

1. **Czy poligony wojskowe mogą być "by default" traktowane jako kontrolowany obszar naziemny?**

Generalnie tak a dodatkowo poligon jest objęty strefą.

2. **A geodeci? To jest podobny problem co filmowcy. Wykonywanie nalołów fotogrametrycznych w miastach dużymi dronami będzie niemożliwe.**

Jest całe spektrum możliwości - kategoria otwarta, STS, zezwolenia.

3. **Pytanie odnośnie ograniczenia prędkości, by móc przelecieć nad osobami, uwzględniło latanie dronami lżejszymi skoro wyłączenie ma kategorie ograniczyć.**

Ograniczenie prędkości jest w kategorii otwartej aby móc wykonywać operacje w mniejszej odległości od osób niezaangażowanych.

4. **Czy ubezpieczyciel może wyznaczać wysokość stawki ubezpieczenia w zależności od ilości zarejestrowanych dronów? Oraz czy prawo rozróżnia ubezpieczenie OC dla operatora "prywatnego" a "firmowego"?**

Zgodnie z informacją otrzymaną z MF ubezpieczenia OC nie mogą zawierać wyłączeń ograniczających zakres określony rozporządzeniem.

5. **Co z dronami które śledzą? Np. neo 2. W takim locie operator nie widzi drona**

Zgodnie z informacjami od EASA taki lot jest uznawany jako operacja wykonywana w trybie podążania za stacją bazową (UAS.OPEN.020 pkt 3)

6. **Czy przy nowelizacji Prawa Lotniczego wprowadzony zostanie obowiązek, by piloci musieli weryfikować checkiny w strefie lotu? To zrozumiałe, że lot załogowy ma pierwszeństwo ze względu na bezpieczeństwo, ale uwzględniając ilość operacji zaczyna to być przywilej elity, która może wchodzić na przejście kiedy chce, nie zważając na to, że najpierw trzeba sprawdzić, czy jest to bezpieczne. Chodzi o loty poniżej konkretnej wysokości, np. 300 metrów.**

Ta nowelizacja nie przewiduje takiej opcji. Wprowadzenie takiego wymogu będzie wymagało szerokich konsultacji z branżą lotniczą. Przepisy regulujące sposób unikania kolizji zarówno z załogowym lotnictwem, ale też z innymi bezzałogowymi statkami powietrznymi jest w projekcie rozporządzenia w sprawie wykonywania operacji obecnie procedowanego na podstawie delegacji ustawowej ujętej w art. 156g ust. 9 ustawy – Prawo lotnicze.

7. **Czy będzie w przyszłości możliwość składania wniosku o uzyskanie ogólnego albo konkretnego zezwolenia na operację w oparciu o SORA 2.5 w sposób zautomatyzowany poprzez KSID? Jeżeli tak, to kiedy?**

Tak, będzie. Planujemy na koniec roku 2026/początek 2027

- 8. Co z profesjonalną branżą filmową, w której jest kilkanaście osób latającymi dronami w kategorii C3 i wykonujemy prawie wszystkie loty nad obszarem zaludniony w miastach. Brak NSTS zabija naszą branżę i w wielu przypadkach jedyny dochód jaki mamy. Czy widzi Pan jakieś rozwiązanie dla nas? dodam jeszcze do mojego pytania, że w związku z logistyką i kosztami nie ma możliwości kontroli obszaru naziemnego.**

Kontrolowany obszar naziemny to obszar nadzorowany. Jeżeli przykładowo doposaży się BSP w akcesoria do klasy C5 to wówczas operacje można wykonać w STS-01, gdzie wszystkie osoby znajdujące się na planie filmowym są poinformowane i wyraziły zgodę na lot BSP. Można też skorzystać ze zwolnienia z zapewnienia kontrolowanego obszaru naziemnego oraz innych warunków STS - jeżeli BSP ma do 1 m wymiaru typowego. Informacja na temat kontrolowanego obszaru naziemnego pojawi się również w FAQ na stronie EASA

