

Briefing 16.04.2026 r. Pytania i odpowiedzi:

1. Czy istnieje taki zapis dla podmiotów szkolących, który narzucałby na nowych instruktorów dronów z tak zwanym INS którzy nabyli taki certyfikat niedawno, aby wykonali co najmniej 500 godzin przelatanych z kursantami?

Nie ma takiego wymogu w przepisach, który zobowiązywałby do uzyskania jakichś konkretnych kwalifikacji, doświadczenia (decyzja po stronie podmiotu).

2. Kiedy STS-03 zostanie wprowadzony, to czy osoby mające uprawnienia na jednostki rolnicze otrzymają z automatu STS-03? Czy jednak na nowo jak z przejścia z NSTS na STS trzeba będzie płacić za szkolenia raz jeszcze?

Nie ma jeszcze szczegółów dot. kompetencji pilotów. Wstępne plany mówią o kompetencjach na poziomie STS-01 + przeszkolenie produktowe.

3. Z czego wynika ważność INS? Czy wytyczne dla szkolenia kompetencyjnego są obowiązkowe?

Wytyczne w pewien sposób regulują bardziej technikę wykonywania pewnych czynności, niż formułują obowiązek latania, dlatego że wytyczne to nie jest prawo twarde, żeby mówić o obowiązku to musi być przepis ustawy. Bardziej szczegółowo po briefingu.

4. Czy wiadomo jakich zrzutów ma dotyczyć zmiana przepisów w podkategorii A3? Czy do tej pory takie czynności nie były zarezerwowane dla kategorii certyfikowanej? Jaka w takim razie będzie różnica między tymi dwoma kategoriami? Czy aktualnie jest ktoś kto posiada zezwolenie na wykonywanie lotów w mitycznej kategorii certyfikowanej?

Dla kategorii certyfikowanej są zarezerwowane przewozy materiałów niebezpiecznych ale zrzuty są możliwe w kategorii szczególnej na zezwoleniu. Dotyczy to zrzutów materiałów, które nie są niebezpieczne np. konfetti, kwiaty, nasiona.

5. Czy można używać dronów przeznaczonych do kategorii A3 w warunkach przypominających kontrolowany obszar naziemny (ogrodzony teren) za zgodą zarządcy terenu?

Teraz nie, bo przepisy jasno określają wymóg 150m od terenów rekreacyjnych, przemysłowych itd. ale po zmianie przepisów będzie to możliwe.

6. Czy można potwierdzić, że mówimy w planowanym STS-03 dla dronów do 750kg? Kiedy planowana jest?

Tak – mowa jest o MTOM do 750kg.

7. Co z ubezpieczeniami dla dronów powyżej 250g, było wspomniane że były plany przesunięcia limitu?

Te plany zostały uwzględnione w projekcie nowelizacji ustawy nad którą toczą się prace. Ten limit zostanie zmieniony. Już niedługo więcej informacji.

8. Czy mogę prosić o uszczegółowienie kiedy należy stosować Remote ID a kiedy nie ma takiego wymogu?

Wymóg aktywnego i zaktualizowanego systemu jednoznacznej zdalnej identyfikacji podczas operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych dotyczy BSP, które są oznaczone jako klasa C1, C2, C3, C5 albo C6.

Od 1 stycznia 2024 r. każdy bezzałogowy statek powietrzny, który będzie eksploatowany w kategorii „szczególnej” i poniżej wysokości 120 m, będzie musiał być wyposażony w system zdalnej identyfikacji. Operator SBSP będzie miał obowiązek zapewnić, że system jest aktywny i aktualny.

Wymóg odnośnie DRI nie dotyczy:

- *dronów, które są oznaczone jako klasa C0 albo C4;*
- *dronów na uwięzi (oznaczonych jako klasa C3, C5 albo C6);*
- *dronów, które nie są oznaczone klasami, ale będą wprowadzone do obrotu przed dniem 1 stycznia 2024 r. i będą eksploatowane w podkategorii A1 (drony o masie poniżej 250 g) lub A3 (drony o masie poniżej 25 kg);*
- *dronów skonstruowanych do użytku prywatnego, które będą eksploatowane w podkategorii A1 (drony o masie poniżej 250 g i maksymalnej prędkości eksploatacyjnej mniejszej niż 19 m/s) lub A3 (drony o masie poniżej 25 kg);*

9. Czy korzystając z odstępstwa dla jednostek publicznych i latając w ramach STS-02, BSP musi posiadać FTS i spadochron?

Trzeba zajrzeć do STS, jest przepis ogólny, który ma powodować że dron będzie miał system umożliwiający przerwanie lotu, ale nie ma sprecyzowanego obowiązkowego konkretnego systemu.

11. Czy planowane odstępstwo dotyczące operatorów sieci przesyłowych, będzie dotyczyć także PKP, PLK?

Tak.

12. Czy planując misję w systemie PANSA muszę wskazać drona?

Tak, wskazanie konkretnego BSP jest wymaganym elementem już na pierwszym etapie planowania misji w systemie KSID.

13. Jeżeli jeszcze można zgłaszać wytyczne do rozporządzenia operacyjnego, to czy wiadomo mniej więcej kiedy można się spodziewać publikacji?

Nie jesteśmy w stanie podać nawet przybliżonego terminu. Nie jesteśmy instytucją, która jako jedyna w tym uczestniczy. Potrzeba jeszcze trochę czasu.

14. Czy kwestia obowiązku ubezpieczenia OC po nowelizacji ustawy będzie również dotyczyła służb?

Na pewno będzie ten temat podjęty w nowelizacji, dlatego w aktualnych przepisach służby są przynajmniej w części z OC wyłączone, ponieważ mają inne ubezpieczenia.

15. Planując misję w systemie Pansy muszę wskazać drona. Czy w przypadku awarii drona w terenie mogę dokończyć zaplanowane misje innym urządzeniem - takim samym bądź mniejszym, czy też muszę zgłaszać nową misję? Czasem lot trzeba wykonać w tym konkretnym momencie i brakuje czasu na ponowne zgłoszenie misji a system nie pozwala zgłosić kilku dronów do jednej misji.

Zaplanowana misja jest przypisana do konkretnego BSP, identyfikowanego m.in. po numerze seryjnym. W przypadku zmiany statku powietrznego konieczne jest zaplanowanie nowej misji dla tego urządzenia. System umożliwia zaplanowanie wielu misji w tej samej lokalizacji z wykorzystaniem różnych modeli BSP, jednak każda z nich musi być odrębnie przypisana do konkretnego drona.