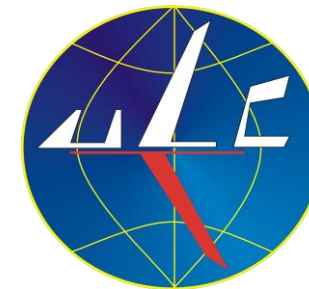


*„Dzięki nowatorskim regulacjom prawnym Polska znalazła się w czołówce krajów komercyjnie wykorzystujących drony. Mamy szansę stać się światowym liderem w dziedzinie bezpieczeństwa lotów.”
Forbes, 2 lipca 2016*



Wdrożenie przepisów unijnych dla Bezzałogowych Statków Powietrznych

Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/947

Departament Bezzałogowych Statków Powietrznych
Urząd Lotnictwa Cywilnego

Drony w POLSCE – lipiec 2020



457 zarejestrowanych dronów



17 717 świadectwa kwalifikacji



112 podmiotów szkolących



Ponad 100 000 – szacowana liczba BSP



70 – liczba incydentów w 2019



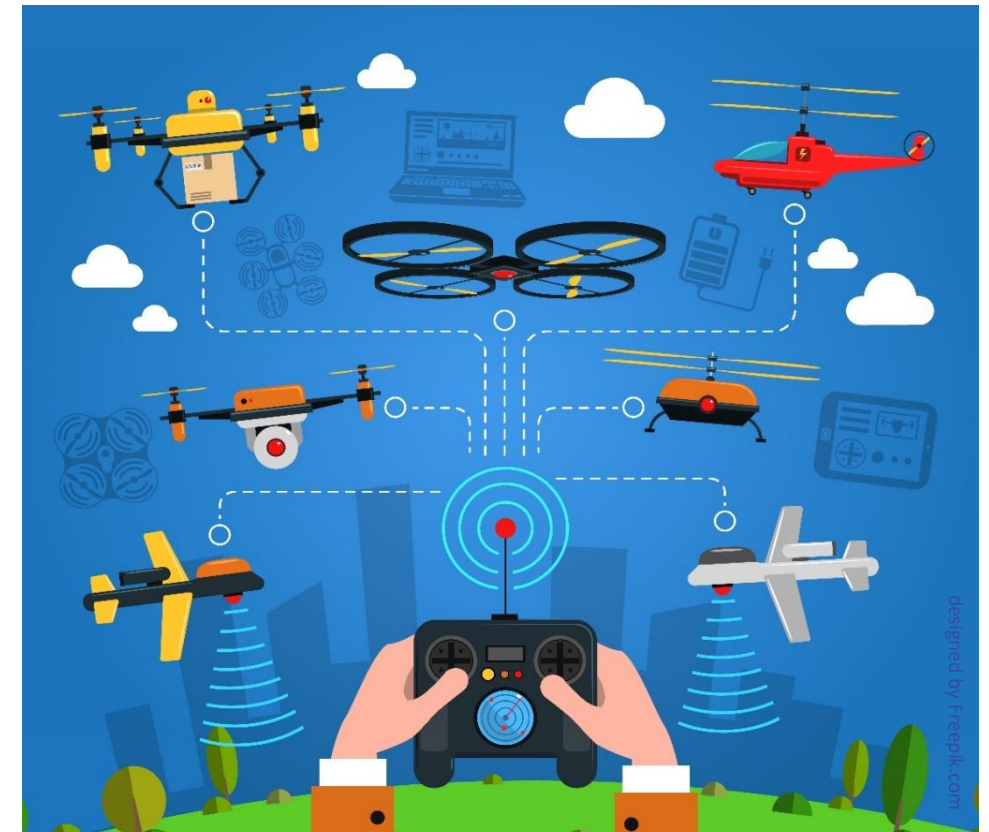
Wprowadzenie przepisów UE dla bezzałogowych statków powietrznych.

Rosnące wykorzystanie, potencjał technologii oraz ilość dronów spowodował, że Komisja Europejska podjęła prace mające ujednolicić przepisy i procedury dla operacji bezzałogowych we wszystkich państwach członkowskich Unii Europejskiej.

W związku z powyższym, 31 grudnia 2020 przestaną obowiązywać krajowe przepisy i procedury państw członkowskich UE, dedykowane dla cywilnych użytkowników bezzałogowych statków powietrznych. Zostaną one zastąpione przez:

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych

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



**Ustawa
Prawo lotnicze**

art. 126

Brak rozporządzenia. Planowana nowelizacja przepisu.

Zasady lotów bezzałogowych

art. 33 ust.2

Rozporządzenie w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. p. 1000)

Zasady dla lotów VLOS
(BVLOS w opracowaniu)

art. 104

Rozporządzenie
w sprawie świadectw kwalifikacji (Dz. U. poz. 664)

Świadectwa kwalifikacji

art. 53c

Rozporządzenie w sprawie przepisów technicznych i eksploatacyjnych dotyczących statków powietrznych kategorii specjalnej, nieobjętych nadzorem Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz. U. z 2013 r. poz. 524).

Drony powyżej 25 kg

Dotychczasowe przepisy krajowe przestają obowiązywać 31 grudnia 2020 r.

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2019/947
z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów
i procedur dotyczących eksploatacji
bezzałogowych statków powietrznych

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

**Ustawa
Prawo lotnicze**

Dział VIa

**Rozporządzenie Ministra Infrastruktury
w sprawie stref geograficznych
dla systemów bezzałogowych statków powietrznych**

**Rozporządzenie Ministra Infrastruktury
w sprawie wykonywania operacji
z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego**

STS-01 (UE)

Załącznik do rozp. (UE) 2019/947

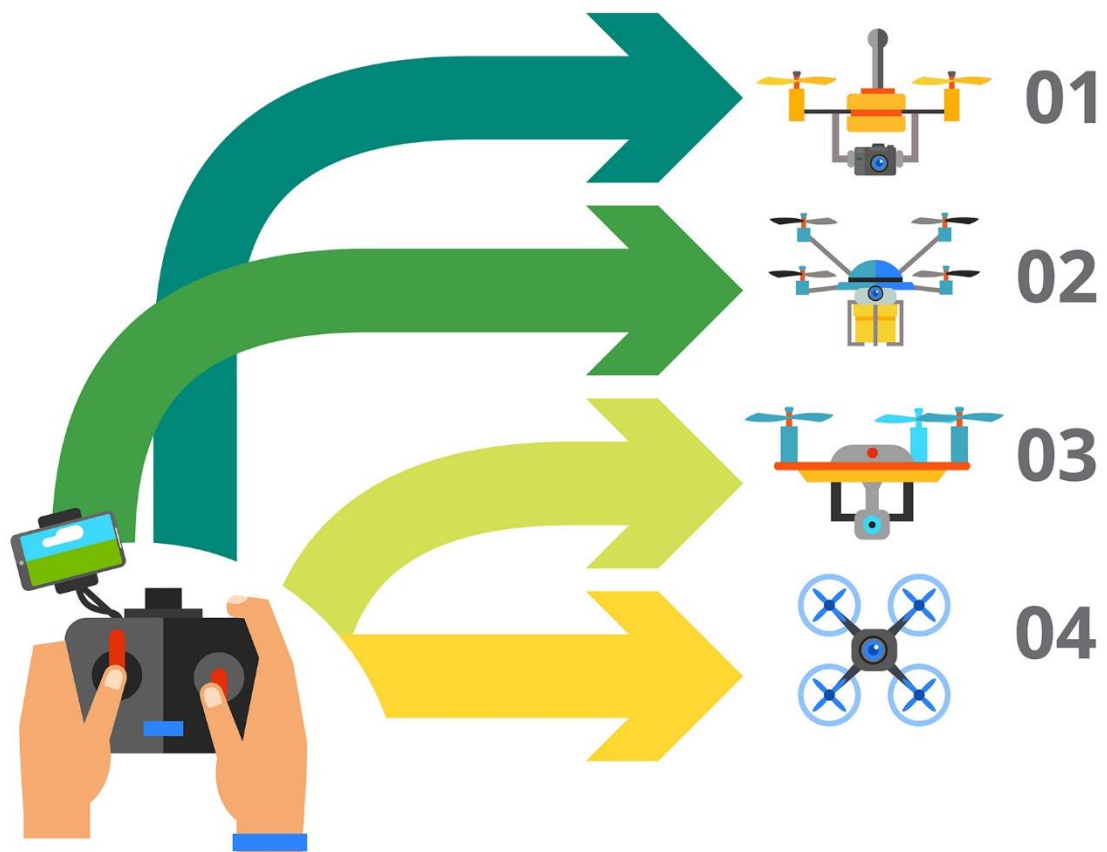
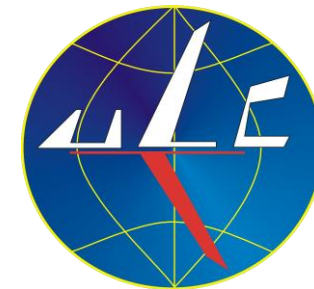
STS-02 (UE)

