



ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2025/133

z dnia 28 stycznia 2025 r.

zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 w odniesieniu do operacji niezarobkowych prowadzonych w warunkach przepisów wykonywania lotu z widocznością przy użyciu wiatrakowców

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

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. 31 ust. 1 lit. a),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 965/2012 ⁽²⁾ ustanowiono wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych wykonywanych przez statki powietrzne, jak określono w rozporządzeniu (UE) 2018/1139.
- (2) Na rynek Unii Europejskiej wprowadzane są nowe typy wiatrakowców o maksymalnej masie startowej przekraczającej 600 kg. Oczekuje się, że te statki powietrzne będą zaangażowane wyłącznie w operacje niezarobkowe prowadzone w warunkach przepisów wykonywania lotu z widocznością (VFR). Chociaż te statki powietrzne wchodzą w zakres rozporządzenia (UE) 2018/1139, obecnie nie są one objęte rozporządzeniem (UE) nr 965/2012.
- (3) Należy zatem zmienić rozporządzenie (UE) nr 965/2012 w celu zapewnienia stosownych i właściwych przepisów Unii Europejskiej dotyczących bezpiecznej eksploatacji wiatrakowców, zapewniających jednolite wdrażanie i zgodność z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 29 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (4) Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przygotowała projekt aktu wykonawczego i przedstawiła go Komisji Europejskiej wraz z opinią nr 04/2024 ⁽³⁾ zgodnie z art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (5) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego zgodnie z art. 127 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 1 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w ust. 1 słowo „śmigłowców” zastępuje się słowem „wiroplątów”;

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

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

⁽³⁾ <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-042024>.

- b) dodaje się ust. 8 w brzmieniu:
 - „8. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do poniższych operacji lotniczych prowadzonych przy użyciu wiatrakowców:
 - (a) operacji zarobkowych, z wyjątkiem operacji określonych w art. 6 ust. 4a;
 - (b) operacji prowadzonych zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów.”;
- 2) w art. 2 dodaje się pkt 15 w brzmieniu:
 - „15) »wiatrakowiec« oznacza typ wiroplatu wytwarzający siłę nośną w wyniku oddziaływania powietrza z maksymalnie dwoma swobodnie obracającymi się wirnikami o osiach zasadniczo pionowych.”;
- 3) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) dodaje się ust. 4a w brzmieniu:
 - „4a. Operatorzy wiatrakowców uczestniczących w operacjach niezarobkowych prowadzonych w warunkach przepisów wykonywania lotu z widocznością eksploatują statek powietrzny zgodnie z przepisami określonymi w załączniku VII.”;
 - b) w ust. 5 lit. b) słowo „śmigłowce” zastępuje się słowem „wiroplaty”;
- 4) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w ust. 3 lit. a) i b) słowo „śmigłowiec” zastępuje się słowem „wiropląt” z zachowaniem odpowiedniej formy gramatycznej;
- 5) w załączniku I (Definicje terminów używanych w załącznikach II–IX) i załączniku VII (część NCO) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Wejście w życie i stosowanie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 18 lutego 2026 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 28 stycznia 2025 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

ZAŁĄCZNIK

W rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I (Definicje terminów używanych w załącznikach II–IX) wprowadza się następujące zmiany:

- a) w definicji 30 po słowie „samolotów” dodaje się słowa „lub wiatrakowców”;
- b) w definicji 69 w lit. a) ppkt (ii) słowo „śmigłowca” zastępuje się słowem „wiroplatu”;
- c) w definicji 82 w lit. b) słowo „śmigłowca” zastępuje się słowem „wiroplatu”;

2) w załączniku VII (część NCO) wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt NCO.GEN.115 otrzymuje brzmienie:

„NCO.GEN.115 Kołowanie samolotu lub wiatrakowca

Kołowanie samolotu lub wiatrakowca po polu manewrowym lotniska odbywa się wyłącznie wtedy, gdy osoba zasiadająca za sterami:

- a) jest odpowiednio wykwalifikowanym pilotem; lub
- b) została wyznaczona przez operatora oraz:
 - 1) została przeszkolona w zakresie kołowania danego samolotu lub wiatrakowca;
 - 2) została przeszkolona w zakresie posługiwania się radiotelefonem, o ile w danym przypadku wymagana jest łączność radiowa;
 - 3) otrzymała instrukcje dotyczące układu lotniska, dróg, znaków, oznakowania, oświetlenia, a także sygnałów, instrukcji, frazeologii i procedur kontroli ruchu lotniczego (air traffic control, ATC); oraz
 - 4) jest w stanie spełnić standardy operacyjne wymagane do bezpiecznego przemieszczania samolotu lub wiatrakowca po płycie lotniska.”;

b) tytuł pkt NCO.OP.120 otrzymuje brzmienie:

„NCO.OP.120 Procedury przeciwhałasowe”;

c) tytuł pkt NCO.OP.125 otrzymuje brzmienie:

„NCO.OP.125 Zapas paliwa/energii i oleju”;

d) tytuł pkt NCO.OP.155 otrzymuje brzmienie:

„NCO.OP.155 Palenie tytoniu na pokładzie”;

e) tytuł pkt NCO.OP.175 otrzymuje brzmienie:

„NCO.OP.175 Warunki do startu”;

f) dodaje się nowy pkt NCO.OP.207 w brzmieniu:

„NCO.OP.207 Warunki do podejścia i lądowania – wiatrakowce

Przed rozpoczęciem podejścia do lądowania pilot dowódca upewnia się, na podstawie dostępnych informacji, że warunki pogodowe na lotnisku lub miejscu operacji lotniczej oraz stan planowanej do użycia drogi startowej nie uniemożliwiają bezpiecznego wykonania podejścia, lądowania lub odejścia na drugi krąg.”;

g) w podczęści D tytuł sekcji 2 otrzymuje brzmienie:

„SEKCJA 2 – WIROPLATY”;

h) w pkt NCO.IDE.H.100 lit. a) ppkt 4 i lit. c) ppkt 2 słowo „śmigłowiec” zastępuje się słowem „wiropląt” z zachowaniem odpowiedniej formy gramatycznej;

i) pkt NCO.IDE.H.105 otrzymuje brzmienie:

„NCO.IDE.H.105 Minimalne wyposażenie do lotu

Lotu nie rozpoczyna się w przypadku, gdy jakiegokolwiek urządzenie, element wyposażenia lub funkcja wiropłatu wymagane do wykonania zamierzonego lotu nie działają lub ich brakuje, chyba że:

- a) wiropłat jest użytkowany zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL), jeżeli został on opracowany; lub

- b) wiropląt posiada pozwolenie na loty wydane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatości do lotu.”;
- j) pkt NCO.IDE.H.115 otrzymuje brzmienie:
- „NCO.IDE.H.115 Światła operacyjne**
- Wiropląty użytkowane w nocy wyposaża się w:
- a) system świateł antykolizyjnych;
 - b) światła nawigacyjne/pozycyjne;
 - c) światło lądowania;
 - d) światła zasilane z sieci pokładowej wiroplātu zapewniające odpowiednie oświetlenie wszystkich przyrządów i wyposażenia niezbędnych do bezpiecznego użytkowania wiroplātu;
 - e) zasilane z sieci pokładowej wiroplātu światła zapewniające oświetlenie we wszystkich przedziałach pasażerskich;
 - f) samodzielne przenośne źródło światła na każdym stanowisku członka załogi; oraz
 - g) światła wymagane zgodnie z międzynarodowymi przepisami o zapobieganiu zderzeniom na morzu, w przypadku gdy dany wiroplāt jest amfibią.”;
- k) w pkt NCO.IDE.H.120 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) w lit. a) słowo „Śmigłowce” zastępuje się słowem „Wiropląty”;
 - (ii) w lit. b) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:
„b) Wiropląty użytkowane w warunkach VMC w nocy lub w warunkach widzialności poniżej 1 500 m bądź w warunkach, w których wiroplātu nie można utrzymywać w pożądanym torze lotu bez odniesienia do przynajmniej jednego dodatkowego przyrządu, wyposaża się – oprócz przyrządów wymienionych w lit. a) – w:”;
 - (iii) lit. c) otrzymuje brzmienie:
„c) Wiropląty użytkowane przy widzialności poniżej 1 500 m lub w warunkach, w których nie można utrzymać pożądanego toru lotu bez odniesienia do przynajmniej jednego dodatkowego przyrządu, wyposaża się – oprócz przyrządów wymienionych w lit. a) i b) – w urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości wymaganego przepisem lit. a) pkt 4 spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem.”;
- l) w pkt NCO.IDE.H.135 słowo „Śmigłowce” zastępuje się słowem „Wiropląty”;
- m) pkt NCO.IDE.H.140 otrzymuje brzmienie:
- „NCO.IDE.H.140 Siedzenia, pasy bezpieczeństwa, systemy mocowania i urządzenia przytrzymujące dla dzieci**
- a) Wiropląty wyposaża się w:
- 1) siedzenie lub koję dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby w wieku 24 miesięcy lub starszej, lub stanowisko dla każdego znajdującego się na pokładzie członka załogi lub specjalisty zadaniowego;
 - 2) pasy bezpieczeństwa na każdym siedzeniu pasażerskim i pasy przytrzymujące na każdej koi oraz urządzenia przytrzymujące na każdym stanowisku;
 - 3) w przypadku wiroplątów, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 2012 r., pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia dla każdego pasażera w wieku 24 miesięcy lub starszego;
 - 4) urządzenie przytrzymujące dla dziecka dla każdej przebywającej na pokładzie osoby w wieku poniżej 24 miesięcy; oraz
 - 5) pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia wyposażonym w urządzenie automatycznie przytrzymujące tors siedzącego w razie gwałtownego zmniejszenia prędkości – na każdym fotelu członka załogi lotniczej.
- b) Pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia musi posiadać jeden punkt zwalniania.”;
- n) w pkt NCO.IDE.H.145 lit. a) słowo „Śmigłowce” zastępuje się słowem „Wiropląty”;