- 9. Czy odnośnie "gęstości zaludnienia" planowane jest, by uwzględniać loty, np. nad drogami, gdzie ta gęstość jest zdecydowanie inna niż w pobliskich terenach zabudowanych. W ten sposób ocena ryzyka nie wpadałaby w niebotyczne poziomy SAIL.**

Gęstość zaludnienia na potrzeby określenia początkowej klasy ryzyka naziemnego (iGRC) obliczana jest z uwzględnieniem przestrzeni lotu, przestrzeni bezpieczeństwa oraz bufora ryzyka naziemnego. Oznacza to, że podczas planowania operacji, np. nad drogą, analiza nie ogranicza się wyłącznie do samej trasy lotu (przestrzeni lotu), jednak obejmuje również obszary potencjalnie narażone na skutki zdarzeń niepożądanych. Dopiero po uwzględnieniu wszystkich tych elementów możliwe jest określenie gęstości zaludnienia i w konsekwencji, prawidłowe wyznaczenie iGRC.

- 10. A czy będzie możliwość, czy będzie coś złagodzone pod kątem lotu krótkiego BVLOS, właśnie do 1-2 km BSP nie sklasyfikowanym jako C6 tylko np. C1, C2 bo przecież takie BSP są do tego technologicznie przygotowane...wystarczy ze się zrobi nalot delikatnie za ścianę lasu i już jest BVLOS. Teraz Pan co prawda mówił o rozluźnieniu dla podmiotów publicznych, ale co z rekreacją np. z dala od obszaru zabudowanego, na polach? Dziękuję za odpowiedź.**

Proszę zapoznać się z możliwościami PDRA, które może być rozwiązaniem tego problemu na ten moment.

Loty BVLOS wymagają by BSP był wyposażony co najmniej w FTS. Takie są też wymogi PDRA. Proponuję się zapoznać ze zwolnieniem z pewnych warunków STS, z którego korzystać mogą wszyscy operatorzy SBSP.

- 11. Dlaczego ULC wydając zezwolenia w kat szczególnej dla operacji zlokalizowanych w miejscach wyższego prawdopodobieństwa napotkania ruchu załogowego często zastrzega w zezwoleniu obowiązek ustanawiania strefy geograficznej. Ma to rzekomo ograniczyć ryzyko podczas, gdy piloci załogowi nie mają obowiązku weryfikacji stref geograficznych! PAZP też zwykle jest zaskoczony i nie rozumie tego obowiązku!**

W przypadku kiedy wymagamy strefy to są to najczęściej loty BVLOS i to jest dodatkowe zabezpieczenie przed innymi dronami lub pokazy dronowe jak roje dronów.

Dodatkowo informacja o wyznaczeniu strefy geograficznej znajduje się też w NOTAM, a więc lotnictwo załogowe też jest o niej informowane. W przypadku lotów na dużych wysokościach gdzie ryzyko spotkania z lotnictwem załogowym jest zwiększone warunkiem w zezwoleniu jest też zazwyczaj wystąpienie przez operatora o strefę lotniczą, konwertowaną następnie także na strefę geograficzną.

- 12. W rejonie DRA-R CTR (rejon 1 km od lotniska) obecnie można wykonywać operacje tylko w kategorii szczególnej. Czy po 1 stycznia planowane jest rozszerzenie operacji w kategorii otwartej w tej strefie? Czy zostaje tylko i wyłącznie STS, aby móc tam latać?**

Obecnie można wykonywać loty tylko w kategorii szczególnej, końcem stycznia planowane są uproszczenia dla rejonów powyżej 1km od lotnisk CTR

- 13. Czy w odstępstwie jako podmiot publiczny wymienione będą: GDDKiA, Zarządy Dróg Wojewódzkich, PKP PLK SA, Urzędy Miast? Jest wiele inwestycji publicznych, gdzie zamawiającymi są te właśnie podmioty. W ramach tych inwestycji oczekują one opracowań związanych z użyciem dronów.**

Katalog jest w odstępstwie

- 14. Z jakim wyprzedzeniem operator wykonujący loty w kategorii STS-02 (np. w ramach ratownictwa wodnego) powinien złożyć plan lotu podczas prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych?**

6h, jednak taki operator może zgłosić się do PAŻP i w ramach porozumienia ten czas może być skrócony przy zgodzie ULC.

