

1. Dzień dobry, jak wygląda sytuacja z wnioskiem o notyfikację?

Trwają końcowe prace i wkrótce pojawi się informacja na stronie ULC. Na koniec lipca planowane jest podpisanie porozumienia pomiędzy Prezesem ULC a Dyrektorem PCA, następnie zostanie opublikowane na stronie ULC procedura notyfikacji wraz z wnioskiem.

2. Jeśli strażak skontroluje osobę która nie ma uprawnień a ten i tak nie wyląduje to co dalej?

Przesłano Policji

3. W jaki sposób można uzyskać uprawnienia do przeprowadzania szkoleń na odstępstwo AGRO?

Po uzyskaniu zezwolenia na operację istnieje możliwość zawnioskowania o prowadzenie szkolenia na podstawie odstępstwa nr LBSP/SPEC/O/2025-02 w ramach wydanego zezwolenia.

Wniosek oraz wymagania dla operatora są dostępne są na stronie ULC w zakładce dotyczącej BSP: Prowadzenie szkoleń / Egzaminowanie i szkolenie do STS

4. Jakie jest przekrój wiekowy i płci operatorów dronów (np. ilu nieletnich itd.) spośród tych 362 tys. z bazy ULC?

W systemie konto utworzyło 6 575 osób nieletnich (w przedziale wiekowym od 14 do 18 lat) z których 2 927 ukończyło szkolenie A1/A3 (dane aktualne na 29.07.2025 r.).

System nie gromadzi informacji dotyczących płci użytkowników - szacując płeć na podstawie imienia, podział wygląda następująco:

8 % - kobiety

92 % - mężczyźni

Plik zestawienie wieku

5. Co jeśli policjant błędnie oceni sytuację i zestrzeli drona który wykonywał działania legalnie? Czy wtedy odpowiedzialność finansowa za zniszczenie drona i powstałe w wyniku zestrzelenia szkody będzie dalej odpowiadał operator?

Przesłano Policji

6. Pytanie do art.11 zniszczenie bsp. Rozumiemy ze to policjant będzie odpowiadał za zniszczenie drona i będzie odpowiadał finansowo?

Przesłano Policji

7. Czy projekt rozporządzenia MF o OC jest już w wykazie prac legislacyjnych (i z jakim numerem)? Jakie sumy gwarancyjne są planowane w obowiązkowym OC? - prośba nawet o nieoficjalne dane.

Na stronie Rządowego Centrum Legislacji został opublikowany do konsultacji Projekt rozporządzenia Ministra Finansów w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego. Celem projektowanego aktu jest określenie szczegółowych zasad dotyczących obowiązkowego ubezpieczenia OC dla operatorów dronów, w tym m.in. zakresu ubezpieczenia, sumy gwarancyjnej oraz warunków zawarcia umowy ubezpieczenia.

<https://legislacja.gov.pl/projekt/12399803/katalog/13142163#13142163>

8. W związku z nowelizacją ustawy Prawo Lotnicze z jakich "wymagań/przepisów" zwolnione są służby (policja, SG, ABW itp) podczas wykonywania operacji z wykorzystaniem BSP ?

Przesłano Policji

9. Zgodnie z rozporządzeniem 947 w kategorii otwartej można latać dronami z klasami C0-C4, dronami wprowadzonymi na rynek europejski przed 2024 i dronami skonstruowanymi do użytku prywatnego. Czy drony firm takich jak BetaFPV, Geprc, Cinelog, Speedybee, w tym modny obecnie w Polsce 150-gramowy Pavo 20 Pro, czyli drony charakteryzujące się tym, że zazwyczaj sprzedawane bez VTX'a, którego użytkownik może samodzielnie do własnych potrzeb dobrać od innego producenta i zamontować, które otwarte są na modyfikacje poprzez możliwość przylutowania GPS lub innych akcesoriów, do których użytkownik musi samodzielnie dobrać aparaturę i baterie i oparte są na systemach BetaFlight lub Inav, spełniają definicję drona skonstruowanego do użytku prywatnego, a co za tym idzie, mogą latać w kategorii otwartej? Pytanie sprowadza się defacto do: Czy drony FPV w Unii są legalne?

