

Najczęściej zadawane pytania (FAQ) dotyczące wdrażania przepisów UE w obszarze bezzałogowych statków powietrznych

Spis treści

Pytania ogólne.....	1
Kategoria otwarta.....	9
Kategoria szczególna	12
Kategoria certyfikowana	17
Modelarze.....	19
Sprzęt.....	20

Pytania ogólne

1. Od kiedy będą obowiązywały nowe przepisy?

Nowe przepisy europejskie dotyczące dronów zaczynamy stosować od 31 grudnia 2020 r.

2. Gdzie mogę się dowiedzieć więcej o nowych przepisach?

Na stronie ULC, zakładka /drony/wdrażanie przepisów: <https://www.ulc.gov.pl/pl/drony/wdrażanie-przepisow-ue>

3. Gdzie znajdę obowiązujące akty prawne?

Wszystkie akty prawne można znaleźć na stronie ULC: <https://www.ulc.gov.pl/pl/drony/wdrażanie-przepisow-ue/4944-akty-prawne> oraz na stronach Komisji Europejskiej: <https://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

4. Czy będzie obowiązek rejestracji każdego drona?

Nie będzie obowiązku rejestracji każdego drona. Będzie natomiast obowiązek rejestracji operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego (BSP) wykonującego operacje w kategorii „otwartej” i „szczególnej”. Operatorzy systemów bezzałogowych statków powietrznych umieszczają swój numer rejestracyjny na każdym swoim BSP.

5. Czy mogę zarejestrować swoje dziecko jako operatora?

W projekcie zmiany ustawy – Prawo lotnicze dostosowującej prawo krajowe do rozporządzeń unijnych przewidziano, że osoby niepełnoletnie powyżej 14 roku życia będą mogły zarejestrować się w rejestrze operatorów. Aby to zrobić będzie wymagana zgoda opiekuna prawnego.

6. Czy mogę zarejestrować inną osobę jako operatora?

Nie. Każda osoba rejestruje się samodzielnie, oprócz osoby niepełnoletniej powyżej 14 roku życia.

7. W jaki sposób rejestruję się jako operator?

Na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego od 31 grudnia 2020 r. udostępniony będzie rejestr operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych.

8. Co muszę zrobić chcąc latać nad swoją posesją?

Należy zastosować się do ogólnych przepisów wykonywania lotów w danej przestrzeni powietrznej. Przed każdym lotem należy sprawdzić ograniczenia przestrzeni poprzez stronę Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej lub dedykowaną aplikację.

9. Co muszę zrobić chcąc latać w mieście?

W kategorii otwartej można latać jedynie w zasięgu wzroku i do wysokości 120m.

W kategorii szczególnej wymagana jest zgoda lub złożenie deklaracji w ULC, a warunki lotów określone są w oparciu o analizę ryzyka.

W miastach mogą również obowiązywać lokalne ograniczenia w przestrzeni powietrznej, warto więc je sprawdzić poprzez stronę Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej lub dedykowaną aplikację.

10. Co muszę zrobić chcąc zarabiać latając dronem?

Przepisy UE nie określają szczególnych warunków dla wykonywania lotów w celach „zarobkowych”. Wykonywanie lotów BSP uwarunkowane jest analizą ryzyka, odległością od osób i masą BSP.

Nowy podział na kategorie lotów jest związany z ryzykiem dla osób na ziemi i innych użytkowników w przestrzeni powietrznej, jakie występuje podczas wykonywania operacji BSP. Kategorie lotów:

- Kategoria otwarta (OPEN): obejmuje operacje VLOS nie wymagające uzyskania zgody, zezwolenia. Drony o masie poniżej 25kg i loty do maksymalnej wysokości 120m nad terenem (lub ponad przeszkodą wyższą niż 120m), w których ryzyko dla osób trzecich jest bardzo niskie. Kategoria ta zawiera dodatkowe 3 podkategorie lotów:
A1-LOTY NAD LUDŹMI, A2-LOTY BLISKO LUDZI, A3-LOTY Z DALA OD LUDZI
- Kategoria szczególna (SPECIFIC): obejmuje operacje VLOS/BVLOS wymagające uzyskania zezwolenia od właściwego organu z racji większego ryzyka dla osób trzecich (operacje, które przekraczają ograniczenia kategorii otwartej)
- Kategoria certyfikowana (CERTIFIED): obejmuje operacje VLOS/BVLOS, które wymagają certyfikacji bezzałogowego systemu powietrznego na podstawie rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945 i certyfikacji operatora oraz personelu. Operacje wysokiego ryzyka dla osób postronnych, np. przewóz materiałów niebezpiecznych.

11. Kiedy mój lot jest w kategorii otwartej, a kiedy w szczególnej?

Przepisy określają jakie warunki muszą być spełnione, aby lot kwalifikował się do kat. otwartej (m.in. statek powietrzny do 25kg, w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS, do wysokości 120m) lub kat. szczególnej (Art. 4 i 5 Rozporządzenia wykonawczego komisji (UE) 2019/947). Jeśli jeden z wymogów kategorii ogólnej nie jest spełniony to lot zalicza się do kategorii szczególnej. Loty w kat. szczególnej są po prostu lotami o większym ryzyku/niebezpieczeństwie niż w kategorii otwartej.

12. Jak wysoko mogę latać dronem?

W kategorii otwartej utrzymuj drona w maksymalnej odległości 120 metrów od najbliższego punktu na powierzchni ziemi. Pomiar odległości dostosowuje się odpowiednio do cech geograficznych terenu, takich jak równiny, wzgórza, góry. Chcąc latać powyżej tej wysokości należy wykonywać operacje w kategorii szczególnej lub certyfikowanej.

13. Czy moje dziecko może latać dronem?

W przypadku małoletniego do 14 roku życia operacje dronem mogą być wykonywane przez niego samodzielnie w następujących przypadkach:

1. Użytkowany dron jest zabawką w rozumieniu dyrektywy 2009/48/WE (tzw. dyrektywa zabawkowa - <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0048&from=PL>);
2. Loty wykonywane są pod bezpośrednim nadzorem osoby pełnoletniej.

14. Czy będę potrzebował szkolenia aby latać dronem?

Tak. Jeśli chcesz latać dronem o masie powyżej 250g lub posiadającym czujnik umożliwiający zbieranie danych będziesz musiał/-a zarejestrować się i przejść proste szkolenie on-line oraz zaliczyć test on-line. Im wyższe ryzyko operacji, tym wyższe uprawnienia i bardziej rozbudowane szkolenie kompetencyjne.