- 15. Jakie wyłączenia/odstępstwa będą opublikowane dla służb porządku publicznego?**

Jest poświęcony slajd w prezentacji.

- 16. Czy w świetle aktualnie obowiązujących przepisów istnieją jakiegokolwiek przesłanki wykluczające legalne wykonywanie operacji w 2026 r. w kategorii otwartej, podkategorii A3, bezzałogowym statkiem powietrznym (stałopłat, wprowadzony do eksploatacji w 2020 r., bez nadanej klasy, MTOM <5 kg, rozpiętość 125cm), do celów fotogrametrycznych (ortofotomozaiki), przy pełnym spełnieniu wymogów podkategorii A3?**

W podkategorii A3 mogą być nadal eksploatowane drony o maksymalnej masie startowej poniżej 25 kg, które nie są zgodne z rozporządzeniem delegowanym (UE) 2019/945, o ile wprowadzono je do obrotu przed 1 stycznia 2024 r.

- 17. Z czego wynika tak skomplikowany dokument jakim jest Sora i czemu nie można go uprościć?**

Niedawno weszła SORA 2.5 która jest przyjemniejsza dla użytkownika, można więc uznać, że już została uproszczona.

18. Czy zostanie naprawiony problem w tłumaczeniu definicji "biznesu", który sprawia, że o LUC nie mogą wnioskować JDG?

Bardzo ciężko spełnić wymagania LUC przez JDG ponieważ taki operator powinien posiadać np. odpowiednią strukturę w postaci kierownika odpowiedzialnego (UAS.LUC.030 pkt 2 lit a) oraz niezależną funkcję odpowiedzialną za monitorowanie przestrzegania i adekwatności spełnienia odpowiednich wymogów (UAS.LUC.030 pkt 2 lit h) co jest niemożliwe do spełnienia przez jedną osobę

19. Jak będzie wyglądało tworzenie stref FPV / BVLOS w KSID od 1.01.2025 korzystając z odstępstw do kat. A3 (BSP do 2 kg)??

Nie będzie stref. W tym odstępstwie będzie ograniczenie odległości.

20. Czy zarządzający strefą może żądać od operatora ubezpieczenia OC na wyższą kwotę niż przewiduje to ustawa.

Nie.

21. Skoro nie było wypadków, jest OC, Czy możemy dodać STS-03, STS-04 które będą analogiczne do NSTS-01, NSTS-05 ?

Nie możemy. To Komisja Europejska rękami EASA może je dodać.

22. Tak krótko i w temacie, czy klasą c1 w przyszłym roku, tak jak to było dotychczas w nstsach kategoria szczególna będzie możliwość latania w mieście i świadczyć usługi komercyjne

Klasą C1 można latać w kategorii Open oraz w kategorii "szczególnej" na podstawie uzyskanego zezwolenia na operację.

23. Czy realizując zadania w interesie publicznym i mieszcząc się w katalogu 5 punktów oraz mając pilotów posiadających uprawnienia do lotów wg STS-01, 02 od 1 stycznia 2026 r. będę mógł latać bez żadnych dodatkowych formalności wg ww. STS-01 i 02 dronami bez klasy oraz bez obowiązku ustanawiania obszaru kontrolowanego?

Realizując zadania w interesie publicznym lub w ramach umowy z podmiotami które są tym odstępstwem objęte, tak.

24. Jakie będą warunki w odstępstwie fpv bez obserwatora? Trzeba będzie mieć sts?

Nie trzeba będzie mieć STS'a bo odstępstwo jest dla bardzo niskiego ryzyka. Nie ma tam dodatkowych wymagań.

25. Bezpieczny odstęp w odstępstwie dla lotów realizowanych w interesie publicznym - czy będzie zamiennik związany z trybem "niskiej prędkości", który pozwoli na przelot nad osobami?

