

1. **Może warto zorganizować jakieś szkolenie w zakresie wniosków o zezwolenia na operację w kategorii szczególnej i SORA2.5 po jego przetłumaczeniu? Pewnie ułatwiło by to życie i nam i ULC.**

Zdecydowanie tak, w tym roku takie szkolenie chcielibyśmy dla Państwa przeprowadzić.

2. **Matrice 4 występuje na rynku w klasie C5 (z FTS i spadochronem, ograniczenie do 5m/s) i C6 (z FTS, bez spadochronu ograniczenie do 50 m/s). Dlaczego nie można takim Matrice-m z klasą C5 latać w STS-02 bez zwolnienia? Może on spełniać wszystkie wymogi klasy C6. Dlaczego nie ma jakiejś wspólnej klasy dronów dla STS-01 i 02?**

Nadanie klasy zależy od producenta. Są na rynku drony z klasą C5 i C6, które mogą wykonywać operacje w STS-01 i STS-02.

3. **Gdzie znaleźć informację odnośnie uzyskania potwierdzenia przejścia szkolenia dodatkowego dla dronów AGRO? Kto i jakimi dokumentami musi się okazać, aby uzyskać takie kompetencje? Czy uprawnienia INS wystarczą do przeprowadzenia takiego szkolenia czy musi być to akredytowany podmiot egzaminujący? Jest do uzupełnienia jakiś uniwersalny szablon potwierdzenia jak do STS/ byłego NSTS?**

Należy zapoznać się z tym co jest napisane w odstępstwie AGRO. Warunki są tam dokładnie opisane. Potwierdzenie szkolenia praktycznego do BSP o MTOM powyżej 25 kg wynika z przepisów powszechnych dotyczących wykonywania operacji BSP., w tym ustawy – Prawo lotnicze oraz przepisów unijnych oraz samego odstępstwa AGRO. Aby uzyskać takie kompetencje należy przejść szkolenie u operatora szkolącego, który może szkolić do operacji wykonywanych przy użyciu BSP o MTOM powyżej 25 kg, w tym posiadającego zezwolenie na operację w zakresie takich szkoleń. Możliwe jest także uzyskanie takiego dokumentu po przeprowadzeniu szkolenia przez instruktora (dawny INS), który posiada jako pilot kompetencje do wykonywania operacji BSP o masie powyżej 25 kg oraz ma kwalifikacje wynikające z art. 156u ustawy – Prawo lotnicze. Operator szkolący/INS wydaje potwierdzenia takiego szkolenia (potwierdzenie szkolenia praktycznego i ocenę umiejętności praktycznych – zgodnie z art. 156w ustawy – Prawo lotnicze) korzystając z szablonów tego potwierdzania dostępnych na stronie internetowej ULC. Do aktualizacji kompetencji wymagane jest zgłoszenie szkolenia przez operatora szkolącego bądź instruktora dokonane na skrzynkę: szkoleniaSBSP@ulc.gov.pl

4. **Dzień dobry, kiedy możemy spodziewać się wzoru INOP dla STS na stronie ULC?**

Potrzebujemy jeszcze trochę czasu.

5. **W marcu 2024 nastąpił oficjalny start strefy DTM Nadarzyn. Strefę stworzono, aby umożliwić bezpieczne testowanie lotów autonomicznych i komercyjnych (np. dostawy kurierskie, monitoring linii energetycznych itp.). Zastosowany limit do 50 metrów znacznie ogranicza loty rekreacyjne poprzez kryterium złożenia planu misji. 1. Ile takich operacji było przeprowadzonych od momentu oficjalnego startu do dnia dzisiejszego aby zobrazować dzienną liczbę takich operacji? 2. Czy można znieść ten limit?**

PAŻP: W 2026r. PAŻP planuje udostępnić nowe rozwiązanie w aplikacji DroneTower, które w szybki sposób pozwoli na realizację niezaawansowanych geometrycznie lotów (bez konieczności planowania misji w KSID). Zakłada się, że funkcjonalność ta obejmie również takie przypadki jak opisany - loty VLOS powyżej 50 metrów, m.in w obszarach DTM.

W 2025 roku w przestrzeni DTM Nadarzyn miało miejsce 4236 zgłoszeń w zakresie wykonywania lotów BSP.

- 6. Drobną sugestią do wdrożenia - dodać szczegółowe informacje w języku angielskim na temat wykonywania lotów w naszym kraju (wiem, że są ustandaryzowane EASA, ale dużo obcokrajowców ma problem nawet ze zrobieniem Check-in bo nie zna aplikacji).**

Słuszna sugestia. Warto dodać bo ostatnio zniknęły z naszej zakładki.

