

1. Jak rozumieć pojęcie operatora? Czy to firma jako operator ma być ubezpieczona czy pilot?

*Zgodnie z art. 209 ust. 1a ustawy dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze użytkownicy będący operatorami systemów bezzałogowych statków powietrznych (SBSP) użytkujący bezzałogowe statki powietrzne o masie startowej od 0,25 kg do 20 kg są obowiązani do zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z wykonywanymi operacjami. Rozporządzenie Ministra Finansów i Gospodarki z dnia 24 października 2025 r. w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego (rozporządzenie w sprawie ubezpieczenia operatora SBSP) wydane na podstawie ustawy Prawo lotnicze wskazuje *expressis verbis* (wprost), że ubezpieczeniem OC jest objęta odpowiedzialność cywilna operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego użytkującego bezzałogowy statek powietrzny o masie startowej od 0,25 kg do 20 kg.*

2. Co z lotami dronem na imprezach masowych? W ramach jakich uprawnień powinien być wykonywany lot nad publicznością koncertu?

LBSP-1 – impreza masowa to zazwyczaj zgromadzenie osób - więc operacja może być wykonywana w ramach kategorii szczególnej na zezwolenie (pod warunkiem, że BSP ma charakterystyczny wymiar poniżej 3m) lub certyfikowanej, na warunkach przewidzianych dla tej kategorii. Jest możliwe wykonanie takiej operacji w ramach zezwolenia na operację w kategorii szczególnej, po spełnieniu wymagań dla tej kategorii – przede wszystkim opracowaniu analizy ryzyka operacyjnego. Trzeba mieć na uwadze, że ryzyko takiej operacji (poziom SAIL) może być na tyle wysokie, że będzie wymagało uzyskania od operatora DVR dla używanego BSP. DVR wydaje EASA.

3. Będą jakieś ułatwienia (odstępstwa) dla dronów z klasą C2? Tak aby nie było konieczności zachowania 30m(5m) od osób postronnych w płaszczyźnie poziomej? W miastach zachowanie tych odległości może być niewykonalne.

Przewidywane przez EASA w ramach działań upraszczających przepisy jest rozszerzenie podkategorii A2 o drony z innymi klasami np. C3, C5 (oprócz klasy C2). Jeszcze nie ma konkretów.

4. Czy wytyczanie naziemnego obszaru kontrolowanego jest w ogóle fizycznie możliwe? Czy może być stworzony w obszarze zabudowanym?

Tak, możliwe jest także w obszarze zabudowanym. EASA w swoim FAQ wyjaśni zasady wytyczania kontrolowanego obszaru naziemnego.

5. OK, w profilu operatora na KSID jest miejsce na wpisanie numeru polisy OC. KSID mam połączony z DroneTower. Czy w takim razie jeśli zrobię Check-in w Drone Tower dronem powyżej 250g a nie będę miał wpisanego numeru OC w KSID to dostanę pocztą list z mandatem na 4000zł?

Spełnienie obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC przez operatora SBSP ustala się na podstawie polisy lub innego dokumentu ubezpieczenia, potwierdzającego zawarcie umowy takiego ubezpieczenia – co wynika z art. 209 ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze.

**6. Czy ubezpieczenie operatora kupione w PL powinno obowiązywać na terenie całej UE?
Ubezpieczenia próbują to rozdzielać na PL/EU/ŚWIAT?**

To zależy od ubezpieczenia i oferty, nie we wszystkich krajach UE jest wymagane ubezpieczenie, a jak jest wymagane to są to różne warunki, trzeba za każdym razem sprawdzać czy ubezpieczenie wykupione w PL działa w innym kraju

7. Jakie rozporządzenie lub ustawa określa i zabrania latania/filmowania nad obiektami strategicznymi (chodzi o loty BSP). Nigdzie nie widzę konkretnej odpowiedzi w literaturze prawa?

Art. 616a ustawy z dnia 11 marca 2022 r. o ochronie ojczyzny (Dz. U. z 2025 r. poz. 825, z późn. zm.) oraz rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 kwietnia 2022 r. w sprawie obiektów szczególnie ważnych dla bezpieczeństwa lub obronności państwa oraz ich szczególnej ochrony (Dz.U. z 2022 r. poz. 880) oraz rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 8 sierpnia 2025 r. w sprawie wzoru znaku zakazu fotografowania (Dz.U. z 2025 r. poz. 1097).

