



BRIEFING DRONOWY

14.05.2026

INFORMACJE ORGANIZACYJNE

- Chat i Q&A
- Zakładka “Briefing Dronowy” na stronie ULC
- Link do wydarzenia zawsze ten sam
- Czas trwania spotkania 12:00 - 13:00
- Lista mailingowa w czacie oraz na stronie ULC

kontakt: LBSP@ulc.gov.pl

STATYSTYKI

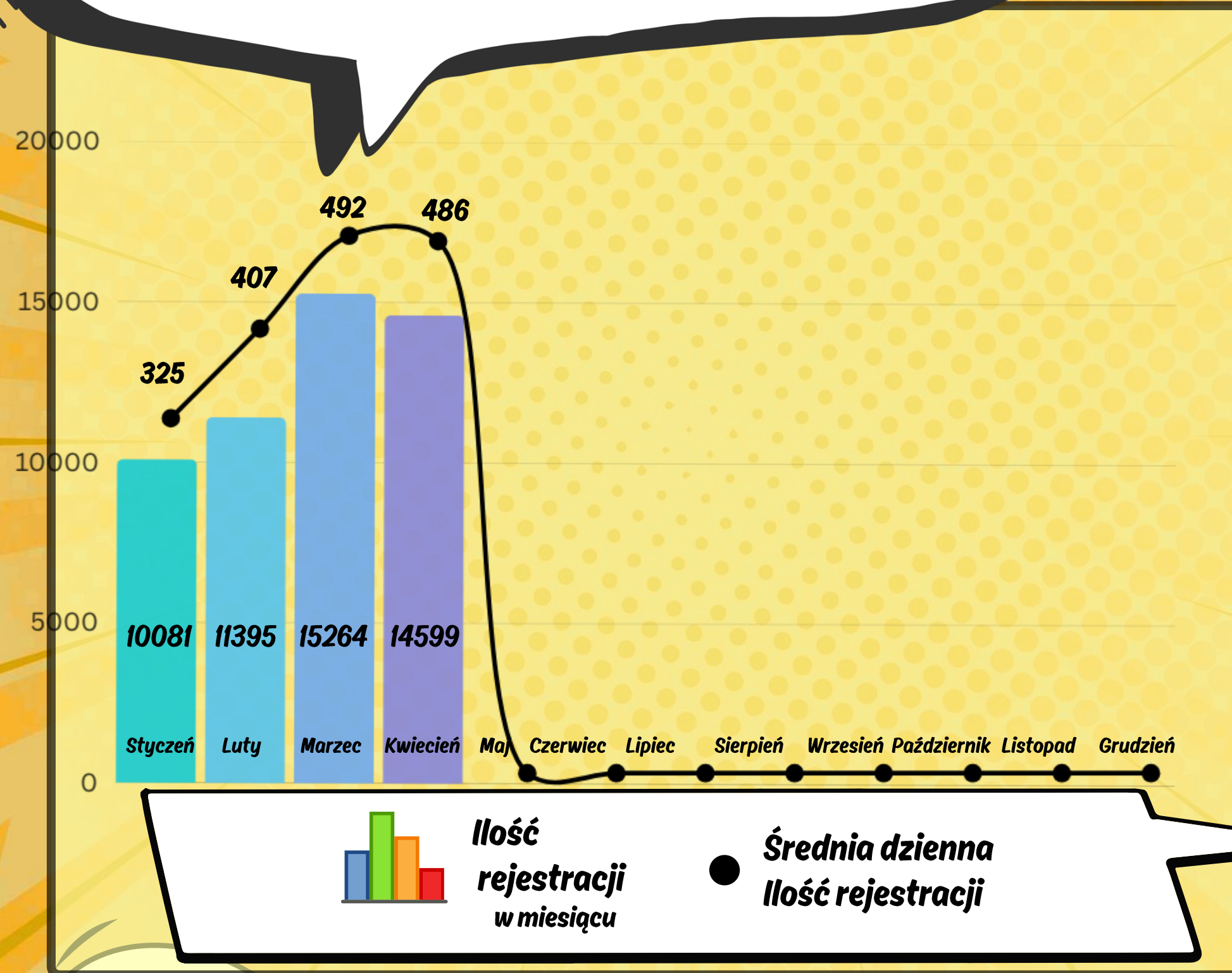
- Operatorzy: **489 000***
- Piloci A1/A3: **170 154***
- Piloci A2: **16 380***

*stan na dzień 6.05.2026r.