Załącznik do rozp. (UE) 2019/947

NSTS-01 (KRAJOWY)

Ogłoszenie Prezesa ULC

Podstawowe założenia nowych przepisów UE



01

Loty w oparciu o analizę ryzyka

02

Rejestracja użytkowników dronów

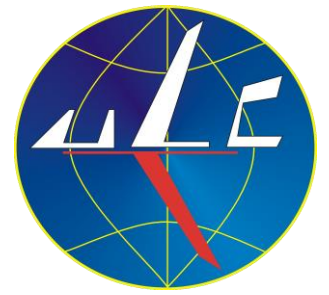
03

Szkolenie wszystkich użytkowników

04

Normalizacja dronów (CE)

Podstawowe założenia nowych przepisów UE



Rozporządzenie
wykonawcze
(EU) 2019/947

Nowe kategorie lotów



OTWARTA

Niskie ryzyko

Nie wymaga zgody ULC

Limity: do 25 kg; jedynie
VLOS, max. 120m

Drony ze znakiem CE



SZCZEGÓLNA

Średnie ryzyko

Wymagana zgoda lub
poinformowanie ULC.

Warunki lotów określone w
oparciu o analizę ryzyka.



CERTYFIKOWANA

Wysokie ryzyko

Certyfikowany sprzęt i
personel



Kto będzie musiał się zarejestrować?

Przepisy UE wymagać będą rejestracji operatorów bezzałogowych statków powietrznych których operacje mogą stwarzać zagrożenie w tym zagrożenie dla bezpieczeństwa publicznego, ochrony prywatności oraz danych osobowych lub ochrony środowiska.

Wymagana będzie rejestracja operatorów wykonujących loty z użyciem bezzałogowych statków powietrznych :

- których masa wynosi **250 g lub więcej** (dotyczy kategorii „otwartej”)
- które wyposażono w czujnik zdolny do zbierania danych osobowych (dotyczy kategorii „otwartej”)
- wykonujących operacje w kategorii „szczególnej” lub „certyfikowanej” bez względu na ich masę czy wyposażenie

Rejestr będzie prowadzony **w formie elektronicznej** przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.



Kategoria OTWARTA



OTWARTA

Niskie ryzyko

Nie wymaga zgody ULC

Limity: do 25 kg; jedynie
VLOS, max. 120m

Drony ze znakiem CE

Subcategory	Description	Drone Class	MTOM	Pilot competency	Technical requirements	Electronic ID	Operator Registration
A1 Over people	Uninvolved people but not crowds	C0	< 250 g	None	< 19 m/s - Max height	No	No
		C1	< 900 g	- Online training - Online test	< 19 m/s - Max height - Fail Safe	No	Yes
A2 Close to people	At a safe distance from uninvolved people	C2	< 4 kg	- Online training - Online test - Theoretical Test	- Max height - Fail Safe	Yes Ser number	Yes
A3 Far from People	Safe distance from urban areas	C3	< 25 kg	- Online training - Online test	- Max height - Fail Safe	Yes Ser number	Yes
		C4			No automatic flight	If required	Yes



Zasady ogólne w kategorii „otwartej”

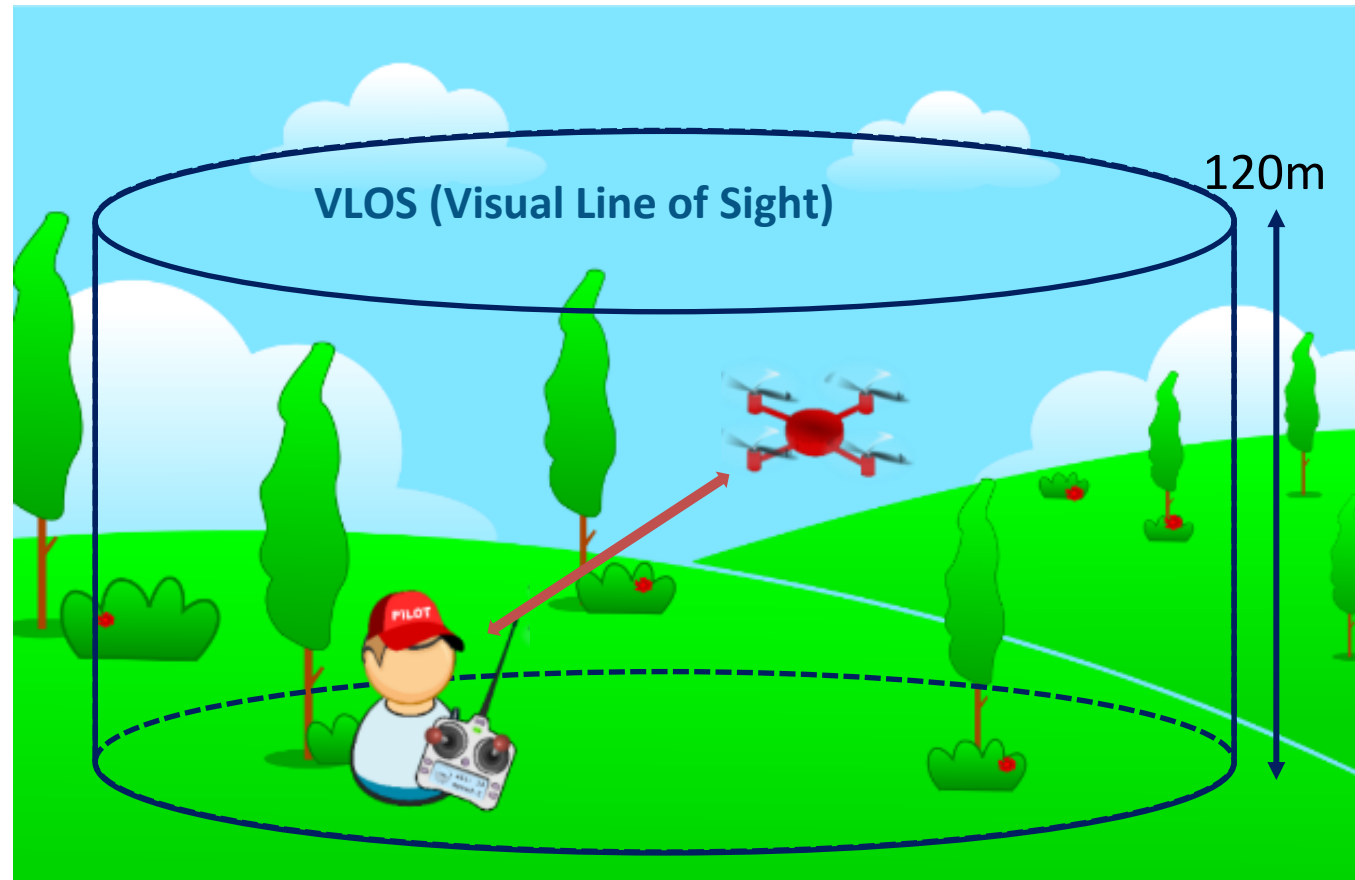
Loty w kategorii wykonuje się w podkategoriach:
A1, A2, A3

