8 marca 2023 r.

**Zestawienie uwag z opiniowania projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (UC89)**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Podmiot zgłaszający uwagę** | **Jednostka redakcyjna** | **Treść uwagi / uzasadnienie / propozycja brzmienia przepisu** | **Stanowisko projektodawcy** |
|  | **Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych** | art. 21 ustawy – Prawo lotnicze | Dodawany mocą projektu do ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz.U z 2022 r., poz. 1235 z późn. zm.), dalej: Prawo lotnicze - **art. 21 ust. 2g** przewiduje, że *Na potrzeby wykonywania przez Prezesa Urzędu zadań, o których mowa w art. 18 lit a-e, g-k oraz rozporządzenia nr 2019/947/UE ustanawia się mechanizm koordynacji między Prezesem Urzędu oraz Polską Agencją Żeglugi Powietrznej, polegający na obowiązku współdziałania przy wykonywaniu tych działań*. Dodawany zaś do Prawa lotniczego **art. 21 ust. 2h** określa katalog elementów porozumienia *zawieranego na potrzeby mechanizmu koordynacji pomiędzy Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego* (dalej: Prezes Urzędu) *a Polską Agencją Żeglugi Śródlądowej* (dalej: Agencja).  Organ nadzorczy opiniując *projekt ustawy o zmianie ustawy prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw* z dnia 26 sierpnia 2021 r.1 wskazywał, że porozumienie nie powinno kształtować praw i obowiązków z zakresu przetwarzania danych osobowych (pozyskiwania, udostępniania i dalszego wykorzystywania), m.in. z uwagi na konieczność poszanowania zasad praworządności, która wymaga stanowienia kompetencji organów publicznych w przepisach prawa, a nie w porozumieniach. Projektodawca co prawda przeredagował propozycję przedmiotowej regulacji poprzez wprowadzenie pojęcia „mechanizmu koordynacji”, jednakże ustanowienie zasad współpracy, m.in. w zakresie zasad przetwarzania danych osobowych (przekazywania, udostępniania etc.) pomiędzy Prezesem Urzędu a Agencją nadal mają być przedmiotem porozumienia. Dodatkowo, zauważyć należy na niekonsekwencję w projektowanych przepisach dotyczących przedmiotowego porozumienia. Zgodnie bowiem z **art. 14 projektu** *W terminie 14 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego zawiera z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej porozumienie, o którym mowa w art. 21 ust. 2h ustawy zmienianej w art.1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą*. Projektowany art. 21 ust. 2h nie proponuje brzmienia porozumienia, ale wskazuje otwarty katalog elementów, jakie porozumienie ma regulować.  Mając powyższe na uwadze organ nadzorczy podtrzymuje zgłoszone w skierowanych na wcześniejszych etapach prac nad przedmiotowym projektem stanowisko tj. w zakresie wątpliwości co do kształtowania procesów przetwarzania danych w porozumieniu - bez ich wcześniejszego uregulowania w ustawie.  Zmieniany mocą projektu **art. 21 ust. 2j** Prawa lotniczego przewiduje, że *Jeżeli współdziałanie, o którym mowa w ust. 2g, polega na realizowaniu przez Prezesa Urzędu zadań lub kompetencji wynikających z przepisów ustawy przy wykorzystaniu systemu teleinformatycznego, do którego autorskie prawa majątkowe w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1062 oraz z 2022 r. poz. 655) przysługują Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, o którym mowa w art. 3b ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, zwanego dalej „systemem teleinformatycznym BSP”, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej upoważnia Prezesa Urzędu do nieodpłatnego korzystania z tego systemu w granicach uzasadnionych celem realizacji zadań oraz kompetencji wynikających z przepisów ustawy.