Średnia dzienna ilość rejestracji w kwietniu to 486 osób

REJESTRACJE

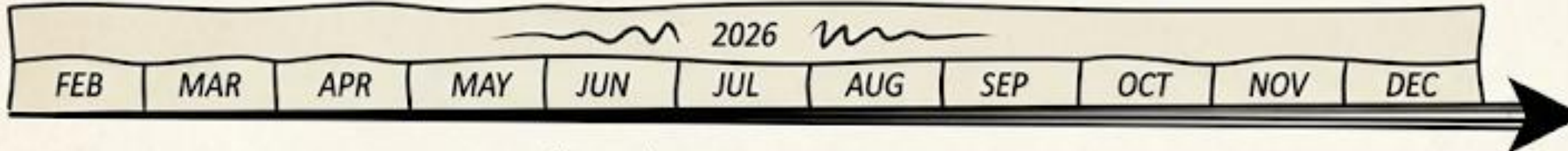
01.01.2026r. - 6.05.2026r.



WIADOMOŚCI Z KRAJU I ZE ŚWIATA

- Konsultacje zmian do ustawy Prawo lotnicze
- Konsultacje uwag publicznych do rozporządzenia tzw. „operacyjnego”
- Konsultacje dot. [raportowania zdarzeń](#) BSP
- Zmiany przepisów UE w ramach procesu „simplification”