BSP do 25 kg podzielone na klasy C0, C1, C2, C3, C4
oraz BSP budowane samodzielnie

Maksymalna wysokość lotu: 120 m

Minimalny wiek pilota w UE: 16 lat (w Polsce
planowane obniżenie do 14 lat)

W określonej odległości od ludzi





Kategoria SZCZEGÓLNA



Zasady lotów dla modelarzy

Loty realizowane w ramach modelarstwa będzie można realizować na 2 sposoby:

W ramach klubu modelarskiego, który dostanie od ULC specjalne warunki wykonywania lotów (będą zbliżone do obecnie obowiązujących przepisów VLOS)

lub na zasadach określonych dla BSP w klasie C4 lub budowanych samodzielnie (do 25 kg)



**SZCZEGÓLNA****Średnie ryzyko****Wymagana zgoda lub
poinformowanie ULC.****Warunki lotów określone w
oparciu o analizę ryzyka.****Operacje BSP wykonywane
w kategorii „szczególnej”**

W kategorii „szczególnej” wykonywane będą loty wychodzące parametrami poza kategorię „otwartą” i oparte będą o ocenę ryzyka zarówno ze strony operatora jak i nadzoru lotniczego.

Wykonanie operacji będzie wymagało weryfikacji oraz w niektórych przypadkach również zgody ULC.

Dostępne będą 3 możliwe opcje uzyskania takiej zgody:

- 1. oświadczenie o operacji zgodnej ze standardowym scenariuszem**
- 2. wniosek o zezwolenie na operację**
- 3. certyfikat LUC**

W przypadku gdy weryfikacja (tam gdzie będzie ona wymagana) wykaże, że operacja nie jest wystarczająco bezpieczna, ULC będzie odmawiał wydania zgody na operację.

**SZCZEGÓLNA****Średnie ryzyko****Wymagana zgoda lub
poinformowanie ULC.****Warunki lotów określone w
oparciu o analizę ryzyka.****Oświadczenie o operacji.**

Oświadczenie będzie mógł złożyć operator chcący wykonywać operacje zgodnie z jednym ze scenariuszy standardowych, opublikowanych przez EASA lub ULC. Scenariusze będą określały warunki wykonania operacji, łącznie z określeniem stopnia ich ryzyka, wykształcenia personelu, czy wymagań odnośnie osób i podmiotów prowadzących szkolenia w zakresie danego scenariusza.

Do chwili obecnej EASA opublikowała następujące scenariusze standardowe:

STS01 - loty VLOS, bezpieczna odległość od osób, max 120m, do 25 kg;

STS02 - loty BVLOS, max 120 m, do 25 kg, do 1 km w poziomie lub do 2 km w poziomie przy wykorzystaniu obserwatora.

Jeżeli zajdzie potrzeba, ULC może wydać krajowy scenariusz standardowy, który może obowiązywać do 2 lat od chwili wejścia do stosowania przepisów (1 stycznia 2023). Scenariusze standardowe mogą odnosić się jedynie do lotów realizowanych do wysokości 120 m.

STS-01 (VLOS)

BSP < 25 kg

Max 120 m AGL

VLOS

BSP klasy C5

Kwalifikacje zgodne z STS (teoria – samokształcenie, praktyka w podmiocie szkolącym)

Oświadczenie o operacji

Akceptacja ULC



STS-02 (BVLOS)

BSP < 25 kg

Max 120 m AGL

BVLOS Max 2 km

Powyżej 1 km wymagany obserwator

BSP klasy C6

Kwalifikacje zgodne z STS (teoria – samokształcenie, praktyka w podmiocie szkolącym)

Oświadczenie o operacji

Akceptacja ULC



1 km



+ obserwator



max 120 m AGL

max 2 km

Krajowy STS - BVLOS (w trakcie opracowywania)

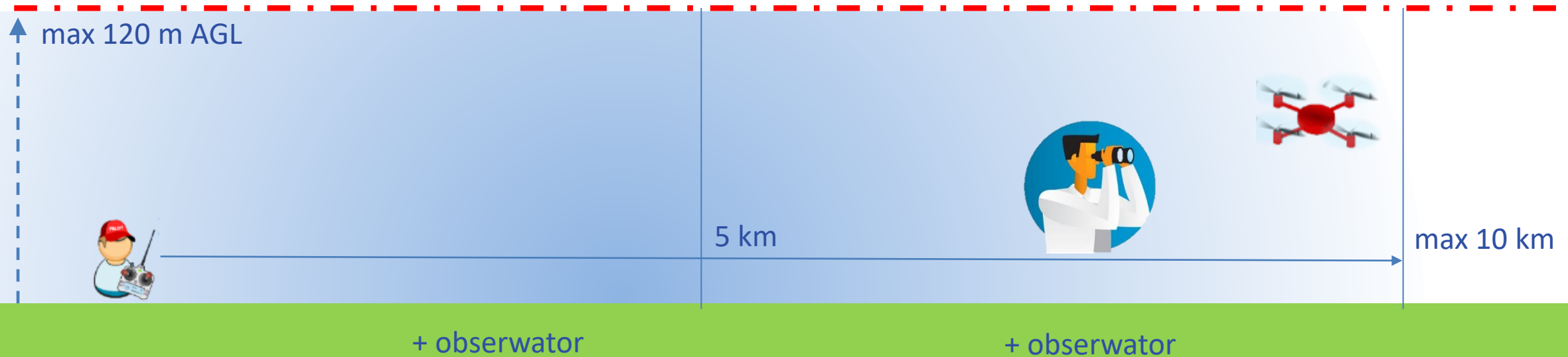
BSP < 25 kg

Max 120 m AGL

Kwalifikacje zgodne z STS (teoria oraz praktyka w podmiocie szkolącym)

Oświadczenie o operacji

Akceptacja ULC



**SZCZEGÓLNA****Średnie ryzyko****Wymagana zgoda lub
poinformowanie ULC.****Warunki lotów określone w
oparciu o analizę ryzyka.****Wniosek o zezwolenie na operację.**

Stosowany w przypadku, w którym parametry operacji wychodzą poza scenariusze standardowe, opublikowane przez EASA lub nadzór krajowy i opiera się na ocenie ryzyka, wykazie środków ograniczających ryzyko, instrukcji operacyjnej oraz odpowiedniej ochronie ubezpieczeniowej.

Zezwolenie wydawane przez ULC będzie określać następujące warunki dla planowanej operacji:

1. ograniczenia operacyjne;
2. środki ograniczające ryzyko;
3. lokalizacje wykonywanych operacji;
4. wymagane kompetencje operatora oraz pilotów BSP;
5. cechy techniczne sprzętu.

