



PREZES URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, 2025-12-29

DECYZJA

LBSP.503.1.2025.ULC.1

Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Na podstawie art. 21 ust. 2b ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz.U. z 2025 r. poz. 1431 i 1668 (dalej „ustawa – Prawo lotnicze”) w związku z art. 71 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 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 (UE) nr 2111/2005, (UE) 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 (UE) nr 552/2004 i (UE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE L 212, 22.08.2018, str. 1, późn. zm.) oraz art. 104, § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2025 r. poz. 1691)

ZWALNIAM

- 1) organy administracji rządowej wraz z podległymi jednostkami organizacyjnymi oraz jednostki samorządu terytorialnego wraz z podległymi jednostkami organizacyjnymi, służbami, strażami i inspekcjami, w szczególności odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo i porządek publiczny, obronność, ochronę granicy państwowej, ochronę przeciwpożarową, ratownictwo oraz zarządzanie kryzysowe;
- 2) operatorów infrastruktury krytycznej;
- 3) państwowe osoby prawne oraz państwowe jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej, a także państwowe jednostki organizacyjne wykonujące zadania z zakresu ochrony życia, zdrowia, mienia lub środowiska, w tym organizacje pozarządowe i formacje ochotnicze, którym zadania te powierzono na podstawie przepisów odrębnych, w szczególności jednostki Ochotniczych Straży Pożarnych, podmioty uprawnione do wykonywania ratownictwa górskiego i wodnego, jednostki ochotniczego pogotowia ratunkowego;
- 4) podmioty wykonujące operacje z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych na podstawie umowy, porozumienia albo zlecenia zawartego z podmiotami, o których mowa w pkt 1–3;
- 5) podmioty systemu szkolnictwa wyższego i nauki w rozumieniu ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. z 2004 r. poz. 1571, z późn. zm.), finansowane ze środków publicznych lub wykonywane na zlecenie podmiotów, o których mowa w pkt 1–3, w zakresie niezbędnym do realizacji tych projektów badawczych,

w celu realizacji ich ustawowych albo statutowych zadań:

a) od obowiązku spełniania wymagań związanych z użytkowaniem BSP danej klasy oraz kontrolowanego obszaru naziemnego dla:

STS-01 określonych w:

- UAS.STS-01.020 pkt 1 lit. c oraz f,
- UAS.STS-01.030 pkt 2 oraz pkt 8 - 10,
- UAS.STS-01.040 pkt 2 lit. f

rozdziału I dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie zasad i procedur wykonywania operacji z użyciem bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, s. 45, z późn. zm.),

b) od obowiązku spełniania wymagań związanych z użytkowaniem BSP danej klasy, kontrolowanego obszaru naziemnego dla STS-02 w przypadku wykonywania operacji w odległości nie większej niż 2 km od miejsca startu określonych w:

- UAS.STS-02.020 pkt 2, pkt 4 - 6 oraz pkt 8,
- UAS.STS-02.030 pkt 2, pkt 8 - 11,
- UAS.STS-02.040 pkt 1, pkt 2 lit. e oraz f

rozdziału II dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie zasad i procedur wykonywania operacji z użyciem bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, s. 45, z późn. zm.),

– operacje, o których mowa w lit. a i b, wykonuje się przy użyciu bezzałogowego statku powietrznego będącego produktem seryjnym wprowadzonym do obrotu, z wyłączeniem bezzałogowych statków powietrznych skonstruowanych do użytku prywatnego, pod warunkiem prowadzenia operacji z zachowaniem bezpiecznej odległości, rozumianej jako odległość bezzałogowego statku powietrznego od innych statków powietrznych, przeszkód, osób niezaangażowanych lub zwierząt, zapewniającą uniknięcie kolizji lub stworzenia zagrożenia, ustalaną na podstawie analizy panujących warunków meteorologicznych, otoczenia i przeszkód w obszarze wykonywania operacji oraz rodzaju używanego bezzałogowego statku powietrznego i kwalifikacji pilota.

– w przypadku operacji wykonywanych zgodnie ze scenariuszem STS-02 bezzałogowy statek powietrzny jest wyposażony w funkcję lub system umożliwiający pilotowi bezzałogowego statku powietrznego w każdym czasie przerwanie misji oraz doprowadzenie do bezpiecznego zakończenia lotu, w szczególności poprzez wydanie komendy awaryjnej skutkującej natychmiastowym zakończeniem wykonywania operacji i przejściem do procedury awaryjnej (np. kontrolowane lądowanie, powrót i lądowanie albo inne rozwiązanie przewidziane przez producenta lub operatora), przy czym sposób użycia tej funkcji oraz kryteria jej zastosowania określa instrukcja operacyjna.

Zwolnienie od obowiązku spełnienia powyższych wymagań jest udzielone na okres

od 1.01.2026 r. do 1.08.2026 r.