8. Czy istnieje możliwość wykonania legalnego lotu powyżej 50m w centrum Rzeszowa?

Istnieje, choć w obecnej sytuacji trzeba uzyskać odpowiednie zgody od zarządzających strefą geograficzną w czasie jej obowiązywania.

9. Co z lotami realizowanymi przez OSP w ramach działań gaśniczych i ratowniczo – poszukiwawczych? Czy przewidywane są jakieś odstępstwa od kategorii otwartej?

Ewentualna zmiana zasad wykonywania operacji przez OSP (na zasadach przewidzianych dla PSP) wymaga zmiany ustawy – Prawo lotnicze oraz rozporządzeń. Są w tym zakresie prowadzone rozmowy z Ministerstwem Infrastruktury.

10. Czy operator jakim jest OSP musi wykupić obowiązkowe ubezpieczenie, jeżeli lot (np. działania ratownicze lub inicjatywy niekomercyjnej) jest wykonywany w ramach misji KSID, podczas której wskazanych w ramach współpracy pilot (strażak, ratownik OSP lub osoba prawna) ma już wykupione obowiązkowe ubezpieczenie?

Operatorem SBSP jest OSP (zwykle status stowarzyszenia) i jako operator musi posiadać ubezpieczenie OC.

11. Jak mają się przepisy lotów służb ratowniczych, chodzi mi o Straż Pożarną przy działaniach ratowniczych, np. poszukiwawczych, gdzie strefy lotów są zamknięte?

Jeżeli nad daną akcją ratunkową jest ustanowiona strefa geograficzna zasady wykonywania operacji BSP w takiej strefie określa zarządzający strefą geograficzną.

12. Czy do czasu wejścia w życie rozporządzenia wykonawczego dot. warunków wykonywania operacji lotniczych BSP m. in. Dla służb warunki te będą określone w inny sposób? Np. wytycznymi Prezesa ULC? Bądź jakimiś innymi porozumieniami?

Czekamy na opinię radcy prawnego ULC w tym zakresie.

- 13. Co z ubezpieczeniami, które Ministerstwo Finansów uzna za niezgodne? Ubezpieczalnie reklamują, że ubezpieczenia przez nich oferowane to są ubezpieczenia obowiązkowe natomiast mają pewne wykluczenia, albo opcje, które znacznie wpływają na składkę. Np. Loty o podwyższonym ryzyku (tu jest podany przykład ubezpieczyciela) „wykorzystywanie BSP do pracy przy lub w okolicach sieci i stacji elektroenergetycznych, gazowniczych, farm wiatrowych, fotowoltaicznych, trakcji PKP, obiektów przemysłowych, wież, kominów, zbiorników wodnych, wież transmisyjnych i anten, w celach transportowych”. Mamy teraz sytuację, kupujemy ubezpieczenie, wybieramy tańszą opcję natomiast według podanej definicji jest tam wykluczenie. Czy takie ubezpieczenie z perspektywy Urzędu jest ok?**

Zgodnie z informacją otrzymaną z MF ubezpieczenia OC nie mogą zawierać wyłączeń ograniczających zakres określony rozporządzeniem

- 14. Czy otrzymamy oficjalną informację z ULC, że coverdrone jest zgodny z rozporządzeniem? Tam jest kilkanaście wyłączeń odpowiedzialności i udziały własne, czego rozporządzenie nie dopuszcza. Zwracam uwagę, że kontrolować mogą różne podmioty, nie tylko ULC – czy każdy z potencjalnych kontrolujących otrzyma taką samą informację?**

Pytanie należy skierować do MF.

- 15. Czy będą ułatwienia (udogodnienia) dla branży geodezyjnej?**

Niedługo na stronie ULC pojawią się informacje na temat zgłaszania odstępstw

- 16. Odstępstwo Agro jest do 06.01.2026 r.. Czy robiąc szkolenie T50 o masie 100kg jednocześnie można latać mniejszym modelem T25 czy trzeba wykonać oddzielne zezwolenie na model typu tzn. konkretny model?**

Zezwolenie na operację w celach szkolenia do odstępstwa jest wydawane na konkretny model BSP i to nie ulega zmianie. Natomiast w opracowanym odstępstwie, będącym kontynuacją odstępstwa Agro (z pewnymi modyfikacjami) jest założenie, że w przypadku odbytego szkolenia na dany typ BSP pilot BSP będzie mógł doszkolić się z innego typu BSP (np. szkolił się na T25 a chce latać T50) poprzez m.in. samokształcenie, albo szkolenie uzupełniające u producenta lub u operatora szkolącego/INS.