**SZCZEGÓLNA****Średnie ryzyko****Wymagana zgoda lub
poinformowanie ULC.****Warunki lotów określone w
oparciu o analizę ryzyka.**

Certyfikat Operatora Lekkich Systemów Bezzałogowych Statków Powietrznych (Certyfikat LUC)

Wydanie Certyfikatu LUC następuje na wniosek osoby prawnej (przedsiębiorcy) oraz po spełnieniu wymagań, o których mowa w rozporządzeniu wykonawczym Komisji 2019/947

Posiadacz certyfikatu LUC:

- dysponuje systemem zarządzania bezpieczeństwem
- przekazuje do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego *Podręcznik LUC*, w którym opisane są wszelkie procedury oraz prowadzona działalność.

W certyfikacie LUC zamieszcza się:

- dane identyfikacyjne operatora
- określone uprawnienia dla posiadacza certyfikatu
- rodzaje operacji, które mogą być wykonywane
- miejsce na potrzeby wykonywania operacji
- ograniczenia lub warunki, jeżeli zostały określone

Certyfikat LUC uprawnia do samodzielnego zatwierdzania operacji.



Kategoria CERTYFIKOWANA



CERTYFIKOWANA

Wysokie ryzyko

**Certyfikowany sprzęt i
personel**

Operacje BSP wykonywane w kategorii „certyfikowanej”

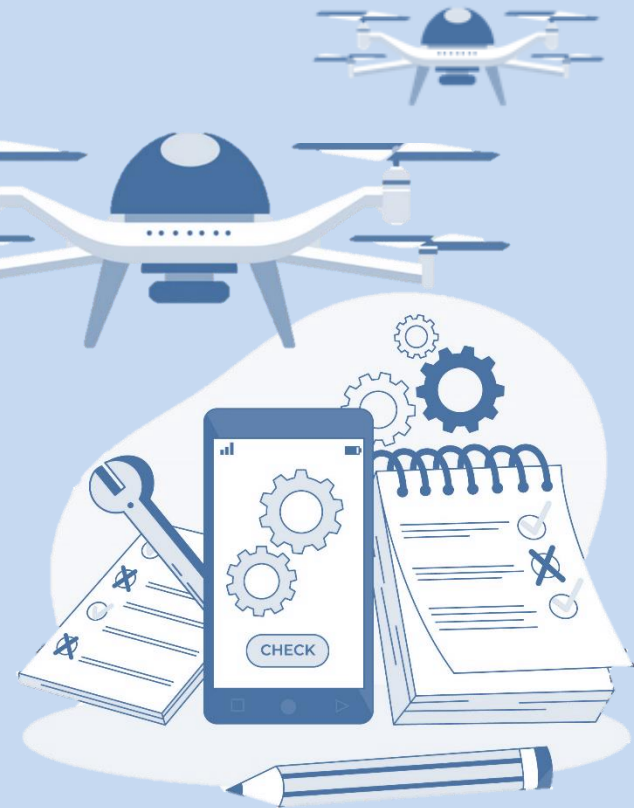
Operacje wymagają certyfikacji BSP na podstawie rozporządzenia (UE) 2019/945. W stosownych przypadkach, jeżeli właściwy organ, w oparciu o ocenę ryzyka uzna to za konieczne może być również wymagana certyfikacja operatora oraz uzyskanie licencji przez pilota bezzałogowego statku powietrznego.

Operacje klasyfikuje się w kategorii „certyfikowanej” wyłącznie wówczas, gdy spełnione są następujące warunki:

- a) bezzałogowy system powietrzny jest większy niż 3 m, a loty odbywają się nad zgromadzeniami osób
- b) lot nad zgromadzeniami osób
- c) przewóz osób
- d) przewóz materiałów niebezpiecznych



Certyfikacja CE



Zgodność z normą (dotyczy jedynie producentów)

Nadchodzące przepisy wprowadzą wymogi potwierdzania zgodności z odpowiednimi normami. Drony dystrybuowane w UE będą musiały spełniać wymogi dotyczące bezpieczeństwa produktu, maksymalnej osiąganey prędkości czy np. normy hałasowej.

Wymagane wyposażenie i osiągi drona będą uzależnione od nadanej mu klasy.

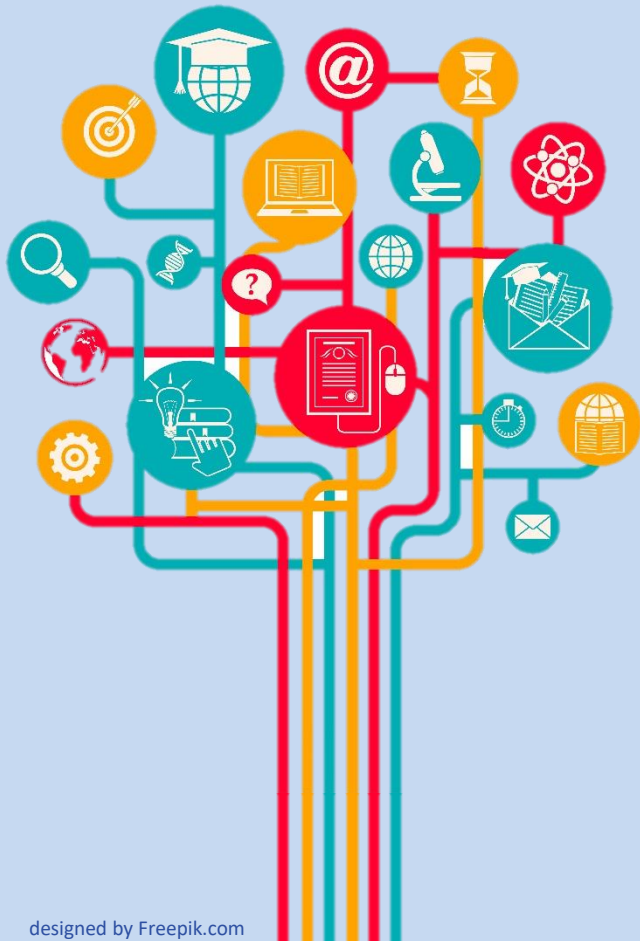
Drony będą musiały być również wyposażone w systemy zdalnej identyfikacji oraz świadomości przestrzennej.

Oznacza to, iż dron będzie nieustannie emitował sygnał przekazujący dane takie jak np. numer rejestracyjny urządzenia. Dodatkowo w przypadku naruszenia strefy w przestrzeni powietrznej, pilot drona otrzyma informację o takim zdarzeniu.

Szczegóły są określone w ROZPORZĄDZENIU DELEGOWANYM KOMISJI (UE) 2019/945 z dnia 12 marca 2019 r. w sprawie bezzałogowych systemów powietrznych oraz operatorów bezzałogowych systemów powietrznych z państw trzecich.



