



2025/20

7.3.2025

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2025/20

z dnia 19 grudnia 2024 r.

uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 poprzez ustanowienie wymogów dotyczących bezpiecznego świadczenia usług obsługi naziemnej oraz organizacji świadczących te usługi

(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. 39 ust. 1 lit. d) i e),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu (UE) 2018/1139 ustanowiono zasadnicze wymogi dotyczące bezpiecznego świadczenia usług obsługi naziemnej i świadczących je organizacji na lotniskach Unii objętych zakresem tego rozporządzenia. W art. 37 ust. 2 wymaga się, aby podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej składały deklaracje dotyczące ich zdolności do wywiązywania się z obowiązków związanych z bezpiecznym świadczeniem usług obsługi naziemnej.
- (2) Aby zapewnić całościowe podejście systemowe i zagwarantować podstawowy poziom bezpieczeństwa przy wszystkich działaniach związanych z lotnictwem, a także uwzględniając zasadę pomocniczości, należy ustanowić szczegółowe zasady świadczenia usług obsługi naziemnej oraz przywileje i obowiązki świadczących je organizacji.
- (3) Zgodnie z art. 4 rozporządzenia (UE) 2018/1139 przepisy te mają odzwierciedlać najbardziej aktualny stan wiedzy i najlepsze praktyki w dziedzinie obsługi naziemnej; uwzględniać obowiązujące normy i zalecane praktyki (SARPs) Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) oraz światowe doświadczenie w zakresie obsługi naziemnej, a także postęp naukowy i techniczny w dziedzinie obsługi naziemnej; być proporcjonalne do rozmiaru i złożoności działań w zakresie obsługi naziemnej; oraz zapewnić elastyczność niezbędną do ich przestrzegania stosownie do indywidualnych potrzeb.
- (4) Rozporządzenie powinno zapewnić równe warunki działania w zakresie świadczenia usług obsługi naziemnej wszystkim organizacjom świadczącym te usługi, w tym w odniesieniu do własnej obsługi naziemnej operatorów statków powietrznych, na lotniskach objętych zakresem stosowania rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (5) W przypadku operatorów statków powietrznych wykonujących własną obsługę naziemną lub operatorów lotniska świadczących usługi obsługi naziemnej, którzy posiadają już struktury systemu zarządzania wymagane na mocy innych przepisów unijnych w sektorze lotnictwa, wymogi dotyczące obsługi naziemnej powinny być łatwe do zintegrowania, tak aby zakłócenia spowodowane w ustanowionym systemie organizacji i właściwych organów krajowych były jak najmniejsze. W związku z tym niniejsze rozporządzenie należy w jak największym stopniu dostosować, w szczególności do rozporządzeń Komisji (UE) nr 965/2012 ⁽²⁾ i (UE) nr 139/2014 ⁽³⁾, ponieważ obsługa naziemna powoduje interakcje między operacjami lotniczymi a działalnością lotnisk, w związku z czym należy dostosować systemy zarządzania regulowane tymi aktami i ustanowić niezbędne odniesienia.

⁽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⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiające wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 44 z 14.2.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/139/oj>).

- (6) Niniejsze rozporządzenie nie obejmuje tych działań w zakresie obsługi naziemnej, które są już uregulowane innymi aktami prawnymi, takich jak usługi dyspozytorów lotniczych, kontrola rozmieszczenia ładunków i nadzór naziemny, które są objęte rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012, koordynacja ruchu naziemnego statku powietrznego objęta rozporządzeniem (UE) nr 139/2014 lub zaopatrywanie w smary, które jest objęte rozporządzeniem (UE) nr 1321/2014 ⁽⁴⁾.
- (7) Zgodnie z zasadą proporcjonalności w przypadku własnej obsługi naziemnej operatorów statków powietrznych niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie wyłącznie do własnej obsługi naziemnej operatorów statków powietrznych wykonujących operacje zarobkowego transportu lotniczego przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym. Uznaje się, że w rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 w wystarczającym stopniu uwzględniono ryzyko dotyczące bezpieczeństwa związane z własną obsługą naziemną operatorów wykonujących wszelkie operacje, które nie są operacjami zarobkowego transportu lotniczego, przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych albo statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym.
- (8) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu powinny przyczynić się do poprawy i promowania bezpieczeństwa usług obsługi naziemnej oraz kultury bezpieczeństwa w organizacjach świadczących takie usługi. W związku z tym w wymogach określonych w niniejszym rozporządzeniu należy zapewnić organizacjom niezbędne narzędzia i opis procesu wdrażania systemu raportowania w zakresie bezpieczeństwa, aby pomóc im w gromadzeniu i analizowaniu danych dotyczących bezpieczeństwa uzyskanych z tych raportów, a także w ustanowieniu i promowaniu kultury bezpieczeństwa u każdej osoby zatrudnionej w ich organizacji.
- (9) Niniejsze rozporządzenie nakłada na organizacje odpowiedzialne za obsługę naziemną pełną odpowiedzialność za bezpieczne świadczenie usług, ich działalność i kontrolę ryzyka operacyjnego związanego z ich działalnością, podczas gdy operatorzy statków powietrznych nadal pozostają odpowiedzialni za bezpieczeństwo statków powietrznych i lotów, a operatorzy lotniska nadal pozostają odpowiedzialni za bezpieczną eksploatację lotnisk. W związku z tym organizacje odpowiedzialne za obsługę naziemną powinny opracować i wdrożyć system zarządzania obejmujący skuteczne procesy zarządzania bezpieczeństwem umożliwiające identyfikację ryzyka dotyczącego bezpieczeństwa i zarządzanie nim, w tym ryzyka, jakie stwarzają interakcje z operatorami statków powietrznych i operatorami lotnisk, dzięki zastosowaniu odpowiednich i proporcjonalnych środków ograniczających ryzyko.
- (10) System zarządzania opracowany i wdrożony przez organizacje odpowiedzialne za obsługę naziemną powinien być proporcjonalny, skalowalny odpowiednio do wielkości i złożoności ich organizacji i działalności oraz powinien obejmować zarządzanie bezpieczeństwem, zarządzanie zmianami, raportowanie w zakresie bezpieczeństwa, szkolenie personelu, rejestry i dokumentację, obsługę techniczną wykorzystywanego sprzętu do obsługi naziemnej, identyfikację interakcji związanych z bezpieczeństwem z innymi zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w działania w zakresie obsługi naziemnej, procedury operacyjne i monitorowanie zgodności. Organizacje odpowiedzialne za obsługę naziemną powinny starać się rozwijać i wspierać kulturę bezpieczeństwa organizacji, w której pracownicy rozumieją swoje indywidualne znaczenie w łańcuchu bezpieczeństwa lotniczego i aktywnie przyczyniają się do utrzymania i poprawy poziomu bezpieczeństwa w wykonywaniu codziennych zadań operacyjnych. Niniejsze rozporządzenie zawiera przepisy mające na celu wspieranie organizacji w rozwijaniu i utrzymywaniu zdrowej kultury zgłaszania zdarzeń.
- (11) W celu zapewnienia wspólnego podejścia do ryzyka dotyczącego bezpieczeństwa, jakie stwarzają interakcje między obsługą naziemną, operacjami statków powietrznych i działalnością lotniska, a także w celu promowania wspólnego rozumienia zagrożeń i ryzyka, organizacje odpowiedzialne za obsługę naziemną, operatorzy statków powietrznych i operatorzy lotnisk powinni dysponować tymi samymi informacjami i danymi dotyczącymi bezpieczeństwa, jeśli są one dla nich istotne i jeśli te informacje i dane mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo działania którejkolwiek z tych organizacji. Aby to osiągnąć, organizacje te powinny mieć możliwość wymiany istotnych informacji dotyczących bezpieczeństwa, a także informacji ze zgłoszeń zdarzeń lub inspekcji i audytów nadzorczych.
- (12) Usługi obsługi naziemnej świadczone *na rzecz* statku powietrznego *na* lotnisku stanowią interakcję między statkami powietrznymi a działalnością lotniska. Ryzyko dotyczące bezpieczeństwa wynikające z tej sytuacji należy odpowiednio uwzględnić w ramach regulacyjnych dotyczących interakcji między organizacjami, aby umożliwić im zidentyfikowanie tych interakcji operacyjnych, które mają wpływ na bezpieczeństwo, oraz zastosowanie odpowiednich środków łagodzących w celu zminimalizowania ryzyka podczas operacji. Jednocześnie organizacje odpowiedzialne za obsługę naziemną powinny mieć możliwość omawiania kwestii bezpieczeństwa na równych zasadach z pozostałymi zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w te interakcje operacyjne oraz należy zapewnić im możliwość stosowania własnych procedur operacyjnych, jeśli są one oparte na ich procesach zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa i pod warunkiem że zostało to uzgodnione z operatorem statku powietrznego, na rzecz którego świadczą usługi.

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatości do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 362 z 17.12.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1321/oj>).