- 17. Za chwilę będziemy mieli drony Agro o masie +150kg, czy nowe odstępstwo może już uwzględnić nowe modele aby nie trzeba było tego poprawiać za kilka miesięcy?**

Tak, nowe odstępstwo uwzględni również BSP o masie powyżej 150 kg.

- 18. Jeśli osoba bez uprawnień A1/A3 lata dronem klasą C0 i masą np. 252g to lata legalnie, bo A1/A3 mieć nie musi, ale musi mieć OC operatora, które jednak nie zadziała, bo wg rozporządzenia pilot musi dysponować dokumentem potwierdzającym uprawnienia? Jak to zinterpretować?**

Obowiązkowe ubezpieczenie OC dotyczy operatora. Jest wymagane tylko wtedy, gdy w ramach prowadzonych przez niego operacji używany jest dron o masie powyżej 250 g — niezależnie od tego, czy operator jako pilot sam steruje dronem, czy robi to wyznaczony pilot.

19. Co stanie się jak pijany Policjant będzie strzelał do drona? Czy interwencja Policji jest w nowym rozporządzeniu, bo w Sejmie tak mówili że ubezpieczenie jest na wszystko (pyt. Zadane przez Pana G. Zawistowskiego)

Pytanie należy skierować do KGP

20. Czy jeśli jestem operatorem i pilotem to muszę mieć dwa ubezpieczenia oddzielnie?

Obowiązkowe ubezpieczenie OC dotyczy operatora. Jest wymagane tylko wtedy, gdy w ramach prowadzonych przez niego operacji używany jest dron o masie powyżej 250 g — niezależnie od tego, czy operator jako pilot sam steruje dronem, czy robi to wyznaczony pilot.

21. W instrukcji mam podaną wagę drona 249g, ale to nie masa startowa i dodam do tego baterię więc przekraczam 249g. Czyli wtedy obowiązkowe ubezpieczenie OC mnie obowiązuje?

Obowiązkowe ubezpieczenie OC dotyczy operatora. Jest wymagane tylko wtedy, gdy w ramach prowadzonych przez niego operacji używany jest dron o masie powyżej 250 g — niezależnie od tego, czy operator jako pilot sam steruje dronem, czy robi to wyznaczony pilot.

22. DJI mini 5Pro a ubezpieczenie OC?

Obowiązkowe ubezpieczenie OC dotyczy operatora. Jest wymagane tylko wtedy, gdy w ramach prowadzonych przez niego operacji używany jest dron o masie powyżej 250 g — niezależnie od tego, czy operator jako pilot sam steruje dronem, czy robi to wyznaczony pilot.

23. Czy dla DJI Mini 4K, który waży 249g, obowiązkowe ubezpieczenie OC nie jest wymagane?

Obowiązkowe ubezpieczenie OC dotyczy operatora. Jest wymagane tylko wtedy, gdy w ramach prowadzonych przez niego operacji używany jest dron o masie powyżej 250 g — niezależnie od tego, czy operator jako pilot sam steruje dronem, czy robi to wyznaczony pilot.

24. Czy w A3 można latać nad drogami?

Nie należy wykonywać operacji w podkategorii A3 nad drogami. EASA opracowała Wytyczne dotyczące operacji bezzałogowych statków powietrznych w kategorii „otwartej” i „szczególnej” (Guidelines for UAS operations in the open and specific categories), gdzie są omówione zasady operacji nad drogami. <https://www.easa.europa.eu/en/domains/drones-air-mobility/operating-drone/open-category-low-risk-civil-drones#group-easa-downloads:~:text=Guidelines%20for%20UAS%20operations%20in%20the%20open%20and%20specific%20categories>

25. Z czego wynika fakt, że drony klasy C6 (np. Matrice 4D z dock'iem) nie muszą posiadać spadochronu, a C5 już tak? Drony klasy C2 posiadają w praktyce Geofencing/ Geocaging w oprogramowaniu i teoretycznie wystarczył by sam FTS (bez spadochronu), aby mogły latać C6 – zamiast C5.

Wymogi jakie muszą spełniać SBSP z klasą określa rozporządzenie 2019/945/UE. Część 16 i 17 załącznika do tego rozporządzenia odnosi się do SBSP klasy C5 i C6. Możliwe modyfikacje jakie są dopuszczalne to: SBSP klasy C5 może składać się z SBSP klasy C3 z zamontowanym zestawem akcesoriów, który zapewnia przekształcenie SBSP klasy C3 w SBSP klasy C5.

