

1.Czy planowana jest modyfikacja DroneTower tak, by robiąc check-in można było ustawić automatyczne jego zakończenie po wskazanym czasie? W DronRadarze check-iny same się kończyły i było to wygodne. W DroneTower nie kończą się i bywa to uciążliwe.

Nie planujemy takiej modyfikacji. Mamy tu do czynienia z dwoma aspektami. Przede wszystkim jest to kwestia bezpieczeństwa w ruchu lotniczym. Jeśli pilot przekroczy deklarowany czas lotu dronem to jego check-in będzie dalej wyświetlany na mapie informując innych użytkowników o potencjalnym zagrożeniu. Dodatkowo istotne jest, żeby informacja o wykorzystywaniu BSP odzwierciedlała stan faktyczny. Użytkownik ma obowiązek informowania zarówno o rozpoczęciu jak i zakończeniu lotu. Dron nie może znajdować się w powietrzu bez aktywnego check-in.

2.Czy zezwolenie na lokalizację ogólną zawsze jest składane razem z SORA? (czy może być też PDRA?)

Do wniosku na zezwolenie na lokalizację ogólną może być złożona ocena ryzyka PDRA – jednak należy pamiętać, że takie zezwolenie może dotyczyć operacji VLOS.

3.Czy ULC planuje stworzenie listy mailingowej, która pozwoliłaby na otrzymywanie istotnych informacji bez szukania ich na stronie/mediach społecznościowych?

Tak, jest to dobry pomysł. Przygotujemy stosowną ankietę przed kolejnym „Briefingiem dronowym”.

4.Czy jest jakaś szansa na uproszczenie przepisów?

Tak, EASA wraz z państwami członkowskimi pracuje nad ułatwieniami w wykonywaniu operacji. Przedstawiciele ULC biorą udział w tych pracach.

5.Ostatnio trafiło do mnie zapytanie na temat tego jak traktować pilota BSP, który jednocześnie pilotuje pięć dronów za pomocą jednego sterownika, które wykonują opryski (agro). Czy mieliście już taki przypadek pod kątem uzyskania zezwoleń?

Nie był rozpatrywany opisany przypadek przez ULC.

6.Kto jest uprawniony do kontroli pilota/operatora BSP, jego wylegitymowania, zweryfikowania uprawnień i nałożenie ewentualnej kary?

Art. 156zd. 1. Osoba użytkująca system bezzałogowego statku powietrznego może zostać poddana sprawdzeniu, czy operacja jest wykonywana zgodnie z przepisami prawa, przez:

1) funkcjonariuszy Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, Służby Celno-Skarbowej, Służby Więziennej, Straży Marszałkowskiej, inspektorów Biura Nadzoru Wewnętrznego, żołnierzy zawodowych wyznaczonych na stanowiska służbowe w Służbie Kontrwywiadu Wojskowego albo w Służbie Wywiadu Wojskowego, żołnierzy Żandarmerii Wojskowej oraz Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, strażników straży gminnych (miejskich) oraz osoby upoważnione przez Prezesa Urzędu,

2) strażników leśnych – na terenach lasów,

3) funkcjonariuszy Straży Parku – na terenach parków narodowych,

4) funkcjonariuszy Państwowej Straży Pożarnej – w przypadku gdy wykonywana operacja może stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa funkcjonariuszy Państwowej Straży Pożarnej prowadzących działania ratowniczo-gaśnicze lub wykonujących inne obowiązki służbowe

– w związku z realizacją zadań ustawowych.

7. W "interesie publicznym" są także, np. operacje wykonywane przez biegłych sądowych. Tacy biegli nie są przedstawicielami "instytucji". Czy planuje się uwzględnienie tego w przyszłych zmianach przepisów?

Biegły wykonuje te czynności w ramach swojej pracy jak np. geodeta i nie należy tego traktować jako "interes publiczny" bo zaraz każda operacja to będzie interes publiczny.

8. Wysokość kar jest stała, zamiast "do". Zatem operator drona C0 będzie ukarany podobnie jak drogiego drona C5 lub C6. Łamie to zasadę proporcjonalności kary. Czy planowane są działania, by naprawić ten problem?