- (13) Aby zapewnić płynne przejście z obowiązujących przepisów krajowych państw członkowskich na niniejsze rozporządzenie, konieczne jest zapewnienie organizacjom odpowiedzialnym za obsługę naziemną, które już prowadzą działalność w momencie rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, wystarczającego czasu na takie przejście i jego minimalnych warunków.
- (14) Szkolenie personelu operacyjnego zajmującego się obsługą naziemną jest jednym z najważniejszych środków służących ograniczeniu ryzyka dotyczącego bezpieczeństwa w działaniach w zakresie obsługi naziemnej. Organizacje odpowiedzialne za obsługę naziemną powinny zapewnić, aby cały personel operacyjny zaangażowany w działania w zakresie obsługi naziemnej posiadał kompetencje do świadczenia tych usług. Kompetencje personelu operacyjnego należy zawsze utrzymywać na odpowiednim poziomie. W związku z tym w niniejszym rozporządzeniu ustanawia się minimalne wymogi dotyczące programu szkolenia i oceny personelu związanego z bezpieczeństwem, aby zapewnić rozwijanie i utrzymywanie przez niego kompetencji niezbędnych do bezpiecznego i skutecznego wykonywania zadań.
- (15) Aby wspierać mobilność personelu zatrudnianego przez poszczególne organizacje odpowiedzialne za obsługę naziemną oraz zmniejszyć koszty szkoleń związanych z przekwalifikowaniem nowego pracownika, który uzyskał już wymagane kwalifikacje w poprzednim okresie zatrudnienia, personel obsługi naziemnej powinien być w stanie łatwo przedstawić dowód odbycia już ukończonego szkolenia. Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną powinna zatem na żądanie przekazać pracownikowi kopię odpowiedniej dokumentacji szkoleniowej, która powinna umożliwić łatwą ocenę i wzajemne uznawanie szkoleń we wszystkich organizacjach podlegających niniejszemu rozporządzeniu.
- (16) Bezpieczeństwo lotów i bezpieczne świadczenie usług obsługi naziemnej w dużym stopniu zależy od wykorzystania funkcjonalnego sprzętu do obsługi naziemnej objętego odpowiednią obsługą techniczną. Funkcjonalność sprzętu wykorzystywanego do świadczenia usług obsługi naziemnej należy zapewnić dzięki zastosowaniu programu obsługi technicznej, w tym prewencyjnej obsługi technicznej, opracowanego i stosowanego zgodnie z instrukcjami i wytycznymi producenta sprzętu. Przepisy powinny być również neutralne pod względem technologicznym, aby umożliwić innowacje i sprawne przyjmowanie nowych technologii w szybkim tempie, przy jednoczesnym zachowaniu przyjaznego dla środowiska podejścia do wyboru sprzętu do obsługi naziemnej. Jednocześnie przepisy powinny zapewniać organizacjom możliwość przyjmowania i wdrażania praktyk i modeli biznesowych, które minimalizują zagrożenie ruchu na lotnisku oraz zwiększają bezpieczeństwo i efektywność działalności lotniska, takich jak grupowanie sprzętu lub model stosu bezpieczeństwa, w przypadku gdy specyfika lotniska pozwala na wdrożenie takich modeli biznesowych.
- (17) Niniejsze rozporządzenie powinno zapewniać pragmatyczne i zrównoważone podejście między przepisami normatywnymi a przepisami opartymi na charakterystykach systemów. Zastosowanie elastycznego podejścia do wymogów dotyczących procedur operacyjnych związanych z usługami obsługi naziemnej jest kluczem do osiągnięcia celów w zakresie bezpieczeństwa. W związku z tym istotne jest, aby wymogi dotyczące procedur operacyjnych nadal opierały się na charakterystykach systemów i przewidywały dobrowolne stosowanie norm branżowych i dobrych praktyk, a także procedur operacyjnych powszechnie stosowanych przez operatorów statków powietrznych i organizacje odpowiedzialne za obsługę naziemną.
- (18) Zgodnie z zasadniczymi wymogami określonymi w pkt 4.1 lit. c) załącznika VII do rozporządzenia (UE) 2018/1139 organizacje mają obowiązek świadczyć usługi obsługi naziemnej zgodnie z instrukcjami i procedurami operacyjnymi operatorów statków powietrznych. Procedury operacyjne dotyczące tej samej usługi obsługi naziemnej i tego samego typu statków powietrznych mogą się znacznie różnić u poszczególnych operatorów statków powietrznych, co zwiększa ryzyko błędu ludzkiego, ponieważ może prowadzić do uszkodzenia statku powietrznego i zagrażać bezpieczeństwu lotu. Zgodnie z zasadniczymi wymogami określonymi w pkt 4.2.3 załącznika VII do rozporządzenia (UE) 2018/1139 organizacje odpowiedzialne za obsługę naziemną mają obowiązek opracować własne procedury operacyjne dotyczące świadczenia usług obsługi naziemnej. Niniejsze rozporządzenie umożliwia organizacjom odpowiedzialnym za obsługę naziemną stosowanie własnych procedur operacyjnych, jeżeli operator statku powietrznego wyrazi na to zgodę. Ponadto niniejsze rozporządzenie nakłada na organizacje odpowiedzialne za obsługę naziemną formalną odpowiedzialność za zapewnienie bezpieczeństwa ich własnych służb poprzez stosowanie skutecznego systemu zarządzania bezpieczeństwem. Niniejsze rozporządzenie powinno również pomóc organizacjom odpowiedzialnym za obsługę naziemną w opracowywaniu, ocenie, omawianiu i uzgadnianiu z operatorami statków powietrznych wspólnych procedur operacyjnych, które są bezpieczne dla obu stron. Wszystkie te elementy, ujęte w szeregu wymogów, powinny zwiększyć poziom zaufania między operatorem statku powietrznego a jego dostawcą usług obsługi naziemnej oraz przyczynić się do harmonizacji procedur operacyjnych.

- (19) Niniejsze rozporządzenie powinno ponadto zapewniać organizacjom solidne elementy umożliwiające im poprawę analizy przyczyn zdarzeń zidentyfikowanych w ramach ich własnych procesów monitorowania zgodności lub za pośrednictwem nadzoru właściwego organu krajowego, a także poprawę ich kultury zgłaszania zdarzeń w zakresie bezpieczeństwa. Jednocześnie rozporządzenie powinno również zapewnić ramy przekazywania przez właściwe organy krajowe bezpośrednich i spójnych informacji zwrotnych na temat zgłoszonych zdarzeń związanych z obsługą naziemną bezpośrednio organizacjom odpowiedzialnym za obsługę naziemną.
- (20) Branży obsługi naziemnej i właściwym organom krajowym należy zapewnić wystarczająco dużo czasu na wdrożenie nowych ram regulacyjnych po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, w związku z czym należy odroczyć jego stosowanie o trzyletni okres przejściowy oraz odroczyć stosowanie wymogów dotyczących zarządzania bezpieczeństwem informacji o sześćioletni okres przejściowy.
- (21) Wymagania określone w niniejszym rozporządzeniu opierają się na opinii nr 01/2024 ⁽⁵⁾ wydanej przez Agencję zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. b) i c) oraz art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (22) Zgodnie z art. 128 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2018/1139 Komisja skonsultowała się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa ⁽⁶⁾,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot

W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się wspólne wymogi dotyczące świadczenia usług obsługi naziemnej i organizacji świadczących te usługi na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) 2018/1139.

Artykuł 2

Zakres

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do organizacji odpowiedzialnych za obsługę naziemną, które świadczą którąkolwiek z usług obsługi naziemnej określonych w ust. 2 na co najmniej jednym lotnisku objętym zakresem rozporządzenia (UE) 2018/1139.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do wymienionych poniżej usług świadczonych w odniesieniu do samolotów:
 - a) obsługi pasażerów, w tym pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się, z uwzględnieniem aspektów bezpieczeństwa związanych z przyjmowaniem pasażerów i bagażu na lotnisku, bezpieczeństwa pasażerów podczas wejścia na pokład i opuszczania pokładu z wykorzystaniem sprzętu do obsługi naziemnej oraz podczas tranzytu lub transferu, a także transportu naziemnego pasażerów między terminalem lotniskowym a statkiem powietrznym;
 - b) obsługi bagażu, w tym jego identyfikacji, sortowania, układania, transferu, przybycia i odbioru;
 - c) następujących czynności związanych z obsługą techniczną statku powietrznego:
 - (i) eksploatacji sprzętu do obsługi naziemnej (GSE) wykorzystywanego do świadczenia usług obsługi naziemnej, w tym załadunku i rozładunku cateringu, oraz przemieszczania tego GSE na płycie postojowej i wokół statku powietrznego;
 - (ii) tankowania statku powietrznego i usuwania paliwa ze statku powietrznego, a mianowicie obsługi tankowania statku powietrznego na lotnisku;
 - (iii) obsługi toalet statku powietrznego;

⁽⁵⁾ <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-012024>.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 123, 12.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