- o) pkt NCO.IDE.H.155 otrzymuje brzmienie:

„NCO.IDE.H.155 Dodatkowy tlen w wiroplatach z kabiną bez hermetyzacji

Wiropląty z kabiną bez hermetyzacji użytkowane, gdy podawanie tlenu jest wymagane zgodnie z NCO.OP.190, muszą posiadać wyposażenie tlenowe umożliwiające przechowywanie i podawanie wymaganych ilości tlenu.”;

- p) w pkt NCO.IDE.H.160 lit. a) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„a) Wiropląty – z wyjątkiem śmigłowców ELA2 – wyposaża się w co najmniej jedną gaśnicę ręczną.”;

- q) w pkt NCO.IDE.H.165 formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„Jeżeli wyznaczono strefy kadłuba wiroplatu nadające się do wycięcia przez służby ratownicze w sytuacji awaryjnej, należy je oznakować w sposób przedstawiony na rysunku 1.”;

- r) pkt NCO.IDE.170 otrzymuje brzmienie:

„NCO.IDE.H.170 Awaryjny nadajnik lokalizacyjny (ELT)

- a) Wiropląty z certyfikowaną maksymalną operacyjną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż sześć wyposaża się w:

- 1) automatyczny nadajnik ELT; oraz
- 2) jeden nadajnik ratunkowy ELT (ELT(S)) w tratwie lub kamizelce ratunkowej, w przypadku gdy wiropląt jest użytkowany w odległości od lądu odpowiadającej ponad 3 minutom lotu z normalną prędkością przelotową.

- b) Wiropląty z certyfikowaną maksymalną operacyjną konfiguracją miejsc pasażerskich sześć lub mniej wyposaża się w nadajnik ELT(S) lub osobisty nadajnik sygnału niebezpieczeństwa (PLB) noszony przez członka załogi lub pasażera, bądź w automatyczny nadajnik ELT.

- c) ELT dowolnego typu i PLB muszą umożliwiać jednoczesną transmisję na częstotliwości 121,5 MHz i 406 MHz.”;

- s) pkt NCO.IDE.H.175 otrzymuje brzmienie:

„NCO.IDE.H.175 Loty nad obszarami wodnymi

- a) Wiropląty wyposaża się w kamizelki ratunkowe dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby lub w równoważne indywidualne środki pływające dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby w wieku poniżej 24 miesięcy, które muszą zostać założone lub umieszczone w miejscu łatwo dostępnym z siedzenia lub koi osoby, do której użytku są one przeznaczone, podczas:

- 1) lotów nad obszarami wodnymi poza odległość autorotacji od lądu, jeżeli w przypadku niesprawności silnika krytycznego wiropląt nie jest w stanie utrzymać równego toru lotu; lub
- 2) lotów nad obszarami wodnymi w odległości od lądu większej niż odległość, którą można pokonać lotem szybowym, jeżeli w przypadku niesprawności silnika krytycznego wiropląt nie jest w stanie utrzymać równego toru lotu; lub
- 3) lotów nad obszarami wodnymi w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, jeżeli w przypadku niesprawności silnika krytycznego wiropląt jest w stanie utrzymać równy tor lotu; lub
- 4) startu lub lądowania na lotnisku/miejscu operacji lotniczej, jeżeli tor wznoszenia podczas startu lub tor podejścia przebiegają nad wodą.