UAS simplification & security planning



SIMPLIFICATION

Economic impact assessment

Focused consultation

★ 16/06

MAB consultation 15/07

Opinion publication NLT 15/09 **CRITICAL!**

STAKEHOLDERS

- DG MOVE
- Member States - Aviation
- D.CSTG

SECURITY

Security aspects

- DG MOVE
- DG DEFIS
- DG HOME

Light impact assessment

NPA draft

Opinion draft

Focused consultation

★ 16/06

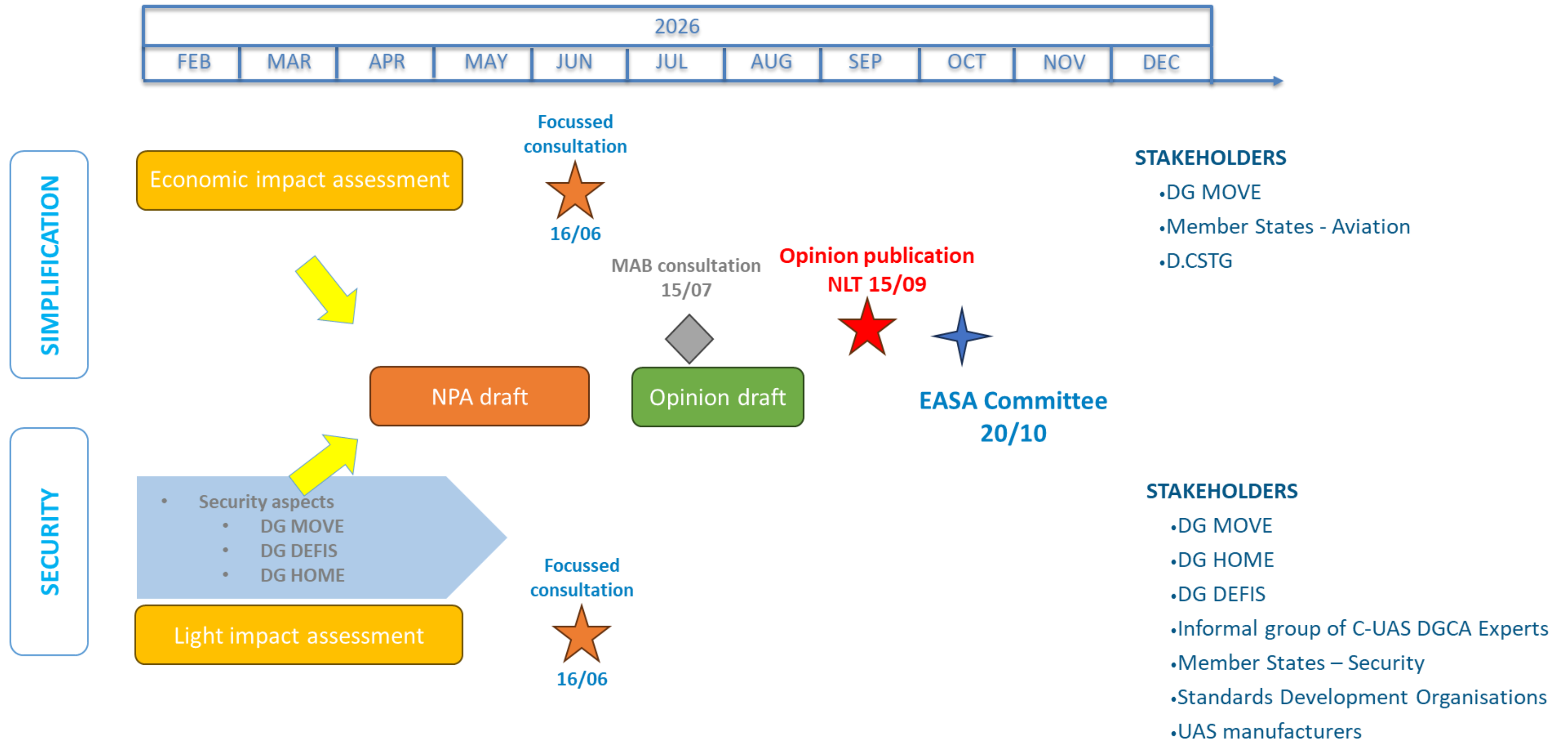
EASA Committee 20/10

INFO-PANEL

STAKEHOLDERS

- DG MOVE
- DG HOME
- DG DEFIS
- Informal group of C-UAS DGCA Experts
- Member States – Security
- Standards Development Organisations
- UAS manufacturers

UAS simplification & security planning



PYTANIA Z POPRZEDNIEGO BRIEFINGU

Co z przedłużeniem ważności zwolnień

Zwolnienie z art. 71(1) może zostać udzielone tylko w przypadku:

- **Pilnych nieprzewidzianych okoliczności** (np. nagła awaria, której nie można było przewidzieć, gwałtowna zmiana sytuacji geopolitycznej, ograniczenia wynikające z pandemii jak COVID-19).
- **Pilnych potrzeb operacyjnych** (np. konieczność wykonania lotu w celu ratowania życia, nagła potrzeba obsługi technicznej statku powietrznego, aby przywrócić go do eksploatacji).

PYTANIA Z POPRZEDNIEGO BRIEFINGU

Co z przedłużeniem ważności zwolnień

Państwo członkowskie może przyznać zwolnienie tylko wtedy, gdy spełnione są następujące warunki:

- **Brak możliwości alternatywnego rozwiązania:** Nie ma innej możliwości odpowiedniego zareagowania na zaistniałe okoliczności w sposób zgodny z obowiązującymi przepisami.
- **Zapewnienie bezpieczeństwa:** Bezpieczeństwo lotnicze, ochrona środowiska oraz zgodność z zasadniczymi wymogami są zapewnione (często poprzez zastosowanie środków łagodzących/mitygujących).
- **Brak zakłóceń rynkowych:** Zwolnienie nie powoduje niedopuszczalnych zakłóceń warunków rynkowych.
- **Ograniczony zakres i czas:** Zwolnienie jest ograniczone pod względem zakresu i okresu obowiązywania do poziomu ściśle niezbędnego.

PYTANIA Z POPRZEDNIEGO BRIEFINGU

Co z przedłużeniem ważności zwolnień

- Zwolnienia do 8 miesięcy automatycznie wygasają
- Jest możliwość ich przedłużenia – wymagana akceptacja EASA
- EASA pracuje nad rozwiązaniami, które w 2026 roku mają się pojawić w europejskich przepisach:
 - Operacje agrolotnicze – dedykowany STS-03
 - Operacje FPV bez obserwatora w A3
 - Rezygnacja z kontrolowanego obszaru naziemnego w STS (zmiana na gęstość zaludnienia)
- Zmiany do ustawy Prawo lotnicze – loty w interesie publicznym

PYTANIA Z POPRZEDNIEGO BRIEFINGU

Kogo dotyczy zwolnienie dla sektora publicznego?

- Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego nie dokonuje indywidualnej oceny ani nie potwierdza, czy dana jednostka organizacyjna kwalifikuje się do korzystania ze zwolnienia dla sektora publicznego
- Obowiązek dokonania takiej oceny (np. na podstawie statutu lub regulaminu danej organizacji) spoczywa na operatorze systemu bezzałogowego statku powietrznego, który samodzielnie weryfikuje, czy spełnia warunki określone w przedmiotowej decyzji. Wynika to w szczególności z tego względu, że podmioty sektora publicznego funkcjonują na podstawie zróżnicowanej podstawy prawnej.
- Zwolnienie jest ograniczone podmiotowo i dotyczy wyłącznie ściśle określonego katalogu podmiotów, którym przepisy odrębne powierzają realizację zadań z zakresu bezpieczeństwa, ochrony ludności, infrastruktury krytycznej oraz zarządzania kryzysowego, a także podmiotów współdziałających z nimi na podstawie umów lub porozumień.