15. Czy będą nadal szkolenia VLOS i BVLOS?

Tak, w przypadku szkolenia VLOS w kategorii „otwartej” będzie to ogólne szkolenie on-line oraz test on-line potwierdzający zdobycie wymaganej wiedzy.

W kategorii „szczególnej” dla VLOS wykonywanego zgodnie ze scenariuszem standardowym nr 1 będzie obowiązkowe zaliczenie dodatkowego egzaminu z wiedzy teoretycznej przed egzaminatorem oraz szkolenie i egzamin z zakresu umiejętności praktycznych.

W kategorii „szczególnej” dla BVLOS wykonywanego zgodnie ze scenariuszem standardowym nr 2 będzie obowiązkowe zaliczenie dodatkowego egzaminu z wiedzy teoretycznej przed egzaminatorem oraz szkolenie i egzamin z zakresu umiejętności praktycznych.

16. Czy ULC nadal będzie nadzorował proces szkolenia?

Urząd Lotnictwa Cywilnego będzie nadzorował podmioty, które będą prowadzić szkolenia pilotów BSP prowadzone przez wyznaczonego operatora albo uznany podmiot, który uzyskał uprawnienia do jego prowadzenia.

17. Mam ważne Świadectwo kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego. Co zrobić po wejściu nowych przepisów?

Po wejściu nowych przepisów należy złożyć wniosek o konwersję uprawnień. Wszelkie informacje dotyczące możliwości złożenia wniosku dostępne będą na stronie ULC.

18. Mam nieważne Świadectwo kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego. Co zrobić po wejściu nowych przepisów?

Tylko osoby posiadające ważne świadectwo kwalifikacji po 31 grudnia 2020 r. będą mogły dokonać konwersji uprawnień. W przypadku nieważnego świadectwa kwalifikacji należy uzyskać uprawnienia zgodnie z nowymi zasadami stosowanymi od 31 grudnia 2020 r.

19. Jak będzie wyglądała konwersja dotychczasowych uprawnień na nowe kategorie otwarte, a jaka na kategorie szczególne?

Konwersja uprawnień nastąpi na wniosek interesanta.

W przypadku dotychczas uzyskanych i ważnych uprawnień VLOS po konwersji uzyskuje się uprawnienia do lotów w kategorii otwartej (A1,A2,A3) oraz uprawnienie do lotów w kategorii szczególnej zgodnie ze Scenariuszem Standardowym nr 1 (STS-01 VLOS)

W przypadku dotychczas uzyskanych i ważnych uprawnień BVLOS po konwersji uzyskuje się uprawnienia do lotów w kategorii otwartej (A1,A2,A3) oraz uprawnienie w kategorii szczególnej do lotów zgodnie ze Scenariuszem Standardowym nr 1 (STS-01 VLOS) oraz Scenariuszem Standardowym nr 2 (STS-02 BVLOS).

Należy pamiętać, że pomimo konwersji uprawnień każdy pilot drona jest zobowiązany do zapoznania się z obowiązującymi przepisami prawa.

20. Czy będą wymagane badania lekarskie?

Zgodnie z nowymi przepisami nie będą wymagane badania lekarskie.

21. Jakie uprawnienia będą wymagane w kategorii otwartej?

Kategoria „otwarta” dzieli się na trzy podkategorie: A1, A2 i A3, w oparciu o ograniczenia operacyjne, wymogi, jakim podlegają piloci bezzałogowych statków powietrznych, oraz wymogi techniczne dotyczące systemów bezzałogowych statków powietrznych. Każda podkategoria będzie wymagała przejścia szkolenia i zdania egzaminów on-line. Dodatkowo podkategoria A2 będzie wymagała zdania egzaminu teoretycznego metodą stacjonarną oraz ukończenia praktycznego szkolenia w trybie samokształcenia

22. Jakie uprawnienia będą wymagane w kategorii szczególnej?

Loty w kategorii SZCZEGÓLNEJ będą odbywały się na podstawie:

- deklaracji zgodności ze scenariuszami standardowymi (przykład: **STS01** – VLOS do 25kg, bezpieczna odległość od osób, max. 120m lub **NSTS-01** – narodowy scenariusz STS-01 – czyli obecny VLOS do 25kg)

- zgody Prezesa ULC (wniosek o zezwolenie na operację inną niż w STS – zgoda może mieć charakter jednorazowy lub czasowy), lub
- na podstawie certyfikatu LUC

Zezwolenia na operacje będą wydawane biorąc pod uwagę:

- ograniczenia operacyjne
- środki ograniczające ryzyko
- lokalizację operacji
- wymagane kompetencje operatora i pilotów
- cechy techniczne sprzętu

Jednym z warunków do wykonywania lotów w kategorii SZCZEGÓLNEJ będzie **obowiązek przejścia szkolenia** – tak jak do tej pory do uprawnień ŚK UAWO. Każdy operator (osoba fizyczna lub podmiot prawny) będzie mógł wystąpić z deklaracją scenariusza/wnioskiem o zgodę na określony lot (procedura indywidualna), ale bez odpowiednich uprawnień może dostać odmowę z ULC.

23. Od jakiego wieku można zarejestrować dziecko jako operatora?

W zmianach do Ustawy Prawo lotnicze przewiduje się obniżenie minimalnego wieku pilota do 14 lat.

24. Od jakiego wieku będzie można zrobić uprawnienia?

W kategorii otwartej i szczególnej planowane jest aby była możliwość wykonywania operacji dronem przez osoby w wieku 14 lat i starsze.

25. Mam drona, czy będzie można nim latać po 31 grudnia 2020 r.?

Przepisy przejściowe, umożliwią operatorom wykonywanie lotów dronami, które nie zostały przystosowane do nowych przepisów UE (brak nadanej etykiety identyfikacyjnej) w tzw. *limitowanej kategorii otwartej*.

