**Dekret wykonawczy nr 2019-1114 z dnia 30 października 2019 roku do art. L. 34-9-2 kodeksu usług pocztowych i łączności elektronicznej**

Grupa docelowa: zdalni piloci bezzałogowych statków powietrznych o masie ponad 800 gramów, producenci bezzałogowych statków powietrznych.  
Przedmiot: cele elektronicznych lub cyfrowych urządzeń sygnalizacyjnych i świateł, w które muszą być wyposażone bezzałogowe statki powietrzne.  
Wejście w życie: dekret wchodzi w życie sześć miesięcy po jego opublikowaniu, z wyjątkiem przepisów art. R. 20-29-7 i R. 20-29-8 kodeksu usług pocztowych i łączności elektronicznej i art. R. 48-1 pkt 14 kodeksu postępowania karnego, z jednej strony, oraz przepisów dekretu dotyczącego bezzałogowych statków powietrznych zarejestrowanych na podstawie art. L. 6111-1 kodeksu transportu przed tą datą, z drugiej strony, które wchodzą w życie 12 miesięcy po publikacji.  
Uwaga: zgodnie z art. L. 34-9-2 kodeksu usług pocztowych i łączności elektronicznej w brzmieniu zmienionym ustawą nr 2016-1428 z dnia 24 października 2016 r. o zwiększeniu bezpieczeństwa użytkowania cywilnych dronów, bezzałogowe statki powietrzne (inne niż samoloty rządowe), których masa przekracza próg określony przez prawo, muszą być wyposażone w elektroniczne lub cyfrowe urządzenie sygnalizacyjne oraz światła sygnalizacyjne. Dekret określa cele przypisane tym urządzeniom, a także warunki zwolnienia z obowiązków sprawozdawczych i obowiązujący system kar. Ustala on limit masy, powyżej którego statki powietrzne podlegają tym przepisom, na 800 gramów.  
Odniesienia: dekret został wydany w celu wykonania art. 4 ust. I ustawy nr 2016-1428 z dnia 24 października 2016 r. o zwiększeniu bezpieczeństwa użytkowania cywilnych dronów. Kodeks usług pocztowych i łączności elektronicznej w wersji wynikającej z tej zmiany dostępny jest na stronie internetowej Légifrance (http://www.legifrance.gouv.fr).

Premier,  
na podstawie sprawozdania Ministra Gospodarki i Finansów,  
uwzględniając dyrektywę (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego, w szczególności powiadomienia nr 2018/169/F oraz nr 2018/168/F,  
uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91,  
uwzględniając rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/945 z dnia 12 marca 2019 r. w sprawie bezzałogowych systemów powietrznych oraz operatorów bezzałogowych systemów powietrznych z państw trzecich, w szczególności jego art. 5,  
uwzględniając kodeks lotnictwa cywilnego, w szczególności jego art. R. 124-2 i D. 510-3,  
uwzględniając kodeks karny, w szczególności jego art. R. 610-1,  
uwzględniając kodeks postępowania karnego, w szczególności jego art. R. 48-1,  
uwzględniając kodeks usług pocztowych i łączności elektronicznej, w szczególności jego art. L. 34-9-2,  
uwzględniając kodeks bezpieczeństwa wewnętrznego, w szczególności księgę VIII, tytuł V,  
uwzględniając kodeks sportowy, w szczególności jego art. L. 131-8,  
uwzględniając kodeks transportowy, w szczególności jego art. L. 6100-1 i L. 6111-1,  
Po wysłuchaniu Rady Stanu (Sekcja Robót Publicznych), rozporządza, co następuje:

**Artykuł 1**

W księdze II części wykonawczej (dekrety w Radzie Stanu) rozdziału II tytułu I sekcji 5 kodeksu usług pocztowych i łączności elektronicznej dodaje się podsekcję 10 w następującym brzmieniu:

„Podsekcja 10  
Przepisy dotyczące bezzałogowych statków powietrznych

Artykuł R. 20-29-1. — Bez uszczerbku dla przepisów Unii Europejskiej mających zastosowanie do bezzałogowych statków powietrznych w odniesieniu do bezpieczeństwa lotniczego, przepisy niniejszej podsekcji mają zastosowanie do takich statków powietrznych dla celów bezpieczeństwa publicznego.

