o dodanie do ustawy następujących zapisów:**- nie wymaga się by bezzałogowy statek powietrzny nieprzekraczający 25 kg posiadał niezależnie w jakiej strefie się znajduje miał łączność dwukierunkową z wierzą najbliższego lotniska.**Pilot bezzałogowego statku powietrznego (np. drona) w 100% przypadków nie jest w posiadaniu profesjonalnego sprzętu komunikacyjnego, który by pozwoliłby mu na stałą łączność z wierzą w przypadku strefy CTR. Wydaje mi się, że zapis dot. przepuszczania i dawania pierwszeństwa innym statkom latającym jest tutaj wystarczający w przypadku bezzałogowych statków powietrznych.* | Uwaga nieuwzględniona | Bezzałogowe statki powietrzne do 25 kg są wyłączone z większości przepisów technicznych dotyczących większych statków powietrznych (również z obowiązku posiadania urządzeń służących do komunikacji radiowej). Nie ma więc potrzeby zamieszczania zaproponowanych zapisów. |
| 103. | § 2 ust. 1 pkt 1 lit. d | Jerzy Kwieciński | *Rodzaje lotów. Obecne i proponowane przepisy dzielą je na loty rekreacyjne i sportowe oraz do celów innych niż rekreacyjne i sportowe. Uważam, że należałoby podzielić je na rekreacyjne i do celów innych niż rekreacyjne.**Uzasadnienie: trudno jest wyobrazić sobie model latający wielkości np. szybowca PW-5 ( do 150 kg masy startowej) i zawodnika biorącego udział w zawodach krajowych a i może w międzynarodowych za kilka lat, bez świadectwa kwalifikacji (patrz § 2 pkt d). I tu nasuwa się definicja modelu latającego, którą proponuję zmienić, mianowicie zamiast 150 kg masy do startu na 25 kg, (a może i mniej) używanych wyłącznie w celach rekreacyjnych. Wszak Słownik języka polskiego definiuje: „rekreacja – czas przeznaczony na zabawę i wypoczynek po pracy połączony z rozrywką”. Mamy więc bezzałogowe statki powietrzne używane do celów innych niż rekreacyjne i modele latające używane do rekreacji. Tu też należy wyodrębnić w grupie modeli latających, zabawki latające, których masa nie przekracza 0,5 kg, a które są wyłączone ze stosowania wszelkich przepisów.(aktualnie występują w sprzedaży w kategorii śmigłowców, samolotów i wielowirnikowców).* *Jeżeli do lotów w celach sportowych nie wymagałoby się od zawodnika posiadania dokumentu w postaci świadectwa kwalifikacji, to tym samym nie ma podstaw do wymagania posiadania przez niego wiedzy niezbędnej w tych lotach.* | Uwaga nieuwzględniona | Proponowane zmiany są poza delegacją ustawową rozporządzenia. Koniczność posiadania świadectwa kwalifikacji wynika z zapisów ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze, a nie z zapisów konsultowanego rozporządzenia. |
| 104. | § 2 ust. 1 pkt 1 lit. d i f | Jerzy Kwieciński | *1) wszystkie urządzenia latające bez załogi dzielą się na:* *- modele latające w tym zabawki latające używane do lotów rekreacyjnych;* *- bezzałogowe statki powietrzne używane do lotów innych niż rekreacyjne;**2) modele latające (w tym latające zabawki) – są to urządzenia latające bez załogi, przeznaczone do lotów rekreacyjnych wykonywanych wyłącznie w zasięgu wzroku operatora, których masa całkowita do startu nie przekracza 25 kg,* *3) bezzałogowy statek powietrzny jest urządzeniem latającym przeznaczonym do lotów innych niż rekreacyjne, którego masa całkowita do startu nie przekracza 150 kg, wpisany do ewidencji i posiadający znak rozpoznawczy.**Uwaga: bezzałogowe statki powietrzne o masie powyżej 150 kg stanowią kategorię specjalną, której zasady eksploatacji i dopuszczenia do lotów nie zostały jeszcze określone.* | Uwaga nieuwzględniona | Proponowane zmiany są poza delegacją ustawową rozporządzenia. Koniczność posiadania świadectwa kwalifikacji wynika z zapisów ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze, a nie z zapisów konsultowanego rozporządzenia. Przynależność bezzałogowych statków powietrznych do kategorii specjalnej również wynika z innych przepisów. Z obowiązku ewidencjonowania są aktualnie wyłączone wszystkie statki powietrzne, których dotyczy nowelizowane rozporządzenie (np.: lotnie, paralotnie, motolotnie) . Wprowadzenie obowiązku ewidencjonowania modeli latających i bezzałogowych statków powietrznych (szczególnie tych mniejszych) będzie na chwilę obecną dodatkowym obciążeniem dla użytkowników i pociągnie za sobą duże koszty administracyjne.  |
| 105. | ogólna | Jerzy Kwieciński | *Ewidencję prowadzi instytucja upoważniona przez Prezesa Urzędu, na podstawie wniosku właściciela.**Znak rozpoznawczy składa się ze znaku przynależności państwowej i wyróżnika po myślniku w postaci litery D oraz czterech cyfr określających kolejną liczbę rejestru, np. SP-D1234.* *Uzasadnienie:**a) bezzałogowe statki powietrzne (i modele latające) nie zostały wyłączone z przepisów prawa lotniczego – Zarządzanie bezpieczeństwem oraz badanie incydentów i wypadków lotniczych - artykuły 134 do 140e.**b) jeżeli bezzałogowy statek powietrzny spowoduje poważny incydent lub wypadek, to dla Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych lub organów ścigania jak również firmom ubezpieczeniowym jest koniecznym zidentyfikowanie takiego statku; Operator którego BSP spowodował poważną szkodę w mieniu lub wypadek z obrażeniami, może się wyprzeć, przy braku świadków, że to nie jego statek powietrzny.* | *Uwaga nieuwzględniona* | Z obowiązku ewidencjonowania są aktualnie wyłączone wszystkie statki powietrzne, których dotyczy nowelizowane rozporządzenie (np.: lotnie, paralotnie, motolotnie) . Wprowadzenie obowiązku ewidencjonowania modeli latających i bezzałogowych statków powietrznych (szczególnie tych mniejszych) będzie na chwilę obecną dodatkowym obciążeniem dla użytkowników i pociągnie za sobą duże koszty administracyjne |