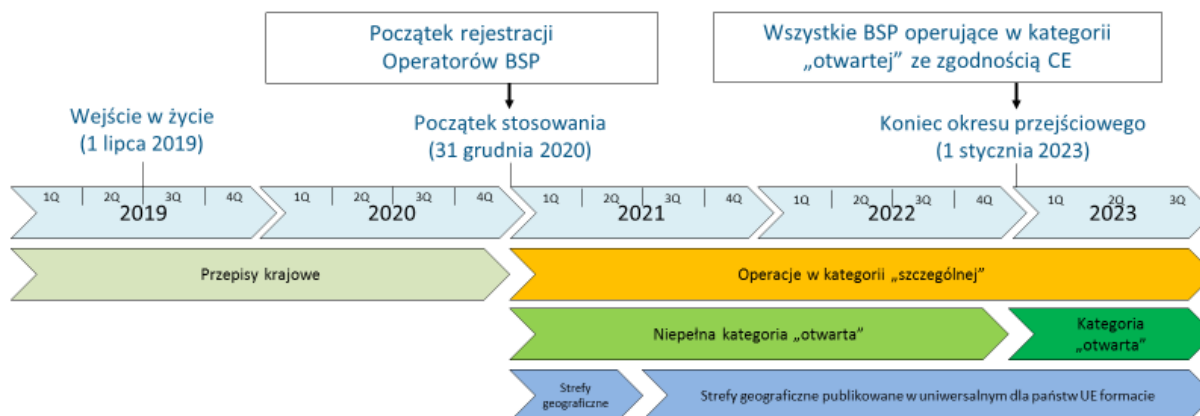


Przepisy przejściowe określone przez ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2019/947

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	

26. Jak będzie wyglądał okres przejściowy?

Harmonogram wejścia w życie przepisów UE



27. Czy będą obowiązywały uprawnienia instruktora?

W świetle przepisów UE nie będą nadawane uprawnienia instruktora. Szkolenia będą prowadzone przez operatora, który dysponuje odpowiednią kadrą pilotów umiejących nauczać.

28. Czy będą obowiązywały uprawnienia egzaminatora?

Nowe przepisy nie przewidują uprawnień egzaminatora ich rolę będą pełniły kompetentne osoby u operatorów posiadających uprawnienia do prowadzenia szkoleń oraz w szczególnych przypadkach Inspektorzy ULC.

29. Kto będzie mógł sprawdzić uprawnienia?

Zgodnie z projektem ustawy prawo lotnicze, osoba użytkująca system bezzałogowego statku powietrznego może zostać poddana sprawdzeniu, czy operacja jest wykonywana zgodnie z przepisami prawa, przez:

- 1) upoważnionych pracowników Urzędu Lotnictwa Cywilnego, funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Służby Celno-Skarbowej, Służby Więziennej, Żandarmerii Wojskowej, strażników Straży Marszałkowskiej lub Straży gminnej (miejskiej);
- 2) strażników leśnych lub funkcjonariuszy Straży Parku – na terenach lasów lub parków narodowych.

30. W jaki sposób uprawnione służby będą mogły sprawdzić uprawnienia?

Uprawnione (wyżej wymienione) służby będą mieć dostęp do rejestru operatorów bezzałogowych systemów powietrznych w celu weryfikacji uprawnień.

31. Czy za nieprzestrzeganie przepisów będą wymierzane kary?

Tak. Naruszenie przepisów będzie skutkowało sankcjami zgodnie z ustawą Prawo Lotnicze.

32. Czy ULC będzie kontrolował operatorów i pilotów?

Tak, nadzór Prezesa ULC nad operacjami wynika z art. 18 rozporządzenia (UE) 2019/947. Dodatkowo Prezes ULC jest zobowiązany do kontroli operatorów/pilotów BSP na podstawie Krajowego i Europejskiego Planu Bezpieczeństwa Lotniczego oraz programu audytów.

33. Czy operatorzy/piloci będą kontrolowani przez Inspektorów ULC?

Tak. Inspektorzy ULC mają prawo do kontroli operatorów oraz pilotów BSP.

34. Czy będę mógł legalnie latać na terenie całej Unii Europejskiej?

Tak. Uzyskane kwalifikacje pozwolą na korzystanie z bezałogowego urządzenia w krajach Unii Europejskiej.

35. Czy będę musiał mieć ubezpieczenie?

W projekcie ustawy Prawo lotnicze określono, że operator ma obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia OC.

36. Gdzie mogę latać swoim dronem?

Zgodnie z przepisami wspólnotowymi można latać na terenie Unii Europejskiej, uwzględniając określone warunki stref geograficznych (doprecyzowane przez dane państwo członkowskie).

37. Jak sprawdzić czy mogę w danym miejscu latać dronem w Polsce?

Istnieją dwa proste sposoby na sprawdzenie gdzie można latać dronem w Polsce. Odwiedzając stronę Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, na której pokazana jest mapa przestrzeni powietrznej lub pobierając aplikację DroneRadar, która jest podłączona do systemu PansaUTM - platformy realizującej koordynację ruchu bezałogowych statków powietrznych w polskiej przestrzeni powietrznej.

38. Rozbiłem drona, uciekł mi dron. Czy mogę to zgłosić?

Tak. Od 1 września 2018 r. zgłaszanie zdarzeń lotniczych możliwe jest poprzez system Centralnej Bazy Zgłoszeń (CBZ - <https://cbz.gov.pl/>). Zgłoszenie zdarzenia nie ma na celu wyciągnięcia konsekwencji wobec operatora/pilota a zbadanie przypadku i zwiększenie bezpieczeństwa operacji BSP. Zdarzenie można zgłosić anonimowo.

Dobrą praktyką jest, poinformowanie o ucieczce drona służby ruchu lotniczego. Rozpowszechnienie takiej informacji podnosi bezpieczeństwo ruchu lotniczego, wystarczy wybrać odpowiednią funkcję w aplikacji Droneradar lub skontaktować się z właściwą służbą FIS.

39. Jak mogę latać wewnątrz budynków?

Przepisy unijne nie regulują zasad wykonywania lotów wewnątrz budynków. Sugerujemy, aby loty były wykonywane w sposób bezpieczny oraz za zgodą i wiedzą zarządcy budynku. Możliwe są również loty na otwartym powietrzu w przestrzeni ogrodzonej z każdej strony (ściany oraz sufit) specjalną klatką bezpieczeństwa.

40. Jak latać podczas wyścigów dronów?

Wyścigi mogą być organizowane przez kluby i stowarzyszenia modelarstwa lotniczego. Kolejną możliwością jest wykorzystanie kategorii otwartej (A3) aczkolwiek tutaj trzeba wykonywać operacje z dala od osób niezaangażowanych oraz widzów.

41. Czy mogę latać FPV?

Tak. Metoda stosowana do sterowania BSP za pomocą systemu wizualnego podłączonego do kamery BSP może być zastosowana również z udziałem obserwatora BSP. Alternatywnym sposobem jest wykonywanie operacji FPV w ramach działalności klubu/stowarzyszenia modelarskiego.

42. Co to jest zgromadzenie osób?

Zgodnie z przepisami UE „Zgromadzenia osób” oznacza zgromadzenia, w przypadku których zagęszczenie obecnych osób uniemożliwia im przemieszczanie się (np. podczas koncertu).