- (iv) dostarczania wody pitnej;
- (v) czyszczenia statku powietrznego z zewnątrz;
- (vi) odladzania statku powietrznego i zabezpieczania statku powietrznego przed oblodzeniem;
- d) następujących czynności związanych z obsługą statku powietrznego w trakcie przylotu i odlotu:
 - (i) działań związanych z przylotem statku powietrznego, w tym zabezpieczenia statku powietrznego na ziemi;
 - (ii) załadunku i rozładunku bagażu, ładunku, poczty, cateringu oraz nadzoru nad załadunkiem;
 - (iii) działań związanych z odlotem statku powietrznego;
 - (iv) holowania i wypychania statku powietrznego;
- e) następujących czynności obsługi ładunków i poczty na lotnisku:
 - (i) przyjmowania ładunku w imieniu operatora statku powietrznego;
 - (ii) ostatecznego ułożenia i magazynowania;
 - (iii) ważenia końcowego i znakowania jednostek załadunkowych;
 - (iv) kontroli końcowych przed transportem lotniczym;
 - (v) transportu naziemnego ładunku i poczty między punktem kontroli końcowych a statkiem powietrznym.
- 3. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do następujących działań i wykonujących je organizacji:
 - a) koordynacji ruchu naziemnego statku powietrznego;
 - b) zadań związanych z usługami dyspozytorów lotniczych, wykonywanych przez dyspozytorów lotów zgodnie z definicją w rozporządzeniu (UE) nr 965/2012;
 - c) zadań z zakresu kontroli rozmieszczenia ładunków związanych z planowaniem rozmieszczenia ładunków, obliczeniami masy i wyważenia, wiadomościami i komunikatami dotyczącymi kontroli rozmieszczenia ładunków oraz wydawaniem dokumentów kontroli rozmieszczenia ładunków;
 - d) nadzoru naziemnego;
 - e) zaopatrywania statku powietrznego w smary (w tym uzupełniania, obsługi technicznej) wykonywanego przez organizację obsługi technicznej, zatwierdzone na podstawie rozporządzenia (UE) nr 1321/2014, inne organizacje spełniające wymogi rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 oraz inne organizacje obsługi technicznej zatwierdzone zgodnie z rozdziałem 6 załącznika 8 ICAO;
 - f) czyszczenia statku powietrznego z zewnątrz, jeżeli jest wykonywane przez organizację obsługi technicznej zatwierdzone na podstawie rozporządzenia (UE) nr 1321/2014, inne organizacje spełniające wymogi rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 oraz inne organizacje obsługi technicznej posiadające zatwierdzenie wydane zgodnie z rozdziałem 6 załącznika 8 ICAO, a działalność ta jest uwzględniona w instrukcji obsługi technicznej organizacji;
 - g) wszelkich innych czynności w zakresie obsługi naziemnej wykonywanych przez organizację obsługi technicznej zatwierdzoną na podstawie rozporządzenia (UE) nr 1321/2014, inne organizacje spełniające wymogi rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 oraz inne organizacje obsługi technicznej posiadające zatwierdzenie wydane zgodnie z rozdziałem 6 załącznika 8 ICAO do celów obsługi technicznej statków powietrznych;
 - h) naziemnych przewozów pasażerów i członków załogi, jeżeli jest to jedyna usługa świadczona przez podmiot;
 - i) własnej obsługi naziemnej, jeżeli jest wykonywana przez operatorów statków powietrznych realizujących którekolwiek z następujących rodzajów operacji:
 - (i) operacje zarobkowego transportu lotniczego z użyciem statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym;
 - (ii) wszelkie operacje lotnicze przy użyciu skomplikowanych lub innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym, które nie są operacjami zarobkowego transportu lotniczego;
 - j) obsługi pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się lub naziemnych przewozów pasażerów i członków załogi, lub obu tych czynności, jeżeli są to jedyne usługi obsługi naziemnej świadczone przez operatora lotniska za pomocą jego własnego personelu, niekumulowane z innymi usługami obsługi naziemnej zapewnianymi przez tego operatora lotniska.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną” oznacza jedno z następujących:
 - a) niezależną organizację odpowiedzialną za obsługę naziemną lub organizację odpowiedzialną za obsługę naziemną, która jest częścią pojedynczej grupy biznesowej organizacji odpowiedzialnych za obsługę naziemną;
 - b) operatora lotniska świadczącego usługi obsługi naziemnej;
 - c) operatora statku powietrznego świadczącego usługi obsługi naziemnej samodzielnie lub w ramach jednej grupy biznesowej przewoźnika lotniczego (własna obsługa naziemna);
- 2) „pojedyncza grupa biznesowa organizacji odpowiedzialnych za obsługę naziemną” oznacza co najmniej dwie organizacje odpowiedzialne za obsługę naziemną świadczące usługi w więcej niż jednym państwie członkowskim i zarejestrowane na terytoriach, do których mają zastosowanie Traktaty, które to organizacje usprawniają harmonizację ich systemów zarządzania i głównych procesów organizacyjnych do celów zgodności z niniejszym rozporządzeniem, w tym stosują te same strategie, procesy i procedury do komponentów ich systemów zarządzania, takich jak zarządzanie bezpieczeństwem, dokumentacja, monitorowanie zgodności, zarządzanie zmianami, szkolenie personelu obsługi naziemnej, procedury operacyjne i program obsługi technicznej sprzętu do obsługi naziemnej;
- 3) „obsługa pasażerów” oznacza czynności związane z wszelkiego rodzaju pomocą dla pasażerów przylatujących, odlatujących, transferowych lub tranzytowych, w tym, w stosownych przypadkach, przyjmowanie pasażerów i bagażu, kontrolę dokumentów podróży i biletów lotniczych, wydawanie kart pokładowych, czynności dokonywane przy bramce, wejście na pokład i opuszczenie pokładu;
- 4) „sprzęt do obsługi naziemnej (GSE)” oznacza zmotoryzowany lub niezmotoryzowany ruchomy pojazd, urządzenie lub element wyposażenia, który został zaprojektowany, zbudowany i wykorzystywany do świadczenia usług obsługi naziemnej w polu ruchu naziemnego lotniska;
- 5) „obsługa bagażu” oznacza proces składający się z kilku etapów obejmujących sortowanie bagażu, układanie bagażu, przewóz bagażu z miejsca sortowania do statku powietrznego i odwrotnie, dostarczanie zamówień bezpośrednio do bramki, zwrot bagażu, obsługę zagubionego bagażu, łączenie bagażu rejestrowanego z pasażerem;
- 6) „obsługa tankowania statku powietrznego” oznacza dostarczanie paliwa do statku powietrznego;
- 7) „odladanie statku powietrznego” oznacza naziemną procedurę oczyszczania statku powietrznego ze szronu, lodu, śniegu lub błota pośniegowego mającą na celu uzyskanie niezanieczyszczonych powierzchni. Proces ten może obejmować łącznie odladanie i zabezpieczanie przed oblodzeniem w dwóch etapach;
- 8) „zabezpieczenie statku powietrznego przed oblodzeniem” oznacza procedurę naziemną zabezpieczającą przed osadzaniem się szronu lub lodu oraz gromadzeniem się śniegu lub błota pośniegowego na zabezpieczanych powierzchniach statku powietrznego przez ograniczony czas (czas ochronny);
- 9) „obsługa statku powietrznego w trakcie przylotu i odlotu” oznacza skoordynowany proces czynności związanych z obsługą statku powietrznego, jego pasażerów, bagażu, poczty i ładunku, odbywający się w określonym z góry odstępie czasu między przylotem statku powietrznego a jego odlotem;
- 10) „załadunek statku powietrznego” oznacza rozmieszczenie ładunku lub jednostek załadunkowych (ULD) na pokładzie statku powietrznego zgodnie z instrukcjami załadunku;
- 11) „bagaż” oznacza mienie osobiste lub inne przedmioty pasażera lub członka załogi przewożone lotem;
- 12) „ładunek” lub „fracht” oznacza towary lub mienie przewożone statkiem powietrznym, inne niż bagaż, poczta, materiał przedsiębiorstwa, poczta służbowa i zaopatrzenie pokładowe, które nie są zużywane ani wykorzystywane podczas lotu;
- 13) „poczta” oznacza przesyłki w postaci korespondencji i inne artykuły, inne niż poczta operatora statku powietrznego, przekazywane przez służby pocztowe i przeznaczone do przekazania służbom pocztowym zgodnie z zasadami Światowego Związku Pocztowego (UPU);
- 14) „holowanie statku powietrznego” oznacza przemieszczanie do przodu statku powietrznego podczas eksploatacji lub wycofanie go z eksploatacji za pomocą zewnętrznego zasilania sprzętu do obsługi naziemnej, który podtrzymuje przednie podwozie statku powietrznego lub jest do niego przymocowany;
- 15) „wypychanie statku powietrznego” oznacza przemieszczenie statku powietrznego z miejsca postojowego nosem do przodu przy użyciu zewnętrznego zasilania sprzętu do obsługi naziemnej. Do operacji może być wykorzystywany holownik;

- 16) „jednostka załadunkowa (ULD)” oznacza urządzenie służące do grupowania i unieruchamiania ładunku, poczty i bagażu w transporcie lotniczym, tj. kontener lotniczy albo paletę lotniczą z siatką okrywającą, które jest przeznaczone do bezpośredniego unieruchamiania przez system załadunku ładunku na statku powietrznym (CLS);
- 17) „kontrola rozmieszczenia ładunków” oznacza proces, za który odpowiedzialność ponosi operator statku powietrznego i który ma na celu zapewnienie bezpiecznego i skutecznego załadunku statku powietrznego przed każdym lotem;
- 18) „organizacja świadcząca usługi obsługi naziemnej w co najmniej dwóch państwach członkowskich” oznacza organizację odpowiedzialną za obsługę naziemną lub operatora statku powietrznego wykonującego własną obsługę naziemną, który świadczy usługi na lotniskach w więcej niż jednym państwie członkowskim i jest nadzorowany przez więcej niż jeden właściwy organ. Obejmuje to organizacje, które mogą, ale nie muszą, być częścią pojedynczej grupy biznesowej organizacji odpowiedzialnych za obsługę naziemną lub pojedynczej grupy biznesowej przewoźników lotniczych;
- 19) „audyt” oznacza systematyczny, niezależny i udokumentowany proces uzyskiwania dowodów i przeprowadzania ich obiektywnej oceny w celu określenia stopnia, w jakim wymagania zostały spełnione;
- 20) „inspekcja” oznacza, w kontekście monitorowania zgodności i nadzoru, niezależną i udokumentowaną ocenę zgodności przeprowadzaną drogą obserwacji i osądu, której towarzyszą (odpowiednio do przypadku) mierzenie, testy lub pomiary i której celem jest weryfikacja zgodności ze stosownymi wymaganiami; inspekcja może być częścią audytu, ale może również zostać przeprowadzona poza normalnym planem audytu, w szczególności w celu sprawdzenia usunięcia stwierdzonych niezgodności;
- 21) „materiały niebezpieczne” oznaczają wyroby lub substancje, które mogą stwarzać zagrożenie dla zdrowia, bezpieczeństwa, mienia lub środowiska naturalnego, wykazane na liście materiałów niebezpiecznych w Instrukcjach Technicznych lub sklasyfikowane zgodnie z tymi instrukcjami;
- 22) „Instrukcje Techniczne ICAO” oznaczają dokument ICAO 9284 „Instrukcje techniczne dotyczące bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną”;
- 23) „informacja dla dowódcy statku powietrznego (NOTOC)” oznacza dokładne i czytelne informacje pisemne przekazywane dowódcy statku powietrznego lub pilotowi dowódcy dotyczące materiałów niebezpiecznych lub innych ładunków specjalnych, które mają być przewożone na pokładzie statku powietrznego;
- 24) »zasada „just culture”« oznacza zasadę „just culture” zdefiniowaną w art. 2 pkt 12 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 ⁽⁷⁾;
- 25) „obsługa statku powietrznego” oznacza wszystkie działania w zakresie obsługi naziemnej i komunikację zachodzącą w polu ruchu naziemnego, w tym tankowanie statku powietrznego i usuwanie paliwa ze statku powietrznego, odladanie statku powietrznego i zabezpieczenie statku powietrznego przed oblodzeniem, uzupełnianie wody pitnej, usługi toaletowe i kanalizacyjne, obsługę cateringową, usługi sprzątania statku powietrznego, dostarczanie i obsługę sprzętu do obsługi naziemnej, dostęp do statku powietrznego, zabezpieczanie statku powietrznego na ziemi, załadunek i rozładunek statku powietrznego, wypychanie lub holowanie statku powietrznego, mocowanie i usuwanie sprzętu, obsługę pojazdów i sprzętu w bezpośrednim sąsiedztwie statku powietrznego;
- 26) „pomost wejściowy dla pasażerów” oznacza korytarz teleskopowy rozciągający się od terminalu portu lotniczego do statku powietrznego umożliwiający pasażerom wejście na pokład i jego opuszczenie;
- 27) „koordynacja obsługi statku powietrznego w trakcie przylotu i odlotu” oznacza funkcję obsługi naziemnej, która ma znaczenie dla bezpieczeństwa, polega na koordynacji czynności obsługi ramp i kończy się zwolnieniem (oddaniem w dyspozycję) lotu po zakończeniu obsługi naziemnej statku powietrznego na płycie postojowej;
- 28) „przedział ładunkowy” oznacza obszar statku powietrznego, który może być wykorzystywany do przewozu ładunku lub bagażu;
- 29) „strefa obsługi naziemnej (ERA)” oznacza strefę buforową bezpieczeństwa wokół statku powietrznego, która pozostaje wolna od przeszkód i ciał obcych przed przylotem i odlotem statku powietrznego oraz po nich, a także podczas manewrowania statkiem powietrznym do i ze stanowiska postojowego, z wyjątkiem sprzętu do obsługi naziemnej i personelu niezbędnego do manewrowania;

(7) 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 uchylenia 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).