Uzasadnienie:

Od 24 lutego 2022 r. za wschodnią granicą Rzeczypospolitej Polskiej trwa pełnoskalowa agresja zbrojna Federacji Rosyjskiej przeciwko Ukrainie. Państwa wschodniej flanki NATO, w tym Polska, funkcjonują w warunkach podwyższonego i długotrwałego poziomu zagrożeń o charakterze militarnym i hybrydowym, ukierunkowanych m.in. na infrastrukturę energetyczną, transportową i telekomunikacyjną. Polska pełni ponadto rolę kluczowego państwa tranzytowego dla wsparcia militarnego i humanitarnego kierowanego do Ukrainy, a przez terytorium RP przebiegają główne ciągi komunikacyjne oraz sieci przesyłowe, które stanowią potencjalny cel działań dywersyjnych i sabotażowych.

W tej sytuacji szczególnego znaczenia nabierają operacje z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych wykonywane w interesie publicznym – w szczególności przez służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo i porządek publiczny, zarządzanie kryzysowe, ochronę granicy państwowej oraz przez operatorów infrastruktury krytycznej. Bezzałogowe statki powietrzne stały się jednym z podstawowych narzędzi bieżącego monitorowania linii kolejowych, dróg, rurociągów, sieci energetycznych oraz innych obiektów o znaczeniu strategicznym, często w reżimie BVLOS i na małych wysokościach, na rozległych obszarach, gdzie czas reakcji oraz elastyczność operacyjna mają kluczowe znaczenie dla skuteczności działań.

Standardowe scenariusze STS-01 i STS-02 określone w dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 zostały zaprojektowane zasadniczo z myślą o cywilnych zastosowaniach komercyjnych w środowisku, w którym możliwe jest zapewnienie pełnej kontroli nad obszarem naziemnym oraz wykorzystanie specyficznych klas BSP (C5, C6). W przypadku operacji wykonywanych w interesie publicznym, na znacznych odcinkach infrastruktury liniowej (linie kolejowe, sieci energetyczne, rurociągi) oraz w zróżnicowanym środowisku terenowym, pełne stosowanie wymagań dotyczących m.in. wyznaczenia kontrolowanego obszaru naziemnego, parametrów BSP określonych klasą oraz obecności dodatkowego personelu (np. obserwatora czy pilota w pobliżu miejsca działania) jest w praktyce niewykonalne lub prowadziłoby do nieakceptowalnych opóźnień i utrudnień w realizacji ustawowych zadań.

Art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139 przewiduje możliwość udzielenia przez państwo członkowskie zwolnienia od stosowania określonych wymagań przepisów unijnych w przypadku pilnej potrzeby operacyjnej, pod warunkiem zachowania równoważnego poziomu bezpieczeństwa oraz ograniczenia takiego zwolnienia do niezbędnego zakresu i czasu. Niniejsze rozstrzygnięcie stanowi realizację tego instrumentu – ma charakter ściśle ukierunkowanego zwolnienia (odstępstwa) od wybranych wymagań scenariuszy STS-01 i STS-02, przy pozostawieniu w mocy pozostałych obowiązujących przepisów rozporządzenia (UE) 2019/947 oraz innych wymagań bezpieczeństwa.

Zwolnienie obejmuje wyłącznie te elementy standardowych scenariuszy STS-01 i STS-02, które w warunkach operacji w interesie publicznym powodują największe trudności praktyczne lub wręcz uniemożliwiają efektywne wykonywanie zadań (wymagania dotyczące klasy BSP, kontrolowanego obszaru naziemnego oraz określonych warunków obecności personelu). Jednocześnie nadal mają zastosowanie wszystkie pozostałe wymagania tych scenariuszy, w tym w szczególności dotyczące kwalifikacji personelu, przygotowania i planowania operacji, prowadzenia łączności oraz stosowania procedur awaryjnych. W przypadku scenariusza STS-02 dodatkowo wprowadzono ograniczenie odległości operacji od miejsca startu do 2 km, co w sposób przewidywalny ogranicza obszar ryzyka związanego z wykonywaniem lotów BVLOS.

W celu utrzymania równoważnego poziomu bezpieczeństwa, w miejsce wymogów dotyczących kontrolowanego obszaru naziemnego wprowadza się obowiązek prowadzenia operacji z zachowaniem bezpiecznej odległości, rozumianej jako odległość bezzałogowego statku powietrznego od innych statków powietrznych, przeszkód, osób postronnych lub zwierząt, zapewniająca uniknięcie kolizji, ustalana każdorazowo na podstawie analizy panujących warunków meteorologicznych, uwarunkowań terenowych oraz charakterystyki wykorzystywanego BSP i kwalifikacji pilota. Jest to podejście zbieżne z dotychczasowym, wieloletnim stosowaniem przez operatorów i nadzór lotniczy zasady dostosowywania odległości i parametrów operacji do realnych warunków środowiskowych, sprawdzone w praktyce w ramach krajowego systemu szkoleń i uprawnień dla operacji BSP.