To, czy dany BSP (bezzałogowy statek powietrzny) kwalifikuje się jako skonstruowany do użytku prywatnego, zależy od rodzaju wprowadzonych modyfikacji. Producent w swoich instrukcjach określa, jakie zmiany są dopuszczalne.

W przypadku dronów zbudowanych samodzielnie, mogą być one użytkowane wyłącznie w podkategoriach A1 lub A3. Drony FPV są legalne, jednak należy rozróżnić kwestie techniczne od operacyjnych — często są one ze sobą mylone.

Drony oznaczone klasami C0–C4, wprowadzone do obrotu na rynku unijnym, muszą posiadać oznaczenie CE i pochodzą z seryjnej produkcji. Nie mogą być one modyfikowane samodzielnie w sposób nieprzewidziany przez producenta, zwłaszcza przy użyciu części nieujętych w dokumentacji technicznej.

Zgodnie z definicją zawartą w Rozporządzeniu 2019/947, „bezzałogowy system powietrzny skonstruowany do użytku prywatnego oznacza bezzałogowy system powietrzny zmontowany lub wyprodukowany na użytek własny konstruktora, z wyłączeniem systemów zmontowanych z zestawów części wprowadzonych do obrotu jako gotowe do montażu”.

Jeśli więc BSP został zbudowany z osobnych komponentów pochodzących od różnych producentów, a nie stanowi zestawu oferowanego jako całość, nawet w oddzielnych częściach wyprodukowanych przez tego samego producenta - to spełnia definicję BSP skonstruowanego do użytku prywatnego.

10. Zgodnie z rozporządzeniem 947 w podkategorii A1 mogą latać drony skonstruowanego do użytku prywatnego o masie mniejszej niż 250 gram i maksymalnej prędkości eksploatacyjnej nie przekraczającej 19 m/s. Jak określić maksymalną prędkość eksploatacyjną w przypadku drona skonstruowanego do użytku prywatnego opartego na systemie Betaflight lub Inav? Drony FPV poniżej 250 gram zazwyczaj nie mają GPS do pomiaru prędkości. Czy można ten zapis traktować jak ograniczenie prędkości na drogach, że po prostu pilot będzie pilnował by tej prędkości nie przekraczać, czy może jeśli dany dron na długim prostym odcinku na pustym polu lecąc z wiatrem jest w stanie przekroczyć 19 m/s to go automatycznie dyskwalifikuje z latania w A1? Jeśli to drugie to czy skonfigurowanie w Betaflight lub aparaturze funkcji throttle scale lub power limit tak by zgodnie z obserwacjami operatora dron nie powinien przekraczać 19m/s w normalnym użytkowaniu sprawi, że dron będzie dopuszczony do A1? (warto zauważyć, że takie rozwiązanie z perspektywy bezpieczeństwa to miecz obosieczny, bo piloci FPV zazwyczaj rezerwę nadmiaru mocy wykorzystują nie do rozpędzania się do dużych prędkości, a do możliwości nagłego hamowania w czasie manewrów, więc zmniejszenie mocy spowoduje zmniejszenie teoretycznej maksymalnej prędkości ale też wydłużenie czasu hamowania). Prędkość poruszania się dronem FPV determinuje również kąt kamery ustawiany przed startem, im jest on większy tym dron musi utrzymywać wyższą prędkość by utrzymywać horyzont w wizji. Czy jeśli operator ma świadomość, opierając się na swoich obserwacjach, że danym dronem przy ustawieniu kamery na 30 stopni i utrzymując horyzont, lata się szybciej niż 19 m/s, ale jeśli ustawi kamerę na 5 stopni to utrzymując horyzont nie przekracza tej prędkości, to czy ustawiając niski kąt może latać w A1?

W podkategorii A1 pilot musi zapewnić, że prędkość drona nie przekroczy 19 m/s. Istotna jest wyłącznie prędkość eksploatacyjna, a nie same aspekty techniczne urządzenia. Jeśli istnieje ryzyko przekroczenia tego limitu, kluczowe znaczenie mają ograniczenia prędkości narzucone przez producenta lub konfiguracje sprzętowe.