- 30) „instrukcje załadunku” oznaczają zestaw instrukcji mających pomóc osobie nadzorującej załadunek statku powietrznego w zapewnieniu prawidłowego i bezpiecznego załadunku statku powietrznego;
- 31) „dokumentacja masy i wyważenia” oznacza dokumenty zawierające dane dotyczące masy i wyważenia statku powietrznego, środka ciężkości, ładunku statku powietrznego, informacje dla dowódcy statku powietrznego (NOTOC) w odniesieniu do materiałów niebezpiecznych, instrukcje załadunku, informacje o ładunku.

Artykuł 4

Warunki i procedury dotyczące organizacji świadczących usługi obsługi naziemnej

Warunki i procedury składania przez organizacje świadczące usługi obsługi naziemnej deklaracji ich zdolności i dostępności środków umożliwiających im wywiązywanie się z obowiązków w zakresie bezpiecznego świadczenia usług, o której mowa w art. 37 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2018/1139, jak określono w załącznikach I i II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 5

Przepisy przejściowe

Organizacje świadczące już usługi obsługi naziemnej w dniu 27 marca 2025 r. składają deklarację zgodnie z pkt ORGH.DEC.100 załącznika I do niniejszego rozporządzenia od dnia 27 marca 2024 r. zgodnie z planem ustanowionym i uzgodnionym z ich właściwym organem określonym w pkt ORGH.GEN.105 załącznika I do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 6

Wejście w życie i stosowanie

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. Rozporządzenie to stosuje się od dnia 27 marca 2028 r.
3. Pkt ORGH.MGM.201 załącznika I do niniejszego rozporządzenia stosuje się jednak od dnia 27 marca 2028 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 19 grudnia 2024 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

ZAŁĄCZNIK I

**OBOWIĄZKI ORGANIZACJI ODPOWIEDZIALNYCH ZA OBSŁUGĘ NAZIEMNĄ W ZAKRESIE
BEZPIECZNEGO ŚWIADCZENIA USŁUG ORAZ WARUNKÓW I PROCEDUR SKŁADANIA DEKLARACJI****(CZĘŚĆ ORGH)**

PODCZĘŚĆ GEN

WYMOGI OGÓLNE**ORGH.GEN.100 Zakres**

W niniejszym załączniku ustanawia się wymogi dotyczące:

- a) obowiązków organizacji wymienionych w definicji zawartej w art. 3 pkt 1 niniejszego rozporządzenia, które świadczą usługi obsługi naziemnej na co najmniej jednym lotnisku objętym zakresem stosowania rozporządzenia (UE) 2018/1139;
- b) warunków i procedur składania deklaracji przez te organizacje.

ORGH.GEN.105 Właściwy organ

- a) Właściwym organem odpowiedzialnym za przyjmowanie deklaracji od organizacji świadczących usługi obsługi naziemnej na lotnisku objętym zakresem rozporządzenia (UE) 2018/1139 jest organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym znajduje się lotnisko.
- b) Pojedyncza grupa biznesowa organizacji odpowiedzialnych za obsługę naziemną lub operator statku powietrznego wykonujący własną obsługę naziemną, którego główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie członkowskim i który świadczy usługi obsługi naziemnej w więcej niż jednym państwie członkowskim, składa deklarację właściwemu organowi wyznaczonemu przez państwo członkowskie, w którym znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności danej organizacji.
- c) Główne miejsce prowadzenia działalności pojedynczej grupy biznesowej organizacji odpowiedzialnych za obsługę naziemną, o której mowa w lit. b), ustala się na podstawie wszystkich następujących kryteriów:
 - 1) jest to miejsce, gdzie wykonywane są korporacyjne funkcje finansowe; funkcje te obejmują wszelką działalność finansową, która jest niezbędna do zarządzania działalnością organizacji i utrzymania jej rentowności i zdolności finansowej;
 - 2) jest to miejsce, gdzie pełni swoje obowiązki kierownik, na którym spoczywa pełna odpowiedzialność za bezpieczeństwo w tej organizacji;
 - 3) jest to faktyczny ośrodek kontroli, z którego regularnie zarządza się rozwojem i ciągłością działalności, strategią i planowaniem, które mają wpływ na pojedynczą grupę biznesową organizacji odpowiedzialnych za obsługę naziemną jako całość.

ORGH.GEN.110 Obowiązki organizacji odpowiedzialnej za obsługę naziemną

- a) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną odpowiada za bezpieczne świadczenie usług zgodnie ze wszystkimi wymienionymi poniżej źródłami przepisów:
 - 1) rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego;
 - 2) deklaracją składaną na podstawie art. 37 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2018/1139;
 - 3) procedurami dotyczącymi lokalnej działalności określonymi w instrukcji operacyjnej lotniska, o których mowa w pkt 4.1 lit. b) załącznika VII do rozporządzenia (UE) 2018/1139 i które mają zastosowanie do niej jako użytkownika lotniska;
 - 4) procedurami operacyjnymi i instrukcjami operatora statku powietrznego związanymi z usługami obsługi naziemnej, jeżeli są one świadczone, lub, w przypadku gdy takie usługi nie są świadczone, zgodnie z procedurami operacyjnymi organizacji odpowiedzialnej za obsługę naziemną.
- b) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną opracowuje podręcznik obsługi naziemnej zgodnie z pkt ORGH.DOC.110 i pracuje zgodnie z nim.
- c) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną ustanawia normy i cele odnośnie do bezpiecznego wykonywania działań w zakresie obsługi naziemnej oraz opracowuje procedury operacyjne w celu ich osiągnięcia. Określa również funkcje niezbędne do wykonywania tych działań, w tym powiązany z tymi funkcjami proces decyzyjny, uprawnienia, zadania i obowiązki.

- d) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną zapewnia, aby cały personel zaangażowany w działania w zakresie obsługi naziemnej:
 - 1) był odpowiednio przeszkolony i wykazał się kompetencjami do wykonywania powierzonych zadań przed uzyskaniem zezwolenia na wykonywanie swoich obowiązków bez nadzoru oraz nieustannie doskonalił swoje kompetencje;
 - 2) był świadom swoich obowiązków i rozumiał swoją rolę oraz sposób, w jaki jego obowiązki są związane z bezpieczeństwem lotnisk i operacji transportu lotniczego.
- e) W przypadku korzystania z jakiegokolwiek sprzętu do obsługi naziemnej (GSE) w celu wykonywania działań w zakresie obsługi naziemnej organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną ustanawia i wdraża program obsługi technicznej swoich GSE.

ORGH.GEN.115 Rozpoczęcie działalności

Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną może rozpocząć działalność na lotnisku, jeżeli spełnia oba następujące warunki:

- a) dokonano formalnych ustaleń z operatorem tego lotniska;
- b) organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną zgłosiła swoją działalność właściwemu organowi, korzystając z formularza określonego w dodatku 1.

ORGH.GEN.120 Sposoby spełnienia wymagań

- a) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną może stosować alternatywne sposoby spełnienia wymagań w stosunku do akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań przyjętych przez Agencję w celu wykazania zgodności z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do tego rozporządzenia.
- b) Jeżeli organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną korzysta z alternatywnych sposobów spełnienia wymagań, przekazuje właściwemu organowi wykaz tych alternatywnych sposobów spełnienia wymagań i udostępnia go właściwemu organowi w odpowiednim czasie do celów nadzoru.
- c) Jeżeli organizacja świadcząca usługi obsługi naziemnej w co najmniej dwóch państwach członkowskich, której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie członkowskim, stosuje alternatywne sposoby spełnienia wymagań wyłącznie w odniesieniu do lotnisk w jednym państwie członkowskim, informuje o tym wyłącznie właściwy organ tego państwa członkowskiego. Jeżeli taka organizacja stosuje alternatywne sposoby spełnienia wymagań do wszystkich swoich baz lotniczych w państwach członkowskich, informuje o tym właściwy organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym znajduje się jej główne miejsce prowadzenia działalności.

ORGH.GEN.125 Stosowanie norm branżowych

W celu wywiązania się ze swoich obowiązków w zakresie bezpiecznego świadczenia usług obsługi naziemnej organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną może stosować własne procedury operacyjne, normy branżowe lub obie.

ORGH.GEN.130 Zarządzanie zmianami

- a) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną opracowuje, wdraża i utrzymuje w ramach swojego systemu zarządzania proces zarządzania zmianami w swoich ustalonych procesach, procedurach i usługach. Jeżeli zmiany bezpośrednio wpływają na jej zdolność do bezpiecznego świadczenia usług obsługi naziemnej, przeprowadza ona następujące działania:
 - 1) ocenia ryzyko dotyczące bezpieczeństwa związane z oczekiwanymi zmianami i wdraża środki ograniczające ryzyko w celu wyeliminowania tego ryzyka;
 - 2) określa, czy i w jaki sposób zmiany wpływają na jej interakcje z innymi organizacjami oraz, w razie potrzeby, angażuje te organizacje w ocenę ryzyka dla bezpieczeństwa i ograniczanie ryzyka oraz dostosowuje te środki ograniczające ryzyko w celu uniknięcia sprzeczności lub pogorszenia bezpieczeństwa;
 - 3) informuje organizacje, których te zmiany dotyczą, o zmianach i środkach ograniczających ryzyko;
 - 4) sporządza dokumentację tego procesu.
- b) Jeżeli zmiany mają wpływ na deklarację złożoną przez organizację odpowiedzialną za obsługę naziemną, aktualizuje ona tę deklarację i bez zbędnej zwłoki przedkłada ją właściwemu organowi.
- c) Niezależnie od lit. a) i b) ocena ryzyka wynikającego z wszelkich planowanych zmian i związana z nimi dokumentacja muszą być proporcjonalne do wielkości i złożoności organizacji odpowiedzialnej za obsługę naziemną.