*  Zgodnie zaś z projektowanym art. **21 ust. 2l** Prawa lotniczego *Jeżeli współdziałanie, o którym mowa w ust. 2g, polega na prowadzeniu rejestrów i postępowań określonych w ustawie przy wykorzystaniu systemu teleinformatycznego BSP, w wyniku których dochodzi do przetwarzania danych osobowych, Prezesa Urzędu oraz Polską Agencję Żeglugi Powietrznej uznaje się za administratorów w rozumieniu art. 4 pkt 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, z późn. zm.2)).*  Przywołane wyżej rozwiązania mogą stwarzać trudności interpretacyjne przyszłym wykonawcom projektowanych norm. Z projektowanych przepisów nie wynika bowiem, jakie konkretnie rejestry i postępowania należy uznać za prowadzone wspólnie przez Prezesa Urzędu i Agencję. Zauważyć bowiem należy, że zgodnie z projektowanym **art. 21 ust. 2 pkt 8** Prawa lotniczego *prowadzenie rejestrów: statków powietrznych, w tym systemów bezzałogowych statków powietrznych, lotnisk, lotniczych urządzeń naziemnych, personelu lotniczego, operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, podmiotów szkolących oraz ewidencji lądowisk* – ma stanowić wyłącznie zadanie Prezesa Urzędu. Nie jest zatem wiadomym jakie - w związku z upoważnieniem do korzystania z systemu - cele przetwarzania danych będzie realizował Prezes Urzędu a jakie Agencja. Cele te powinny być wyraźnie rozpisane w projektowanych przepisach. Wyjaśnienia wymaga, czy Agencja będzie w związku z przyjmowanymi rozwiązaniami odpowiedzialna za bezpieczeństwo danych przetwarzanych przy pomocy systemu, kto będzie odpowiedzialny za zgłaszanie naruszeń danych przetwarzanych za pomocą tego systemu etc. Istotne - przede wszystkim z punktu widzenia ochrony danych osobowych - jest precyzyjne określenie obowiązków administratorów i granic ich odpowiedzialności.  Dodatkowe wątpliwości budzi przywołany wyżej projektowany **art.21 ust. 2g** Prawa lotniczego wskazujący, iż *Agencja upoważnia Prezesa Urzędu do bezpłatnego korzystania z systemu teleinformatycznego*. Sformułowanie „upoważnia” sugerować mogłoby, że Agencja występując w roli administratora upoważnia, Prezesa Urzędu do przetwarzania danych osobowych. Z tak ukształtowanego przepisu nie wynika czy upoważnienie do korzystania z tego systemu będzie oznaczało że upoważniający będzie miał dostęp do danych, których administratorem jest upoważniany podmiot i za które jako administrator ponosić powinien odpowiedzialność. Projektowany zaś art. 21 ust.2j) mówi, że zarówno Prezes Urzędu i Agencja są administratorami danych przetwarzanych przy wykorzystaniu systemu teleinformatycznego BSP. Wskazanie w przepisie wyłącznie nazwy „administrator” bez precyzyjnie określonych celów przetwarzania kształtujących granice odpowiedzialności nie jest wystarczające. Administratorem nie będzie bowiem podmiot, który został w ten sposób określony, ale kto faktycznie realizuje konkretne zadania. Warto przy tym podkreślić, że zadania administratora mogą być realizowane także wspólnie - (współadministrowanie). Przyjęcie jednak tego rodzaju rozwiązania powinno być dookreślone w przepisach, tak aby w praktyce nie dochodziło do realizacji przez administratora swoich celów na danych innego administratora.  Zwrócić należy jednocześnie uwagę na dodawany mocą projektu art. 21 ust. 2h pkt 4) Prawa lotniczego, zgodnie z którym *porozumienie zawarte pomiędzy Prezesa, Urzędu a Agencją będzie określało cele i sposoby przetwarzania danych osobowych, zakresu odpowiedzialności każdej ze stron porozumienia dotyczące wypełniania przez strony obowiązków związanych z przetwarzaniem danych osobowych oraz relacje między stronami a podmiotami, których dane dotyczą – w przypadku , o którym mowa w ust. 2l*. Projektowany przepis również jest sprzeczny z przyjętym w dodawanym art. 21 ust. 2l założeniem, zgodnie z którym Prezesa Urzędu i Agencję uznaje się za administratorów3. W praktyce bowiem trudno będzie rozstrzygnąć- przy tak przyjętych rozwiązaniach – w jakich sytuacjach Prezes Urzędu a także Agencja mają pełnić rolę administratorów. Wątpliwości budzi regulowanie celów i sposobów przetwarzania danych osobowych w porozumieniu.  