Artykuł R. 20-29-2. — Celem elektronicznego lub cyfrowego urządzenia sygnalizacyjnego, o którym mowa w akapicie pierwszym art. L. 34-9-2, jest wykrywanie lotu bezzałogowych statków powietrznych, których masa przekracza próg, o którym mowa w art. D. 103, oraz umożliwienie odczytu ich numeru identyfikacyjnego.  
Informacje przekazywane przez to urządzenie mogą być wykorzystywane przez służby państwowe przyczyniające się do bezpieczeństwa wewnętrznego i obrony narodowej, aby umożliwić identyfikację właścicieli bezzałogowych statków powietrznych i ich użytkowników, wyłącznie w celu zapobiegania atakom na bezpieczeństwo państwa, obronę lub bezpieczeństwo publiczne oraz zapobiegania przestępstwom, prowadzenia dochodzeń w ich sprawie, wykrywania lub ścigania ich.

Artykuł R. 20-29-3. — Celem urządzenia sygnalizacji świetlnej, o którym mowa w akapicie pierwszym art. L. 34-9-2, jest łatwiejsze zlokalizowanie bezzałogowych statków powietrznych o masie przekraczającej próg, o którym mowa w art. D. 103, podczas lotu nocnego oraz odróżnienie go od innych statków powietrznych.

Artykuł R. 20-29-4. — Wspólne rozporządzenie ministra spraw wewnętrznych i ministra łączności elektronicznej określa charakterystykę techniczną elektronicznego lub cyfrowego urządzenia sygnalizacyjnego, charakter i format przekazywanych informacji oraz charakterystykę techniczną urządzenia sygnalizacyjnego.

Artykuł R. 20-29-5 — Bezzałogowy statek powietrzny jest zwolniony z wymogu wyposażenia w elektroniczne lub cyfrowe urządzenie sygnalizacyjne:  
1) Kiedy wykorzystywany jest do celów rekreacyjnych i jest zdalnie pilotowany w zasięgu wzroku przez zdalnego pilota będącego członkiem stowarzyszenia należącego do federacji uznanej na szczeblu krajowym w zakresie modelowania lotniczego, o której mowa w art. D. 510-3 kodeksu lotnictwa cywilnego, lub do federacji wielodyscyplinowej, w tym modelowania lotniczego zatwierdzonej przez ministra właściwego do spraw sportu zgodnie z art. L. 131-8 kodeksu sportowego na obszarze działalności ustanowionym dekretem jako uprawniającym do tego zwolnienia i opublikowanym przez kanał informacji lotniczej;  
2) W przypadku stosowania w pomieszczeniach zamkniętych i zadaszonych;  
3) W przypadku gdy należy do kategorii statków powietrznych, o których mowa w akapicie drugim art. L. 6100-1 kodeksu transportowego, bez uszczerbku dla przepisów mających zastosowanie do wojskowych i rządowych statków powietrznych oraz do statków powietrznych użytkowanych przez służby celne lub służby bezpieczeństwa publicznego i służby bezpieczeństwa cywilnego;  
4) W przypadku gdy nie należy do kategorii statków powietrznych, o których mowa w akapicie drugim art. L. 6100-1kodeksu transportowego, ale jest wykorzystywany do zadań służb celnych, policyjnych lub bezpieczeństwa cywilnego lub w stosowaniu techniki, o której mowa w tytule V księgi VIII kodeksu bezpieczeństwa wewnętrznego;  
5) Kiedy jest przewożony lub holowany z powierzchni gleby lub wody.

Artykuł R. 20-29-6 — Bezzałogowy statek powietrzny jest zwolniony z wymogu wyposażenia w urządzenie sygnalizacji świetlnej:  
1) W przypadkach, o których mowa w art. R. 20-29-5 pkt 1-5;  
2) Podczas lotu między wschodem a zachodem słońca;  
3) Podczas wykonywania lotów doświadczalnych w celu przeprowadzenia prób lub kontroli na warunkach określonych przez ministra właściwego do spraw lotnictwa cywilnego.

Artykuł R. 20-29-7. — Następujące czynności będą karane grzywną wskazaną za wykroczenia klasy czwartej:  
1) Używanie bezzałogowych statków powietrznych w przypadku braku elektronicznego lub cyfrowego urządzenia sygnalizacyjnego, o którym mowa w akapicie pierwszym art. L. 34-9-2 lub w przypadku braku działającego elektronicznego lub cyfrowego urządzenia sygnalizacyjnego;  
2) Używanie bezzałogowych statków powietrznych w przypadku braku urządzenia sygnalizacji świetlnej, o którym mowa w akapicie pierwszym art. L. 34-9-2 lub w przypadku braku działającego urządzenia sygnalizacji świetlnej.  
Właściciel bezzałogowego statku powietrznego jest zobowiązany do zapłaty grzywny za wykroczenia, o których mowa w ust. 1 i 2, chyba że ustali zaistnienie lotu lub innego zdarzenia spowodowanego działaniem siły wyższej lub przedstawi wszelkie dowody pozwalające stwierdzić, że nie jest on prawdziwym sprawcą wykroczenia.