PYTANIA Z POPRZEDNIEGO BRIEFINGU

Czy wiadomo jakich zrzutów ma dotyczyć zmiana przepisów w podkategorii A3? Czy do tej pory takie czynności nie były zarezerwowane dla 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.

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.

PYTANIA Z POPRZEDNIEGO BRIEFINGU

Kiedy pojawi się wzór INOPu dla STS?

EASA zapowiedziała, że taki wzór pojawi się na ich stronach w 2026 roku.

Czy wiadomo jak podczas igrzysk były realizowane loty FPV - na mapach Włoskiego ULC nie było stref - mamy rozumieć że to było zgodne z EASA?

- 4 strefy lotnicze – jeden zarządzający i koordynujący
- Koordynacja z lotnictwem załogowym/bezzałogowym oraz ze służbami
- Loty wykonywane w ramach kategorii otwartej z obserwatorami oraz STS-01 i STS-02
- 2 zdarzenia bez większego wpływu na bezpieczeństwo, spór o przeszkadzanie sportowcom
- Akcja ratunkowa – amerykańscy narciarze zaginieni w górach

PYTANIA Z POPRZEDNIEGO BRIEFINGU

Remote ID

- 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 jest eksploatowany w kategorii „szczególnej” musi być wyposażony w system zdalnej identyfikacji.
- Operator SBSP ma obowiązek zapewnić, że SBSP jest eksploatowany z aktywnym i aktualnym systemem RID
(UAS.SPEC.050 pkt 1 lit. l) ppkt (ii) oraz UAS.OPEN.060 pkt 1 lit. d))

PYTANIA Z POPRZEDNIEGO BRIEFINGU

Remote ID

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 były wprowadzone do obrotu przed dniem 1 stycznia 2024 r. i są eksploatowane w podkategorii A1 (drony o masie poniżej 250 g) lub A3 (drony o masie poniżej 25 kg);
- dronów skonstruowanych do użytku prywatnego, które są 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);

Jak zrozumieć PDRA?

PDRA	Indywidualna analiza SORA
Predefiniowana ocena ryzyka przygotowana przez EASA	Operator sam wykonuje analizę ryzyka
Gotowe tabele i wzory dokumentów wynikające z wcześniej wykonanej oceny ryzyka dla danego typu operacji	Operator przygotowuje analizę zgodnie z metodyką SORA (np. SORA 2.0 / 2.5)
Rolą operatora jest wykazanie zgodności operacji z wymaganiami PDRA — m.in. poprzez odniesienie zapisów INOP i dokumentacji do wymagań wskazanych w tabeli	Operator sam definiuje zagrożenia, środki ograniczające ryzyko oraz uzasadnia spełnienie wymagań bezpieczeństwa
Nie można tworzyć własnych tabel ani zmieniać metodologii oceny ryzyka	Możliwe jest dostosowanie analizy do specyfiki operacji
Scenariusze i wymagania zostały wcześniej zdefiniowane przez EASA	Operator sam dobiera środki ograniczające ryzyko odpowiednie dla operacji
Ograniczona elastyczność operacyjna	Duża elastyczność operacyjna i możliwość optymalizacji względem oczekiwanego poziomu SAIL
Uproszczona dokumentacja	Rozbudowana dokumentacja

Typowa dokumentacja PDRA

- tabela PDRA,
- instrukcja operacyjna (INOP),
- opis operacji,
- plik KML obszaru operacji,
- procedury bezpieczeństwa
- dokumenty potwierdzające kwalifikacje personelu.

Operator potwierdza zgodność z gotowym scenariuszem i wymaganiami określonymi przez EASA.

Typowa dokumentacja - Indywidualna ocena SORA

- pełna analiza SORA,
- ConOps,
- instrukcja operacyjna (INOP),
- analiza ryzyka naziemnego i powietrznego,
- opis mitigacji tj. środków ograniczających ryzyko
- analiza przestrzeni powietrznej,
- procedury awaryjne,
- dokumentacja techniczna BSP,
- dokumenty kompetencji personelu,
- dodatkowe uzasadnienia i załączniki.

Operator sam tworzy i uzasadnia ocenę ryzyka dla planowanej operacji.