Jednocześnie zauważyć należy, że zasady funkcjonowania systemu teleinformatycznego BPS mają być przedmiotem regulacji ustawy z dnia 8 grudnia 2003 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz.U. z 2021 r. poz. 260) (dodawany do ustawy o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej **art. 3b**). Rozproszenie regulacji w dwóch różnych ustawach dodatkowo pogłębia niepewność co do statusu Prezesa Urzędu i Agencji w procesie przetwarzania danych osobowych.  Regulacje kształtujące obowiązki administratorów, mające stanowić podstawę przetwarzania danych osobowych powinny być przejrzyste i czytelne. Do Urzędu Ochrony Danych Osobowych wpływa szereg zgłoszeń w których administratorzy, inspektorzy ochrony danych a także osoby, których dane dotyczą wskazują na problemy interpretacyjne z jakimi mierzą się w związku przyjmowaniem przez ustawodawców niejasno skonstruowanych przepisów prawa. Dlatego niezwykle istotne jest zatem zapewnienie przejrzystych regulacji w odniesieniu do procesów związanych z przetwarzaniem danych osobowych, przede wszystkim zaś w sytuacji, gdy dane osobowe mają być przetwarzane przy wykorzystywaniu systemów teleinformatycznym.  Z przepisów regulujących funkcjonowanie systemu teleinformatycznego powinno wynikać jaki podmiot będzie odpowiedzialny za przetwarzanie danych osobowych w tym systemie w rozumieniu rozporządzenia 2016/679, jakie dane będą w nim gromadzone, jak długo przechowywane, w jakim celu (celach), na jakich zasadach, komu ewentualnie udostępniane. Wprawdzie wskazanie wprost administratora przetwarzanych w takim systemie danych osobowych nie jest zawsze konieczne, ale niezbędnym jest określenie w przedmiotowych przepisach ról i obowiązków – w odniesieniu do celów i sposobów przetwarzania, operacji (zestawów operacji) przetwarzania – podmiotów: 1) odpowiedzialnych za cele i sposoby przetwarzania danych osobowych4, 2) czerpiących dane osobowe z systemu teleinformatycznego oraz zasilających system danymi osobowymi. W przypadku podmiotów związanych przepisami prawa, właściwie należy te przepisy sformułować, wyznaczając podmiotom przetwarzającym dane określone role mocą tychże przepisów. Rola administratora ma kluczowe znaczenie w stosowaniu przepisów rozporządzenia 2016/679, ponieważ to administrator jest adresatem szeregu obowiązków wynikających z tego aktu prawnego. Odpowiada on m.in. za zgodność przetwarzania z zasadami określonymi tymi przepisami, w tym art. 5 rozporządzenia 2016/679; za realizację praw osób, których dane dotyczą, wynikających nie tylko z przepisów art. 13 i 14, ale i 15–22 rozporządzenia 2016/679, a także jest obciążony pełną odpowiedzialnością za zgodne z prawem przetwarzanie danych, które prowadzi samodzielnie, lub które prowadzone jest w jego imieniu (motyw 74 rozporządzenia 2016/679). Rozwiązania takie nie zostały zaś przewidziane w projektowanym **art. 3b** ustawy o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.  Przedstawiając powyższe uprzejmie informuję, że stanowienie przepisów prawa regulujących problematykę przetwarzania danych osobowych w taki istotnych aspektach jak objęte projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze powinno być poprzedzone oceną skutków dla przetwarzania danych, a same przepisy powinny być kształtowane w sposób zapewniający stosowanie i zachowanie powyższych zasad. Uwagi organu nadzorczego przedstawiane w toku prac legislacyjnych mają charakter wskazówek a Projektodawca, który podczas przygotowywania przepisów prawa powinien brać od uwagę stosowanie przepisów rozporządzenia 2016/679. Ostatecznie to Projektodawca podejmuje decyzję co do ostatecznego kształtu przyjmowanych przepisów i odpowiedzialność za ich kształt.  [1] Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 127 z 23.05.2018, str. 2 oraz Dz. Urz. UE L 74 z 04.03.2021, str. 35.  1 Pisma Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych z dnia 20 września 2021 r. oraz 10 marca 2022 r., sygn.. DOL.401.423.2021.WL.AG.  2) Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 127 z 23.05.2018, str. 2 oraz Dz. Urz. UE L 74 z 04.03.2021, str. 35.  3 Jeżeli ich współdziałanie polega na prowadzeniu rejestrów i postępowań określonych w ustawie przy wykorzystaniu systemu teleinformatycznego BPS  4 Zgodnie z art. 4 pkt 2 rozporządzenia RODO „przetwarzanie” oznacza operację lub zestaw operacji wykonywanych na danych osobowych lub zestawach danych osobowych w sposób zautomatyzowany lub niezautomatyzowany, taką jak zbieranie, utrwalanie, organizowanie, porządkowanie, przechowywanie, adaptowanie lub modyfikowanie, pobieranie, przeglądanie, wykorzystywanie, ujawnianie poprzez przesyłanie, rozpowszechnianie lub innego rodzaju udostępnianie, dopasowywanie lub łączenie, ograniczanie, usuwanie lub niszczenie. | **Uwaga częściowo uwzględniona**  Dokonując przypisania kompetencji oraz zadań wynikających z rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.) (dalej: „rozporządzenie (UE) 2019/947”) resort infrastruktury przyjął, że zadania określone w art. 18 ww. aktu prawnego, jak i inne (np. te ujęte w art. 15) zostaną przypisane do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (dalej: „Prezes ULC”) oraz Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (dalej: „PAŻP” lub „Agencja”), z uwagi na funkcje, które oba podmioty realizują w obecnym układzie regulacyjnym.  W tym celu w projektowanym przepisie art. 21 ust. 2 pkt 29 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r Prawo lotnicze (Dz. U. 2022 r., poz. 1235 z późn, zm,) (dalej: „ustawa – Prawo lotnicze) oraz art. 3a ust. 1 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. z 2021 r. poz. 260) (dalej: „ustawa o PAŻP) wskazano na zakres kompetencji powierzonych każdemu z podmiotów. Zaproponowano również, żeby koordynacja pomiędzy obiema instytucjami odbywała się na podstawie porozumienia, którego minimalny zakres zostanie wyznaczony przepisami ustawy - Prawo lotnicze.  Zwrócić należy przy tym uwagę, że prawodawca unijny posłużył się w art. 17 rozporządzenia (UE) 2019/947 pojęciem „mechanizm” (w angielskiej wersji językowej „mechanism”), które w ocenie projektodawcy należy odczytywać jako ustalenie sposobu współdziałania dwóch organizacji wyznaczonych do wykonywania zadań państwa członkowskiego. Nie powinno być to jednak rozumiane jako wskazywanie na katalog czynności, które każda z instytucji ma podjąć, żeby można było ustalić istnienie mechanizmu koordynacyjnego. Przyjęcie takiego kierunku interwencji legislacyjnej prowadziłoby do trudnych do przewidzenia skutków, gdyż sposób w jaki PAŻP i ULC będą współdziałać może ewoluować, podobnie jak nieustannie zmieniają się wytyczne Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) dotyczące stosowania przepisów ujętych ww. rozporządzeniu.  Należy mieć ponadto na uwadze, że podział zadań (katalog czynności) wykonywanych przez Prezesa ULC i PAŻP został wskazany w projektowanej ustawie – zarówno poprzez dodanie do art. 21 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze nowego punktu – określającego zadania Prezesa ULC, jak też poprzez dodanie nowego art. 3a do ustawy o PAŻP.  Dlatego też w ustawie założono, że pomiędzy Prezesem ULC a PAŻP dojdzie do zawarcia porozumienia, w którym zostaną ujęte określone zobowiązania, procedury koordynacji itp. kwestie, które będą mogły podlegać okresowym aktualizacjom i dostosowaniu do nowych wymogów EASA.  