Kategoria otwarta

43. Czy będzie obowiązek rejestracji w kategorii otwartej?

Tak. Obowiązek rejestracji będzie dotyczył operatorów dronów wykonujących operacje z użyciem dronów, których:

- Maksymalna masa startowa (MTOM) wynosi 250 g lub więcej lub które w przypadku uderzenia mogą przekazać człowiekowi energię powyżej 80 dżuli
- Wyposażono w czujnik zdolny do zbierania danych osobowych

44. Jakie uprawnienia będą wymagane w kategorii otwartej?

Osoby latające w kategorii otwartej będą musiały zarejestrować się oraz przejść szkolenie on-line oraz zaliczyć test on-line (podkategoria A2 będzie wymagała zaliczenia dodatkowego stacjonarnego egzaminu teoretycznego oraz ukończenia praktycznego szkolenia w trybie samokształcenia).

45. Gdzie mogą odbyć szkolenie w kategorii otwartej?

Szkolenie oraz egzamin będą przeprowadzane online dostępne na stronie internetowej ULC.

46. Jak będzie wyglądało szkolenie w kategorii otwartej?

Operator chcący latać dronem spełniającym wymagania podkategorii A1 i lżejszym niż 250 gramów (bez urządzenia rejestrującego dane osobowe) nie będzie musiał odbywać szkolenia on-line i zdawać egzaminu on-line.

W podkategorii A1/A2/A3 będzie musiał przejść szkolenie on-line oraz zaliczyć test on-line potwierdzający zdobycie wymaganej wiedzy teoretycznej. Dodatkowo dla kategorii A2 będzie wymagane zaliczenie dodatkowego stacjonarnego egzaminu teoretycznego oraz ukończenie praktycznego szkolenia w trybie samokształcenia.

Potwierdzeniem będzie dowód zaliczenia szkolenia (podkategoria A1/A3) lub certyfikat kompetencji pilota BSP (podkategoria A2).

47. Jak będzie wyglądał egzamin w kategorii otwartej?

W kategorii otwartej mamy podział na podkategorie A1, A2, A3.

Egzamin w podkategorii A1 i A3 obejmować będzie 40 pytań wielokrotnego wyboru z następujących dziedzin: bezpieczeństwo lotnicze, ograniczenia korzystania z przestrzeni powietrznej, regulacje lotnicze, ograniczenia możliwości człowieka, procedury operacyjne, ogólna wiedza na temat systemów BSP, ochrona prywatności i danych, ubezpieczenie, bezpieczeństwo.

Egzamin w podkategorii A2 obejmować będzie 30 pytań wielokrotnego wyboru mające na celu ocenę wiedzy pilota bezałogowego statku powietrznego na temat technicznych i operacyjnych środków ograniczających ryzyko na ziemi, dotyczących następujących dziedzin : meteorologia, osiągi systemu bsp w locie, techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko na ziemi.

48. Jaki dokument dostanę w kategorii otwartej i do czego będzie mnie uprawniał.

Zgodnie z projektem ustawy prawo lotnicze, dokumentem stwierdzającym posiadanie kwalifikacji i uprawniającym do wykonywania operacji przez pilotów bezałogowych statków powietrznych jest:

- 1) potwierdzenie zaliczenia szkolenia i zdania egzaminu online – w przypadku wykonywania operacji w podkategorii A1 i A3 kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
- 2) certyfikat kompetencji pilota bezałogowego statku powietrznego – w przypadku wykonywania operacji w podkategorii A2 kategorii „otwartej”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 2019/947/UE;

49. Jakie podkategorie są w kategorii otwartej?

Kategoria „otwarta” dzieli się na trzy podkategorie: A1, A2 i A3, w oparciu o ograniczenia operacyjne, wymogi, jakim podlegają piloci bezałogowych statków powietrznych, oraz wymogi techniczne dotyczące systemów bezałogowych statków powietrznych.

W kategorii otwartej używa się bezałogowych statków powietrznych o maksymalnej masie startowej mniejszej niż 25 kg, które podzielone są na klasy C0, C1, C2, C3, C4 oraz drony budowane samodzielnie. Maksymalna wysokość lotu nie przekracza 120m. Podczas lotu zapewniona jest bezpieczna odległość od osób oraz lot nie przebiega nad zgromadzeniami osób jak i bezałogowy statek powietrzny nie przewozi materiałów niebezpiecznych, ani nie zrzuca żadnych materiałów.

Podkategoria A1:

- Loty wykonywane dronami w klasie C0 (do 250 g), C1 (do 900 g) lub budowanymi samodzielnie (do 250 g) przy maks. prędkości do 19m/s.
- Dopuszcza się przelot nad osobami postronnymi (z pewnymi ograniczeniami), natomiast nie wolno wlatywać nad zgromadzenia osób;
- W przypadku kategorii C1 należy ukończyć szkolenie on-line i zaliczyć test on-line z wiedzy teoretycznej.

Podkategoria A2

- Loty wykonywane dronami w klasie C2 (do 4 kg)
- Zakaz wlatywania nad osoby i zgromadzenia osób
- Minimalna odległość pozioma od osób wynosi 30 m lub 5 m jeżeli dron posiada funkcję ograniczającą prędkość lotu
- Obowiązek ukończenia szkolenia on-line, samokształcenia praktycznego, egzamin teoretyczny pod nadzorem tj. uzyskanie Certyfikatu Kompetencji Pilota BSP

Podkategoria A3

- Loty wykonywane dronami w klasie C3 i C4 lub budowanymi samodzielnie (do 25 kg)
- Zakaz wlatywania nad osoby i zgromadzenia osób
- Minimalna odległość pozioma od osób i zabudowy to 150 m
- Obowiązek ukończenia szkolenia on-line i zaliczenie testu on-line z wiedzy teoretycznej

50. Jakim dronem mogę latać w kategorii otwartej?

W kategorii otwartej można latać dronem z klasy: C0,C1,C2,C3,C4 lub własną konstrukcją.

51. Od jakiego wieku można zarejestrować się jako operator w kategorii otwartej?

Minimalny wiek pilota bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z projektem ustawy Prawo lotnicze wynosi 14 lat.

52. Mam dużego i ciężkiego drona, czy mogę latać w kategorii otwartej?

Podział dronów w kategorii otwartej:

C0 – drony o masie <250g i maksymalnej prędkości lotu <19m/s z ograniczeniem wysokości lotu maksymalnie do 120m. Drony klasy C0 mogą latać we wszystkich podkategoriach kategorii otwartej.

C1 – drony o masie <900g lub takie, które podczas zderzenia z człowiekiem generują energię kinetyczną <80J, o maksymalnej prędkości lotu <19m/s z ograniczeniem wysokości lotu maksymalnie do 120m. Drony klasy C1 mogą latać we wszystkich podkategoriach kategorii otwartej (A1, A2 i A3).