Kwalifikacje personelu

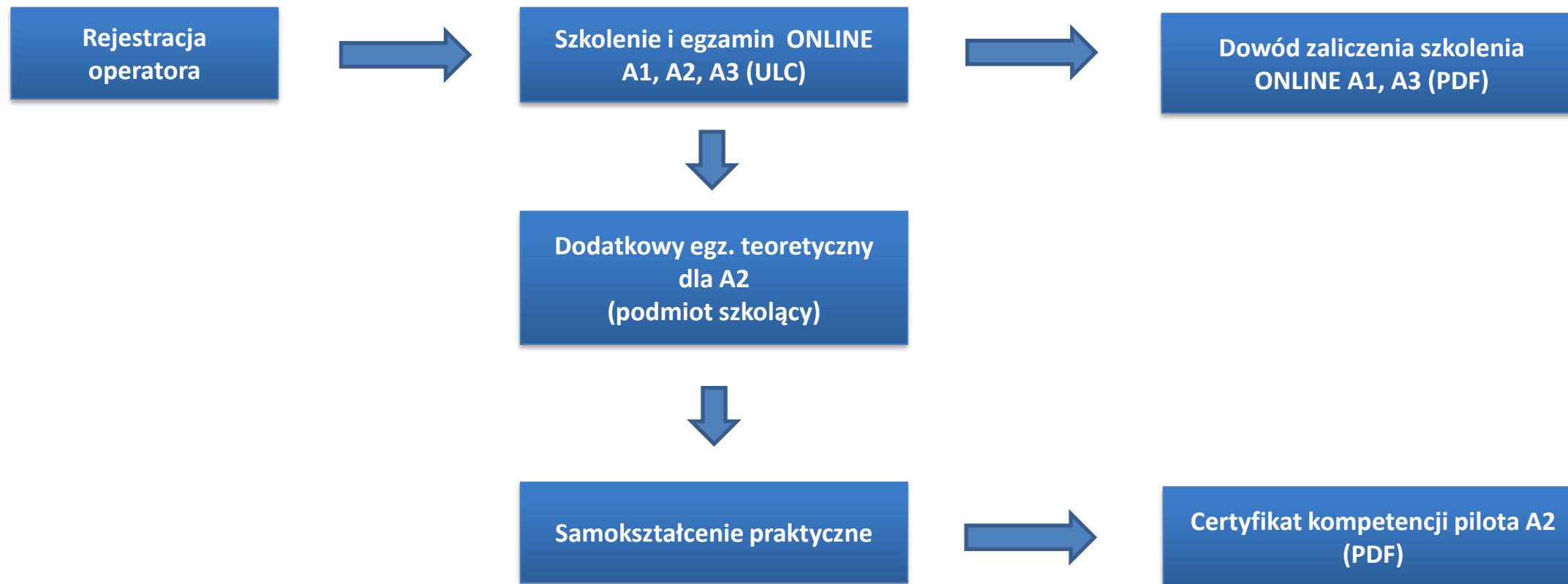


Każda osoba chcąca latać dronem o masie powyżej 250g. będzie musiała przejść szkolenie on-line oraz zaliczyć test on-line potwierdzający zdobycie wymaganej wiedzy.

- a) **dowód zaliczenia szkolenia i egzaminów online** w przypadku wykonywania operacji w podkategorii A1 i A3 kategorii „otwartej” uzyskiwane po zaliczeniu szkolenia i egzaminu on-line
- b) **certyfi kat kompetencji pilota** bezzałogowego statku w przypadku wykonywania operacji w podkategorii A2 kategorii „otwartej” uzyskiwane po zaliczeniu egzaminu on-line, dodatkowego egzaminu teoretycznego oraz odbyciu szkolenia praktycznego w postaci samokształcenia
- c) **potwierdzenie uzyskania kwalifikacji** w przypadku wykonywania operacji w kategorii „szczególnej” uzyskiwane po ukończeniu szkolenia teoretycznego on-line, doszkolenia w zakresie odpowiedniego STS i odbycie szkolenia praktycznego w podmiocie



Kwalifikacje personelu - kategoria OTWARTA



**Dowód zaliczenia szkolenia i egzaminów *online*
w przypadku wykonywania operacji w podkategorii A1 i A3**

 European Union Aviation Safety Agency	POLAND	 Civil Aviation Authority
		
Proof of completion of the online training		
FIRST NAME: Name NNN-RP-123456789ABC	LAST NAME: Last name EXPIRATION DATE: dd.mm.yyyy	

**Certyfikat kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego
w przypadku wykonywania operacji w podkategorii A2**

 European Union Aviation Safety Agency	POLAND	 Civil Aviation Authority
		
Remote pilot certificate of competency		
FIRST NAME: Name NNN-RP-123456789ABC	LAST NAME: Last name EXPIRATION DATE: dd.mm.yyyy	



Kwalifikacje personelu - kategoria SZCZEGÓLNA



Uzyskiwanie kompetencji pilota do wykonywania lotów w STS

CZĘŚĆ TEORETYCZNA

Certyfikatu wiedzy teoretycznej uzyskuje się po:

1. odbyciu szkolenia i zdaniu egzaminu w takiej samej formie i zakresie jak dla podkategorii A1 (online)
2. zaliczeniu dodatkowego egzaminu z wiedzy teoretycznej (w trybie stacjonarnym) przeprowadzanego przez ULC lub uznany podmiot. Egzamin musi obejmować co najmniej 40 pytań wielokrotnego wyboru dotyczących następujących dziedzin:
 - a) przepisy lotnicze
 - b) ograniczenia możliwości człowieka
 - c) procedury operacyjne
 - d) techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko na ziemi
 - e) ogólna wiedza na temat systemów bezzałogowych statków powietrznych
 - f) meteorologia
 - g) osiągi systemu bezzałogowego statku powietrznego w locie
 - h) techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko w powietrzu



Uzyskiwanie kompetencji pilota do wykonywania lotów w STS

CZĘŚĆ PRAKTYCZNA

Potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego w zakresie STS wydawane przez podmiot szkolący uzyskuje się po odbyciu szkolenia i zaliczeniu **oceny umiejętności praktycznych** w zakresie:

- 1) czynności przed lotem (w przypadku STS-01/02)
- 2) procedury w trakcie lotu (w przypadku STS-01/02)
- 3) czynności po zakończeniu lotu (w przypadku STS-01/02)
- 4) operacje poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS (w przypadku STS-02)



EASA
European Aviation Safety Agency



You are the pilot!

The EASA Team

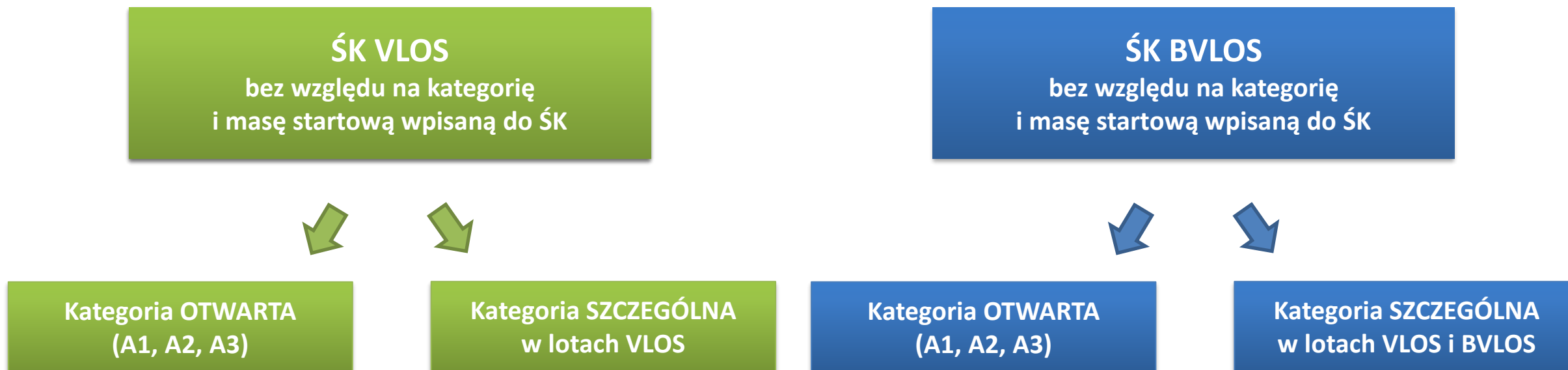
TE_GEN.00409-001
Your safety is our mission.

An agency of the European Union



Przepisy przejściowe

Na konwertowanie świadectw kwalifikacji, ich posiadacze będą mieli rok (od 31 grudnia 2020 do 1 stycznia 2022)
Konwersje będą wykonywane przez ULC jedynie na wniosek zainteresowanej osoby.