Przepisy wyraźnie zabraniają lotów powyżej 19 m/s w kategorii A1. W przypadku drona FPV bez GPS i systemu pomiaru prędkości, jeśli przy pewnych ustawieniach (np. kąt kamery 30°) dron może przekraczać tę prędkość, ale po zmianie ustawień (np. zmniejszeniu kąta kamery do 5° oraz ograniczeniu mocy w Betaflight lub aparaturze) operator jest w stanie utrzymać prędkość poniżej 19 m/s, takie użytkowanie jest zgodne z przepisami i dopuszczalne w A1.

Ostateczna odpowiedzialność za bezpieczne i zgodne z przepisami pilotowanie spoczywa na operatorze, dlatego ważne jest, aby dobrze znał możliwości swojego sprzętu i miał realną kontrolę nad prędkością lotu.

11. Czy urząd wzięłoby pod uwagę stworzenie NSTS, lub zaproponowanie europejskiego scenariusza, przeznaczonego dla dronów bez nadanej klasy/samodzielnie skonstruowanych? Drony FPV to nie tylko hobbyści latający po polach i opuszczonych budynkach, ale również, odpowiadając na oczekiwania rynku chcącego bardziej dynamicznych ujęć, osoby wykonujące zlecenia na filmowanie reklam, relacji z wydarzeń, teledysków, nieruchomości, cinewhoopami ważącymi 300-500 gram z zewnętrznymi

kamerami, czy w przypadku profesjonalnych planów filmowych, cinelifterami ważącymi kilka kilogramów. O ile osoby latające zwykłymi dronami, po wygaśnięciu NSTS bez większych problemów będą w stanie wykonywać swoje działania w A1 lub A2, tak dla dronów pozwalających na manualną kontrolę nie ma alternatywy innej niż pomniejszyć drona poniżej 250 gram, co wyklucza używanie profesjonalnych kamer. Drony FPV z klasą są dwa: DJI Avata 2, oraz DJI Neo i są to modele nie spełniające oczekiwań zaawansowanych użytkowników, stanowczo sprzeciwiamy się temu, by prawo gwarantowało DJI monopol w jednym z ostatnich segmentu rynku w którym monopolu nie ma.

Wprowadzenie europejskich scenariuszy jest możliwe i z naszych informacji wynika, że prace nad ich opracowaniem są w toku. Proces ten nie zależy bezpośrednio od krajowej legislacji. Urząd Lotnictwa Cywilnego może jedynie zgłaszać propozycje na poziomie europejskim, co czyni, jednak aktualnie opracowane scenariusze nie zostały jeszcze oficjalnie wdrożone ani nie obowiązują.

- 12. Czy istnieje oficjalna lista szkoleniowców uprawnionych do prowadzenia szkolenia dodatkowego z BSP o maksymalnej masie startowej do 105 kg, w szczególności w zakresie obsługi statków powietrznych wykorzystywanych do zabiegów agrotechnicznych, takich jak DJI Agras? Jeśli tak, czy Urząd Lotnictwa Cywilnego może udostępnić kontakt do takich osób lub ośrodków szkoleniowych?**

Publicznie dostępny wykaz operatorów szkolących - w tym również szkolących na podstawie odstępstwa nr LBSP/SPEC/O/2025-02 (loty agro), znajduje się na stronie ULC w zakładce dotyczącej BSP (Prowadzenie szkoleń / Lista Operatorów Szkolących)

Każdy z operatorów szkolących ma określony zakres szkolenia do którego jest upoważniony przez Prezesa ULC – z uwagi na znaczną liczbę operatorów, w wykazie proponujemy wyszukiwać po numerze odstępstwa.

- 13. Czy planowane jest przedłużenie obowiązywania przedmiotowego odstępstwa po 6 stycznia 2026 r.? Czy trwają prace nad ujęciem postanowień tego odstępstwa w krajowych przepisach prawa lotniczego lub na poziomie regulacji EASA?**

Odstępstwo jest wydane na czas 8 miesięcy czyli do 6 stycznia 2026r. Po tej dacie planowane jest wprowadzenia przez EASA rozwiązań przejściowych w tym zakresie.