Rozwiązanie takie można uznać za zbieżne z tymi już funkcjonującymi na gruncie przepisów dotyczących Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej. Tytułem przykładu wskazać tu można na porozumienie zawierane na podstawie art. 2 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służby żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, w ramach którego państwowe władze nadzorujące ustalają zasady uznawania realizowanych zadań nadzorczych, czy wspólnego wykonywania nadzoru.  Innym jeszcze przykładem ustalenia innego układu uprawnień i obowiązków organu niż ten wynikający z obowiązujących regulacji jest możliwość delegowania obowiązku zapewniania służb żeglugi powietrznej przez jedną z instytucji do drugiej (por. art. 10 ww. rozporządzenia (WE) nr 550/2004).  Odwołując się do tego ostatniego przykładu mając na względzie uwagi przedstawione w ramach uzgodnień międzyresortowych, uzasadnionym wydaje się poddanie porozumienia, które zostanie zawarte przez Prezesa ULC i PAŻP nadzorowi ministra właściwego ds. transportu. Organ ten powinien być odpowiedzialnym za zatwierdzanie porozumienia ustalającego mechanizmy koordynacji i współdziałania pomiędzypodmiotami wykonującymi zadania, o których mowa w art. 18 rozporządzenia (UE) 2019/947. W projekcie ustawy zaproponowano odpowiednią regulację w tym zakresie w art. 21 w ust. 2i ustawy – Prawo lotnicze**.**  Jednocześnie należy wyjaśnić, że proponowane rozwiązanie nie stanowi odzwierciedlenia mechanizmu, o którym mowa w art. 22 ust.5 ustawy - Prawo lotnicze, bowiem dotyczy zupełnie innej sytuacji i ma u swych podstaw całkowicie inne założenia. Ponadto należy mieć na uwadze, że system teleinformatyczny BSP będzie służył wypełnianiu zadań zarówno przez organ administracji (Prezesa ULC), jak i PAŻP. Zasadnym jest, aby był to jeden system, który będzie służył obsłudze operacji wykonywanych przez operatorów systemów bezzałogowych. Przetwarzanie danych osobowych w tym rejestrze przy pomocy systemu teleinformatycznego BSP zostało wskazane w projektowanych przepisach ustawy w taki sposób, by zabezpieczyć interes osób, których dane są w nim gromadzone, z zachowaniem obowiązujących w tym zakresie przepisów prawa. Precyzyjne wskazanie konkretnych zadań zarówno Prezesa ULC oraz PAŻP służy również wskazaniu zakresu odpowiedzialności każdej ze stron porozumienia w odniesieniu do przetwarzania danych osobowych i odpowiedzialności każdego z nich jako administratorów. Przepis jest więc zgodny z podstawowym założeniem, że system teleinformatyczny BSP służy realizacji zadań wskazanych enumeratywnie w ustawach przypisanych każdemu ze stron porozumienia. Podkreślić należy, że porozumienie jest jedynie środkiem służącym realizacji celów przetwarzania danych osobowych.  Zasady funkcjonowania systemu teleinformatycznego BSP zostały uregulowane w ustawie określającej zasady działania PAŻP, bowiem to PAŻP buduje oraz będzie utrzymywać ten system. Prezes ULC będzie natomiast z niego korzystał.  Wynika to ze specyfiki rozdziału na rynku polskim organu nadzoru lotniczego oraz służb ruchu lotniczego, gdzie pierwszym jest Prezes ULC jako przedstawiciel administracji rządowej, a drugim jest Agencja, która nie jest strukturalnie administracją publiczną.  Taki rozdział, a jednocześnie potrzeba wspólnego działania na rzecz bezpiecznego wykonywania operacji systemami bezzałogowymi skutkuje wypracowaniem nowego, ale optymalnego w obecnych warunkach prawnych rozwiązania. Przedstawiony w projektowanych przepisach mechanizm koordynacji pomiędzy Prezesem ULC i PAŻP sprzyja wykonywaniu zadań przez organy państwa członkowskiego UE, co przyczyni się do wspólnego działania na rzecz bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.  