Wysokość kar za naruszenia przepisów związanych z użytkowaniem dronów nie jest uzależniona od kategorii ani wartości drona, którym nastąpiło złamanie przepisów. Kluczowym kryterium jest waga samego naruszenia oraz jego potencjalne skutki dla bezpieczeństwa i porządku publicznego.

Analogicznie do zasad obowiązujących w ruchu drogowym, wysokość mandatów nie zależy od wartości pojazdu, lecz od charakteru i powagi wykroczenia. Tego rodzaju podejście ma na celu zachowanie jednolitości i obiektywności w stosowaniu przepisów prawa.

9. Czy planowane są wytyczne dla ATC, które ujednolicią kwestię udzielania zgód na operacje. Aktualnie jest to całkowicie uznaniowe i niektórzy ATC mają zasadę, że albo zgody nie udzielają albo udzielają zgody na warunkach absurdalnych, np. na tyle nisko, że operacja musiałaby trwać godzinami.

Wytyczne dla ATC w kontekście wydawania zgód na operacje BSP są jednolite, jednak podobnie jak z operacjami VFR, wydawanie zgód na operacje odbywa się w oparciu o aktualną sytuację operacyjną w ramach CTR. Sytuacja ruchowa każdorazowo jest inna, nie jest więc możliwe stworzenie w pełni uniwersalnego klucza mającego zastosowanie w każdej sytuacji. Kontrolerzy mają wgląd do większej ilości danych w zakresie ruchu lotniczego niż może to wynikać z ogólnodostępnych źródeł.

10. Czy ULC planuje wprowadzenie alternatywy dla DVR w ramach wymagań dla SAIL III i IV?

ULC nie planuje wprowadzenia takiej alternatywy.

11.Czy dostępne są analizy SORA lub wskazanie odpowiedniego PDRA, które wykorzystano przygotowując NSTS. Ułatwiłoby to przygotowanie wniosków w kategorii szczególnej.

Nie, nie ma takich analiz. NSTS nie były przygotowywane na podstawie analiz SORA tylko na podstawie ówczesnie obowiązujących przepisów.

12.Proszę o jasną wykładnię definicji VLOS. Otrzymałem z ULC kiedyś informację, że w warunkach VLOS pilot poza utrzymaniem drona w zasięgu wzroku musi również mieć możliwość obserwacji co dzieje się bezpośrednio pod dronem - czyli w sytuacji np. gdy wlecimy za niewielki budynek, krzaki, czy linię drzew (wciąż widząc drona) nie mamy możliwości bezpośrednio obserwować co znajduje się pod dronem i w ten sposób nie spełniamy warunków VLOS i lot powinien zostać zakwalifikowany jako BVLOS?

Rozporządzenie UE 2019/947 art.2:

„operacja w zasięgu widoczności wzrokowej” („VLOS”) oznacza rodzaj operacji z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego, w której pilot bezzałogowego statku powietrznego jest w stanie utrzymywać stały kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem z bezzałogowym statkiem powietrznym, co umożliwia temu pilotowi kontrolowanie toru lotu wspomnianego statku względem innych statków powietrznych, osób i przeszkód w celu uniknięcia kolizji;

Dodatkowo są wytyczne w UAS.OPEN.060 oraz AMC/GM. Operator w VLOS musi mieć w zasięgu wzroku również przestrzeń pod dronem w razie gdyby wydarzyłoby się coś co zakłóci operację lub spowoduje konieczność przerwania lotu.

13."DJI Mavic 3 Pro Cine" ma powyżej 900 g i jest już w grupie C2. Z Nowym Rokiem skończy się możliwość latania "filmowego" nad miastami?

Dronem klasy C2 można wykonywać operacje w kategorii otwartej w podkategorii A2 co umożliwia również filmowanie. Dodatkowo drona klasy C2 można wykorzystać w kategorii szczególnej jeśli operacja wykracza poza kategorię otwartą.

14.Czy planowane jest wprowadzenie obowiązku korzystania z aplikacji drontower w strefach wojskowych jak MCTR? Obecnie zgodę można uzyskać tylko przez telefon.

Zasady koordynacji lotów BSP w MCTR określa wyłącznie Szef Szefostwa Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.

