

Warszawa, 28 listopada 2025 r.



P O L S K A I Z B A  
Systemów Bezzałogowych

ul. Piękna 24/26A, 00-549 Warszawa

Szanowny Pan  
Paweł Szymański  
Dyrektor Departamentu BSP  
Urząd Lotnictwa Cywilnego  
ul. M. Flisa 2, 02-247 Warszawa

**Propozycje tematów do omówienia na spotkaniu Zespołu ds. rozwoju branży  
BSP dnia 10 grudnia 2025 r.**

Szanowny Panie Dyrektorze,

Podczas najbliższego spotkania Zespołu ds. rozwoju branży BSP zaplanowanego na dzień 10 grudnia 2025 r. pragniemy omówić kluczowe dla branży BSP kwestie związane z wykonywaniem operacji bezzałogowych statków powietrznych (BSP) od nowego roku 2026.

Zależy nam na uzyskaniu konkretnych informacji od Urzędu w następujących kwestiach:

**1. Loty na zasadach BVLOS bez powiązania z konkretnymi wskazanymi lokalizacjami, wykonywane przez podmioty gospodarcze, wykonywane bez związku z szeroko pojętym zapewnieniem bezpieczeństwa państwa** - obecny stan prawny umożliwia operacje w ramach NSTS, po 2025 roku firmom pozostanie tylko STS-02, który z racji ograniczeń związanych z zapewnieniem kontrolowanego obszaru naziemnego jest w praktyce nie do użytku. Zgodnie z informacją przekazaną z Urzędu, Urząd powołując się na zalecenia EASA nie będzie wydawał zezwoleń na "lokalizację ogólną". Prosimy o zaproponowanie konkretnych rozwiązań dla firm, które wykonują takie operacje planując je z 1-3 dniowym wyprzedzeniem, nie są w stanie podać lokalizacji operacji z 2-miesięcznym wyprzedzeniem i oczekiwać na rozpatrzenie wniosku o takie zezwolenie.

**2. Przedłużenie odstępstwa dla lotów agro/demonstracyjnych** - czy Urząd może rozszerzyć warunki odstępstwa na wysokość 50 m AGL oraz zwiększając masę maksymalną, które dostosowana byłaby do nowszych systemów BSP np. DJI FlyCart 100 o masie 150 kg? Czy będzie to możliwe przy okazji przedłużenia odstępstwa, czyli od 6 stycznia 2026 r.? Czy przedłużone odstępstwo będzie miało zachowaną ciągłość?

**3. Informacje ws. projektu Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące** - prosimy o jasną informację, czy planowanie wprowadzenie stref R nad miastami, które mają ograniczyć możliwość wykonywania lotów lotnictwa załogowego, będzie wiązało się z konwersją tych stref do DRA-R? Wiemy, że działy prawne ULC i PAŻP na zlecenie Departamentu BSP w Urzędzie oraz Działu Koordynacji Operacji BSP w Agencji, miały przeanalizować sprawę. Prosimy zatem o informację jaki jest efekt analiz przeprowadzonych przez Urząd.

**4. Obowiązkowe ubezpieczenie OC i rozporządzenie z nim związane** - prosimy o informację, czy będą podejmowane kroki ze strony Urzędu, by zmienić i zarazem doprecyzować zapisy rozporządzenia, w którym znalazł się niekorzystny z punktu widzenia operatorów SBSP zapis, zgodnie z którym "ubezpieczenie OC nie obejmuje szkód powstałych wskutek wykonywania operacji z naruszeniem przepisów prawa krajowego, wspólnotowego lub międzynarodowego dotyczącego zasady wykonywania operacji z wykorzystaniem systemu bezzałogowego statku powietrznego" pozostawiając ewentualne osoby poszkodowane bez wypłaconego odszkodowania, zmuszone do dochodzenia swoich praw na drodze cywilnej.

**5. Kwestia przygotowania Departamentu BSP w Urzędzie do zmian nadchodzących w 2026 roku** w związku z zakończeniem NSTS i koniecznością występowania o pozwolenia na operacje, których aktualnie wydawanych jest zaledwie kilka w ciągu jednego miesiąca przy kilkunastu wnioskach, które napływają:

- jak Urząd zamierza zorganizować pracę w związku z nowymi regulacjami by wnioski były procedowane znacznie szybciej niż dotychczas przy potencjalnie rosnącej ilości wniosków, które wpłyną?
- czy w związku z tym przewidywane są jakieś zmiany kadrowe w tym zakresie, które mogłyby usprawnić proces? (aktualnie czas oczekiwania na spotkanie konsultacyjne z ULC przekroczył już 1 miesiąc czasu, do tego dochodzi podobny czas oczekiwania na zezwolenie oraz czas na wyznaczenie strefy kolejne 30 dni jeśli strefa ma zostać wyznaczona na dłużej niż 1 miesiąc dla konkretnej lokalizacji)
- czy Urząd przewiduje jakąś automatyzację tego procesu?
- czy jest szansa na ułatwienie procesu dla zezwoleń do SAIL I/II, by były one rozpatrywane na zasadzie oświadczeń i wydawane w trybie jakkolwiek przyspieszonym? Czy jest możliwość opracowania prostego wniosku o takie zezwolenia z założeniem np. dla seryjnych dronów oraz dla obszarów

operacyjnych o określonych parametrach, które kwalifikowałyby się do takiego przyspieszonego zezwolenia?

**6. Kiedy realnie możemy spodziewać się udostępnienia formularzy, wniosków i dodatkowych narzędzi umożliwiających analizę ryzyka na podstawie SORA 2.5?** Czy Urząd planuje udostępnienie narzędzi (lub ich wskazanie wśród dostępnych na rynku) zalecanych do oceny ryzyka na ziemi ze względu na gęstość zaludnienia? Obecna mapa przeglądarkowa EASA ma charakter poglądowy i nie może służyć do planowania operacji - zgodnie z wyświetlanym komunikatem.

**7. Czy planowane jest zwolnienie polskich służb i zarządców infrastruktury krytycznej ze stosowania w swoich operacjach systemów klas C0–C6?**

Powyższe punkty proponowane do omówienia są szczególnie istotne dla branży BSP i chcielibyśmy się przede wszystkim na nich skupić, by wypracowane na spotkaniu Zespołu rozwiązania mogły zostać wcielone w życie możliwie szybko, by nie zablokować działalności wielu operatorów.

Jako Izba będąca formalnym reprezentantem branży BSP w Polsce, czujemy się w obowiązku poinformowania wszystkich członków Izby o uzyskanych stanowiskach Urzędu w powyższych kwestiach. Informacja zostanie przekazana również dalej do innych podmiotów w branży, które z niepokojem patrzą na zbliżające się zmiany.

Z wyrazami szacunku  
*Zarząd Polskiej Izby Systemów Bezzałogowych*