- 14. Czy dla uczelni publicznych prowadzących działalność naukowo-dydaktyczną w rolnictwie przewiduje się uproszczenie procedur (np. zwolnienie z niektórych wymagań)? W szczególności, czy możliwe jest skrócenie ścieżki proceduralnej dla podmiotów prowadzących działalność non-profit lub badawczo-rozwojową?**

Nie ma tutaj różnicy w przepisach, które aktualnie obowiązują. Z tego względu każdy jest traktowany podobnie, natomiast czekamy na rozwiązanie, które przyspieszy procedowanie wniosków w kategorii szczególnej.

15. Jakie dokumenty należy archiwizować w przypadku realizacji szkoleń dodatkowych? Czy obowiązuje forma papierowa, elektroniczna, oraz jakie są wymagania dotyczące treści i sposobu przechowywania zaświadczeń?

Archiwizacji podlegają wszystkie dokumenty osoby szkolonej, np.: dokument potwierdzający możliwość przystąpienia do szkolenia, wydane potwierdzenie.

Okres przechowywania dokumentów wynosi co najmniej 5 lat a dokumentacja powinna być przechowywana w sposób umożliwiający dostęp w każdym czasie. Forma archiwizowanych dokumentów jest dowolna.

16. Czy planowane jest utworzenie centralnego repozytorium zgłoszeń osób prowadzących szkolenia dodatkowe lub listy absolwentów takich szkoleń?

Listy absolwentów nie publikujemy ponieważ są to dane osobowe.

17. Od 3 lat współpracuję z Polskim Związkiem Towarzystw Wioślarskich. Latając dronem (Air 2s) czasami dwoma = dwóch pilotów, oczywiście w oparciu o krajowy scenariusz NSTS-05 i zgłoszona misja transmituję obraz z rozgrywanych między innymi w Poznaniu, Kruszwicy regat wioślarski. Dystans na którym są one rozgrywane to 2000 metrów.

Niestety, nie jest to pytanie, ale zakładając, że chciałby się Pan upewnić, czy Pana działania są zgodne z obowiązującymi przepisami, odpowiem, że tak – pod warunkiem, że misja jest realizowana zgodnie z NSTS-05, odbywa się w wyznaczonej strefie geograficznej, a BSP działa w odpowiednim dystansie od uczestników wydarzenia. W takim przypadku powinno to być zgodne z przepisami.

Jeśli zależy Panu na bardziej szczegółowej odpowiedzi, potrzebne byłoby precyzyjniejsze pytanie. Może Pan również sprawdzić wymagania dotyczące krajowego scenariusza NSTS-05 (obowiązują one do końca tego roku!). Z kolei od 2026 roku, misje wykraczające poza scenariusze europejskie STS-01 oraz STS-02 mogą wymagać zezwolenia w kategorii szczególnej, zwłaszcza gdy BSP nie posiada odpowiednich oznaczeń C5 oraz C6. Więcej informacji znajdzie Pan w zakładce: [Kategoria Szczególna - Urząd Lotnictwa Cywilnego](#)

Należy jednak pamiętać o kilku kwestiach operacyjnych:

- **Latanie nad wodą** – Operacje nad wodą mogą napotkać trudności związane z zakłóceniami w transmisji obrazu, np. odbicia sygnału od wody lub zmiany kierunku wiatru.
- **Stabilność drona** – Należy uwzględnić zmienne warunki atmosferyczne, które mogą wpływać na stabilność drona, szczególnie w rejonie wodnym, gdzie warunki mogą się szybko zmieniać.
- **Utrata sygnału** – Operator musi być świadomy ryzyka utraty sygnału lub kontroli nad dronem, zwłaszcza w miejscach, gdzie mogą występować zakłócenia elektromagnetyczne (np. nad wodą).

Podsumowując, operator bierze pełną odpowiedzialność za bezpieczeństwo operacji i monitorowanie warunków lotu, aby zapewnić niezakłóconą transmisję i bezpieczeństwo zarówno uczestników regat, jak i samego sprzętu.