Należy nadmienić, iż obecnie na potrzeby projektu „Usługi Cyfrowe dla BSP” współpraca Prezesa ULC oraz PAŻP celem wykonywania zadań określnych w rozporządzeniu UE 2019/947 odbywa się na podstawie porozumienia administracyjnego i wykonawczego.  Uwzględniona została uwaga do projektowanego art. 21 ust. 2j i 2k i naniesiono odpowiednie zmiany w projekcie.  **Wyjaśnienie**  Podstawą ujętych w projekcie ustawy przepisów regulujących kwestię prowadzenia rejestru operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych i tym samym przetwarzania danych osobowych osób wpisywanych do tego rejestru są przepisy Unii Europejskiej, a konkretnie art. 14 rozporządzenia (UE) 2019/947. Ten artykuł określa zakres danych wpisywanych do rejestru. Przepisy ujęte w projektowanej ustawie wskazują organ, który prowadzi ten rejestr i jedynie w niezbędnym zakresie dookreślają pewne aspekty jego funkcjonowania, m.in. wskazując, ile czasu dane są w nim przechowywane oraz jakich adnotacji w rejestrze dokonuje Prezes ULC, mając na uwadze uzyskiwane przez danego operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego (SBSP) lub pilota bezzałogowego statki powietrznego (BSP) uprawnienia czy kwalifikacje. Podczas opracowywania niniejszych norm projektodawca miał na uwadze zapewnienie stosowania RODO oraz zapewnienie, że wykonawcy tych norm będą przetwarzać dane osobowe zgodnie z przepisami o ochronie danych osobowych – mając na uwadze m.in. art. 21b ustawy – Prawo lotnicze.  Jednocześnie projektodawca wskazuje, że w związku z powierzeniem w projektowanej ustawie Prezesowi ULC realizacji zadań określonych w art. 18 lit. a–e oraz g–k i m rozporządzenia (UE) 2019/947, oraz powierzeniem PAŻP wykonywania zadań, o których mowa w art. 18 lit. f i l rozporządzenia (UE) 2019/947, w projektowanej ustawie przewidziane zostały postanowienia stanowiące podstawę do przetwarzania danych osobowych w związku z realizacją ww. zadań, jak również postanowienia wskazujące na zakres przetwarzanych danych osobowych oraz określające sposób uregulowania zasad przetwarzania danych osobowych.  Zważywszy, że realizacja przypisanych Prezesowi ULC zadań, o których mowa powyżej, realizowana będzie przez Prezesa ULC za pomocą systemów teleinformatycznych udostępnionych przez PAŻP norma art. 21 ust. 2 pkt 27 ustawy - Prawo lotnicze wskazuje, że zakres danych osobowych, do których przetwarzania uprawniony jest Prezes ULC, rozszerzono o dane osobowe przetwarzane w systemach teleinformatycznych, o których mowa w art. 3b ust.1 ustawy o PAŻP. |
|  | **Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego** | art. 156h ustawy – Prawo lotnicze | Przekazuję dodatkowe uwagi merytoryczne do projektowanego brzmienia art. 156h.  Omawiany przepis, dotyczący wyznaczania tzw. stref geograficznych dla bezzałogowych statków powietrznych (BSP), nie przewiduje w obecnym brzmieniu żadnego udziału zarządzających lotniskami w procesie realizacji wniosków o wyznaczenie takich stref, wskazując jedynie, iż organem właściwym do wyznaczenia strefy jest Polska Agencja Żeglugi Powietrznej.  W ocenie Pełnomocnika wyznaczanie stref geograficznych dla bezzałogowych statków powietrznych w sąsiedztwie portów lotniczych winno być uzgadniane z zarządzającym lotniskiem celem zapewnienia po jego stronie nie tylko istotnej wiedzy dotyczącej otoczenia portu (kwestia ściśle powiązana z bezpieczeństwem portu oraz wykonywanych z niego lotów), ale także udziału w procesie wyznaczania stref celem zagwarantowania możliwości wpływu na ostateczne decyzje w sprawie lub wyrażenia ewentualnego sprzeciwu wobec wyznaczenia strefy.  