C2 – drony o masie <4kg, które mają tryb wolnego lotu włączany z aparatury i ograniczony do prędkości <3m/s w poziomie, z ograniczeniem wysokości lotu maksymalnie do 120m. Drony klasy C2 mogą latać w podkategoriach A2 (blisko ludzi, minimalnie 5m lub 30m) i A3 (z dala od ludzi) kategorii otwartej.

C3 – drony o masie <25kg, które mogą latać w różnych trybach automatycznych i mają ograniczenie wysokości lotu do 120m. Drony klasy C3 dopuszczone są tylko do podkategorii A3 (z dala od ludzi) kategorii otwartej.

C4 – drony o masie <25kg, które nie mają trybów automatycznych z wyjątkiem standardowej stabilizacji lotu (bliżej im np. do modeli latających).

53. Czy mogę wykonywać loty komercyjne w kategorii otwartej?

Tak. Przepisy wspólnotowe znoszą dotychczas stosowany podział na loty rekreacyjne lub sportowe i inne niż rekreacyjne lub sportowe potocznie zwane komercyjnymi.

Kategoria szczególna

54. Mam uprawnienia w kategorii otwartej. Czy mogę latać w kategorii szczególnej?

Nie, należy posiadać uprawnienia do lotów w kategorii szczególnej.

55. Kiedy mój lot kwalifikuje się do kategorii szczególnej?

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

56. Czy mogę wykonywać loty komercyjne w kategorii szczególnej?

Tak. Przepisy wspólnotowe znoszą dotychczas stosowany podział na loty rekreacyjne lub sportowe i inne niż rekreacyjne lub sportowe potocznie zwane komercyjnymi.

57. Jakie mam możliwości wykonywania operacji w kategorii szczególnej?

W kategorii szczególnej można wykonywać operacje w warunkach VLOS oraz BVLOS. Loty w kategorii szczególnej można wykonywać na podstawie:

- oświadczenia o lotach wg scenariusza standardowego, lub
- zgody wydanej przez Prezesa ULC, lub
- uzyskanego certyfikatu LUC (certyfikat operatora lekkiego bezzałogowego systemu powietrznego)

58. Jak się przygotować do wykonywania operacji w kategorii szczególnej?

Do wykonywania operacji w kategorii szczególnej należy przygotować się wybierając np. odpowiedni scenariusz standardowy STS, który zawiera zbiór procedur stosowanych przy określonym typie operacji. Wybierając STS wystarczy oświadczenie dostarczone do Prezesa ULC o spełnieniu wymagań scenariusza. Można również samemu zaplanować misję, jednakże wymaga to zgody Prezesa ULC. Występując o zgodę należy m.in. przygotować analizę ryzyka oraz dostarczyć do ULC wnioski wraz z kompletem wymaganych dokumentów (np. instrukcja operacyjna, CONOPS – koncept operacji itd.). Ponadto pilot BSP musi być odpowiednio przygotowany pod względem wykszolenia jak i posiadanego sprzętu oraz powinien również posiadać polisę OC.

59. Jak latać powyżej 120 metrów?

Należy przygotować samodzielnie misję, która wymaga uzyskania zgody Prezesa ULC. Występując o zgodę należy m.in. przygotować analizę ryzyka oraz dostarczyć do ULC wnioski wraz z kompletem wymaganych dokumentów (np. instrukcja operacyjna, CONOPS – koncept operacji itd.).

60. Jakie są dostępne scenariusze standardowe (STS)?

STS01 - loty w zasięgu wzroku pilota/operatora (VLOS), bezpieczna odległość od osób, maksymalna wysokość do 120m, MTOM BSP do 25 kg (klasa BSP - C5);

STS02 – loty w zasięgu i poza zasięgiem pilota/operatora (BVLOS), maksymalna wysokość do 120 m, MTOM BSP do 25 kg (klasa BSP - C6), w odległości do 1 km w poziomie lub do 2 km w poziomie od pilota przy wykorzystaniu obserwatora.

61. Gdzie znajdę scenariusze standardowe (STS)

Scenariusze standardowe znajdują się w Dodatku 1 do Załącznika do rozporządzenia (UE) 2019/947.

62. W jaki sposób złożyć deklarację zgodności ze scenariuszami standardowymi (STS)?

Oświadczenie o operacji zgodnej ze scenariuszem standardowym (STS) należy złożyć w kancelarii ULC. Można również je przesłać drogą elektroniczną (ePUAP) lub w wersji tradycyjnej (papierowo pocztą). W przyszłości, wraz z rozwojem systemu teleinformatycznego, będzie udostępniona możliwość składania wniosku również za jego pośrednictwem. Po weryfikacji kompletności złożonych dokumentów uzyskuje się zatwierdzenie przez Prezesa ULC. Wzór takiego oświadczenia zostanie opublikowany na stronie internetowej ULC. Wzór oświadczenia o operacji stanowi część Załącznika (Dodatek 2) do rozporządzenia (UE) 2019/947.

63. Czy muszę mieć uprawnienia aby latać zgodnie ze scenariuszami standardowymi (STS)?

Tak. Scenariusze standardowe występują w kategorii szczególnej i wiążą się ze średnim ryzykiem operacji. Do takich lotów trzeba przejść szkolenie i uzyskać potwierdzenie kwalifikacji.

64. Mój planowany lot nie mieści się w ramach scenariusza standardowego (STS). Jak dostać zezwolenie na operację?

Zezwolenie na operację wydaje się na wniosek operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, pod warunkiem spełnienia odpowiednich wymagań określonych w art. 12 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE oraz w UAS.SPEC.040 pkt 1 części B załącznika do rozporządzenia nr 2019/947/UE. Szczegółowa instrukcja zostanie opublikowana wraz z wnioskiem o zezwolenie.

65. Jak przygotować CONOPS (koncept operacji)?

Według szablonu instrukcji operacyjnej zawartej w materiałach doradczych **AMC1 UAS.SPEC.030 ust. 3 lit. e**

Dla każdej operacji należy opisać następujące elementy:

- Charakter operacji i związane z nią ryzyko (*należy opisać charakter wykonanych czynności i związane z tym ryzyko*).
- Środowisko operacyjne i obszar geograficzny dla zamierzonych operacji (*należy opisać charakterystykę obszaru, nad którym ma być dokonywany przelot, jego topografię, przeszkody, itp. oraz charakterystykę przestrzeni powietrznej, która ma być użyta, a także warunki środowiskowe (tj. pogoda oraz środowisko elektromagnetyczne); definicję wymaganej objętości operacji i buforów ryzyka w celu przeciwdziałania zagrożeniom na ziemi i w przestrzeni powietrznej*).
- Zastosowane środki techniczne (*należy opisać ich główne cechy, osiągi i ograniczenia, w tym UAS, systemy zewnętrzne wspierające działanie UAS, urządzenia, itp.*).
- Kompetencje, obowiązki i zadania personelu zaangażowanego w operacje takie, jak pilot, obserwator BSP, obserwator (VO), przełożony, administrator, kierownik operacji, itp. (*kwalifikacje początkowe; doświadczenie w obsłudze UAS; doświadczenie w konkretnej operacji; szkolenie i sprawdzanie; zgodność z obowiązującymi przepisami i wytycznymi dla członków*

załogi dotyczącymi zdrowia, zdolności do pełnienia obowiązków i zmęczenia; wytyczne dla personelu dotyczące sposobu ułatwienia przeprowadzenia inspekcji przez personel właściwego organu).