- 7. Proszę o omówienie "procedury" ubiegania się o możliwość wykonywania lotów w ramach odstępstwa LBSP.503.1.2025.ULC.1. - dla "podmiotów sektora publ." w sytuacji, kiedy Operator nie jest podmiotem sektora publicznego ale współpracuje podczas np. poszukiwań ludzi. Chodzi o "odblokowanie" możliwości wykonywania misji w KSID. ULC odsyła do PAŻP, a PAŻP do ULC. Nadmieniam, że oświadczenia STS (01 i 02) zostały już wcześniej złożone i opłacone.**

Jeżeli oświadczenia zostały już złożone to z formalnego punktu widzenia nie powinno być problemu. Przy prawidłowo złożonych oświadczeniach problem nie powinien występować (drony z odpowiednią klasą). W przeciwnym przypadku procedura wygląda następująco: Oświadczenie należy złożyć do ULC poza KSID poprzez elektroniczną skrzynkę podawczą, wysyłkę pocztową lub złożyć osobiście w punkcie obsługi klienta. Do składanego dokumentu proszę załączyć krótką informację, że loty będą wykonywane w ramach decyzji Prezesa ULC nr LBSP.503.1.2025.ULC.1, wraz z potwierdzeniem dokonanej opłaty lotniczej w wysokości 52 zł za każdy scenariusz standardowy.

- 8. W miejscach słabo zaludnionych gdzie mogę latać w STS-02 z prędkością do 50 m/s, w STS-01 nie polecę szybciej niż 5 /s. Drony z klasą C5 mają dodatkowo spadochron który zwiększa ich bezpieczeństwo. Czy nie należałoby rozważyć korekty tych przepisów? Dobrze by było, żeby nie była to korekta w stronę zmniejszającą dopuszczalne prędkości.**

Absurdalne sytuacje niestety mają miejsce. Problem jest po stronie przepisów unijnych, sygnalizujemy to do EASA. EASA pracuje nad zmianami w STS.

- 9. Czy wśród podmiotów zainteresowanych odstępstwem liniowym znajduje się GDDKiA, ZDW i PKP?**

Zainteresowani są na pewno.

10. Kiedy zorganizują Państwo taki wspomniany gdzieś niżej briefing dronowy dla służb ?

Możemy zorganizować taki briefing na potrzebę służb, które się do nas zgłoszą. Jeżeli jest taka potrzeba to prosimy o kontakt LBSP4@ulc.gov.pl

11. Jakie uprawnienia musi zdobyć pilot (operator) obiektu bezzałogowego, który wpasowuje się w kategorię certyfikowaną (obiekt pow. 3m rozpiętości) - loty VLOS i BVLOS? Jaki dokument to reguluje?

Sama wielkość drona nie kwalifikuje go do kategorii certyfikowanej, należy spełnić jeszcze dodatkowe wymagania np. przewóz osób. Nie zostały jeszcze określone kwalifikacje i dokumenty. Kategoria certyfikowana może wynikać również z analizy ryzyka SORA gdy wyjdzie SAIL V-VI. To są jednak bardzo skomplikowane operacje, dużych dronów w środowisku miejskim i ruchu lotniczym.

12. Dlaczego po ostatniej aktualizacji zniknęły informacje o FISie do którego przynależymy w danym rejonie? Dla niektórych było to spore ułatwienie. Może zamieścić to w podobnym "kafelku" jak "parametry lokalizacji"?

PAŻP: PAŻP nie widzi zasadności informowania w aplikacji DroneTower o rejonach FIS. Ruch BSP nie kontaktuje się bezpośrednio z FIS w żaden inny sposób niż poprzez niewerbalną komunikację w DroneTower. Informacje o rejonach FIS są ogólnodostępne w innych publikacjach.

13. Czy spadochron jedynie umożliwia STS01 a co można zrobić by latać w STS02 ? Jak z tymi nowymi zmianami w CTRach.

PAŻP: Zmiany w zasadach RPA w CTR będą realizowane w 2026. Przed wdrożeniem zostanie wydany komunikat i zorganizowane spotkanie informacyjne.

14. Oświadczenie o stosowaniu STS dla operatora - zmienia mi się numer seryjny po naprawie (wymianie przez DJI) drona na nowy. Dron pod kątem marki i modelu - identyczny, kwestia kilku numerów. Czy ULC planuje możliwość usunięcia wcześniej dodanego drona i zaktualizowania numeru na nowy? Koszt 50zł każdorazowo, dla np. instruktorów w firmach szkoleniowych czy dla usług komercyjnych będzie robił się sporym wydatkiem w przypadku większej ilości sprzętu.

Załącznik 2 do rozporządzenia UE 2019/947 wymaga podania numeru seryjnego. Przy obecnym stanie prawnym, jeśli nr się zmieni należy złożyć nowe oświadczenie.