- 18. Z dniem 1 stycznia 2026, kiedy to NSTS przestaną funkcjonować, aby pozostać w branży wykorzystać aktualnie w/w sprzęt pozostaje mi kategoria otwarta, latanie na " widoczność " jak daleko mój wzrok pozwoli, bez możliwości stworzenia misji dalej niż 500 metrów od miejsca startu w celu ostrzeżenia innych pilotów dronów lub kurs STS-2, dron z klasą bezpieczeństwa C6 i obserwator w połowie dystansu. Tak jak z obserwatorem nie byłoby problemów ponieważ ratownicy wodni są rozstawieni co 500 metrów wzdłuż całego toru i mam z nim kontakt radiowy, zrobienie kursu STS-2 to w sumie formalność, tak zakup drona z C6 z porządną kamerą, rozsądny wagowo i w miarę cichy żeby nie rozpraszać zawodników to rzecz niemożliwa, bo jak sprawdziłem, na chwilę obecną jedyne drony z C6, to drony do rolnicze(do oprysków).**

To prawda, jeśli zależy Panu na BSP posiadającym klasę C6, takich modeli wielowielnikowych jest stosunkowo mało i mają one zastosowanie specjalistyczne, zazwyczaj będąc na uwięzi dzięki czemu nie posiadają np. systemu FTS. Urząd Lotnictwa Cywilnego nie odpowiada jednak za brak dostosowania się producentów do zapowiadanych przepisów i spełniania wymogów warunków technicznych produktu zgodnych np. z z prEN 4709-001 do 008, w tym przetestowania technicznych aspektów sprzętu. Listę BSP oznaczonych klasą znajdzie Pan na stronie EASA: [Drones for EU Operations | EASA](#). Jeśli żaden z nich nie spełnia Pana wymagań, pozostaje zatem wystosować wniosek o operacje w kategorii „szczególnej” poza scenariuszem standardowym, w której to BSP nie musi posiadać klasy C5 i C6, uprzednio wykonując analizę ryzyka operacyjnego metodologią SORA. Więcej informacji znajdzie Pan na stronie urzędu <https://ulc.gov.pl/drony/kategoria-szczegolna/warunki-uzyskania-ogolnego-albo-konkretnego-zezwozenia-na-operacje>

- 19. Czy widzi Pan jakieś rozsądne wyjście z tej patowej sytuacji? Wspomnę tylko że do transmisji wykorzystuje nie tylko dwa Air 2s, ale także zapas około 6 baterii (na jednego drona), szybkich ładowarek, Smart Controllerów, więc zakup nowych zestawów postawi poważny znak zapytania nad dalszym moją działalnością.**

Tak, jest to pytanie związane z wyznaczeniem strefy geograficznej na potrzeby organizatorów zawodów. W przypadku zawodów zasadne w tym przypadku jest wyznaczenie strefy geograficznej, w której określone są warunki, także w zakresie rodzajów używanych BSP oraz kompetencji pilotów. Jednym z rozwiązań jest także przeprowadzenie zawodów w oparciu o zezwolenie na wykonywanie operacji w ramach klubów i stowarzyszeń modelarstwa lotniczego.

- 20. Czytając rozporządzenie o możliwości zgłoszenia prośby o wyznaczenie strefy geologicznej jest napisane " organizator zawodów ". Czy chodzi o organizatora zawodów lotniczych czy ogólnie organizatorów zawodów sportowych na otwartym terenie? Czy jeżeli była by opcja utworzenia takiej strefy nad torem wioślarskim (w Polsce mamy aż 3 tory) przez organizatora i aktywowania jej w czasie trwania imprezy czy w tym momencie jako dedykowany do obsługi pilot mogą bez zgłoszenia misji poruszać w danym obszarze?**

W treści artykułu mowa jest o zawodach lotniczych cyt. "Organizator ćwiczeń, treningów, zawodów, pokazów lotniczych lub przelotów okolicznościowych - w przypadku konieczności zabezpieczenia przestrzeni powietrznej na potrzeby wykonania lotów w czasie ćwiczeń, treningów, zawodów, pokazów lotniczych lub przelotów okolicznościowych". Jeśli jest Pan zainteresowany wyznaczeniem strefy geograficznej jako organizator innych zawodów niż lotnicze, może Pan to zrobić co wynika z Art. 156h ust. 4 pkt 4 – jako operator systemu bezzałogowego statku powietrznego zamierzający wykonywać operację w kategorii "szczególnej" zgodnie z art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE.

