



# DZIENNIK URZĘDOWY URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

---

Warszawa, dnia czwartek, 27 czerwca 2024 r.

Poz. 31

## WYTYCZNE NR 9/2024 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 27 czerwca 2024 r.

**w sprawie ogłoszenia alternatywnych sposobów spełnienia wymagań (AltMoC) do akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań AMC1 do art. 11 sekcja 2.5.3 etap nr 9 do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947**

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 oraz art. 23 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r. poz. 2110 oraz z 2024 r. poz. 731) ogłasza się co następuje.

**§ 1.** Zaleca się stosowanie alternatywnych sposobów spełnienia wymagań (AltMoC) do akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań AMC1 do art. 11 sekcja 2.5.3 etap nr 9 wydanych przez Dyrektora Generalnego Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) decyzją nr 2019/021/R z dnia 9 października 2019 r. w sprawie akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań (AMC) i materiałów zawierających wytyczne (GM) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.<sup>1)</sup>) zmienionej decyzją nr 2020/022/R z dnia 15 grudnia 2020 r., decyzją nr 2022/002/R z dnia 7 lutego 2022 r. oraz decyzją nr 2023/012/R z dnia 19 października 2023 r., stanowiące załącznik do wytycznych.

**§ 2.** Wytyczne wchodzą w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

wz. Prezesa Urzędu  
Lotnictwa Cywilnego  
p.o. Wiceprezesa ds.  
Standardów Lotniczych

**Andrzej Kotwica**

---

<sup>1)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 11, Dz. Urz. UE L 150 z 13.05.2020, str. 1, Dz. Urz. UE L 176 z 05.06.2020, str. 13, Dz. Urz. UE L 253 z 16.07.2021, str. 49, Dz. Urz. UE L 87 z 15.03.2022, str. 2049 oraz Dz. Urz. UE L 105 z 04.04.2022, str. 3.

Załącznik do wytycznych nr 9/2024  
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
z dnia 27 czerwca 2024 r.

**Alternatywne sposoby spełnienia wymagań (AltMoC)  
do akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań AMC1 do art. 11 sekcja 2.5.3  
etap nr 9 do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947**

§ 1. Alternatywne sposoby spełnienia wymagań (AltMoC) do akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań AMC1 do art. 11 sekcja 2.5.3 etap nr 9 do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 określają wymagania dla obszaru przyległego przy dokonywaniu oceny ryzyka operacyjnego metodyką SORA w odniesieniu do operacji wykonywanych w kategorii szczególnej z użyciem bezzałogowego statku powietrznego o wymiarze typowym wynoszącym maksymalnie 3 metry.

§ 2. Użyte załączniku określenia oznaczają:

- 1) AGL – nad poziomem morza;
- 2) AMC1 – akceptowalne sposoby spełnienia wymagań, będące materiałem zawierającym wytyczne do stosowania przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 wydane przez EASA, o których mowa w art. 76 ust. 3 rozporządzenia nr 2018/1139/UE;
- 3) ATC – kontrolę ruchu lotniczego;
- 4) BSP – bezzałogowy statek powietrzny;
- 5) EASA – Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w rozumieniu rozporządzenia nr 2018/1139/UE;
- 6) rozporządzenie nr 2018/1139/UE – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr

- 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE L 212 z 22.08.2018, str. 1, z późn. zm.<sup>1</sup>);
- 7) rozporządzenie nr 2019/947/UE – rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.<sup>2</sup>);
  - 8) SORA – (*Specific Operations Risk Assessment*) metodykę rekomendowaną do wykonywania oceny ryzyka operacyjnego dla operacji wykonywanych w kategorii szczególnej, w celu spełnienia wymagań przewidzianych w art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE opisaną w akceptowalnych sposobach spełnienia wymagań AMC dla tego rozporządzenia, opublikowanych przez EASA;
  - 9) operator – operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w art. 2 pkt 2 rozporządzenia nr 2019/947/UE;
  - 10) wzmocnione zabezpieczenie – wzmocnione zabezpieczenie BSP przed opuszczeniem granic operacji.

§ 3. 1. Operator sporządzając ocenę ryzyka operacyjnego, zgodnie z art. 11 rozporządzenia nr 2019/947/UE, może wykorzystać rekomendowaną przez EASA i ujętą w AMC1 metodykę SORA.

2. Jeżeli operator wykona ocenę ryzyka operacyjnego używając metodyki SORA może również skorzystać z alternatywnych sposobów spełnienia wymagań (AltMoC).

§ 4. Operator, korzystając z alternatywnych sposobów spełnienia wymagań (AltMoC) do akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań AMC1 do art. 11 sekcja 2.5.3 etap nr 9 do rozporządzenia nr 2019/947/UE zobowiązany jest do stosowania się do wymogu określającego, że gdy statek powietrzny opuszcza przestrzeń operacyjną, musi zostać uruchomiony środek służący do natychmiastowego zakończenia lotu.

---

<sup>1</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 236 z 05.07.2021, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 382 z 28.10.2021, str. 60.

<sup>2</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 255 z 04.10.2019, str. 11, Dz. Urz. UE L 150 z 13.05.2020, str. 1, Dz. Urz. UE L 176 z 05.06.2020, str. 13, Dz. Urz. UE L 253 z 16.07.2021, str. 49, Dz. Urz. UE L 87 z 15.03.2022, str. 2049 oraz Dz. Urz. UE L 105 z 04.04.2022, str. 3.

§ 5. W przypadku korzystania z metodyki SORA, w zakresie AMC1 do art. 11 sekcja 2.5.3 lit. c, etap nr 9 do rozporządzenia nr 2019/947/UE, zastosowanie ma wzmocnione zabezpieczenie do operacji:

- 1) w przypadku obecności dużego zgromadzenia osób (~20 000 osób lub więcej), w odległości 1 km od przestrzeni operacyjnej, chyba że zatwierdzono już operację nad zgromadzeniem osób; wnioskodawca wdrożył procedury sprawdzające ten fakt przed każdą operacją; lub
- 2) w przypadku, gdy obszary przyległe są obszarami zaludnionymi, gdzie:
  - a) zastosowano środek ograniczający ryzyko M1 o średniej lub wysokiej solidności, chyba że środek ograniczający ryzyko ma zastosowanie również do obszarów przyległych,
  - b) operacja jest prowadzona nad kontrolowanym obszarem naziemnym; lub
- 3) wysokość przestrzeni operacyjnej przekracza 150 m AGL, jeśli przyległa przestrzeń powietrzna to ARC-d; przed rozpoczęciem operacji wymagane jest uzyskanie zgody ATC lub właściwego organu; lub
- 4) z użyciem BSP o wymiarze typowym przekraczającym 3 m rozpiętości w środowisku lotniska.