15.Czy wobec zmian technologicznych (DroneLiner, DPI UAV Systems, [Stepan IM Cargo Drone](#),Aarok) planowany jest rozwój w kategoriach aby dopuścić na rynku polskim nowymi rozwiązaniami dla dronów z bardzo dużym udźwigiem (przenosząc kontenerów?). Bardzo ważne pytanie dotyczące rozwoju portu w Elblągu Suchacza).

Można w kategorii certyfikowanej.

16.Dot. obowiązkowego ubezpieczenia: Ubezpieczamy operatora czy pilota? czy obu?

Zgodnie z art.. 209 ust. 1a ustawy Prawo lotnicze "Użytkownicy będący operatorami systemów bezzałogowych statków powietrznych użytkujący bezzałogowe statki powietrzne o masie startowej od 0,25 kg do 20 kg są obowiązani do zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z wykonywanymi operacjami."

17.Jaka jest na dzisiaj podstawa prawna (dokładny przepis) obowiązku zgłaszania przez personel lotniczy sytuacji łamania prawa przy użyciu BSP? Czy jak zobaczę nagrania na youtube lotów na wysokości, to muszę to gdzieś zgłaszać?

Rozporządzenie UE 2019/947 art. 19:

Każdy operator systemu bezzałogowego statku powietrznego zgłasza właściwemu organowi wszelkie zdarzenia związane z bezpieczeństwem oraz przekazuje informacje dotyczące swojego systemu bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 376/2014.

18.Czy loty BVLOS (pilot fpv bez obserwatora) dronem typu tinywhoop (MTOM +/- 30g) w granicach i sąsiedztwie własnego terenu z AGL max 15-20m jest traktowane jako wykroczenie?

Tak, jest traktowane jako wykroczenie.

19.Bezpośrednio do których przepisów powinien stosować się pilot hobbysta FPV wykorzystujący własnej konstrukcji BSP (MTOM 50g i 247g)?

Np kategoria otwarta A1.

20.Na stronie EASA jest kilka informacji o lotach FPV (np tutaj:

<https://www.easa.europa.eu/en/light/topics/drone-racing-and-flying-drone-goggles-first-person-view-fpv>), jest wymienionych kilka ograniczeń oraz link do rozporządzenia European Drone Regulation (EU) 2019/947. Przeczytałem całe rozporządzenie wraz z załącznikami, ale nie znalazłem ani jednej informacji o lotach FPV. Gdzie dokładnie znajdę informacje (rozporządzenia, uchwały itp), które są źródłem regulacji dotyczących lotów FPV?

Źródłem informacji o lotach FPV jest zapis GM1 UAS.OPEN.060(4) Responsibilities of the remote pilot z AMC/GM (rola obserwatora i FPV).

21.Czy można wnioskować do Państwa o listę check-in wykonanych przez pilotów, którzy zgłaszają loty na numer operatora, który przypisany jest do firmy?

Urząd nie udostępnia danych pilotów. Takie dane są udostępniane jedynie uprawnionym służbom.

22.Czy planowane jest usprawnienie komunikacji z ATC? Często zdarza się, że checkin jest odrzucany i nie ma informacji czy będzie można wystartować w ramach zaplanowanej misji. Wystarczyłaby wiadomość od kontrolera np. "spróbuj ponownie za 10 minut". Pozwoliłoby to na ograniczenie telefonów na wieżę.

Funkcjonalność wysyłania przez kontrolera ruchu lotniczego wiadomości typu: "spróbuj ponownie za 10 min" jest planowana w kolejnych wersjach systemu PansaUTM i aplikacji DroneTower

23.Czy EASA planuje rozszerzenie scenariuszy STS podobnych do scenariuszy narodowych?

EASA zbiera informacje jak te scenariusze w krajach członkowskich działały jednak na ten moment EASA planuje zmianę STS-01 a dopiero później wprowadzenie nowych scenariuszy.

24.Czy biorą Państwo pod uwagę łatwiejszą ścieżkę zgłaszania wniosków o strefy geograficzne? Planujemy zgłosić jako firma posiadająca infrastrukturę krytyczną kilkadziesiąt wniosków o strefy.