- d) Niezależnie od lit. a), b) i c) operatorzy statków powietrznych wykonujący własną obsługę naziemną i operatorzy lotnisk świadczący usługi obsługi naziemnej mogą stosować istniejący już proces zarządzania zmianami do zarządzania zmianami związanymi ze świadczeniem usług obsługi naziemnej.
- e) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną przekazuje właściwemu organowi odpowiednią dokumentację, z uwzględnieniem lit. a), w odpowiednim czasie na potrzeby audytu lub inspekcji.

ORGH.GEN.140 Dostęp

W celu ustalenia, czy organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną działa zgodnie ze swoją deklaracją, organizacja ta zapewnia, w każdym momencie, aby osoby należycie upoważnione przez właściwy organ, które są odpowiedzialne za nadzór nad tą organizacją:

- a) miały dostęp do wszelkich obiektów, dokumentów, rejestrów, danych, procedur lub wszelkich innych materiałów związanych z działalnością organizacji;
- b) mogły przeprowadzić wszelkie działania, inspekcje, testy, oceny lub ćwiczenia, które właściwy organ uzna za niezbędne, lub wziąć w nich udział.

ORGH.GEN.145 Dostarczanie dokumentacji do celów nadzoru

Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną przedkłada następujące dokumenty w ich aktualnej wersji właściwemu organowi określone w pkt ORGH.GEN.105, najlepiej w formie elektronicznej, w terminie uzgodnionym wspólnie z właściwym organem i w odpowiednim czasie przed audytem nadzorczym lub inspekcją:

- a) w stosownych przypadkach, wykaz alternatywnych sposobów spełnienia wymagań wykorzystywanych do działań w zakresie obsługi naziemnej;
- b) podręcznik obsługi naziemnej organizacji;
- c) wszelkie inne dokumenty wymagane przez właściwy organ w ramach przygotowań do audytu lub inspekcji.

ORGH.GEN.150 Niezgodności i działania naprawcze

- a) W przypadku stwierdzenia niezgodności przez właściwy organ organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną podejmuje w terminie określonym przez właściwy organ następujące kroki:
 - 1) identyfikuje podstawową przyczynę (podstawowe przyczyny) niezgodności i czynniki przyczyniające się do tej niezgodności lub tych niezgodności;
 - 2) opracowuje plan działań naprawczych, który odnosi się do podstawowych przyczyn i czynników przyczyniających się do niezgodności;
 - 3) wykazuje wdrożenie działań naprawczych w sposób zadowalający właściwy organ, w zależności od przypadku, na poziomie systemu zarządzania albo bazy lotniczej, lub na obu tych poziomach.
- b) Oprócz lit. a), w przypadku organizacji świadczącej usługi obsługi naziemnej w co najmniej dwóch państwach członkowskich, która może, ale nie musi, być częścią pojedynczej grupy biznesowej, osoba odpowiedzialna w danej bazie lotniczej powiadamia główną siedzibę organizacji w głównym miejscu prowadzenia działalności o stwierdzonych niezgodnościach dotyczących działania lub elementu systemu zarządzania organizacji w jednej bazie lotniczej oraz o związanych z nimi planach działań naprawczych i działaniach naprawczych.
- c) Jeżeli dana niezgodność ma bezpośredni wpływ na ryzyko dla bezpieczeństwa w ramach działalności operatora statku powietrznego lub operatora lotniska lub na obowiązki operatora statku powietrznego lub operatora lotniska, organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną bez zbędnej zwłoki informuje operatora lotniska i zainteresowanych operatorów statków powietrznych o działaniach wymienionych w lit. a) oraz, w stosownych przypadkach, koordynuje z nimi takie działania w terminie, o którym mowa w lit. a).

ORGH.GEN.155 Natychmiastowa reakcja na problem z zakresu bezpieczeństwa i wytyczne bezpieczeństwa

- a) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną wdraża, bez zbędnej zwłoki, wszelkie środki bezpieczeństwa lub wytyczne bezpieczeństwa wymagane przez właściwy organ w ramach natychmiastowej reakcji na problem z zakresu bezpieczeństwa.

- b) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną bez zbędnej zwłoki informuje operatora statku powietrznego, na rzecz którego świadczy usługi, oraz zainteresowanych operatorów lotnisk o wdrożeniu środków lub wytycznych bezpieczeństwa, o których mowa w lit. a).

ORGH.GEN.160 Zgłaszanie zdarzeń związanych z bezpieczeństwem

- a) W ramach swojego systemu zarządzania, o którym mowa w pkt ORGH.MGM.200 niniejszego załącznika, organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną ustanawia i utrzymuje system zgłaszania zdarzeń i zdarzeń związanych z bezpieczeństwem, który spełnia wymogi rozporządzenia (UE) nr 376/2014 i rozporządzenia (UE) 2018/1139, a także aktów delegowanych i wykonawczych do tych rozporządzeń. System ten obejmuje obowiązkowe i dobrowolne zgłaszanie zdarzeń.
- b) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną zgłasza:
 - 1) właściwemu organowi państwa członkowskiego, w którym doszło do zdarzenia, i każdej innej organizacji, która ma być powiadamiana przez państwo członkowskie, w którym doszło do zdarzenia, wszelkie zdarzenia lub stany związane z bezpieczeństwem, które stanowią lub mogłyby stanowić – jeżeli nie podejmie się w odniesieniu do nich działań naprawczych lub nie zostaną usunięte – zagrożenie dla statku powietrznego, osób znajdujących się na pokładzie statku powietrznego lub wszelkich innych osób, a w szczególności wszelkie wypadki lub poważne incydenty;
 - 2) zdarzenia związane z materiałami niebezpiecznymi – właściwemu organowi państwa członkowskiego, w którym doszło do zdarzenia.
- c) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną przekazuje również zgłoszenie zdarzenia, o którym mowa w lit. b), operatorowi lotniska, na którym miało miejsce zdarzenie, oraz odpowiedniemu operatorowi statku powietrznego. W stosownych przypadkach zgłoszenie przekazuje się również instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego i każdej innej zainteresowanej organizacji odpowiedzialnej za obsługę naziemną, która działa na lotnisku, na którym doszło do zdarzenia.
- d) Zgłoszenia zdarzeń:
 - 1) należy przekazywać odpowiednim organom, o których mowa w lit. b), oraz organizacjom, o których mowa w lit. c), tak szybko, jak to możliwe, lecz nie później niż 72 godziny po tym, jak organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną dowiedziała się o zdarzeniu, chyba że uniemożliwiają to wyjątkowe okoliczności; oraz
 - 2) muszą zawierać wszystkie istotne informacje o okolicznościach zdarzenia znanych organizacji odpowiedzialnej za obsługę naziemną w momencie dokonywania zgłoszenia.
- e) W przypadku zgłoszeń, o których mowa w lit. b), organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną dokonuje, w stosownych przypadkach, zgłoszenia uzupełniającego zawierającego szczegółowe informacje na temat działań, które zamierza podjąć, aby zapobiec podobnym zdarzeniom w przyszłości, gdy tylko działania te zostaną zidentyfikowane. Zgłoszenie uzupełniające:
 - 1) należy przekazać podmiotom, o których mowa w lit. b) i c);
 - 2) należy sporządzić w formie i na zasadach ustanowionych przez właściwy organ, o którym mowa w lit. b) pkt 1, lub, w przypadku materiałów niebezpiecznych, przez właściwy organ, o którym mowa w lit. b) pkt 2.

ORGH.GEN.165 System zgłaszania spraw związanych z bezpieczeństwem

- a) System zgłaszania, o którym mowa w pkt ORGH.GEN.160, obejmuje niezbędne środki i procedury umożliwiające organizacji odpowiedzialnej za obsługę naziemną poprawę i promowanie bezpiecznego świadczenia usług obsługi naziemnej oraz kultury bezpieczeństwa w ramach działalności organizacji. System ten:
 - 1) obejmuje wewnętrzny system zgłaszania spraw związanych z bezpieczeństwem;
 - 2) wykorzystuje się do celów identyfikacji przyczyny i czynników sprzyjających wystąpieniu zgłoszonych błędów, zdarzeń potencjalnie wypadkowych oraz zagrożeń i zajmuje się nimi w ramach swojego procesu zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z pkt ORGH.MGM.200 lit. b) ppkt 2;
 - 3) wykorzystuje się do oceny wszystkich znanych, istotnych informacji dotyczących błędów, zdarzeń potencjalnie wypadkowych, zagrożeń i nieprzestrzegania procedur operacyjnych;
 - 4) umożliwia wymianę wszelkich innych informacji istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa z organizacjami, z którymi ma interakcje;
 - 5) zapewnia możliwość dobrowolnego oraz anonimowego zgłaszania w ramach wewnętrznego systemu zgłaszania spraw związanych z bezpieczeństwem;
 - 6) chroni tożsamość zgłaszającego, zapewnia mu pełną poufność oraz poufność wszelkich danych osobowych lub szczegółowych informacji.