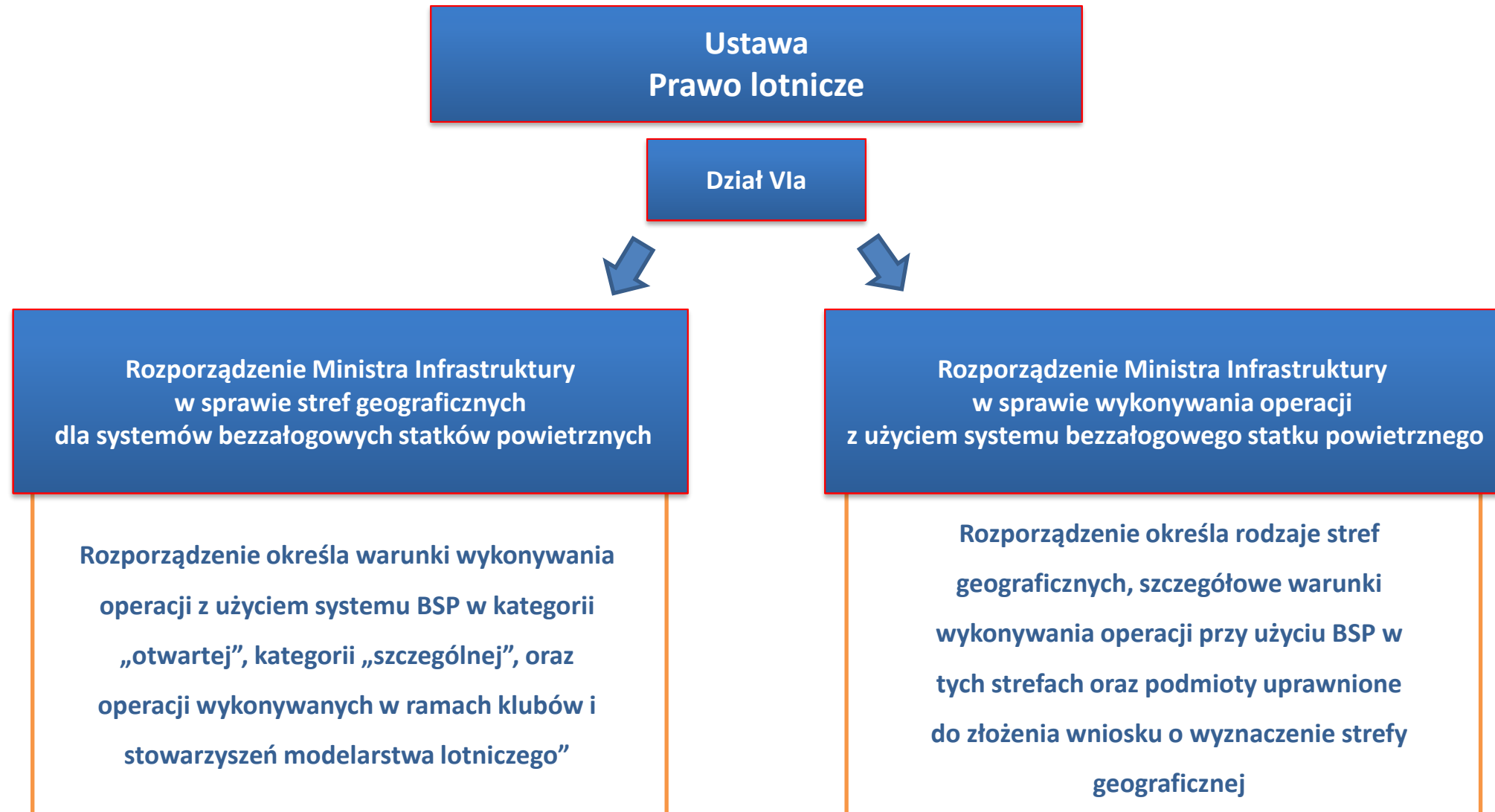
Świadectwa kwalifikacji będą ważne (od 31 grudnia 2020 do 1 stycznia 2022) również bez konwersji i będą dawały możliwość wykonywania operacji w takim samym zakresie jak dokumenty po konwersji.

Przepisy przejściowe określone przez ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2019/947

Waga drona (bez klasy CE)	31 grudnia 2020 – 1 stycznia 2023 (okres przejściowy)	od 1 stycznia 2023
< 250 g	można latać w podkategorii A1: poziom kompetencji pilota BSP określony w kraju członkowskim	można latać w podkategorii A1, nie wymaga szkolenia
< 500 g		można latać w podkategorii A3, z kompetencjami pilota A3
< 2 kg	można latać w odległości co najmniej 50 m od ludzi, z kompetencjami pilota A2 (UAS.OPEN.030)	
< 25 kg	można latać w podkategorii A3, z kompetencjami pilota co najmniej A1	
> 25 kg	Nie można latać w kategorii Otwartej	



Zasady lotów



Strefy geograficzne

Zgodnie z rozporządzeniem 2019/947/UE:

„strefa geograficzna dla bezzałogowych systemów powietrznych oznacza część przestrzeni powietrznej wyznaczoną przez właściwy organ, która ułatwia, ogranicza lub wyklucza operacje z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych, aby wyeliminować zagrożenia związane z bezpieczeństwem, prywatnością, ochroną danych osobowych, ochroną lub środowiskiem wynikające z operacji z użyciem tych systemów”.

Strefy geograficzne będą zatem doskonałym i elastycznym narzędziem do określania warunków wykonywania lotów w danym obszarze. Szczegóły odnośnie określania warunków wykonywania lotów w danej strefie będą precyzowały przepisy krajowe, które określą procedurę ich wprowadzania i zarządzania nimi.

Strefy geograficzne są odpowiednikiem dzisiejszych stref CTR, TMA, ATZ oraz wielu innych. Docelowo chcemy jednak zmniejszyć ilość rodzajów stref aby ułatwić bezpieczne korzystanie z przestrzeni szczególnie nowym użytkownikom dronów.





Warunki operacyjne w strefach geograficznych zgodnie z rozporządzeniem 2019/947/UE