Mając powyższe na uwadze, Pełnomocnik pragnie wskazać dwie alternatywne propozycje dodatkowego ustępu, który mógłby zostać dopisany do projektowanego przepisu art. 156h ustawy – Prawo lotnicze (np. jako ust. 3), na rzecz realizacji powyższego postulatu:  1) „W przypadku wniosku o wyznaczenie strefy sąsiadującej z przestrzenią powietrzną portu lotniczego oznaczoną symbolem CTR, TMA lub ATZ, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej uzgadnia wniosek z zarządzającym danym portem lotniczym”; lub też,  2) „W przypadku wniosku o wyznaczenie strefy w bezpośrednim sąsiedztwie portu lotniczego, PAŻP uzgadnia wniosek z zarządzającym portem lotniczym”.  Pierwsze z przytoczonych brzmień zapisu posługuje się precyzyjnymi, choć niezdefiniowanymi w ustawie – Prawo lotnicze oznaczeniami przestrzeni powietrznych.  Celem uniknięcia sytuacji, w której projektowany przepis miałby zostać zanegowany legislacyjnie i ostatecznie nie znaleźć się w ustawie, Pełnomocnik przedstawia także drugą propozycję brzmienia, która nie wprowadza dodatkowych pojęć. Z uwagi na zasadność zachowania precyzji regulacji, preferowane jest przyjęcie zmiany zgodnie z wersją pierwszą.  Formułowane wyżej redakcje nowego ustępu w obydwu przypadkach zapewniają właściwy udział oraz rolę zarządzających lotniskami w procesie wyznaczania stref BSP w otoczeniu lotniska. Udział ten pozwoli zabezpieczyć istotne uprawnienie odnoszące się do bezpieczeństwa portu, którego ochrona stanowi przecież jedno z podstawowych zadań zarządzających lotniskiem.  Jednocześnie wskazuję, aby przedstawiona procedura uzgadniania wniosku o wyznaczenie strefy z PPL, została objęta opłatą wnoszoną przez wnioskodawcę na rzecz PPL w wysokości analogicznej do opłaty uiszczanej za przeprowadzenie wstępnej oceny wniosku (czynność wykonywana przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej), zgodnie z przepisem projektowanego art. 156j ust. 1 pkt 1 nowelizowanej ustawy – Prawo lotnicze. | **Uwaga nieuwzględniona**  Z uwagi na to, że ruch BSP nie wpływa w żadnym negatywnym stopniu na ruch odbywający się do lub z danego lotniska, ustawodawca nie przewiduje udziału zarządzającego lotniskiem w procesie publikacji strefy geograficznej.  Strefy geograficzne określają zasady lotów wyłącznie dla BSP. W przypadkach publikacji stref geograficznych umożliwiających wykonywanie lotów BSP to PAŻP, dysponując specjalistycznymi narzędziami oraz posiadając w swoich strukturach personel odpowiedzialny za określanie procedur lotniczych, jest w stanie określić ich potencjalną kolizyjność z obszarami portów lotniczych i tym samym opracować procedury koordynacji operacji wykonywanych w takich strefach z zapewnianą przez PAŻP służbą kontroli ruchu lotniczego.  W przypadku wyznaczania stref ograniczających loty BSP zagrożenie kolizyjności z ruchem odbywającym się do lub z portu lotniczego będzie odpowiednio zminimalizowane.  PAŻP działając na podstawie i w granicach prawa godzi potrzeby wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej, co ma również miejsce w przypadku wprowadzania ograniczeń w ruchu BSP w obszarach portów lotniczych.  Wychodząc naprzeciw uwagom Pełnomocnika dostrzec należy, że stosowaną przez PAŻP praktyką jest informowanie zarządzającego portem lotniczym o strefach publikowanych (lub odbywających się lotach BSP) w odległości mniejszej niż 1km od granicy lotniska. Działanie to nie powoduje alarmowania Straży Ochrony Lotniska w przypadku zauważenia BSP w rejonie lotniska.  Publikacja stref geograficznych odbywa się w niektórych przypadkach w sposób dynamiczny:  a) ad hoc w przypadku lotów uprawnionych podmiotów  b) z wyprzedzeniem 7 dni w przypadku wnioskowania przez uprawnione podmioty o strefę krótkotrwałą.  Wprowadzenie obowiązku konsultacji z zarządzającym zdecydowanie wydłużyłoby ten proces lub uniemożliwiło ustanowienie strefy – zwłaszcza dotyczy to strefy ad hoc publikowanej w nocy. |