- b) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną dysponuje procedurami mającymi na celu:
- 1) uwzględnienie wewnętrznych zgłoszeń związanych z bezpieczeństwem – obowiązkowych i dobrowolnych, w tym w przypadku gdy organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną stosuje odrębny system dobrowolnego zgłaszania;
 - 2) rejestrowanie wszystkich zgłoszeń;
 - 3) określenie, które zdarzenia kwalifikują się do zgłoszenia na podstawie pkt ORGH.GEN.160 lit. b);
 - 4) w stosownych przypadkach, przeprowadzanie dochodzeń w sprawie zgłoszeń wewnętrznych;
 - 5) we współpracy z operatorem statku powietrznego lub operatorem lotniska, lub z obydwojema tymi podmiotami, stosownie do przypadku, przeprowadzenie analizy i oceny zgłoszeń lub grupy zdarzeń mających tę samą podstawową przyczynę w celu wyeliminowania uchybień w zakresie bezpieczeństwa i zidentyfikowania tendencji;
 - 6) umożliwienie uczestnictwa w dochodzeniach w sprawie zgłoszonych zdarzeń prowadzonych przez operatora lotniska lub operatora statku powietrznego, stosownie do przypadku, w przypadku gdy dane zdarzenie lub proponowane środki ograniczające ryzyko mają bezpośredni wpływ na organizację odpowiedzialną za obsługę naziemną;
 - 7) podjęcie niezbędnych działań, aby wyeliminować przyczynę zdarzenia i zapobiec ponownemu wystąpieniu zdarzenia;
 - 8) przekazanie zgłaszającemu informacji zwrotnych, jeżeli są znane, oraz zdecydowanie o odpowiednich środkach rozpowszechniania wyników i ograniczania ryzyka;
 - 9) powstrzymanie się od przypisywania winy zgodnie z zasadą „just culture”.
- c) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną podejmuje działania mające na celu gromadzenie informacji na temat kwestii bezpieczeństwa związanych z działaniami zleconymi, o których mowa w pkt ORGH.MGM.205.
- d) System zgłaszania spraw związanych z bezpieczeństwem musi być proporcjonalny do wielkości i złożoności organizacji odpowiedzialnej za obsługę naziemną.

ORGH.GEN.170 Substancje psychoaktywne i leki

- a) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną wdraża procedurę zapewniającą, aby jej personel:
- 1) nie wykonywał żadnych obowiązków pod wpływem alkoholu, substancji psychoaktywnych ani leków, które mogą mieć wpływ na ich zdolność do wykonywania ich zadań w sposób niekorzystny dla bezpieczeństwa;
 - 2) nie zażywał żadnej z tych substancji podczas pracy.
- b) Procedurę tę należy włączyć się do systemu zarządzania organizacji odpowiedzialnej za obsługę naziemną.

PODCZEŚĆ MGM

SYSTEM ZARZĄDZANIA

ORGH.MGM.200 Wymogi ogólne dotyczące systemu zarządzania

- a) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną opracowuje i wdraża system zarządzania proporcjonalny do rodzaju i złożoności działalności, wielkości organizacji i kontekstu operacyjnego w celu zarządzania ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa; jej celem jest ciągłe doskonalenie tego systemu i zapewnienie promowania kultury bezpieczeństwa w ramach jej działalności. System zarządzania obejmuje wszystkie systemy i procesy niezbędne organizacji odpowiedzialnej za obsługę naziemną do wywiązania się z jej obowiązków.
- b) System zarządzania jakością obejmuje następujące elementy:
- 1) jasno określone zakresy odpowiedzialności i obowiązków w odniesieniu do całej działalności organizacji, w tym bezpośredniej odpowiedzialności kierownika odpowiedzialnego;
 - 2) system zarządzania bezpieczeństwem, który obejmuje następujące elementy:
 - (i) opis ogólnej filozofii i zasad przyjętych przez organizację w odniesieniu do bezpieczeństwa, określanych jako „polityka bezpieczeństwa”, podpisany przez kierownika odpowiedzialnego;
 - (ii) proces identyfikacji zagrożeń dla bezpieczeństwa oraz oceny i ograniczania ryzyka dotyczącego bezpieczeństwa w działaniach w zakresie obsługi naziemnej, w tym czynników ludzkich;

- (iii) proces zarządzania wynikami organizacji w zakresie bezpieczeństwa i ich poprawy poprzez ustanowienie celów, norm i wskaźników dotyczących bezpieczeństwa oraz walidacji proporcjonalności i skuteczności środków ograniczających ryzyko dotyczące bezpieczeństwa;
 - (iv) środki promowania bezpieczeństwa w organizacji, służące rozwijaniu kultury bezpieczeństwa, w szczególności środki przekazywania informacji na tematy związane z bezpieczeństwem w taki sposób, aby personel był świadomy swojej roli w utrzymywaniu bezpieczeństwa naziemnego i bezpieczeństwa lotów oraz w przyczynianiu się do tworzenia kultury bezpieczeństwa;
 - (v) identyfikację interakcji z innymi zainteresowanymi stronami oraz odpowiedzialności za własne bezpieczeństwo, uprawnień i odpowiedzialności organizacji odpowiedzialnej za obsługę naziemną w ramach tych interakcji;
- 3) proces zarządzania zmianami zgodnie z pkt ORGH.GEN.130;
- 4) metody zapewniania minimalnego poziomu kontroli w celu zapobiegania zmęczeniu personelu dzięki przestrzeganiu obowiązujących wymogów, z uwzględnieniem także poszczególnych funkcji obsługi naziemnej i ryzyka dotyczącego bezpieczeństwa powiązanego z przydzielonymi zadaniami;
- 5) program szkolenia mający na celu zapewnienie, aby personel zaangażowany w działania w zakresie obsługi naziemnej posiadał kompetencje do wykonywania obowiązków związanych z bezpieczeństwem oraz aby zapoznał się z zasadami i procedurami dotyczącymi wykonywanych zadań;
- 6) proces monitorowania przestrzegania przez organizację odpowiedzialną za obsługę naziemną mających zastosowanie wymagań i przepisów zgodnie z warunkami jej deklaracji, obejmujący informacje zwrotne na temat niezgodności przekazywane kierownikowi odpowiedzialnemu w celu zapewnienia, w razie potrzeby, skutecznego wdrożenia działań naprawczych oraz ciągłe doskonalenie i aktualizowanie elementów systemu zarządzania;
- 7) system zarządzania dokumentacją.
- c) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną prowadzi dokumentację dotyczącą procesów systemu zarządzania, o którym mowa w lit. b) pkt 1–7.
- d) Niezależnie od lit. a), b) i c), jeżeli organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną jest częścią podmiotu prawnego, który posiada co najmniej jeden dodatkowy certyfikat, zatwierdzenie lub upoważnienie lub składa deklaracje dotyczące działalności zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do tego rozporządzenia, organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną może zintegrować swój system zarządzania z systemem zarządzania, który został już ustanowiony na mocy przepisów mających zastosowanie do tego certyfikatu, zatwierdzenia, zezwolenia lub deklaracji, w zależności od przypadku.

ORGH.MGM.201 System zarządzania bezpieczeństwem informacji

Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną ustanawia, wdraża i utrzymuje system zarządzania bezpieczeństwem informacji zgodnie z załącznikiem (część IS.D.OR) do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2022/1645 ⁽¹⁾ w celu zapewnienia prawidłowego zarządzania ryzykiem związanym z bezpieczeństwem informacji, które to ryzyko może mieć wpływ na bezpieczeństwo lotnicze.

ORGH.MGM.205 Usługi lub produkty będące przedmiotem zlecenia

- a) W przypadku gdy organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną, do celów swojej działalności lub zgodności z niniejszym rozporządzeniem, zleca świadczenie usług lub dostarczenie produktów, które nie są certyfikowane, zatwierdzone, autoryzowane lub objęte deklaracją zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do tego rozporządzenia, te usługi lub produkty są dostarczane po zastosowaniu przez organizację odpowiedzialną za obsługę naziemną procesu zarządzania bezpieczeństwem w celu zarządzania ryzykiem związanym z tymi usługami lub produktami zamawianymi na potrzeby własne.

⁽¹⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2022/1645 z dnia 14 lipca 2022 r. ustanawiające zasady stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 w odniesieniu do wymagań dotyczących zarządzania ryzykiem związanym z bezpieczeństwem informacji o potencjalnym wpływie na bezpieczeństwo lotnicze w odniesieniu do organizacji objętych zakresem stosowania rozporządzeń Komisji (UE) nr 748/2012 i (UE) nr 139/2014 oraz zmieniające rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 i (UE) nr 139/2014 (Dz.U. L 248 z 26.9.2022, s. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/1645/oj).

- b) W przypadku gdy organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną zleca świadczenie usług lub dostarczenie produktów, które są certyfikowane, autoryzowane, zatwierdzone lub zadeklarowane zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do tego rozporządzenia, organizacja dostarczająca te usługi lub produkty jest odpowiedzialna za ich bezpieczeństwo, zgodnie z mającymi zastosowanie do tej organizacji przepisami lotniczymi UE oraz odpowiednimi wymogami załącznika I lub załącznika II do niniejszego rozporządzenia.
- c) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną zapewnia, aby spełnione zostały wszystkie poniższe warunki:
 - 1) usługi lub produkty będące przedmiotem zlecenia były zgodne z mającymi zastosowanie wymogami, w zależności od rodzaju usługi lub produktu;
 - 2) wszelkie zagrożenia dla bezpieczeństwa lotniczego związane z usługami lub produktami będącymi przedmiotem zlecenia podlegały ocenie ryzyka w ramach systemu zarządzania organizacją;
 - 3) właściwy organ uzyskał dostęp do dostawcy zewnętrznego w celu ustalenia ciągłej zgodności z mającymi zastosowanie wymogami;
 - 4) każde takie zlecenie było udokumentowane.