26. Realizujemy pomiary terenów do inwestycji liniowych w różnych miejscach w kraju. Loty wykonywane są lidarem do 120m i w zasięgu wzroku. Strefa kontrolowana praktycznie położą branżą projektową. Jak latać od 2026 r.? Spadochron to najmniejszy problem.

Jeżeli nie można wykonać operacji na podstawie scenariusza standardowego STS-01 wówczas pozostaje uzyskanie zezwolenia na operację w kategorii szczególnej. Można wykorzystać także kategorię otwartą np. A3 - jeśli to zasięg wzroku i do 120m

27. Czy są oferty OC z rozszerzeniem o naruszenie przepisów? Dobrowolne OC pilota w compensie oraz coverdronie to wyłącza.

ULC nie analizuje ofert ubezpieczeniowych na rynku

28. Jak potraktować podpunkt 4) ust. 3 § 2. Rozporządzenia dot. OC operatora z dnia 24 października 2025? Ubezpieczenie OC ma na celu ochronę osób postronnych od nieostrożności lub niekompetencji pilota. Podpunkt 4 sugeruje, że w przypadku takiej niekompetencji ubezpieczenie OC jest nie ważne. Proszę o wyjaśnienie tego zapisu.

Zgodnie z informacją otrzymaną z MF zapis ten zostanie zmieniony na regres (jak w przypadku ubezpieczeń komunikacyjnych), zgodnie z informacją z PIU zapis nie stanowi podstawy do odmowy wypłacenia odszkodowania w każdym przypadku, każda sprawa ma być analizowana przez TU a działanie z naruszeniem prawa ma być udowodnione przez TU

29. Jak latać od 2026 roku dronami C2 w mieście a jak latać dronami C1, wszystko w kategorii otwartej?

W kategorii otwartej BSP o klasie C1 można wykonywać operacje na zasadach podkategorii A1, natomiast BSP o klasie C2 – na zasadach podkategorii A2. Jeżeli operacja nie może być wykonana w ramach kategorii "otwartej" i przewidzianych dla niej zasad, można zwrócić się o uzyskanie zezwolenia na operację w kategorii "szczególnej".

- 30. Na stronie ULC dostępna jest mapa określająca gęstość zaludnienia (<http://ulc.gov.pl/dron/kategoria-szczegolna/mapa-gestosci-zaludnienia>). A co z iGRC w przypadku operacji nad drogami, gdzie gęstości zaludnienia jest wyraźnie niższa, a nawet bliska zeru?**

Przy obliczaniu iGRC w ramach przeprowadzanej oceny ryzyka operacyjnego można brać pod uwagę dane z mapy gęstości zaludnienia.

- 31. Od przyszłego roku, kiedy NSTS stracą ważność, w jaki sposób będzie można legalnie wykonywać nalot fotogrametryczny na dużym obszarze (np. kilkadziesiąt – kilkaset hektarów) w ramach STS, jeśli w praktyce nie da się utrzymać kontrolowanego obszaru naziemnego, np. nad drogami?**

Jeżeli planowana operacja nie jest możliwa do wykonania na warunkach STS wówczas można starać się o uzyskanie zezwolenia na operację w kategorii szczególnej.

- 32. Jak będzie wyglądało przedłużenie kompetencji pilota w STS? Czy wymagane będzie zaliczenie egzaminu praktycznego oraz teoretycznego ponownie?**

Data ważności STS określona jest przez datę zaliczenia egzaminu teoretycznego. Ukończone szkolenie praktyczne jest bezterminowe i nie wymaga powtarzania.

Na ten moment system KSID wymaga jednak zaliczenia zarówno egzaminu z wiedzy teoretycznej jak i ukończenia szkolenia praktycznego. Wprowadzenie rozwiązania (przedłużenia daty ważności jedynie egzaminem teoretycznym) wymaga zatwierdzenia przez Dyrektora.

- 33. Kto ma być ubezpieczony? Czy ubezpieczenie pilota sprzed lat może zastąpić ubezpieczenie operatora?**

Zgodnie z rozporządzeniem ma być ubezpieczony operator. Są ubezpieczyciele na rynku którzy tworzą aneksy do ubezpieczeń pilota, by było odpowiednie na operatora. To trzeba dowiadywać się u swojego ubezpieczyciela

- 34. Co będziemy w ubezpieczeniach sprawdzać?**

ULC będzie potrzebował informacji, że jest to ubezpieczenie operatora, na terenie polski i minimalna kwota gwarancyjna to 50 000 SDR.