Poniżej znajdują się dotychczas opublikowane PDRA przez EASA

PDRA#	Edycja/data	Charakterystyka SBSP	BVLOS/VLOS	Obszar nad którym wykonywany jest lot	Maksymalny zasięg od pilota BSP	Maksymalna wysokość	Przestrzeń	AMC# do art. 11	Uwagi
PDRA-S01	1.2 / Wrzesień	Maksymalny wymiar typowy do 3 m	VLOS	Kontrolowany obszar naziemny, który może znajdować się w obszarze zaludnionym	VLOS	150 m	Kontrolowana lub niekontrolowana, z niskim ryzykiem napotkania załogowych statków powietrznych	AMC4	
PDRA-S02	1.1 / Styczeń	Maksymalny wymiar typowy do 3 m i masa startowa do 25 kg	BVLOS	Kontrolowany obszar naziemny, który w całości znajduje się na słabo zaludnionym obszarze	2 km z obserwatorami przestrzeni powietrznej lub do 1 km bez obserwatora przestrzeni powietrznej	150 m	Kontrolowana lub niekontrolowana, z niskim ryzykiem napotkania załogowych statków powietrznych	AMC5	
PDRA-G01	1.3 / Wrzesień	Maksymalny wymiar typowy do 3 m i energia kinetyczna do 34 kJ	BVLOS	Słabo zaludniony obszar	Bez obserwatora przestrzeni powietrznej do 1 km	150 (przestrzeni operacyjnej)	Kontrolowana lub niekontrolowana, z niskim ryzykiem napotkania załogowych statków powietrznych	AMC2	
PDRA-G02	1.2 / Wrzesień	Maksymalny wymiar typowy do 3 m i energia kinetyczna do 34 kJ	BVLOS	Słabo zaludniony obszar	nd. (bezpośrednie łącze C2)	Zgodnie z ustaleniami dla zarezerwowanej lub wydzielonej przestrzeni powietrznej	Zarezerwowana lub wydzielona na potrzeby operacji SBSP	AMC3	
PDRA-G03	1.1 / Wrzesień	Maksymalny wymiar typowy do 3 m i energia kinetyczna do 34 kJ	BVLOS	Słabo zaludniony obszar	nd. (bezpośrednie łącze C2)	50 m od ziemi, chyba, że w zarezerwowanej lub wydzielonej przestrzeni powietrznej	Kontrolowana lub niekontrolowana przestrzeń powietrzna, jeśli wysokość jest mniejsza niż 50 m, w przeciwnym razie zarezerwowana lub wydzielona przestrzeń powietrzna	AMC6	

Tabela 2 - Wykaz PDRA opublikowany jako AMC do art. 11 rozporządzenia (UE) 2019/947

PDRA do pobrania

- [PDRA-S01_v1.2_Zalacznik_do_wniosku_o_zezwozenie.docx](#)
- [PDRA-S02_v1.1_Zalacznik_do_wniosku_o_zezwozenie.docx](#)
- [PDRA-G01_v1.3_Zalacznik_do_wniosku_o_zezwozenie.docx](#)
- [PDRA-G02_v1.2_Zalacznik_do_wniosku_o_zezwozenie.docx](#)
- [PDRA-G03_v1.1_Zalacznik_do_wniosku_o_zezwozenie.docx](#)

[Tabela PDRA nie stanowi własnej oceny ryzyka operatora!](#)

W tabeli PDRA operator wskazuje, gdzie wymagane elementy zostały opisane (np. rozdział INOP, procedura, załącznik).

Charakterystyka i przepisy PDRA				
Tytuł	Metoda dowodu	Warunki	Wykazanie integralności	Wykazanie pewności
1. Charakterystyka operacyjna (zakres i ograniczenia)				
		1.1 Brak działań autonomicznych: pilot BSP powinien mieć możliwość utrzymania kontroli bezałogowego statku powietrznego, z wyjątkiem przypadku utraty łącza do celów kierowania i kontroli (C2).	Odniesienie do rozdziału/sekcji INOP: ...	Oświadczam zgodność.
		1.2 Pilot, obserwator, turla, i...	Odniesienie do	

Indywidualna SORA = robisz własną analizę ryzyka od zera dla swojej konkretnej operacji.

PDRA = korzystasz z gotowego „szablону ryzyka”, jeśli Twoja operacja pasuje do opisanego scenariusza.