15. Skąd można pobrać PDRA. Czy nie można do PDRA zrobić formularza internetowego. Na pewno to by ułatwiało sprawę zamiast formularz EXCEL w stylu SOP.

Zobaczymy czy nam się to uda zrobić. Chcielibyśmy być całkowicie scyfryzowani ale niektóre wnioski wciąż jeszcze trzeba składać papierowo. PDRA są w materiałach doradczych

AMC/GM. Dodatkowe informacje są na stronie ULC: <https://ulc.gov.pl/drony/kategoria-szczegolna/informacje-ogolne>

- 16. Jak latać w STS-02 czy koniecznie musimy mieć drona w klasie C6 ? Czy wystarczą nasze uprawnienia.**

Jeżeli nie latamy dla sektora publicznego to dron musi być z klasą.

- 17. Co dron musi mieć by zdobyć klasę C6? Czy DJI planuje wdrożenie dronów z gotową klasą C5 i C6 na razie jest tylko jeden dron C6 firmy DJI.**

Wymagania dla BSP o klasie C6 są określone w przepisach rozporządzenia nr 2019/945/UE. Za nadanie klasy odpowiedzialny jest producent drona. Nie znamy planów DJI.

- 18. Czy moglibyśmy zrobić warsztaty PDRA i SORA mogą być płatne ale by można się na nie zapisać wieczorowo.**

Tak, zrobimy.

- 19. Czy można przypomnieć, jakie są oficjalne prawne możliwości lotów w Polsce w nocy - w ramach kategorii otwartej/ szczególnej (STS/ zwolnienia)? Podobnie jak w NSTS - zielone migające światło dodatkowe?**

Rozporządzenie UE 2019/947 UAS.OPEN.060 pkt.2 lit.g mówi o migającym zielonym świetle, szczegółowe wymagania mogą się pojawić np. w zezwoleniu na operację.

- 20. Czy ULC słyszał o nowym "podatku" unijnym wczoraj ogłoszonym. O tym, że ma być dodatkowy czynniki w każdym dronie G5 sprawdzający czy dron jest przyjaźliwski czy wrogi wczoraj ogłoszony.**

Przepisy UE przewidują RID, może chodzić o to. Możliwe, że pytającemu chodzi o ten dokument: <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/library/action-plan-drone-and-counter-drone-security> - są tam różne propozycje na wzmocnienie rynku i bezpieczeństwa EU. Jeśli tak to dokument porusza kwestie identyfikacji dronów (obecnie za pomocą RID) i systemów detekcji. Jeśli będą forsowane kosztowne zmiany w tym zakresie to będziemy reagować bezpośrednio do EASA.

- 21. Czy w aplikacji DroneTower można dodać funkcjonalność dotyczącą "powiadomienia" o innych Checkinach w okolicy, podczas gdy wykonujemy daną misję? Wielokrotnie spotkałem się z tym, że podczas misji BVLOS jeszcze w ramach NSTS do 2km, pojawiały się na obszarze zadeklarowanej przeze mnie misji inne zgłoszenia zamiaru wykonania lotu. Gdyby nie czujność i weryfikacja co pewien czas w aplikacji - nie wiedziałbym o nich, bo nie wszyscy piloci są tacy odpowiedzialni aby poinformować o swojej obecności (na sporą ilość lotów w 2025 roku na palcach jednej ręki policzyć taki telefon/SMS).**

PAŻP: Bardzo dobry pomysł, dziękujemy za zgłoszenie. Przekazano do IT.

22. Jak jest ogłaszane odstępstwo czyli kiedy EASA może odrzucić lub zaakceptować ? Ile ma dni ?

Odstępstwo jest zgłaszane poprzez system Flextool. EASA każdorazowo analizuje odstępstwo. Co do zasady odstępstwa zgłasza się, jeśli jest konieczność wykonania jakiegoś rodzaju operacji a przepisy nie pozwalają tego zrobić w żaden inny sposób. Odstępstwo nie może być sprzeczne z przepisami i nie może naruszać zasad bezpieczeństwa, ochrony środowiska, ochrony prywatności czy zasad konkurencyjności na rynku. Jeśli są przesłanki, że odstępstwo narusza ww. EASA może w każdej chwili to zrobić. Odstępstwa do 8 miesięcy nie wymagają pisemnej oceny przez EASA. Przedłużone odstępstwa oraz odstępstwa powyżej 8 miesięcy za każdym razem wymagają oceny przez EASA i akceptacji KE.

23. Czy możemy mieć wpływ na prawo unijne, bo Odstępstwa to krótkotrwały czas. Żadna firma nie planuje swej przyszłości na 8 miesięcy bo po 8 miesiącach ciężko o rentowność danej inwestycji.