- b) Każdą kamizelkę ratunkową lub równoważny indywidualny środek pływający wyposaża się w elektryczne urządzenie oświetlające ułatwiające zlokalizowanie korzystającej z nich osoby.

- c) Pilot dowódca wiroplatu użytkowanego w locie nad obszarem wodnym w odległości od lądu większej niż odpowiadająca 30 minutom lotu z normalną prędkością przelotową lub większej niż 50 mil morskich (przy czym należy stosować mniejszą z tych wartości) określa zagrożenie dla przeżycia osób znajdujących się na pokładzie wiroplatu w przypadku wodowania i na tej podstawie ustala, czy na pokładzie będą znajdować się:

- 1) wyposażenie wytwarzające sygnały o zagrożeniu;
- 2) tratwy ratunkowe w liczbie wystarczającej do przewiezienia wszystkich osób znajdujących się na pokładzie, przechowywane w sposób ułatwiający ich szybkie użycie w sytuacji awaryjnej; oraz
- 3) wyposażenie ratunkowe obejmujące środki podtrzymania życia właściwe dla podejmowanego lotu.

- d) Decydując, czy wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie wiroplatu powinny mieć na sobie kamizelki ratunkowe wymagane przepisem lit. a), pilot dowódca określa zagrożenie dla przeżycia osób znajdujących się na pokładzie w przypadku wodowania.”;
- t) w pkt NCO.IDE.H.180 słowo „Śmigłowce” zastępuje się słowem „Wiroplaty”;
- u) pkt NCO.IDE.H.185 otrzymuje brzmienie:
„NCO.IDE.H.185 Wszystkie wiroplaty w locie nad obszarem wodnym – wodowanie
Wiroplaty użytkowane w lotach nad obszarami wodnymi w nieprzyjaznym środowisku w odległości od lądu większej niż 50 mil morskich muszą spełniać którykolwiek z następujących warunków:
 - a) mieć konstrukcję umożliwiającą lądowanie na wodzie zgodnie z odpowiednimi specyfikacjami certyfikacji;
 - b) być certyfikowane do wodowania zgodnie z odpowiednimi specyfikacjami certyfikacji;
 - c) być wyposażone w ratunkowe urządzenia pływające.”;
- (v) pkt NCO.IDE.H.190 otrzymuje brzmienie:
„NCO.IDE.H.190 Sprzęt łączności radiowej
 - a) Jeżeli takie są wymagania w przestrzeni powietrznej, w której odbywa się lot, wiroplaty wyposaża się w sprzęt łączności radiowej umożliwiający prowadzenie dwukierunkowej łączności ze stacjami naziemnymi na częstotliwościach spełniających wymagania dotyczące przestrzeni powietrznej.
 - b) Sprzęt łączności radiowej, jeżeli jest wymagany przepisem lit. a), musi umożliwiać prowadzenie łączności na lotniczej częstotliwości w niebezpieczeństwie 121,5 MHz.
 - c) W przypadku gdy wymagane jest zainstalowanie więcej niż jednej jednostki wyposażenia łączności, jednostki te są od siebie niezależne w takim zakresie, że niesprawność jednej nie powoduje niesprawności żadnej z pozostałych.
 - d) W przypadku gdy wymagany jest system łączności radiowej, oprócz systemu telefonu pokładowego załogi lotniczej wymaganego przepisami NCO.IDE.H.135 wiroplaty wyposaża się w przycisk nadawania na urządzeniu sterowania lotem dla każdego wymaganego pilota lub członka załogi na jego stanowisku pracy.”;
- w) w pkt NCO.IDE.H.200 słowo „śmigłowce” zastępuje się słowem „wiroplaty”;
- y) dodaje się nowy pkt NCO.SPEC.172 w brzmieniu:

„NCO.SPEC.172 „Osiągi i kryteria operacyjne – wiatrakowce

W przypadku użytkowania wiatrakowca na wysokości niższej niż 150 m (500 stóp) nad obszarem, który nie jest gęsto zaludniony – w odniesieniu do wiatrakowców, które nie są w stanie utrzymać równego toru lotu w razie niesprawności silnika krytycznego – pilot dowódca:

- a) ustanawia procedury operacyjne mające na celu minimalizację skutków niesprawności silnika; oraz
- b) zapoznaje wszystkich obecnych na pokładzie członków załogi oraz specjalistów zadaniowych z procedurami na wypadek przymusowego lądowania.”.