| 106. | załącznik nr 2 pkt 5.4  | Jerzy Kwieciński | *Z proponowanego zapisu nie wynika jednoznacznie, czy zgłoszenie jest koniecznym warunkiem prowadzenia działalności czy tylko dobra wolą przedsiębiorcy. Byłoby lepiej aby zapis miał formę bardziej jednoznaczną np.: Prezes Urzędu prowadzi rejestr podmiotów prowadzących usługi lotnicze przy użyciu BSP. „Warunkiem wykonywania usług lotniczych przy użyciu bezzałogowych statków powietrznych jest zaświadczenie zgłoszenia Prezesowi ULC zamiaru prowadzenia takiej działalności”. Zgłoszenie powinno zawierać w szczególności …itd.* | *Uwaga nieuwzględniona* | Nieuwzględniono ze względu na zmianę treści omawianego przepisu |
| 107. | § 1 | ppłk Jerzy AleksiejukZastępca Szefa Oddziału Zarządzania Przestrzenią Powietrzną Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP | *Rozporządzenie to daje możliwość wykonywania lotów przez BSP do 25 kg z VLOS w klasie G jednakże paragraf 1 pkt.2 wyłącza z zastosowania ww rozporządzenia lotnictwo państwowe co uniemożliwia wykorzystanie BSP do działań z VLOS bez konieczności wydzielania rejonów ograniczeń lotów.* | Uwaga uwzględniona |  |
| 108. | § 2 ust. 1 pkt 1 lit. d § 4 ust. 1 pkt 6 i 7 | PAŻP | *kwestie definicyjne**Mając na uwadze rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych wprowadzające m.in. podział statków powietrznych bezzałogowych, mogą powstać wątpliwości do do słuszności zdefiniowania na potrzeby projektu pojęcia „model latający” i „bezzałogowego statku powietrznego”, gdyż model latający, zgodnie z projektem, jest także statkiem powietrznym bezzałogowym. W tej sytuacji wymagałaby rozważenia celowość wprowadzanie do rozporządzenia dodatkowego załącznika nr 6a; być może wystarczającym byłoby w obecnym załączniku nr 6 rozporządzenia rozdzielenie materii na część A (modele latające) i część B („inne statki powietrzne”). W przypadku podjęcia decyzji o pozostawieniu w projekcie zał. nr 1 i 2 to – dla zwiększenia przejrzystości tekstu – należałoby w §1 pkt 3 i 4 projektu przed wyrazami „rozporządzenia dodać „niniejszego”**Ponadto definicja modelu latającego niepokryta się zakresowo z pojęciem „modelu latającego”, o którym mowa w pkt 1.1 załącznika nr 1 do projektu, zaś zakres przepisu zawartego w § 1 pkt 1 lit. a projektu, dot. § 2 ust. 1 lit. f rozporządzenia, nie pokrywa się z treścią projektowanego pkt 1.1 załącznika nr 2 do nowelizacji* | Uwaga nieuwzględniona | W ocenie projektodawcy słuszne jest zdefiniowanie w rozporządzeniu modelu latającego i bezzałogowego statku powietrznego (pozostałe) – są to definicje dla tego rozporządzenia i mają na celu ułatwienie stosowania jego przepisów. Rozporządzenia ws. klasyfikacji statków powietrznych z 2013 r. względem poprzedniego rozporządzeni nie definiuje rodzajów statków powietrznych. Rozporządzenie dot. klasyfikacji Klasyfikacja statków powietrznych ujęta w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych dzieli statki powietrzne na poszczególne klasy i jest to podział dokonany dla celów administracyjnych.Z uwag nadesłanych przez konsultantów wynika, że pozytywnie odebrany jest podział na przepisy dot. modeli latających i pozostałych bezzałogowych statków powietrznych – ujęcie ich w dwóch osobnych załącznikach. |
| 109. | załącznik nr 1 i 2ppkt 1.2 | PAŻP | *Z uwagi na bezpośredni charakter normatywny ppkt 1.2 celowe byłoby rozważenie przeniesienia treści tych punktów bezpośrednio do postanowień merytorycznych rozporządzenia wraz z doprecyzowaniem okoliczności, z uwagi na które może nastąpić zwolnienie z wymagań (np. odległość wysokość, warunki pogodowe, noc)* | Uwaga nieuwzględniona | Proponowane przepisy dotyczą jedynie modeli i bezzałogowych statków powietrznych – przepisy ogólne ujęte w treści rozporządzenia dot. wyłączeń od stosowania wobec określonych rodzajów statków powietrznych pewnych wymienionych w odpowiednich ustępach przepisów prawnych. Stosując konstrukcję tego przepisu brano pod uwagę sposób redakcji przepisów pozostałych załączników rozporządzenia. |
| 110. | załącznik nr 4 | PAŻP | *Projektowane zasady nie ustalają wymagań w zakresie wykonywania lotów w nocy (dodatkowy obowiązek oświetlenia statku powietrznego) oraz nie określają wymagań w zakresie warunków pogodowych wykonywania lotów* | Uwaga uwzględniona |  |