- Analiza ryzyka i metody ograniczania zidentyfikowanego ryzyka (należy opisać zastosowaną metodologię; prezentacja typu bow-tie lub inna).
- Konserwacja (należy podać instrukcje zabiegów konserwacyjnych producentów UAS, jeśli dotyczy).

66. Jak przygotować instrukcję operacyjną (INOP)?

W przypadku kategorii otwartej operator bezzałogowego systemu powietrznego opracowuje procedury operacyjne dostosowane do rodzaju operacji oraz związanego z nią ryzyka.

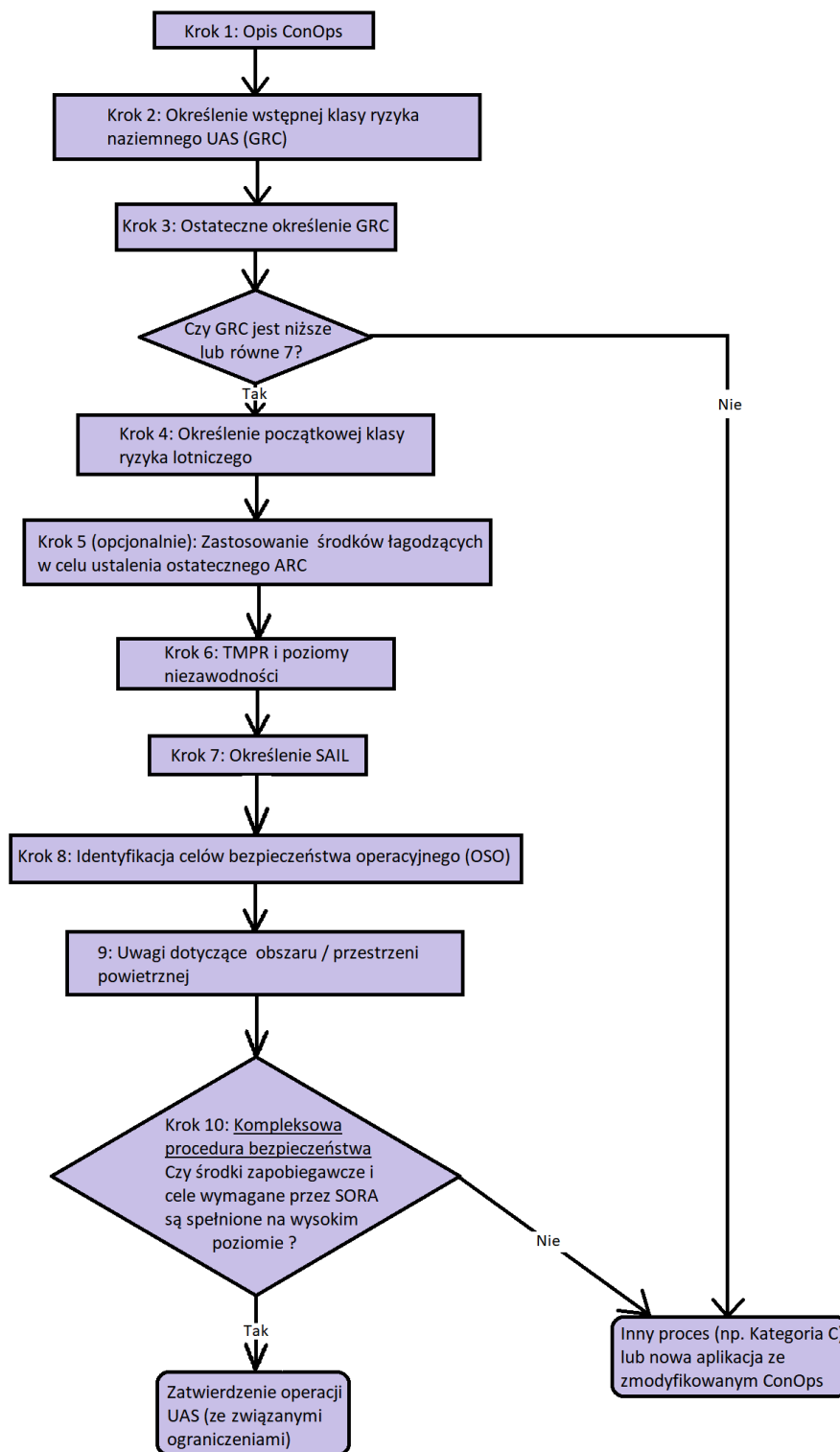
W przypadku kategorii szczególnej operator bezzałogowego systemu powietrznego dopełnia wszystkich poniższych obowiązków: a) ustanawia procedury i ograniczenia dostosowane do rodzaju planowanej operacji oraz związanego z nią ryzyka, w tym:

- procedury operacyjne zapewniające bezpieczeństwo operacji;
- procedury zapewniające przestrzeganie w ramach planowanej operacji wymogów w zakresie ochrony mających zastosowanie do obszaru operacji;
- środki służące ochronie przed bezprawną ingerencją i nieuprawnionym dostępem;
- procedury zapewniające, aby wszystkie operacje przebiegały zgodnie z przepisami rozporządzenia (UE) 2016/679 w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych. W szczególności przeprowadza on ocenę skutków dla ochrony danych, jeżeli wymaga tego krajowy organ ds. ochrony danych w zastosowaniu art. 35 rozporządzenia (UE) 2016/679;
- wytyczne dla swoich pilotów bezzałogowych statków powietrznych, zgodnie z którymi operacje z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych należy planować w taki sposób, aby zminimalizować uciążliwość, w tym hałas i uciążliwość związane z innymi emisjami, dla ludzi i zwierząt;

Przykładowa Instrukcja Operacyjna zostanie opublikowana na stronie ULC i będzie materiałem pomocniczym w tworzeniu autorskiego INOP operatora.