Przykład:

- chcesz wykonywać loty BVLOS nad słabo zaludnionym terenem,
- a taki typ operacji został już opisany w PDRA-G01,
- więc nie musisz tworzyć pełnej analizy SORA od początku.

Wtedy:

1. sprawdzasz, czy Twoja operacja spełnia warunki PDRA (zgodnie z tabelą na stronie internetowej ULC)
2. wypełniasz checkliście/tabelę PDRA,
3. Jednocześnie przygotowujesz INOP podając strony w miejscu tabeli w którym wymagane jest odwołanie np. do opisanych zgodnie z wymaganiami procedur
4. składasz wniosek o zezwolenie na operacje w kategorii “szczególnej” w oparciu o PDRA np. PDRA-G01

2.6 Metodyka oceny ryzyka operacyjnego oraz numer wersji

SORA wersja nr 2.0 PDRA G-01

To nadal wymaga zgody Urzędu Lotnictwa Cywilnego, ale proces jest dużo prostszy niż pełna indywidualna SORA.

Przykładowe elementy wymagające wykazania zgodności w PDRA-G01

Operator powinien wskazać w dokumentacji m.in.:

- procedury awaryjne i utraty łącza C2,
- sposób zabezpieczenia obszaru operacji,
- kompetencje personelu operacyjnego,
- procedury przedstartowe i pooperacyjne,
- sposób monitorowania przestrzeni operacyjnej,
- ograniczenia operacyjne i pogodowe dla lotów BVLOS,
- środki ograniczające ryzyko wymagane przez PDRA-G01.

PYTANIA Z POPRZEDNIEGO BRIEFINGU

Czy po uzyskaniu kompetencji A2, kompetencje A1/A3 automatycznie się przedłużają

Tak, system po uzyskaniu kompetencji A2 automatycznie przedłuża datę ważności kompetencji A1/A3 zrównując ją z datą egzaminu A2.

Odnawianie kompetencji – jak odnowić kompetencje po ich wygaśnięciu (A2, STS)

Kompetencje pilota w kategorii otwartej w podkategoriach A1/A3 oraz A2 zachowują ważność przez 5 lat. Aby przedłużyć datę ważności należy:

A1/A3 – wymagane ponowne podejście do szkolenia i egzaminu online w Krajowym Systemie Informacji Dronowej (KSID)

lub w okresie ważności A1/A3 zaliczenie egzaminu teoretycznego do podkategorii A2.

A2 - zaliczenie egzaminu teoretycznego w jednym z podmiotów egzaminujących (lista dostępna na stronie internetowej)

PYTANIA Z POPRZEDNIEGO BRIEFINGU

Informacja o „e-Doręczeniach”.

Od 1 stycznia 2026 r. nie ma już możliwości załatwienia większości spraw w urzędach przez ePUAP. Podstawowym kanałem komunikacji elektronicznej z podmiotami publicznymi są **e-Doręczenia**.

Jednakże ePUAP nadal funkcjonuje chociażby ze względu na sądy. Podmioty publiczne między sobą mogą używać go do komunikacji do końca września 2029 r. Dodatkowo, sądy czy prokuratura będą miały obowiązek stosowania e-Doręczeń od 1 października 2029 r.

Link do strony ULC z adresem e-doręczeń: [e-Doręczenia](#)

PYTANIA Z POPRZEDNIEGO BRIEFINGU

Czy moim dronem mogę latać w nocy (dron z klasą/bez klasy)?

UAS.OPEN.060 pkt 2 lit. g): „podczas lotu w nocy [pilot bezzałogowego statku powietrznego] zapewnia włączenie zielonego światła błyskowego na bezzałogowym statku powietrznym”

UAS.SPEC.050 pkt 1 lit. l): „(pilot) zapewnia, aby na każdym pojedynczym bezzałogowym statku powietrznym zainstalowano: (i) co najmniej jedno migające zielone światło w celu zapewnienia widoczności bezzałogowego statku powietrznego w nocy”

Skradziono mi drona – czy muszę zgłaszać do ULC

Nie ma obowiązku zgłaszania skradzionego drona do ULC. W przypadku znalezienia drona numer operatora może pomóc w ustaleniu właściciela.



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

Jarosław Rupiewicz

Naczelnik Inspektoratu LBSP-2 w Departamencie
Bezzałogowych Statków Powietrznych

LBSP@ulc.gov.pl

GOŚĆ BRIEFINGU DRONOWEGO :

MICHAŁ WILANOWSKI

***PRZEDSTAWICIEL
POLSKIEJ AGENCJI ŻEGLUGI POWIETRZNEJ***