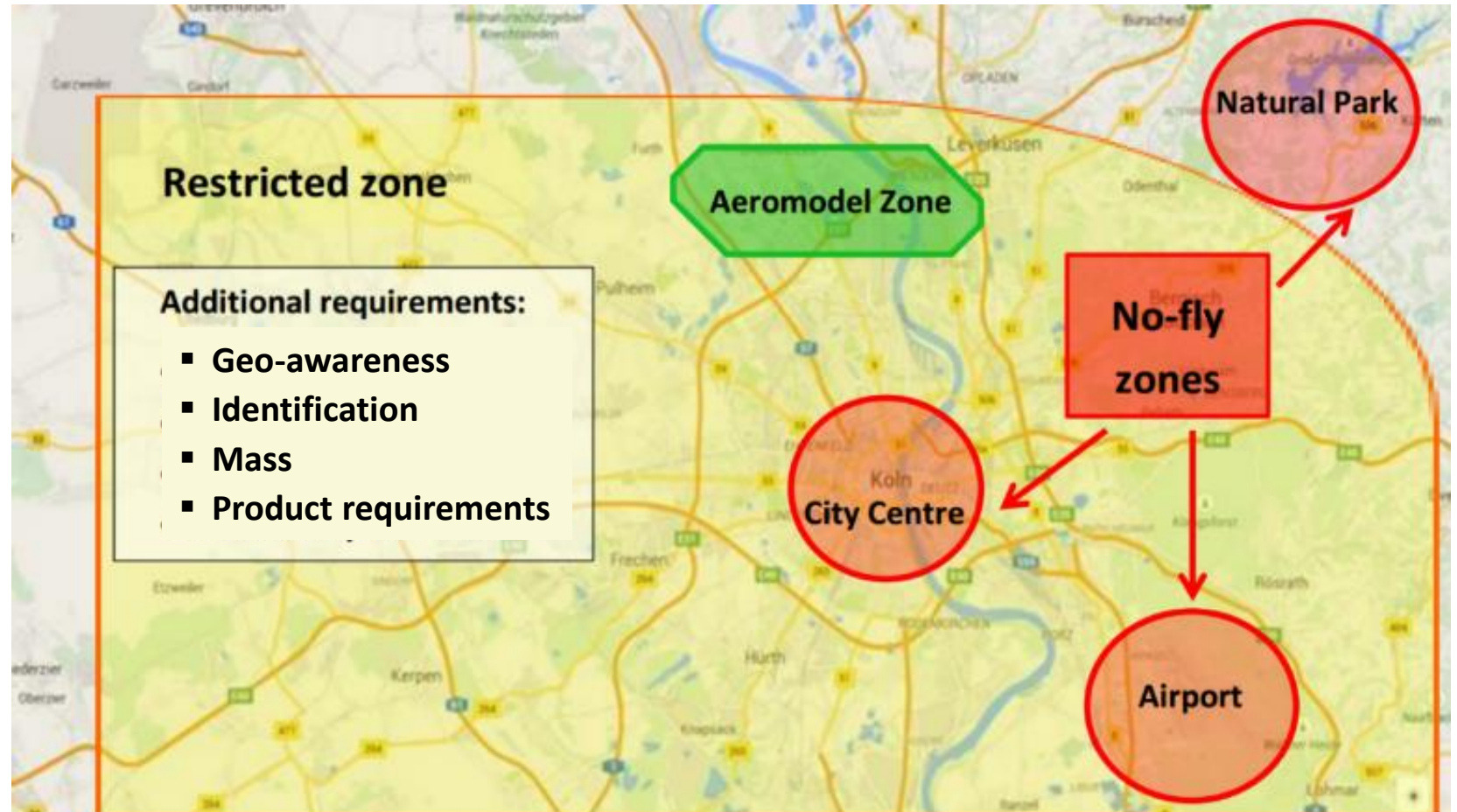
Określając strefy geograficzne dla bezzałogowych systemów powietrznych ze względów bezpieczeństwa, ochrony, prywatności lub względów środowiskowych, państwa członkowskie będą mogły:

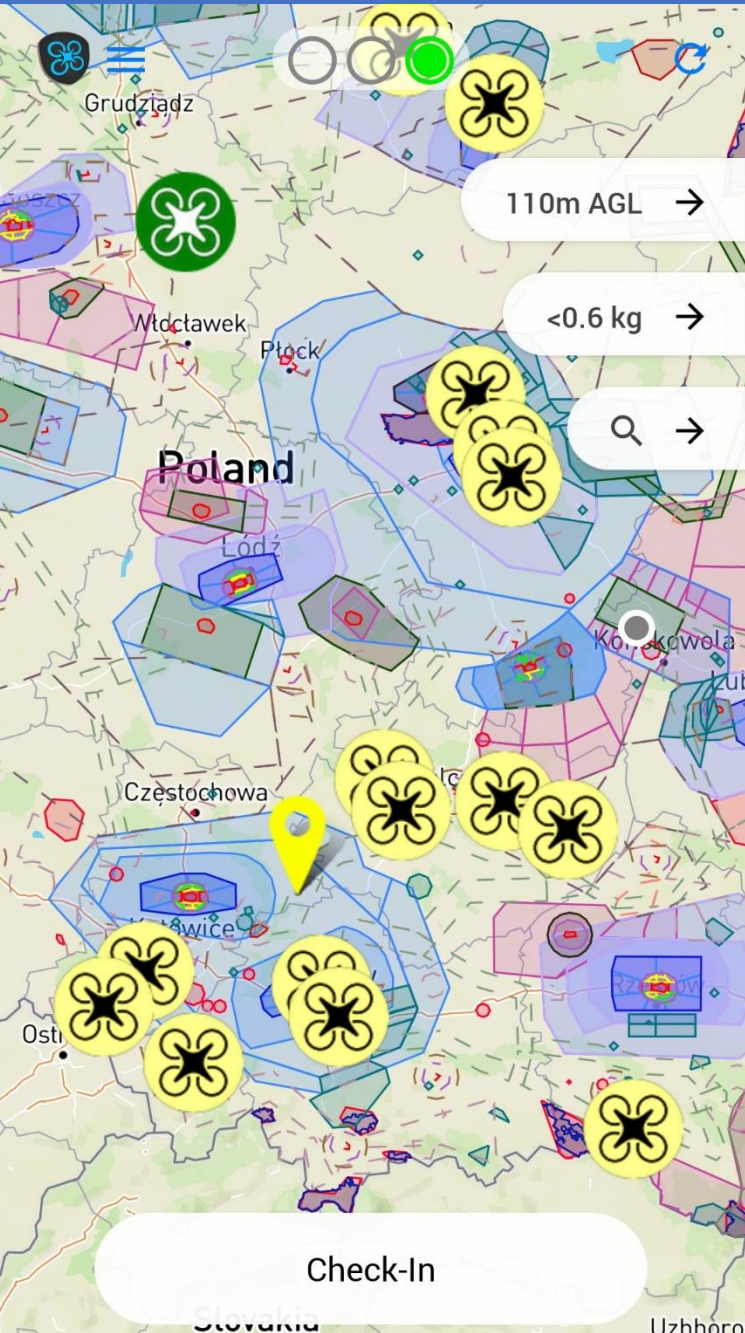
- a) zakazać niektórych lub wszystkich operacji z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych, **wymagać spełnienia szczególnych warunków w odniesieniu do niektórych lub wszystkich operacji** z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych bądź wymagać **uzyskania uprzedniego zezwolenia na operację** w odniesieniu do niektórych lub wszystkich operacji z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych;
- b) objąć operacje z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych określonymi normami środowiskowymi;
- c) zezwolić na dostęp wyłącznie niektórym klasom bezzałogowych systemów powietrznych;
- d) zezwolić na dostęp wyłącznie bezzałogowym systemom powietrznym wyposażonym w określone funkcje techniczne, w szczególności w systemy zdalnej identyfikacji lub systemy świadomości przestrzennej.



Rozporządzenie
wykonawcze
(EU) 2019/947

Elastyczność dla krajów członkowskich
w wydzielaniu stref i określaniu panujących w nich warunków