ORGH.MGM.210 Personel

- a) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną wyznacza kierownika odpowiedzialnego. Osoba ta:
 - 1) odpowiada za bezpieczne świadczenie usług obsługi naziemnej;
 - 2) posiada uprawnienia do zapewnienia przydziału wystarczających zasobów, tak aby wszystkie działania mogły być prowadzone zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;
 - 3) odpowiada za ustanowienie i utrzymanie skutecznego systemu zarządzania.
- b) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną wyznacza co najmniej jedną kompetentną osobę do pełnienia następujących funkcji:
 - 1) zarządzanie bezpieczeństwem;
 - 2) szkolenie w zakresie obsługi naziemnej;
 - 3) czynności związane z obsługą naziemną;
 - 4) w stosownych przypadkach, operacje związane z obsługą ładunku.
- c) Osoba właściwa do pełnienia funkcji zarządzania bezpieczeństwem jest odpowiedzialna za zarządzanie systemem zarządzania bezpieczeństwem i jego wdrażanie w ramach całej organizacji odpowiedzialnej za obsługę naziemną. Osoba właściwa do pełnienia tej funkcji działa niezależnie od innych funkcji w ramach organizacji, ma bezpośredni dostęp do kierownika odpowiedzialnego i innego personelu kierowniczego, stosownie do kwestii bezpieczeństwa, oraz podlega kierownikowi odpowiedzialnemu. Zastosowanie mogą mieć następujące ustalenia:
 - 1) w zależności od skali działalności można wyznaczyć co najmniej jedną osobę do zarządzania bezpieczeństwem świadczenia usług obsługi naziemnej na każdym lotnisku. Jedna osoba może być odpowiedzialna za więcej niż jedno lotnisko. Osoby te zgłaszają się do właściwych osób odpowiedzialnych za zarządzanie bezpieczeństwem [organizacji], określonych przez organizację odpowiedzialną za obsługę naziemną i opisanych w podręczniku obsługi naziemnej;
 - 2) operatorzy statków powietrznych wykonujący własną obsługę naziemną i operatorzy lotnisk świadczący usługi obsługi naziemnej mogą włączyć funkcję kierownika ds. bezpieczeństwa do innej funkcji o podobnych obowiązkach już istniejących w ich organizacji zgodnie z obowiązującymi wymaganiami.
- d) Osoba właściwa do pełnienia funkcji szkolenia w zakresie obsługi naziemnej jest odpowiedzialna za opracowanie i realizację programu szkoleń i oceny oraz za utrzymanie kompetencji personelu zaangażowanego w działania w zakresie obsługi naziemnej. Osoba właściwa do pełnienia tej funkcji ma bezpośredni dostęp do kierownika odpowiedzialnego oraz do właściwego kierownictwa w kwestiach szkoleniowych.

- e) Osoba właściwa do wykonywania funkcji obsługi naziemnej odpowiada za koordynację i działanie w zakresie bezpieczeństwa w odniesieniu do wszystkich działań w zakresie obsługi naziemnej na wszystkich lotniskach lub na szczeblu regionalnym, zgodnie z ustaleniami organizacji odpowiedzialnej za obsługę naziemną opisanymi w jej normach i celach zgodnie z pkt ORGH.GEN.110 lit. c). Osoba właściwa do pełnienia tej funkcji ma bezpośredni dostęp do kierownika odpowiedzialnego oraz do właściwego kierownictwa w kwestiach operacyjnych. Operatorzy statków powietrznych, posiadacze certyfikatu przewoźnika lotniczego, którzy wykonują własną obsługę naziemną, mogą włączyć tę funkcję do zakresu obowiązków osoby wyznaczonej przez organizację do czynności w zakresie obsługi naziemnej.
- f) Osoba właściwa do pełnienia funkcji w zakresie operacji związanych z obsługą ładunku odpowiada za koordynację i bezpieczeństwo wszystkich operacji związanych z obsługą ładunku na wszystkich lotniskach albo na szczeblu regionalnym, zgodnie z ustaleniami organizacji opisanymi w jej normach i celach zgodnie z pkt ORGH.GEN.110 lit. c).
- g) Ponadto organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną ustanawia następujące funkcje:
 - 1) funkcję wdrażania procesu monitorowania zgodności wymaganego na mocy pkt ORGH.MGM.200 lit. b) pkt 6; osoba lub osoby właściwe do pełnienia tej funkcji mają bezpośredni dostęp do kierownika odpowiedzialnego;
 - 2) funkcję użytkownika i obsługi technicznej GSE, jeżeli organizacja wykorzystuje GSE w swojej działalności; organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną określa strukturę raportowania dla tej funkcji, która może być wykonywana przez co najmniej jedną osobę.
- h) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną ustanawia proporcjonalną liczbę funkcji nadzorczych, biorąc pod uwagę strukturę działalności organizacji i liczbę zatrudnionych pracowników. Osoby pełniące funkcje nadzorcze koordynują, doradzają i zapewniają, aby osoby wchodzące w skład zespołu wykonywały działania w zakresie obsługi naziemnej zgodnie z ustalonymi normami i procedurami operacyjnymi, w tym podręcznikiem obsługi naziemnej organizacji. Obowiązki i zakres odpowiedzialności osoby lub osób pełniących te funkcje są odpowiednio określone, a wszelkie inne ustalenia są dokonywane w celu zapewnienia im możliwości wywiązania się ze swoich obowiązków. Funkcje nadzorcze są wykonywane przez kompetentne osoby posiadające umiejętności zapewniające wykonywanie działań w zakresie obsługi naziemnej zgodnie ze standardami organizacji określonymi w podręczniku obsługi naziemnej.
- i) Ta sama osoba może pełnić więcej niż jedną funkcję, o której mowa w lit. b), g) i h), jeżeli spełnione są oba następujące warunki:
 - 1) osoba ta jest przeszkolona i wykwalifikowana do wykonywania powierzonych zadań;
 - 2) każdy konflikt interesów związany z wykonywaniem powierzonych zadań został rozwiązany przed objęciem tych funkcji przez daną osobę.
- j) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną wystarczającą liczbą wykwalifikowanych pracowników do bezpiecznego świadczenia usług obsługi naziemnej zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

ORGH.MGM.215 Obiekty

- a) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną zapewnia dostępność obiektów umożliwiających wykonywanie wszystkich planowanych zadań i działań przewidzianych w załączniku I i załączniku II do niniejszego rozporządzenia i zarządzanie tymi zadaniami i działaniami.
- b) W przypadku gdy organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną korzysta z magazynu na terenie lotniska objętego zakresem rozporządzenia (UE) 2018/1139 do przechowywania i przygotowywania elementów ładunku zawierających materiały niebezpieczne, muszą być spełnione wszystkie następujące wymogi:
 - 1) obiekt dysponuje jasno określonymi strumieniami ruchu przychodzącego i wychodzącego oraz wydzielonymi obszarami do przyjmowania materiałów niebezpiecznych oraz do załadunku i rozładunku paczek i ULD;
 - 2) zapewniono obszar weryfikacji promieniowania rentgenowskiego;
 - 3) zapewniono segregację materiałów niebezpiecznych według zgodności oraz oddzielenie ich od zwykłych ładunków zgodnie z normami międzynarodowymi i zalecanymi praktykami;
 - 4) zapewniono odpowiednie warunki, aby zapobiec wszelkim uszkodzeniom materiałów niebezpiecznych;
 - 5) strefa przechowywania materiałów niebezpiecznych jest wyraźnie oznakowana i kontrolowana pod względem temperatury, w stosownych przypadkach;
 - 6) zestaw narzędzi awaryjnych jest łatwo dostępny.

ORGH.MGM.220 Oprogramowanie wykorzystywane do świadczenia usług obsługi naziemnej

Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną zapewnia, aby oprogramowanie, które wykorzystuje do świadczenia usług obsługi naziemnej, było funkcjonalne i nie wpływało negatywnie na bezpieczeństwo lotu. Organizacja zapewnia, aby:

- a) dostępny był zapasowy system, aby zapewnić ciągłość działania w przypadku awarii;
- b) dane były łatwo dostępne i możliwe do pobrania na żądanie osób upoważnionych;
- c) oprogramowanie, jeżeli obejmuje wydawanie dokumentów, było zgodne z pkt ORGH.DOC.100;
- d) personel był przeszkolony i kompetentny do korzystania z oprogramowania przy wykonywaniu powierzonych mu zadań.

PODCZEŚĆ DEC**DEKLARACJA****ORGH.DEC.100 Deklaracja – wymogi ogólne**

- a) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną przedkłada właściwemu organowi, określone w pkt ORGH.GEN.105, należycie wypełnioną deklarację, w tym załącznik dla każdego lotniska, na którym świadczy usługi.
- b) Jeżeli organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną dokona którejkolwiek z poniższych zmian mających wpływ na treść deklaracji, powiadamia o tych zmianach właściwy organ i przedkłada zmienioną deklarację:
 - 1) zmiana nazwy organizacji;
 - 2) zmiana imienia i nazwiska lub danych kontaktowych kierownika odpowiedzialnego;
 - 3) dodanie lub usunięcie lotnisk, na których organizacja świadczy usługi obsługi naziemnej;
 - 4) dodanie lub usunięcie usług obsługi naziemnej świadczonych na lotnisku wymienionym w deklaracji;
 - 5) nowe alternatywne sposoby spełnienia wymagań;
 - 6) wdrożenie normy branżowej.
- c) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną zapewnia zgodność z niniejszym rozporządzeniem i z informacjami zawartymi w deklaracji oraz utrzymuje stałą zgodność przez cały okres swojej działalności.

ORGH.DEC.105 Zakończenie świadczenia usług obsługi naziemnej

Jeżeli organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną zamierza trwale zaprzestać świadczenia usług obsługi naziemnej na lotnisku, musi:

- a) jak najszybciej powiadomić operatora lotniska i właściwy organ, a także operatorów statków powietrznych, których to dotyczy, zgodnie z umową;
- b) przedłożyć właściwemu organowi wniosek o wyrejestrowanie deklaracji w dniu zakończenia świadczenia usług.

Uprzedniego powiadomienia operatora lotniska, o którym mowa w lit. a), dokonuje się z odpowiednim wyprzedzeniem, zgodnie z formalnymi ustaleniami z operatorem lotniska, tak aby operator ten mógł w razie potrzeby wdrożyć odpowiednie środki w celu utrzymania ciągłości usług na lotnisku.