Tak mamy wpływ poprzez EASA. Niestety EASA bierze pod uwagę nie tylko nasz głos a także pozostałych państw w EASA (w sumie 31) i nie zawsze nasze propozycje są uwzględniane.

24. Chyba na ostatnim briefingu pojawiła się propozycja "spotkania dla służb z ULC". Czy można uwzględnić i zaprosić do uczestnictwa firmy szkoleniowe/ instruktorów podczas wykładania przepisów dla służb - PSP/ OSP/ Policja etc. aby zapewnić spójność przekazu i bieżące informacje?

Niestety nie ma takiej możliwości.

25. Dlaczego Islandia nie stosuje przepisów EASA i dlaczego Polska nie może iść tą drogą, aby ułatwić nam poruszanie się nad własnym krajem?

Islandia jak Norwegia, Lichtenstein i Szwajcaria nie są członkami Unii Europejskiej a członkami EFTA (Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu) i na podstawie innych porozumień należą do EASA. Islandia jednak wdrożyła w pełni przepisy dronowe UE: <https://island.is/en/drone-rules>

26. Pytanie zakulisowe - czy PAŻP podczas wydawania zgody na misję w KSiD widzi kompetencje danego pilota, ilość wykonanych misji/ check-inów - może wziąć to pod uwagę jako "doświadczenie" danego pilota?

PAŻP: Nawet jakby PAŻP widział to nie może to wpływać na wydawanie zgód. Właściwie sporządzona misja jest podstawą do zatwierdzenia planu lotu.

- 27. Czy aktualne zasady, zgodnie z którymi ukończenie szkolenia pilota w kategorii szczególnej STS-01 i zdanie egzaminu nie skutkuje jak dawniej automatycznym nadaniem uprawnień A2 jest rozwiązaniem zamierzonym?**

W ramach szkolenia do STS podmiot wyznaczony może przeprowadzić egzamin teoretyczny do A2 pod warunkiem, że taki podmiot jest do obu tych egzaminów wyznaczony decyzją Prezesa ULC oraz, że test zawiera również pytania z zakresu A2. STS powinien pokrywać również A2. Z obecnej praktyki ośrodek przeprowadzający egzamin to zgłasza. Nigdy nie działa się to automatycznie. Planujemy wprowadzenie zmiany wiążącej datę ważności STS z kompetencjami kategorii otwartej. Na chwilę obecną podmiot egzaminujący powinien dokonać zgłoszenia kompetencji A2.

- 28. Czy konieczność odbycia osobnego szkolenia oraz wniesienia opłaty za egzamin A2 wynika z celowej zmiany przepisów lub procedur?**

Szkolenie do A2 nie jest obowiązkowe.

- 29. Chciałbym rozróżnić STS01 i dron z klasą C5 i samo STS01. Jak to rozróżniać. Bo mam teraz tylko jednego drona C5 jak z innymi dronami z klasami C1 i C2 ?**

Dron może mieć nadanych wiele klas – to zależy od producenta

- 30. Czy PDRA nie da się podpiąć do KSIDu ? Tam jest wszystko. Skoro szcątkowa SORA jest opublikowana to może lepiej PDRA formularze tam opublikować i oprogramować ?**

PAŻP: Bardzo dobry pomysł, dziękujemy za zgłoszenie. Przekazano do IT.

- 31. Ile osób pracuje nad KSID? Czy nie potrzebujecie może testerów do wdrażania nowych modułów? Mam na myśli realnych użytkowników z tego systemu korzystającego, a nie osób "zza biurka". Prace powinny być owocniejsze ;)**

PAŻP: Bardzo dobry pomysł, dziękujemy za zgłoszenie. Przekazano do IT. Podobna praktyka była już wcześniej stosowana w PAŻP.

- 32. Dlaczego w KSID trzeba dać pilotowi maksymalne uprawnienia aby ten mógł mieć kod zabezpieczający który potrzebuje by wpisać RID do aparatury. Dając mu maksymalne uprawnienia ten może nawet usunąć mnie z tej działalności co jest bzdurą. Piloci powinni mieć dostęp do tego kodu zabezpieczające w momencie kiedy uzyskują dostęp do "wykonywania misji" a nie dopiero gdy dostają dostęp do zarządzania profilem operatora.**

PAŻP: Dziękujemy za zgłoszenie. Przekazano do IT

- 33. Czy ankiety EASA-y mogły by być po Polsku? Pewnie byłby większy odzew.**

Istnieją darmowe internetowe narzędzia, którymi można przetłumaczyć ankietę a nawet całe strony. W obecnych czasach nie stanowi to problemu.