Bezpieczna odległość jest po to, aby nad osobami nie latać. Nie przewidywał lotów nad osobami.

26. A prywatne firmy na JDG też będą podlegać pod to odstępstwo?

Jeżeli jakaś jednostka da Państwu zlecenie wykonania dla niej takiej operacji to tak.

27. Pytanie odnośnie planowanego zwolnienia dla lotów realizowanych w interesie publicznym: Czy łąpią się tu Sądy i biegli sporządzający opinie na ich zlecenie?

Zarówno sądy, jak i biegli działają w interesie publicznym. Dla sądów podstawą tego obowiązku są artykuły 175 i 45 Konstytucji RP oraz ogólna zasada sprawowania wymiaru sprawiedliwości na rzecz społeczeństwa. Dla biegłych podstawą są przepisy kodeksów postępowania (karnego i cywilnego) oraz m.in. art. 233 § 4a Kodeksu karnego, który bezpośrednio wiąże odpowiedzialność karną biegłego z narażeniem na szkodę interesu publicznego. Interes publiczny obejmuje tutaj zarówno ochronę fundamentalnych wartości społecznych, jak i zagwarantowanie prawidłowego funkcjonowania wymiaru sprawiedliwości.

28. Czy w ramach zwolnienia dla dronów fpv w podkategorii A1 poza dronami z klasą C0 będą też zawarte drony własnej konstrukcji o MTOM <250g?

Klasa C0 się tym charakteryzuje. W planach jest zwolnienie dronów w klasie C0 oraz własnej konstrukcji MTOM poniżej 250g

29. Czy zwolnienie dla lotów realizowanych w interesie publicznym będzie również dotyczyć ograniczenia prędkości lotu drona dla STS-01 (5m/s)? Wykonywanie lotów w geodezji "pod ortofotomapę" z prędkością 5m/s jest problematyczne i znacząco wydłuża czas w powietrzu. Jeżeli taki lot wykonywany jest dronem klasy C5, to wydaje mi się, że bezpieczniej jest gdy dron jest krócej w powietrzu kosztem większej prędkości.

Odstępstwo nie zwalnia z UAS.STS-01.020 pkt 1 lit. d – ograniczenie prędkości obowiązuje.

30. Optymalne do celów fotogrametrii geodezyjnej (dla celów publicznych i nie tylko) byłoby odstępstwo w stosunku do STS-01 w postaci braku strefy kontrolowanej i rezygnacji z ograniczenia prędkości do 5m/s (zwiększenie ograniczenia do 15-20 m/s).

Proponujemy zapoznać się ze zwolnieniem z niektórych warunków STS, np. Z kontrolowanego obszaru naziemnego przy wykonywaniu operacji przy użyciu BSP klasy C5 (przy STS-01) do 1 m wymiaru typowego.

31. Jakie są szanse na pozytywne rozpatrzenie wniosku na taki lot dronem klasy C5 przez ULC? (Loty tego typu wykonywane są nad zróżnicowanymi terenami miasta, wsie, lasy tereny rolne.)

Pytanie niezrozumiałe. Jeżeli chodzi o wniosek o zezwolenie to posiadając drona klasy C5 może wystarczyć złożenia oświadczenia STS

32. Dlaczego 1 m jest tak traktowany? czy to miara sevre? większość bsp płatowych ma powyżej 1m najbardziej wydajne a tym samym ekologiczne

To jest uzasadnione analizą ryzyka

33. Jeśli chodzi o zwolnienie z uzyskiwania zezwolenia na podstawie SORA dot. ma tylko operatorów przesyłowych czy też dystrybucyjnych?

Na razie to odstępstwo będzie dotyczyło operatorów przesyłowych wymienionych w ustawie.

34. Odstępstwo dla lotów Agro nie działa w aplikacji Drone Tower. Po wybraniu BSP >25 Kategoria Lotu jest nieaktywna

Tak, w obecnej wersji funkcjonalność ta jest zablokowana. W kolejnej wersji aplikacji check-iny BSP powyżej 25kg będą już dostępne dla A3. Planowane udostępnienie aktualizacji w sklepach to koniec bieżącego tygodnia, najpóźniej początek przyszłego.