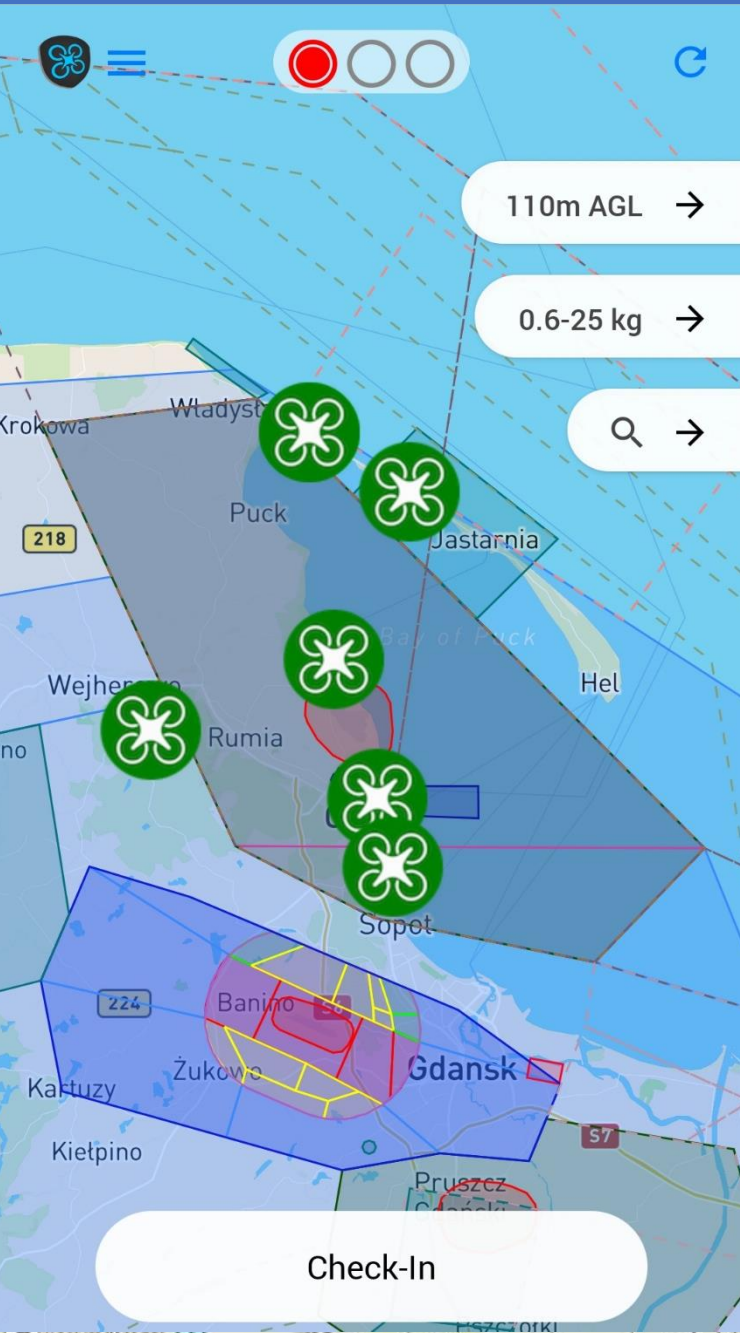




Strefy geograficzne w projektowanych przepisach krajowych

Dla operacji wykonywanych z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych planowane jest określenie następujących stref geograficznych:

- 1) DRA-P** – strefę zakazaną dla bezzałogowych statków powietrznych (**loty po uzyskaniu odpowiedniej zgody**), obejmującą również dotychczasowe strefy: CTA, TMA, TSA, MRT, EP R40 Słupsk, CTR, MATZ, ATZ, P lub D,
- 2) DRA-R** – strefę ograniczoną dla bezzałogowych statków powietrznych (**loty po spełnieniu określonych warunków**), obejmującą przestrzeń powietrzną:
 - znajdującą się nad obszarem parku narodowego lub rezerwatu przyrody,
 - dotychczasowe strefy CTR, MCTR, ATZ lub MATZ, znajdującą się w odległości większej niż 6 km od granicy lotniska objętego CTR, MCTR, ATZ lub MATZ i do wysokości 100 m AGL,
- 3) DRA-I** – strefą informacyjną dla bezzałogowych statków powietrznych, zawierającą informacje konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa wykonywania operacji bezzałogowymi systemami powietrznymi, w tym ostrzeżenia nawigacyjne.



Warunki wykonywania lotów w strefach będą obejmować:

- maksymalną wysokość lotu,
- maksymalną masę startową bezzałogowego statku powietrznego,
- rodzaj kwalifikacji posiadanych przez pilota BSP wykonującego loty w strefie
- kategorie operacji (otwarta, szczególna, certyfikowana) dopuszczonych w strefie
- klasy BSP dopuszczone do wykonywania lotów w strefie
- dodatkowe wyposażenie BSP (transponder, spadochron itp.)

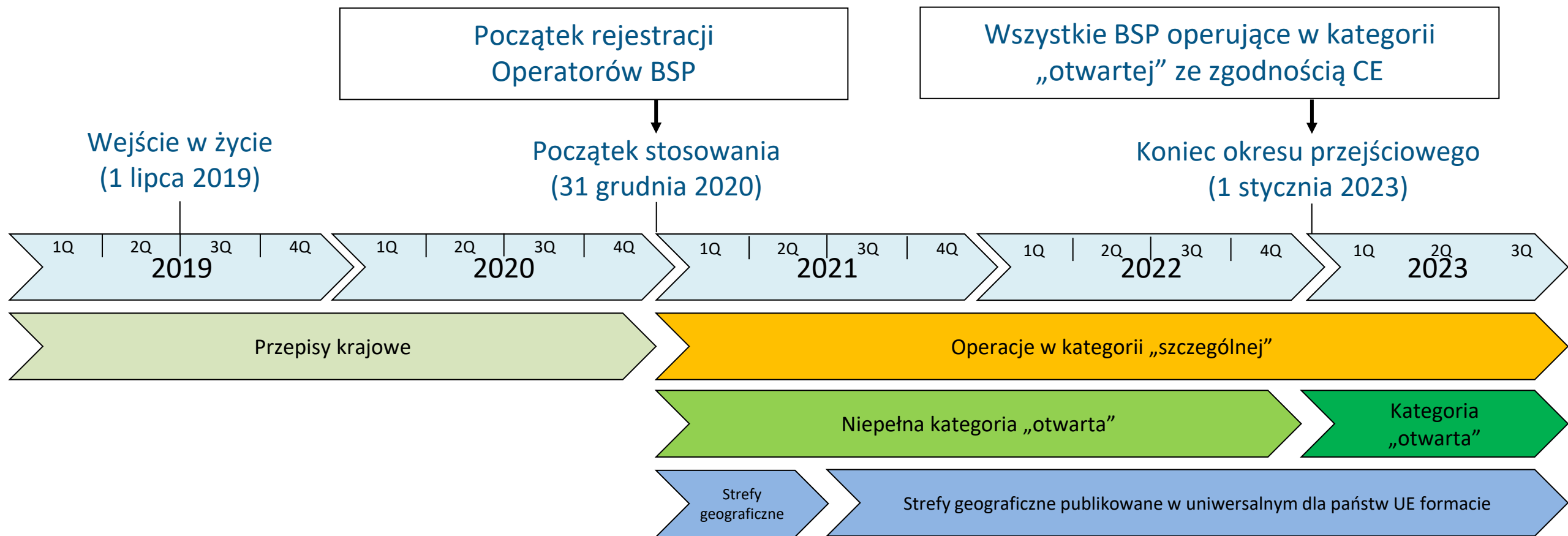
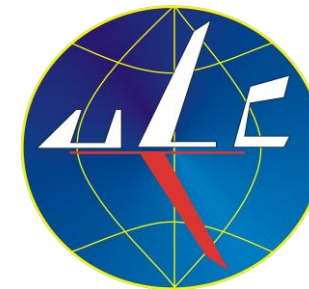
Strefy geograficzne będą mogły być ustanawiane na wniosek:

- Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej,
- Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego,
- Agencji Wywiadu,
- Policji,
- Straży Granicznej,
- Krajowej Administracji Skarbowej,
- Służby Ochrony Państwa;
- Straży Pożarnej,
- Rządowego Centrum Bezpieczeństwa,
- Właściwego ministra lub kierownika urzędu centralnego
- Samorządu terytorialnego

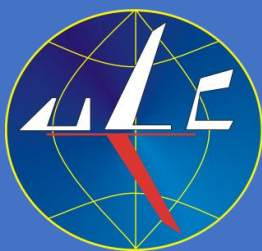


Uwagi końcowe

Harmonogram wejścia w życie przepisów UE



W razie pytań lub wątpliwości prosimy
o kontakt na adres: LBSP@ULC.GOV.PL



Departament Bezzałogowych Statków Powietrznych
Urząd Lotnictwa Cywilnego