67. Jak przeprowadzić analizę ryzyka według SORA?

Metodologia SORA (Specific Operations Risk Assessment) zapewnia logiczny proces analizy proponowanych ConOps i ustalenia odpowiedniego poziomu pewności, że operację można przeprowadzić przy akceptowalnym poziomie ryzyka. Istnieje dziesięć kroków wspierających metodologię SORA, a każdy z nich opisano w punktach. SORA koncentruje się na ocenie ryzyka naziemnego i powietrznego. Oprócz ryzyka powietrznego i naziemnego należy również przeprowadzić dodatkową ocenę ryzyka infrastruktury krytycznej. Należy dokonać tego we współpracy z organizacją odpowiedzialną za infrastrukturę, ponieważ są one najlepiej poinformowane o tych zagrożeniach.



68. Co to jest LUC (light UAS operator certificate)?

LUC to certyfikat operatora lekkiego systemu bezzałogowego statku powietrznego wydawany po spełnieniu przez operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego wymagań określonych w UAS.LUC.050 pkt 1 części C załącznika do rozporządzenia (UE) 2019/947. Jest to certyfikat uprawniający do operacji w kategorii „szczególnej”.

69. W jaki sposób można ubiegać się o LUC?

Certyfikat LUC wydawany jest przez Prezesa ULC na wniosek osoby prawnej i musi on zawierać następujące informacje:

- opis systemu zarządzania operatorem systemu bezzałogowego statku powietrznego, w tym jego struktury organizacyjnej i systemu zarządzania bezpieczeństwem;
- imię i nazwisko (imiona i nazwiska) odpowiedzialnego członka (odpowiedzialnych członków) personelu operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, w tym osoby odpowiedzialnej za zatwierdzanie operacji z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych;
- oświadczenie, że całość dokumentacji przedłożonej właściwemu organowi została zweryfikowana przez wnioskodawcę i uznana za spełniającą odpowiednie wymagania.

70. Kto może uzyskać certyfikat LUC - osoba prawna czy fizyczna?

O uzyskanie certyfikatu LUC może ubiegać się osoba prawna.

71. Jak będzie wyglądało audytowanie operatorów i posiadaczy LUC?

Prezes Urzędu sprawdza, w szczególności w ramach sprawowania bieżącego nadzoru, czy podmioty, które uzyskały certyfikat, nadal spełniają ustalone przepisami prawa wymagania potrzebne do wydania i utrzymania ważności certyfikatu.

Kategoria certyfikowana

72. Mam uprawnienia w kategorii otwartej lub szczególnej. Czy mogę latać w kategorii certyfikowanej?

Nie, należy posiadać uprawnienia do lotów w kategorii certyfikowanej.

73. Kiedy mój lot kwalifikuje się do kategorii certyfikowanej?

Wykonanie lotu kwalifikuje się do kategorii certyfikowanej wówczas, gdy spełniony jest którykolwiek z warunków:

- lot nad zgromadzeniami osób,
- operacja wiąże się z transportem osób,
- wiąże się z przewozem materiałów niebezpiecznych, które w razie wypadku mogą stanowić wysokie ryzyko dla osób trzecich.

74. Kiedy dron podlega certyfikacji?

Wówczas gdy statek powietrzny:

- a) jego typowy wymiar wynosi co najmniej 3 m i jest on przeznaczony do eksploatacji nad zgromadzeniami osób;
- b) jest przeznaczony do transportu osób;
- c) został zaprojektowany do transportu towarów niebezpiecznych, a ograniczenie ryzyka dla osób trzecich w razie wypadku wymaga by był bardzo solidny;
- d) jest eksploatowany w ramach operacji kategorii „szczególnej” określonej w art. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, a w zezwoleniu na eksploatację, wydanym przez właściwy organ po przeprowadzeniu oceny ryzyka przewidzianej w art. 11 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, stwierdzono, że bez certyfikacji bezzałogowego systemu powietrznego nie można odpowiednio ograniczyć ryzyka eksploatacji.

75. Jak certyfikować drona?

BSP z kategorii certyfikowanej, jako statki wykonujące operacje o najwyższym stopniu ryzyka, tak jak dotychczas, będą musiały spełniać wymogi techniczne wynikające z przepisów stosowanych do lotnictwa załogowego: Rozp. Komisji (UE) 748/2012, (UE) 640/2015 oraz (UE) 1321/2014. Certyfikacji podlega proces: projektowania, produkcji oraz konserwacji, zaś podmiotem odpowiedzialnym za jego przeprowadzenie będzie Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.

76. Jakie uprawnienia ma mieć pilot w kategorii certyfikowanej?

Pilot w kategorii certyfikowanej powinien mieć uprawnienia nie niższe niż w kategorii „szczególnej” oraz spełnić wymagania stawiane przez Prezesa ULC. W stosownych przypadkach piloci kategorii certyfikowanej powinni być objęci obowiązkiem uzyskania licencji.

77. Czy mogę przewozić dronami osoby lub materiały niebezpieczne?

Tak, kategoria certyfikowana została stworzona do tego typu operacji o wysokim ryzyku. Katalog materiałów niebezpiecznych jest wymieniony w Art. 2 rozporządzenia (UE) 2019/947

Modelarze

78. Jestem modelarzem. Czy będę mógł latać tak jak do tej pory?

Warunki wykonywania lotów dla modelarzy ulegną zmianie aczkolwiek ustawodawca przewidział pewne rozwiązania ułatwiające kontynuowanie swojego hobby zgodnie z przepisami wspólnotowymi.

Art. 16 rozporządzenia (UE) 2019/947 określa, na jakich zasadach wydawane są zezwolenia na operacje z użyciem BSP wykonywane w ramach klubów i stowarzyszeń modelarstwa lotniczego.

Wykonywanie operacji będzie możliwe po uzyskaniu zezwolenia, o którym mowa powyżej wraz z zachowaniem warunków określonych w planowanym Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury.

Szczegółowe informacje dotyczące wykonywania lotów przez modelarzy zostały opisane <https://www.ulc.gov.pl/pl/drony/wdrazenie-przepisow-ue/4983-modelarstwo-lotnicze>

79. Czy będę musiał zarejestrować się jako operator?

Tak, obowiązkowa będzie rejestracja wszystkich operatorów.

80. Gdzie będę mógł latać modelami?

Wykonywanie lotów modelami będzie możliwe w specjalnie określonych strefach geograficznych przestrzeni powietrznej lub na zasadach określonych dla dronów w klasie C4 lub budowanych samodzielnie (do 25 kg) zgodnie z rozporządzeniem delegowanym (UE) 2019/945.

81. Od jakiego wieku dziecko może latać modelami?

W kategorii otwartej od 14 roku życia zgodnie projektem ustawy Prawo lotnicze chyba, że regulamin klubu / stowarzyszenia mówi inaczej.