W przypadku operacji wykonywanych zgodnie ze scenariuszem STS-02 obowiązek zachowania bezpiecznej odległości realizowany jest przede wszystkim poprzez planowanie i organizację operacji, tj. dobór trasy oraz parametrów lotu w sposób minimalizujący ekspozycję osób niezaangażowanych, wyznaczenie obszaru operacji oraz utrzymanie bezzałogowego statku powietrznego w tym obszarze z wykorzystaniem danych telemetrycznych i nawigacyjnych. Bezpieczna odległość nie jest w tym ujęciu wymogiem „mierzenia co do metra” w czasie rzeczywistym, lecz wymogiem takiego zaprojektowania i prowadzenia operacji, aby w typowych i przewidywalnych odchyleniach lotu oraz przy zastosowaniu

procedur awaryjnych (w tym przerwania misji), możliwe było uniknięcie kolizji lub stworzenia zagrożenia dla osób, zwierząt oraz innych użytkowników przestrzeni powietrznej.

Ponadto zwolnienie ma charakter ograniczony podmiotowo, przedmiotowo i czasowo. Dotyczy wyłącznie ściśle określonego katalogu podmiotów, którym przepisy odrębne powierzają realizację zadań z zakresu bezpieczeństwa, ochrony ludności, infrastruktury krytycznej oraz zarządzania kryzysowego, a także podmiotów współdziałających z nimi na podstawie umów lub porozumień. Zwolnienie może być wykorzystywane jedynie w związku z wykonywaniem ustawowych zadań tych podmiotów, a nie w ramach działalności komercyjnej lub rekreacyjnej, i zostało udzielone na czas oznaczony, niezbędny do zapewnienia ciągłości działań oraz wypracowania trwałych rozwiązań legislacyjnych.

Dotychczasowe doświadczenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w nadzorowaniu operacji z użyciem BSP wykonywanych na potrzeby interesu publicznego, w tym operacji BVLOS na małych wysokościach, wskazują, że przy zachowaniu właściwego przygotowania operacji, odpowiednich kwalifikacji personelu oraz procedur zapewniających separację od osób postronnych i innych użytkowników przestrzeni powietrznej, możliwe jest utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa. Nadzór nie odnotował w tym obszarze trendów wypadkowych, które wskazywałyby na istotne zwiększenie ryzyka w porównaniu z operacjami wykonywanymi wyłącznie w standardowych scenariuszach unijnych.

Mając powyższe na uwadze, należy uznać, że wszystkie przesłanki zastosowania art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139 zostały spełnione. Zwolnienie jest uzasadnione nadrzędną potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa państwa i ochrony ludności w aktualnej sytuacji międzynarodowej, ograniczone do niezbędnego zakresu i czasu oraz zapewnia równoważny poziom bezpieczeństwa, poprzez pozostawienie w mocy zasadniczych wymagań operacyjnych i kompetencyjnych, wprowadzenie obowiązku zachowania bezpiecznej odległości oraz ograniczenie katalogu podmiotów uprawnionych do korzystania z odstępstwa.

Pouczenie

1. Od niniejszej decyzji stronie nie służy odwołanie. Zgodnie z przepisami art. 127 § 3 i art. 129 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2025 r. poz. 1691) strona niezadowolona z decyzji może zwrócić się do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w terminie 14 dni od doręczenia decyzji, z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy.

2. Jeżeli strona nie chce skorzystać z prawa do zwrócenia się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy może wnieść do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, ul. Jasna 2/4, na podstawie art. 50 § 1, art. 52 § 3, art. 53 § 1 oraz art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. - Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. 2024 poz. 935, z późn. zm.), dalej „ustawa Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi”, skargę na decyzję w terminie 30 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji stronie, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Wpis stały od skargi wynosi 200 zł. Strona ma możliwość ubiegania się o zwolnienie od kosztów albo przyznanie prawa pomocy. Prawo pomocy obejmuje zwolnienie od kosztów sądowych oraz ustanowienie adwokata, radcy prawnego, doradcy podatkowego lub rzecznika patentowego. Wniosek o przyznanie prawa pomocy, na podstawie art. 243 § 1 ustawy Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi, może być złożony do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego przed wszczęciem postępowania lub w jego toku. Wniosek jest wolny od opłat sądowych.

3. Na podstawie art. 127a ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego strona może w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji zrzec się prawa do wniesienia odwołania poprzez złożenie stosownego oświadczenia Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego. W dniu otrzymania przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do odwołania decyzja

staje się ostateczna i prawomocna i strona nie będzie mogła wnieść wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy ani skargi do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, ul. Jasna 2/4.

z up. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Paweł Szymański

Dyrektor

Departament Bezzałogowych Statków Powietrznych

(dokument został wydany w postaci elektronicznej i opatrzony kwalifikowanym podpisem elektronicznym)