



ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2024/1110

z dnia 10 kwietnia 2024 r.

zmieniające rozporządzenie (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do początkowej zdatności do lotu systemów bezzałogowych statków powietrznych podlegających certyfikacji oraz rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/947 w odniesieniu do przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając 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 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 57 i art. 62 ust. 14 lit. a),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) System bezzałogowego statku powietrznego (SBSP) zawiera jednostkę sterująco-monitorującą (CMU) i jej podzespoły, które powinny być objęte systemem analizy informacji o bezpieczeństwie wdrożonym przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego („Agencja”), aby przekazywać odpowiednim organom państw członkowskich i Komisji informacje, w tym zalecenia lub działania naprawcze, które należy podjąć, w celu zareagowania na problem związany z bezpieczeństwem oraz na incydent związany z bezpieczeństwem informacji lub podatność na zagrożenia mające potencjalny wpływ na bezpieczeństwo lotnicze.
- (2) Do celów udzielenia wymaganego zezwolenia na operację zgodnie z art. 12 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 ⁽²⁾ właściwy organ powinien uwzględnić warunki określone w warunkach lotu ustanowionych i zatwierdzonych zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 748/2012 ⁽³⁾, w przypadku gdy bezzałogowy statek powietrzny, którego projekt jest certyfikowany, nie spełnia stosownych wymagań dotyczących zdatności do lotu lub w przypadku którego nie wykazano, że spełnia on takie wymagania.
- (3) W celu zapewnienia jednolitego wdrażania wymagań dotyczących zdatności do lotu w odniesieniu do eksploatacji SBSP oraz zgodności z takimi wymaganiami, w przypadku gdy ryzyko operacji wykonywanych z użyciem SBSP w kategorii „szczególnej”, określonej w art. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, można ograniczyć wyłącznie za pomocą SBSP, któremu wydano certyfikat typu lub ograniczony certyfikat typu dla projektu, należy wymagać świadectwa zdatności do lotu lub ograniczonego świadectwa zdatności do lotu dla bezzałogowego statku powietrznego. Ponadto należy również wymagać świadectwa zdatności w zakresie hałasu w przypadkach, gdy Agencja ustanowiła wymogi ochrony środowiska.
- (4) Do celów wymiany informacji dotyczących bezpieczeństwa zgodnie z art. 19 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947 operator SBSP bezzałogowego statku powietrznego, którego projekt jest certyfikowany, powinien zgłaszać posiadaczowi zatwierdzenia projektu SBSP lub podzespołu wszelkie zdarzenia lub stany związane z bezpieczeństwem SBSP lub podzespołu zidentyfikowane przez organizację zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz.U. L 152 z 11.6.2019, s. 45, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/947/oj).

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj>).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylecia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 (Dz.U. L 122 z 24.4.2014, s. 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj>).

- (5) Aby przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa, operator SBSP bezzałogowego statku powietrznego, którego projekt jest certyfikowany lub który wykorzystuje certyfikowany podzespół SBSP, powinien wdrożyć wszelkie środki bezpieczeństwa nakazane przez właściwy organ lub odpowiednie obowiązkowe informacje dotyczące bezpieczeństwa wydane przez Agencję, w tym dyrektywy zgodności do lotu zgodnie z wymaganiami dotyczącymi ciągłej zgodności do lotu SBSP określonymi w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2024/1107 ⁽⁵⁾.
- (6) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 748/2012 i rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/947.
- (7) Aby dać zainteresowanym stronom wystarczająco dużo czasu na zapewnienie zgodności z nowymi ramami dotyczącymi początkowej zgodności do lotu certyfikowanych SBSP, niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie od dnia 1 maja 2025 r.,
- (8) Agencja przygotowała projekt przepisów wykonawczych i przedstawiła go wraz z opinią nr 03/2023 ⁽⁶⁾ zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. b) i c) oraz art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (9) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na podstawie art. 127 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 748/2012

W załączniku I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Zmiany w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2019/947

W rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2019/947 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) tytuł otrzymuje brzmienie:
„rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji systemów bezzałogowych statków powietrznych;”;
- 2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:
 - (i) skreśla się akapit pierwszy;
 - (ii) w akapicie drugim formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:
„Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje;”;
 - (iii) pkt 1 otrzymuje brzmienie:
„1) »system bezzałogowego statku powietrznego« (SBSP) oznacza bezzałogowy statek powietrzny zdefiniowany w art. 3 pkt 30 rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz jego jednostkę sterująco-monitorującą;”;
 - (iv) pkt 26 i 27 otrzymują brzmienie:
„26) »jednostka sterująco-monitorująca« (CMU) oznacza wyposażenie do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym i monitorowania go zdefiniowane w art. 3 pkt 32 rozporządzenia (UE) 2018/1139;
27) »łącze C2« oznacza łącze transmisji danych między bezzałogowym statkiem powietrznym a CMU do celów zarządzania lotem;”;

⁽⁵⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2024/1107 z dnia 13 marca 2024 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 poprzez ustanowienie szczegółowych przepisów dotyczących ciągłej zgodności do lotu certyfikowanych systemów bezzałogowych statków powietrznych i ich podzespołów, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w te zadania (Dz.U. L, 2024/1107, 17.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1107/oj).

⁽⁶⁾ Opinia nr 03/2023 - Wprowadzenie ram regulacyjnych dotyczących eksploatacji dronów – Umożliwienie innowacyjnej mobilności powietrznej z uwzględnieniem załogowych statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL, początkowej zgodności do lotu SBSP podlegających certyfikacji oraz ciągłej zgodności do lotu SBSP użytkowanych w kategorii szczególnej. EASA (europa.eu)

(v) dodaje się nowy pkt 35 w brzmieniu:

„35) »podzespół SBSP« oznacza dowolnego rodzaju silnik, śmigło lub część bezzałogowego statku powietrznego lub dowolny element jednostki sterująco-monitorującej (CMU);”;

3) w art. 7 dodaje się nowy ustęp 2a w brzmieniu:

„2a. Operator SBSP, który spełnia warunki określone w art. 40 ust. 1 lit. d) rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945, uzyskuje następujące świadectwa:

- (i) świadectwo zdatności do lotu lub ograniczone świadectwo zdatności do lotu wydane zgodnie z podczęścią H załącznika I (część 21) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 (*);
- (ii) świadectwo zdatności w zakresie hałasu wydane zgodnie z podczęścią I załącznika I (część 21) rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012, jeżeli bezzałogowy statek powietrzny podlega wymogom ochrony środowiska określonym w pkt 21.B.85 rozporządzenia (UE) nr 748/2012.

(*) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj>).”;

4) w art. 12 wprowadza się następujące zmiany:

(i) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Właściwy organ udziela zezwolenia na operację, jeżeli:

a) z oceny przeprowadzonej na podstawie ust. 1 wynika, że:

- (i) cele w zakresie bezpieczeństwa operacji uwzględniają ryzyko związane z daną operacją;
- (ii) środki ograniczające ryzyko dotyczące warunków operacyjnych, w jakich wykonywane mają być operacje, kompetencje personelu zaangażowanego w operację oraz cechy techniczne bezzałogowego statku powietrznego, traktowane łącznie, są odpowiednie i wystarczająco solidne, aby zapewnić bezpieczeństwo operacji w świetle zidentyfikowanego ryzyka na ziemi i w powietrzu;

b) w przypadku SBSP, które są lub będą certyfikowane zgodnie z art. 40 ust. 1 lit. d) rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945, dany SBSP posiada:

- (i) ważne świadectwo zdatności do lotu lub ograniczone świadectwo zdatności do lotu oraz, jeżeli bezzałogowy statek powietrzny podlega wymogom ochrony środowiska określonym w pkt 21.B.85 rozporządzenia (UE) nr 748/2012, ważne świadectwo zdatności w zakresie hałasu; lub
- (ii) jeżeli bezzałogowy statek powietrzny nie spełnia stosownych wymagań dotyczących zdatności do lotu, lub nie wykazano, że je spełnia, warunki lotu zatwierdzone zgodnie z podczęścią P załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;

c) operator SBSP przekazał właściwemu organowi oświadczenie potwierdzające, że planowana operacja jest zgodna z wszelkimi mającymi zastosowanie przepisami unijnymi i krajowymi, które jej dotyczą, w szczególności odnośnie do kwestii prywatności, ochrony danych, odpowiedzialności, ubezpieczenia, ochrony oraz ochrony środowiska.”;

(ii) w ust. 4 lit. c) dodaje się ppkt (vii) i (viii) w brzmieniu:

„(vii) świadectwo zdatności do lotu lub ograniczone świadectwo zdatności do lotu i świadectwo zdatności w zakresie hałasu, jeżeli takie świadectwa zostały wydane;

(viii) warunki lotu zatwierdzone zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012, w przypadku gdy SBSP spełnia warunki określone w art. 40 ust. 1 lit. d) rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945, a bezzałogowy statek powietrzny nie spełnia stosownych wymagań dotyczących zdatności do lotu lub nie wykazano, że je spełnia.”;

5) w art. 19 dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. Niezależnie od rozporządzenia (UE) nr 376/2014 operator SBSP bezzałogowego statku powietrznego, którego projekt jest certyfikowany, zgłasza posiadaczowi zatwierdzenia projektu SBSP lub podzespołu SBSP wszelkie zdarzenia lub stany związane z bezpieczeństwem SBSP lub podzespołu SBSP zidentyfikowane przez organizację. W szczególności operator SBSP zgłasza każdy wypadek lub poważny incydent z udziałem SBSP lub podzespołu SBSP, który zagraża lub – w przypadku braku działań naprawczych lub rozwiązania problemu – mógłby zagrozić bezpieczeństwu SBSP lub jakiegokolwiek osoby fizycznej lub prawnej.”;

6) w załączniku wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 maja 2025 r.

Załącznik I pkt 2 stosuje się jednak od dnia 22 lutego 2026 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 10 kwietnia 2024 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

ZAŁĄCZNIK I

W załączniku I (część 21) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 wprowadza się następujące zmiany:

1) pkt 21.B.20 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Agencja wdraża system służący do odpowiedniego analizowania wszelkich otrzymanych informacji istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa i bez zbędnej zwłoki przekazuje właściwym organom państw członkowskich i Komisji wszelkie informacje, które są im niezbędne do zareagowania w odpowiednim czasie na problem w zakresie bezpieczeństwa dotyczący wyrobów, części, akcesoriów, jednostek sterująco-monitorujących (CMU), podzespołów CMU oraz osób lub organizacji podlegających rozporządzeniu (UE) 2018/1139 oraz aktom delegowanym i wykonawczym do niego, w tym zalecenia lub działania naprawcze, jakie należy podjąć.”;

2) pkt 21.B.20A ⁽¹⁾ lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Agencja wdraża system mający na celu odpowiednią analizę wszelkich odpowiednich informacji istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa, otrzymanych zgodnie z pkt 21.B.15 lit. c), oraz bez zbędnej zwłoki przekazuje państwom członkowskim i Komisji wszelkie informacje, w tym zalecenia lub niezbędne działania naprawcze, jakie należy podjąć, by mogły one w odpowiednim czasie zareagować na incydent związany z bezpieczeństwem informacji lub podatność mające potencjalny wpływ na bezpieczeństwo lotnicze, dotyczące wyrobów, części, jednostek sterująco-monitorujących (CMU), podzespołów CMU, wyposażenia nieinstalowanego oraz osób lub organizacji podlegających rozporządzeniu (UE) 2018/1139 oraz aktom delegowanym i wykonawczym do niego.”;

3) pkt 21.B.120 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Po otrzymaniu wniosku o wydanie zezwolenia na potrzeby wykazania zgodności poszczególnych wyrobów, części, akcesoriów, jednostek sterująco-monitorujących (CMU) oraz podzespołów CMU właściwy organ sprawdza, czy wnioskodawca spełnia stosowne wymagania.”;

4) w pkt 21.B.125 lit. d) akapit wprowadzający otrzymuje brzmienie:

„d) Jeżeli w wyniku prowadzonych działań nadzorczych lub w jakikolwiek inny sposób wykryte zostaną niezgodności, właściwy organ, bez uszczerbku dla dodatkowych działań wymaganych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego, informuje organizację o tych niezgodnościach na piśmie i żąda podjęcia odpowiednich działań naprawczych, aby im zaradzić. Jeżeli niezgodność poziomu 1 dotyczy bezpośrednio statku powietrznego lub jednostki sterująco-monitorującej (CMU), właściwy organ informuje właściwy organ państwa członkowskiego, w którym zarejestrowany jest statek powietrzny lub bezzałogowy statek powietrzny sterowany przez tę CMU.”;

5) w pkt 21.B.135 wprowadza się następujące zmiany:

a) formuła wprowadzająca i lit. a) otrzymują brzmienie:

„Właściwy organ utrzymuje zezwolenie w mocy tak długo, jak:

- a) producent we właściwy sposób wykorzystuje formularz 52 EASA (zob. dodatek VIII) jako oświadczenie o zgodności dla kompletnych statków powietrznych i formularz 1 EASA (zob. dodatek I) dla wyrobów innych niż kompletne statki powietrzne, części, akcesoria, jednostki sterująco-monitorujące (CMU) oraz podzespoły CMU; oraz”;

⁽¹⁾ Obowiązuje od dnia 22 lutego 2026 r. – Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/203 z dnia 27 października 2022 r. ustanawiające zasady stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 w kwestii wymagań dotyczących zarządzania ryzykiem związanym z bezpieczeństwem informacji o potencjalnym wpływie na bezpieczeństwo lotnicze w odniesieniu do organizacji objętych zakresem stosowania rozporządzeń Komisji (UE) 2017/373 i (UE) 2021/664 oraz właściwych organów objętych zakresem stosowania rozporządzeń Komisji (UE) nr 748/2012, (UE) nr 1321/2014, (UE) nr 965/2012, (UE) nr 1178/2011, (UE) 2015/340, rozporządzeń wykonawczych Komisji (UE) 2017/373, (UE) nr 139/2014 i (UE) 2021/664 oraz zmieniające rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011, (UE) nr 748/2012, (UE) nr 965/2012, (UE) nr 139/2014, (UE) nr 1321/2014, (UE) 2015/340 oraz rozporządzenia wykonawcze Komisji (UE) 2017/373 i (UE) 2021/664 (Dz.U. L 31 z 2.2.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/203/oj).

- b) lit. b) ppkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. zgoda obejmuje wyrób, część, akcesorium, jednostkę sterująco-monitorującą (CMU) lub podzespół CMU, które mają być zatwierdzone, i pozostaje ważna;”;
- 6) pkt 21.B.222 lit. b) ppkt 1 ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:
- „(ii) audyty wyrobu dla odpowiedniej próby wyrobów, części, akcesoriów, jednostek sterująco-monitorujących (CMU) oraz podzespołów CMU, które wchodzą w zakres organizacji;”.
-

ZAŁĄCZNIK II

W załączniku (OPERACJE Z UŻYCIEM SYSTEMÓW BEZZAŁOGOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH W KATEGORII „OTWARTEJ” I „SZCZEGÓLNEJ”) do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w CZĘŚCI B (OPERACJE Z UŻYCIEM SYSTEMÓW BEZZAŁOGOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH W KATEGORII „SZCZEGÓLNEJ”) pkt UAS.SPEC.100 otrzymuje brzmienie:
„UAS.SPEC.100 Użytkowanie certyfikowanego sprzętu i certyfikowanych bezzałogowych statków powietrznych
 - 1) W przypadku gdy operator SBSP wykorzystuje bezzałogowy statek powietrzny, dla którego wydano świadectwo zdatności do lotu lub ograniczone świadectwo zdatności do lotu, operator SBSP zapewnia zgodność systemu bezzałogowego statku powietrznego z rozporządzeniem delegowanym (UE) 2024/1107;
 - 2) W przypadku gdy operator SBSP stosuje certyfikowany sprzęt w bezzałogowym statku powietrznym, dla którego nie wydano świadectwa zdatności do lotu ani ograniczonego świadectwa zdatności do lotu, operator SBSP wykonuje wszystkie następujące zadania:
 - (i) rejestruje czas operacji lub pracy sprzętu zgodnie z instrukcjami albo procedurami mającymi zastosowanie do certyfikowanego sprzętu;
 - (ii) stosuje się do instrukcji, o których mowa w certyfikacie sprzętu, a także przestrzega wszelkich mających zastosowanie dyrektyw zdatności do lotu wydanych przez Agencję;
 - (iii) wdraża wszelkie środki bezpieczeństwa nakazane przez właściwy organ zgodnie z art. 19 ust. 4;
 - (iv) stosuje wszelkie istotne obowiązkowe informacje na temat bezpieczeństwa wydane przez Agencję.”;
- 2) w dodatku 1 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) pkt UAS.STS-01,040 ppkt 2 lit. f) otrzymuje brzmienie:
„f) nie może przekazywać kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym innej CMU;”;
 - b) pkt UAS.STS-02,040 ppkt 2 lit. e) otrzymuje brzmienie:
„e) nie może przekazywać kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym innej CMU;”.