35. Czy do każdego nowego STS będzie egzamin i szkolenie?

LBSP-1 – egzamin teoretyczny jest jeden zarówno do STS-01 i STS-02. Szkolenie praktyczne jest osobne dla każdego STS ze względu na ich specyfikę. Jak będzie to wyglądać wobec nowych STS zdecyduje EASA (względnie KE w rozporządzeniu UE).

36. Kiedy ministerstwo finansów planuje korektę do istniejących zapisów?

W pierwszej kolejności nowelizacja ustawy Prawo lotnicze, następnie na tej podstawie nowelizacja rozporządzenia dot. ubezpieczeń OC

37. Nadal w CTR1KM lot możliwy jest jedynie w kategorii szczególnej, co uniemożliwia w praktyce loty, albowiem są one zwykle w terenie zurbanizowanym, więc analiza bezpieczeństwa winduje SAIL. Czy PANSA zamierza w końcu rozwiązać ten problem?

Zwolnienie LBSP-1.503.2.2025.ULC.1 rozwiązuje ten problem.

- 38. Na jakich zasadach służby specjalne/mundurowe (m.in. SG czy ABW) mają wykonywać loty BSP w swoich działaniach ? Czy są jakieś aktualne wytyczne? Albo czy jakieś ministerstwo ma takie wytyczne opublikować ? Czy na podstawie nowelizacji ustawy Prawo Lotnicze te służby jako lotnictwo państwowe są zwolnione z większości założeń i mogą "latać jak chcą", czyli na podstawie swoich własnych przepisów wewnętrznych ?**

Zainteresowane służby prosimy o kontakt to zorganizujemy spotkanie dla służb.

- 39. Jak interpretować obszary wyszczególnione w kategorii A3? Na stronie EASA jest to troszkę inaczej opisane niż polskie tłumaczenie rozporządzenia 947. Czy można dla przykładu latać na lotnisku (aeroklubowym) , gdzie wszystkie osoby są zaangażowane w operację ale jednak blisko znajdują się budynki?**

Rozporządzenie mówi wyraźnie o 150m, w nowelizacji przepisów w 2026, EASA ma dookreślić, że ta odległość nie będzie dotyczyła terenu, jeżeli teren ten jest udostępniony operatorowi przez właściciela lub uprawnionego zarządcę obszaru.

- 40. Posiadam uprawnienia STS-01 oraz STS-02 (uzyskane w drodze konwersji Świadectwa Kwalifikacji), ważne do 1 grudnia 2026 roku. Z uwagi na to, że nadal obowiązują mnie NSTS-y, w systemie KSID mam możliwość przystąpienia do egzaminu STS.**

Prośba o kontakt mailowy.

- 41. Chciałbym dopytać, co stanie się w sytuacji, gdy przystąpię do tego egzaminu. Czy zdanie egzaminu spowoduje przedłużenie ważności moich uprawnień STS? A jeśli nie, czy istnieje ryzyko utraty obecnie posiadanych uprawnień STS?**

Egzamin teoretyczny do STS można przedłużyć w formie szkolenia przypominającego, o którym mowa w UAS.STS-01.020 pkt 3 lit. b lub UAS.STS-02.020 pkt 10 lit. b dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE.

- 42. Czy planowane jest stworzenie odstępstwa dla lotów ratowniczo-gaśniczych OSP?**

Odstępstwo dla sektora publicznego, które jest odstępstwem od klas dronów i kontrolowanego obszaru naziemnego dla STS-01 i STS-02 dotyczy także OSP.

- 43. Do kiedy będzie obowiązywać odstępstwo Agro? Jaki jest powód, że odstępstwo ma określone zastosowania, chcielibyśmy je wykorzystać do celów badawczych.**

Odstępstwo będzie obowiązywać przez 8 miesięcy czyli do 9 września 2026r. Proszę sprawdzić czy nowe odstępstwo Agro, które weszło nie spełnia Państwa wymagań. Loty badawcze można wykonywać w strefach geograficznych.