21. Loty na podstawie STS dronami o wymiarze typowym maks. 1 metr z zapisu w rozporządzeniu wykonawczym 2019/947 (cytat poniżej) naszym zdaniem wynika, że statki o maksymalnym wymiarze typowym wynoszącym maksymalnie 1 metr mogą latać w STS na podstawie oświadczenia złożonego do ULC bez rygoru ustanawiania obszaru kontrolowanego. Proszę o weryfikację takiej interpretacji. Cyt.: „UAS.SPEC.020 Oświadczenie o operacji 1) Zgodnie z art. 5 operator bezzałogowego systemu powietrznego może – alternatywnie wobec spełnienia wymogów sekcji UAS.SPEC.30 i UAS.SPEC.40 – przedłożyć właściwemu organowi państwa członkowskiego, w którym operacja ma mieć miejsce, oświadczenie o zgodności operacji ze scenariuszem standardowym określonym w dodatku 1 do niniejszego załącznika w odniesieniu do operacji:

a) wykonywanych z użyciem bezzałogowych statków powietrznych:

- (i) o maksymalnym wymiarze typowym wynoszącym maksymalnie 3 metry w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS nad kontrolowanym obszarem naziemnym, z wyjątkiem przelotów nad zgromadzeniami osób;**
- (ii) o maksymalnym wymiarze typowym wynoszącym maksymalnie 1 metr w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS, z wyjątkiem przelotów nad zgromadzeniami osób;"**

Drony klasy C5 i C6 muszą mieć wymiar mniejszy niż 3 metry. W przypadku dronów o maksymalnym wymiarze typowym do 1 metra operujących w ramach scenariusza STS-01, nie występuje obowiązek ustanawiania kontrolowanego obszaru naziemnego. Mimo to operator nadal ma obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa lotu – m.in. poprzez unikanie przelotów nad osobami postronnymi, ruchem ulicznym czy innymi obszarami narażonymi.

Dodatkowo, bezzałogowy statek powietrzny wykorzystywany w STS-01 lub STS-02 musi posiadać odpowiednie oznaczenie klasowe – odpowiednio C5 lub C6.

Brak takiego oznaczenia oznacza, że dron nie może być legalnie wykorzystywany w ramach scenariuszy standardowych STS, nawet jeśli jego parametry techniczne odpowiadają wymaganiom operacyjnym.

Tzw. oświadczenie operacyjne składane do ULC dotyczy właśnie operacji w ramach europejskich scenariuszy standardowych STS, tj.:

- STS-01 – operacje VLOS,
- STS-02 – operacje BVLOS z obserwatorami przestrzeni powietrznej.

Wymogi te zostały szczegółowo określone w Załączniku nr 1 do Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2019/947. Aktualne brzmienie przepisów można znaleźć na stronie EASA, w sekcji "Easy Access Rules": https://www.easa.europa.eu/en/document-library/easy-access-rules/online-publications/easy-access-rules-unmanned-aircraft-systems?page=8#_DxCrossRefBm153270031

22. Czy w kontekście rozporządzenia MSWiA z dnia 3 lipca 2025 r. w sprawie przywrócenia tymczasowo kontroli granicznej osób przekraczających granicę państwową stanowiącą granicę wewnętrzną ma to wpływ na realizowanie misji z wykorzystaniem BSP?

Jeżeli w tym obszarze są strefy geograficzne, należy wcześniej sprawdzić ograniczenia oraz przestrzegać tych ograniczeń ponieważ ograniczenia w przestrzeni powietrznej są wtedy kiedy są opublikowane. Jeżeli lot jest wykonywany profesjonalnie to nie powinno być z tym problemu.

23. Jaki jest status wiedzy i ew. działań zaradczych odnośnie zakłócania sygnału GNSS?

W tym przypadku należy zaangażować trzecią instytucję, ale za ochronę częstotliwości radiowych odpowiada Urząd Komunikacji.

24. Dzień dobry, czy będzie na stronie ULC wzór INOPu dla STSów?

Wzór INOPu do SAILA 2 jest na stronie ULC odpowiadający STS, natomiast będą podjęte prace aby taki INOP dla Państwa przygotować oraz opublikować na stronie ULC.