- 35. Czy podobnie jak przy określeniu klasy stosuje się normy które dopuszcza kilku procentową dokładność masy drona, to podobny przypadek zachodzi przy określonej masy startowej przy obowiązku ubezpieczenia?**

W ramach procesu oceny zgodności producenci stosują odpowiednie normy w celu przypisania klasy do bezałogowego statku powietrznego (BSP) (przykładowo, w przypadku BSP DJI Mini 5 Pro norma dopuszcza rozbieżność masy startowej w granicach +/- 3%, co w tym przypadku odpowiada 7 g). Podana norma wprowadzająca „margines tolerancji” dotyczący masy startowej BSP odnosi się do zagadnienia przypisania BSP do odpowiedniej klasy, co oznacza, że przekroczenie masy startowej

wynoszącej 249 g (w granicach w/w normy) nie stoi na przeszkodzie przypisania BSP do klasy C0. Zgodnie z art. 209 ust. 1a ustawy Prawo lotnicze, użytkownicy będący operatorami systemów bezzałogowych statków powietrznych (SBSP) użytkujący bezzałogowe statki powietrzne o masie startowej od 0,25 kg do 20 kg są obowiązani do zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody powstałe w związku z wykonywanymi operacjami. Rozporządzenie Ministra Finansów i Gospodarki z dnia 24 października 2025 r. w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego wydane na podstawie ustawy Prawo lotnicze wskazuje *expressis verbis*, że ubezpieczeniem OC jest objęta odpowiedzialność cywilna operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego użytkującego bezzałogowy statek powietrzny o masie startowej od 0,25 kg do 20 kg. Zatem, zarówno w ustawie Prawo lotnicze, jak i we wspomnianym rozporządzeniu, które musi być zgodne z delegacją ustawową, nie przewidziano tzw. „marginesu tolerancji” w odniesieniu do masy startowej BSP, ponieważ jest ona wskazana wprost.

36. Czy waga do sprawdzenia wagi drona będzie miała homologację?

Jeśli operator BSP chce uzyskać bardzo dokładny wymiar masy startowej BSP, to informuję, że Główny Urząd Miar (GUM) w Polsce rekomenduje stosowanie zweryfikowanych i legalizowanych wag nieautomatycznych, które spełniają wymagania polskich i europejskich przepisów metrologicznych.

37. Czy przy zawieraniu umowy ubezpieczenia OC ubezpieczyciel może zawęzić ją do określonych nr seryjnych dronów?

Zgodnie z informacją otrzymaną z MF ubezpieczenia OC nie mogą zawierać wyłączeń ograniczających zakres określony rozporządzeniem

38. Czy przy zawarciu umowy OC operatora ubezpieczyciel może określić wysokość składki od sposobu użytkowania dronów?

Zgodnie z informacją otrzymaną z MF ubezpieczenia OC nie mogą zawierać wyłączeń ograniczających zakres określony rozporządzeniem

39. O jakiej zasadzie liczba pojedyncza mówi rozp MF w paragrafie 2 ust 3 pkt 4, ubezpieczenie OC nie obejmuje szkód powstałych w skutek wykonywania operacji z naruszeniem przepisów prawa krajowego, wspólnotowego lub międzynarodowego dotyczącego zasady.

Zgodnie z informacją otrzymaną z MF zapis ten zostanie zmieniony na regres (jak w przypadku ubezpieczeń komunikacyjnych), zgodnie z informacją z PIU zapis nie stanowi podstawy do odmowy wypłacenia odszkodowania w każdym przypadku, każda sprawa ma być analizowana przez TU a działanie z naruszeniem prawa ma być udowodnione przez TU

40. Czy OC na komercje, nie komercje albo kategorie taka lub inna nie stoi w sprzeczności z tym zapisem z rozporządzenia?

Zgodnie z informacją otrzymaną z MF ubezpieczenia OC nie mogą zawierać wyłączeń ograniczających zakres określony rozporządzeniem

41. Stowarzyszenie ma kolejną polisę od wczoraj a na niej Ubezpieczający: Dane stowarzyszenia a ubezpieczony: osoba ze stowarzyszenia (z uprawnieniami) z danymi tj. PESEL. Czy to wystarczy aby wskazana osoba latała zgodnie z prawem dot. OC? (Ubezpieczenie w Compensie).

Ubezpieczenie powinno być wystawione na operatora SBSP. Jeżeli ubezpieczone ma być dane stowarzyszenie to tak powinno wynikać z polisy czy innego dokumentu potwierdzającego zawarcie umowy ubezpieczenia. W polisie musi być wyraźnie zaznaczone jakiego operatora dotyczy (najlepiej numer operatora)