82. Czy będę mógł brać udział w zawodach?

Tak, na zasadach obowiązujących w ramach klubów i stowarzyszeń modelarstwa lotniczego.

83. Jak będzie wyglądało organizowanie pikników i imprez modelarskich?

Loty w ramach stowarzyszeń lub klubów będą mogły być kontynuowane na dotychczasowych zasadach.

84. Jak uzyskać zezwolenie dla klubu lub stowarzyszenia modelarskiego?

Wydanie odpowiedniego zezwolenia odbywa się na wniosek do Prezesa ULC. Zezwolenie może zostać wydane jeżeli struktura organizacja, procedury oraz system zarządzania klubu lub stowarzyszenia modelarstwa lotniczego spełniają warunki określone w art. 16 ust. 2 lit. b rozporządzenia (UE) 2019/947.

Dokładna instrukcja i wniosek zostaną opublikowane w późniejszym terminie.

85. Jak długo będzie ważne zezwolenie dla klubu lub stowarzyszenia modelarskiego?

Ważność zezwolenia dla klubu lub stowarzyszenia modelarskiego zostanie określona w zezwoleniu.

Sprzęt

86. Czy mój dron zalicza się do zabawek?

Dron jest traktowany jako zabawka jeśli waży mniej niż 250g, maksymalna prędkość lotu w poziomie wynosi 19 m/s oraz maksymalna wysokość lotu nie przekracza 120m.

Jeśli w instrukcji obsługi drona (w opisie zasad bezpieczeństwa, eksploatacji lub w innym miejscu) znajdzie się informacja wskazująca „od lat 14” to jest to jasna informacja, że nie będzie to już zabawka. Unijna dyrektywa 2009/48/WE (tzw. dyrektywa zabawkowa - <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0048&from=PL>) ma zastosowanie do produktów zaprojektowanych lub przeznaczonych, wyłącznie lub nie, do użytku podczas zabawy przez dzieci poniżej 14 roku życia.

87. Mój dron waży kilka gramów więcej niż wymagania do danej klasy. Czy to jest istotne?

Tak. Przepisy jasno wskazują zakresy wagi statku powietrznego kwalifikującego go do danej klasy, określanej jako MTOM „maksymalna masa startowa” oznacza maksymalną określoną przez producenta lub konstruktora masę BSP, obejmującą obciążenie użytkowe i paliwo, przy której można eksploatować BSP.

88. Kto będzie kontrolował sprzęt?

Między innymi: Inspektorzy ULC i Policja. W razie wątpliwości może być zlecona ekspertyza podmiotom zewnętrznym.

89. Czy będą wymagania wobec sprzedawców dronów?

Tak, obowiązki podmiotów gospodarczych zawiera rozporządzenie (UE) 2019/945 w Sekcji 2.

90. Czy będą wymagania wobec importerów dronów?

Tak, art. 5 rozporządzenia (UE) 2019/945 mówi o tym, że produkty są udostępniane na rynku wyłącznie wówczas gdy spełniają wymogi zawarte w danym rozdziale i nie stanowią zagrożenia dla zdrowia, bezpieczeństwa osób, zwierząt i mienia. Obowiązki dotyczące importerów określone zostały w art. 8 oraz art. 10.

91. Co stanie się z dronami wyprodukowanymi przed 31 grudnia 2020r.?

Okres przejściowy dla statków powietrznych i operatorów zdefiniowany jest w art. 20, 22 i 23 rozporządzenia (UE) 2019/947. Zbiorczo opisuje je poniższa tabela:

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		
< 2 kg	można latać w odległości co najmniej 50 m od ludzi, z kompetencjami pilota A2 (UAS.OPEN.030)	można latać w podkategorii A3, z kompetencjami pilota A3
< 25 kg	można latać w podkategorii A3, z kompetencjami pilota co najmniej A1	
> 25 kg	Nie można latać w kategorii Otwartej	

92. Czy będzie można zmodyfikować drona i dostosować do nowych przepisów?

Przepisy prawa nie przewidują takiej możliwości. Produkty wprowadzone na rynek przed 31 grudnia 2020r. będą podlegały pod przepisy przejściowe.

93. Jakim dronem będzie można latać w kategorii otwartej?

W kategorii otwartej można latać dronem z klasy: C0,C1,C2,C3,C4 lub własną konstrukcją w odpowiedniej podkategorii.

Szczegółowe wymagania techniczne określają odpowiednie załączniki do rozporządzenia (UE) 2019/945.

94. Jakim dronem będzie można latać w kategorii szczególnej?

Wykorzystując scenariusze standardowe będzie można latać statkami powietrznymi klasy C5 (STS-01) i C6 (STS-02). W przypadku ubiegania się o zezwolenie Prezesa ULC na operację w kategorii szczególnej sprzęt ma być dostosowany pod względem technicznym do charakteru operacji a jego parametry mają być opisane w zgłoszeniu i uwzględnione w analizie ryzyka, INOP i CONOPS.

95. Jakim dronem będzie można latać w kategorii certyfikowanej?

W kategorii certyfikowanej będzie można latać jedynie statkami powietrznymi, które przejdą proces oceny technicznej i certyfikacji. Obecnie są opracowywane szczegółowe przepisy techniczne dla tej kategorii.

96. Chcę wprowadzić drona na rynek. W jaki sposób uzyskać deklarację zgodności z klasą?

Należy się zapoznać z art. 14 rozporządzenia delegowanego 945, który poświęcony jest omówieniu kwestii Deklaracji zgodności UE. Statek powietrzny będzie musiał przejść procedurę oceny zgodności z normami w dowolnym kraju członkowskim. Taki proces będzie odbywał się w notyfikowanej jednostce badawczej.

97. Chcę latać rojem dronów. Czy mogę?

Lot rojem dronów zalicza się do kategorii szczególnej. W celu wykonania takiej operacji należy przygotować odpowiednią dokumentację w celu wydania zezwolenia przez Prezesa ULC (m.in. analizę ryzyka, instrukcję operacyjną, CONOPS).

98. Posiadam bezzałogowy helikopter – czy będzie można nim latać?

Tak, uwzględniając klasę BSP oraz kategorię wykonywania lotów.

99. Co z dronami powyżej 150kg?

Będą zaliczane do kategorii certyfikowanej i będą wymagały oceny technicznej oraz certyfikacji.

100. Co z dronami, które latają w trybie automatycznym?

Nadal będą latały w trybie automatycznym na warunkach określonych w kategorii szczególnej lub certyfikowanej.

101. Co z dronami autonomicznymi?

Loty autonomiczne będą mogły być wykonywane w kategorii szczególnej i certyfikowanej.