Artykuł R. 20-29-8. — Umyślne wydanie sygnału elektronicznego lub cyfrowego, o którym mowa w akapicie pierwszym art. L. 34-9-2, nie pochodzące z bezzałogowego statku powietrznego wpisanego do rejestru, o którym mowa w art. R. 124-2 kodeksu lotnictwa cywilnego, lub nie odpowiadające faktycznemu lotowi, w toku w chwili wydania sygnału elektronicznego lub cyfrowego, podlega karze grzywny przewidzianej za wykroczenie klasy piątej.

Artykuł R. 20-29-9. — Każda osoba winna wykroczeń, o których mowa w art. R. 20-29-7 i R. 20-29-8, podlega również dodatkowej karze konfiskaty przedmiotu użytego do popełnienia wykroczenia.

Art. R. 20-29-10. — Artykuły od R. 20-29-1 do R. 20-29-9 stosuje się na Wyspach Wallis i Futuna, w Polinezji Francuskiej oraz na Francuskich Terytoriach Południowych i Antarktycznych.”.

**Artykuł 2**

Do art. R. 48-1 kodeksu postępowania karnego dodaje się ustęp, który ma następujące brzmienie:  
„14) Wykroczenia podlegające karze na mocy art. R. 20-29-7 kodeksu usług pocztowych i łączności elektronicznej”.

**Artykuł 3**

W rozdziale II tytuł I księga II części wykonawczej (dekrety uproszczone) kodeksu usług pocztowych i łączności elektronicznej dodaje się sekcję 6 w brzmieniu:

„Sekcja 6  
Urządzenia końcowe łączności elektronicznej i urządzenia radiowe

Art. D. 103.- Ustala się wartość progową dla masy określoną w art. L. 34-9-2, R. 20-29-2 oraz R. 20-29-3 wynoszącą 800 gramów.

Art. D. 103-1.- Przepisy art. D 103 mają zastosowanie na Wyspach Wallis i Futuna, w Polinezji Francuskiej oraz na Francuskich Terytoriach Południowych i Antarktycznych.”.

**Artykuł 4**

Dekret ten wchodzi w życie sześć miesięcy po jego opublikowaniu.  
Jednakże dwanaście miesięcy po opublikowaniu niniejszego dekretu wchodzą w życie:  
1) Przepisy niniejszego dekretu dotyczące statków powietrznych wykonujących loty bez osoby na pokładzie, zarejestrowanych zgodnie z art. L. 6111-1 kodeksu przewozowego przed datą wejścia w życie, o której mowa w akapicie pierwszym;  
2) Przepisy art. R. 20-29-7 i R. 20-29-8 kodeksu usług pocztowych i łączności elektronicznej oraz art. R. 48-1 pkt 14 kodeksu postępowania karnego.  
Przepisy niniejszego artykułu mają zastosowanie na Wyspach Wallis i Futuna, w Polinezji Francuskiej oraz na Francuskich Terytoriach Południowych i Antarktycznych.

**Artykuł 5**

Minister sprawiedliwości, minister ds. przekształcenia ekologicznego i solidarnościowego, minister gospodarki i finansów, minister spraw wewnętrznych, minister ds. terytoriów zamorskich oraz sekretarz stanu przy ministrze ds. przekształcenia ekologicznego i solidarnościowego, odpowiedzialny za transport, są odpowiedzialni za wykonanie niniejszego dekretu, który zostanie opublikowany w Dzienniku Urzędowym Republiki Francuskiej.

Sporządzono dnia 30 października 2019 r.

Edouard Philippe  
W imieniu Premiera:

Minister Gospodarki i Finansów  
Bruno Le Maire

Strażnik Pieczęci, Minister Sprawiedliwości,  
Nicole Belloubet

Minister ds. przekształcenia ekologicznego i solidarnościowego,  
Elisabeth Borne

Minister Spraw Wewnętrznych,  
Christophe Castaner

Minister Spraw Zagranicznych,  
Annick Girardin

Sekretarz stanu przy Ministrze ds. przekształcenia ekologicznego i solidarnościowego, odpowiedzialny za transport,  
Jean-Baptiste Djebbari