Wnioski o wyznaczenie stref geograficznych rozpatrywane są zarówno w formie papierowej jak i elektronicznej poprzez system Geozones. w systemie Geozones jeden wniosek może obejmować wiele stref geograficznych. Można również wgrać plik .kml z geometriami wnioskowanych stref.

25.Czy operatorzy wykorzystujący SBSP do inspekcji infrastruktury krytycznej (której są właścicielem) mogą nadal wnioskować do ULC o zgodę na wykonywanie operacji w ramach załączników 6, 6a i 6b do Dz.U. 2019 poz. 1497?

Jeśli są lotnictwem państwowym to tak albo spełniają wyłączenie z art. 2 rozporządzenia UE 2018/1139.

26.Operacje w NSTS po ostatniej nowelizacji Pr. Lot. wykonuje się zgodnie z Rozporządzeniem Ministra. Gdzie znaleźć to rozporządzenie?

Prace nad rozporządzeniami wciąż trwają. Na chwilę obecną obowiązują wytyczne Prezesa

27.Czy jednostka samorządu może wnioskować o utworzenie strefy geograficznej, w której będzie możliwość wyłączenia zasad kategorii "otwartej" zgodnie z art. 15 rozporządzenia 947?

Podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku o wyznaczenie strefy geograficznej jest:

- 1. organ administracji publicznej, organ Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, przewodniczący Komisji, przewodniczący Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, Dyrektor Generalny Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, podmiot uprawniony do wykonywania ratownictwa wodnego, podmiot uprawniony do wykonywania ratownictwa górskiego i dyrektor Rządowego Centrum Bezpieczeństwa w przypadku konieczności zabezpieczenia przestrzeni powietrznej w celu realizacji zadań ustawowych;*
- 2. zarządzający infrastrukturą krytyczną, w tym lotniczą, morską, kolejową lub energetyczną, lub terenem górniczym w przypadku konieczności zabezpieczenia przestrzeni powietrznej w celu wykonania obowiązków tego zarządzającego;*

3. organizator ćwiczeń, treningów, zawodów, pokazów lotniczych lub przelotów okolicznościowych w przypadku konieczności zabezpieczenia przestrzeni powietrznej na potrzeby wykonania lotów w czasie ćwiczeń, treningów, zawodów, pokazów lotniczych lub przelotów okolicznościowych;
4. operator systemu bezzałogowego statku powietrznego zamierzający wykonywać operację w kategorii „szczególnej”, o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE w przypadku gdy konieczność wyznaczenia strefy geograficznej wynika z zezwolenia na operację, o którym mowa w art. 12 ust. 2 albo art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 2019/947/UE, certyfikatu LUC, scenariusza standardowego, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, lub krajowego scenariusza standardowego;
5. uznany podmiot, o którym mowa w art. 156o ust. 1 pkt 1, operator szkolący, o którym mowa w art. 156o ust. 4, i producent systemów bezzałogowych statków powietrznych w rozumieniu art. 3 pkt 13 rozporządzenia nr 2019/945/

28. Jak wygląda obecnie (po wejściu w życie ustawy o zmianie ustawy) wykonywanie operacji z uwagi na "interes publiczny"?

Tak jak wyglądało do tej pory ☺ nic się nie zmieniło.

Czym jest "interes publiczny" wynika m.in. z brzmienia art. 156a ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze.

29. Czy dopuszczalne jest latanie z obserwatorem dronami FPV poniżej 250 gram bez nadanej klasy w podkategorii A1?

Tak, jest dopuszczalne.

30. Czy istnieje wzór naklejki z wymaganymi danymi, które powinienem nakleić na modele zdalnie sterowane własnej konstrukcji?

Nie, nie został określony taki wzór. Sposób naniesienia nr operatora na BSP jest dowolny.

31. Czy rozpatrują już Państwo pierwsze zgłoszenia od organów, w których będą Państwo wymierzać pierwsze kary administracyjne?

Nie, na ten moment nie wpłynęły zgłoszenia od organów w sprawie wymierzania kar administracyjnych.

32. Mógłby Pan dokładniej opisać co EASA zamierza zrobić z dronami klasy C5 i C6? Mówił Pan że zamierzają robić zmiany.

EASA planuje dopuścić C5 i C6 do kategorii otwartej.