Dodatek 1

FORMULARZ DEKLARACJI

DEKLARACJA			
zgodnie z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2050/20			
Nazwa organizacji:			
Imię i nazwisko, adres e-mail i numer telefonu kierownika odpowiedzialnego:			
Główne	miejsce	prowadzenia	działalności organizacji:
Świadczenie usług obsługi naziemnej: na rzecz operatorów statków powietrznych będących osobami trzecimi ☐			
własna obsługa naziemna ^(*) ☐			
Organizacja jest:			
☐ niezależną organizacją odpowiedzialną za obsługę naziemną			
☐ zintegrowana z operatorem lotniska, mianowicie			
☐ zintegrowana z operatorem statku powietrznego lub pojedynczą grupą biznesową przewoźników lotniczych, a mianowicie:			
Imię i nazwisko, adres e-mail i numer telefonu osoby wyznaczonej do pełnienia funkcji związanej z bezpieczeństwem obsługi naziemnej:			
Planowana data rozpoczęcia działalności w zakresie obsługi naziemnej ^(**) :			
(*) : W tym na rzecz operatorów statków powietrznych należących do tej samej pojedynczej grupy biznesowej przewoźników lotniczych.			
(**) : W przypadku organizacji już prowadzących działalność w dniu rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia jest to data złożenia deklaracji.			
Lotniska w UE, na których organizacja świadczy usługi, z podaniem pełnej nazwy i kodu ICAO:			
Nr	Nazwa lotniska	Kod ICAO	Państwo
1	<i>np. Kolonia/Bonn Konrad-Adenauer</i>	<i>EDDK</i>	<i>Niemcy</i>
2			
3			
4			

Oświadczenia

☐ Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną opracowała i wdrożyła system zarządzania obejmujący politykę bezpieczeństwa, zarządzanie ryzykiem dla bezpieczeństwa oraz procedury świadczenia usług obsługi naziemnej objętych niniejszą deklaracją, zgodnie z zasadniczymi wymogami określonymi w pkt 4.2 załącznika VII do rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz w pkt ORGH.MGM.200 (System zarządzania) załącznika I do rozporządzenia delegowanego (UE) 2025/20.

☐ (Jeżeli dotyczy)

Alternatywne sposoby spełnienia wymagań wraz z odniesieniami do powiązanych akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań, które zastępują, zostały przedłożone właściwemu organowi.

☐ Usługi obsługi naziemnej są wykonywane zgodnie z podręcznikiem obsługi naziemnej ustanowionym jako część zasadniczych wymogów określonych w pkt 4.2.3 załącznika VII do rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz zgodnie z wymogami pkt ORGH.DOC.110 załącznika I do rozporządzenia delegowanego (UE) 2025/20.

☐ Wszystkie elementy wykorzystywanego GSE są zgodne z programem obsługi technicznej określonym w podczęści ORGH.GSE załącznika I do rozporządzenia delegowanego (UE) 2025/20.

☐ Wszyscy pracownicy obsługi naziemnej są przeszkoleni zgodnie z podczęścią ORGH.TRG załącznika I do rozporządzenia delegowanego (UE) 2025/20, a ich kompetencje są utrzymywane na odpowiednim poziomie, tak aby wykonywali swoje zadania bezpiecznie i zgodnie ze standardami ustanowionymi przez organizację odpowiedzialną za obsługę naziemną.

☐ Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną wypełnia i będzie wypełniać obowiązki w zakresie zgłaszania zdarzeń określone w [zasadniczych wymogach] pkt 4.2.2 załącznika VII do rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz przestrzega przepisów rozporządzenia (UE) nr 376/2014 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do tych rozporządzeń.

☐ (Jeżeli dotyczy)

Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną wdraża normy branżowe i dobre praktyki.

Nazwa norm branżowych/dobrych praktyk:

☐ Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną powiadamia właściwy organ o wszelkich zmianach w swojej organizacji, elementach swojego systemu zarządzania i jego działaniu, zgodnie z niniejszą deklaracją i jak określono w pkt ORGH.DEC.100 załącznika I do rozporządzenia delegowanego (UE).../....

☐ Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną potwierdza, że wszystkich niezbędnych ustaleń z operatorami lotniska należycie dokonano przed rozpoczęciem działalności, tj. ustalono m.in.:

- a) rodzaj usług obsługi naziemnej, które mają być świadczone na tym lotnisku;
- b) datę rozpoczęcia działalności na lotnisku;
- c) metody wymiany informacji dotyczących działalności i istotnych informacji dotyczących bezpieczeństwa z operatorem lotniska, w tym ustalenia dotyczące zgłaszania i analizy istotnych zdarzeń związanych z bezpieczeństwem; oraz
- d) udział w pracach komitetów ds. bezpieczeństwa lotnisk.

☐ Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną potwierdza, że informacje ujawnione w niniejszej deklaracji, wraz ze wszystkimi załącznikami, są prawidłowe.

☐ Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną wyraża zgodę na publikację swoich danych kontaktowych podanych w niniejszej deklaracji na stronie internetowej jej właściwego organu krajowego lub na stronie internetowej EASA, albo na obu tych stronach internetowych, po otrzymaniu deklaracji przez zainteresowany właściwy organ.

.....
.....

Data, imię i nazwisko oraz podpis kierownika odpowiedzialnego:

Załącznik do deklaracji (*)

- (*) Należy wypełnić indywidualnie dla każdego lotniska, na którym organizacja świadczy usługi obsługi naziemnej na podstawie niniejszej deklaracji.

Załącznik nr XXX do deklaracji w przypadku ⁽¹⁾ ⁽²⁾	
Uwagi: 1): Pełna nazwa lotniska. 2): Kod ICAO.	
1) Imię i nazwisko, adres e-mail i numer telefonu przedstawiciela organizacji odpowiedzialnej za obsługę naziemną na lotnisku, o którym mowa w niniejszym załączniku:	
2) Imię i nazwisko, adres e-mail i numer telefonu osoby odpowiedzialnej za zarządzanie bezpieczeństwem na lotnisku, o którym mowa w niniejszym załączniku (*):	
Uwaga: Ta sama osoba może łączyć obowiązki, o których mowa w pkt 1 i 2, i może być odpowiedzialna za więcej niż jedno lotnisko.	
Data rozpoczęcia działalności na tym lotnisku (*):	
(*) Jeżeli organizacja świadczy już usługi na tym lotnisku w dniu rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, jest to data złożenia deklaracji.	
Wykaz usług obsługi naziemnej świadczonych na lotnisku objętym niniejszym załącznikiem do deklaracji zgodnie z art. 2 ust. 2 rozporządzenia delegowanego (UE) 2025/20	
Obsługa pasażerów (art. 2 ust. 2 lit. a)) – proszę określić:	☐
Obsługa pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się (art. 2 ust. 2 lit. a))	☐
Obsługa bagażu (art. 2 ust. 2 lit. b)) – proszę określić:	☐
Obsługa statku powietrznego	
Obsługa GSE wykorzystywanego do celów świadczenia usług obsługi naziemnej (art. 2 ust. 2 lit. c) pkt (i))	☐
Tankowanie i usuwanie paliwa ze statku powietrznego – obsługa tankowania statku powietrznego (art. 2 ust. 2 lit. c) pkt (ii))	☐
Obsługa toalet statku powietrznego (art. 2 ust. 2 lit. c) pkt (iii))	☐
Dostarczanie wody pitnej na statek powietrzny (art. 2 ust. 2 lit. c) pkt (iv))	☐
Czyszczenie statku powietrznego z zewnątrz (art. 2 ust. 2 lit. c) pkt (v))	☐
Odladzanie statku powietrznego/zabezpieczenie statku powietrznego przed oblodzeniem (art. 2 ust. 2 lit. c) pkt (vi)); należy również określić, czy odladzanie/zabezpieczanie przed oblodzeniem jest nadzorowane:	☐
Działania związane z obsługą statku powietrznego w trakcie przylotu i odlotu	
Działania związane z przylotem statku powietrznego (art. 2 ust. 2 lit. d) pkt (i))	☐
Załadunek/rozładunek statku powietrznego (art. 2 ust. 2 lit. d) pkt (ii))	☐
Nadzór nad załadunkiem (art. 2 ust. 2 lit. d) pkt (ii))	☐
Działania związane z odlotem statku powietrznego (art. 2 ust. 2 lit. d) pkt (iii))	☐

Holowanie/wypychanie statku powietrznego (art. 2 ust. 2 lit. d) pkt (iv))	
Holowanie ☐ Wypychanie ☐	☐
Użytkowanie pojazdu ☐	
Komunikacja przez słuchawki ☐	
Wytyczne dla skrzydłowego ☐	
Obsługa ładunków i poczty	
Przyjmowanie ładunku w imieniu operatora statku powietrznego (art. 2 ust. 2 lit. e) pkt (i))	☐
Ostateczne ułożenie i magazynowanie (art. 2 ust. 2 lit. e) pkt (ii))	☐
Ważenie końcowe i znakowanie urządzeń ładunkowych (art. 2 ust. 2 lit. e) pkt (iii))	☐
Kontrole końcowe przed transportem lotniczym (art. 2 ust. 2 lit. e) pkt (iv))	☐
Transport naziemny ładunku i poczty między punktem kontroli końcowych a statkiem powietrznym (art. 2 ust. 2 lit. e) pkt (v))	☐
Materiały niebezpieczne	
Obsługa pasażerów	☐
Obsługa bagażu	☐
Przyjmowanie materiałów niebezpiecznych jako ładunku	☐
Obsługa materiałów niebezpiecznych jako ładunku	☐

PODCZĘŚĆ DOC

DOKUMENTACJA I REJESTRY**ORGH.DOC.100 Systemy dokumentacji i rejestracji**

- Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną ustanawia system dokumentacji i system rejestracji jako część swojego systemu zarządzania.
- Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną zapewnia, aby wszystkie dokumenty i rejestry oraz wszelkie związane z nimi zmiany były dostępne dla personelu organizacji odpowiedzialnej za obsługę naziemną do celów służbowych oraz dla organów lub innych podmiotów do celów audytu lub inspekcji, na żądanie. Dokumentacja powinna być łatwa do prześledzenia i odszukania przez cały wymagany okres przechowywania.
- Dokumenty i rejestry są przechowywane i zabezpieczane w celu zapewnienia ochrony przed uszkodzeniem, zmianą i kradzieżą.
- Dokumenty i rejestry muszą być łatwe do odczytania w dowolnym formacie. Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną określa w swojej dokumentacji sposób niszczenia lub usuwania dokumentów i zapisów.

ORGH.DOC.105 Prowadzenie dokumentacji

- Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną prowadzi dokumentację zgodnie z wymogami krajowymi państwa członkowskiego lub państw członkowskich, w których organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną świadczy swoje usługi.
- Niezależnie od lit. a) organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną przechowuje następującą dokumentację w następujący sposób lub zgodnie z innymi mającymi zastosowanie wymogami, w zależności od tego, który z okresów jest dłuższy:
 - deklaracja organizacji odpowiedzialnej za obsługę naziemną i stosowane alternatywne sposoby spełnienia wymagań w okresie ważności deklaracji;

- 2) pisemne porozumienia z innymi organizacjami, takimi jak operatorzy statków powietrznych i operatorzy lotnisk, w celu bezpiecznego świadczenia usług obsługi naziemnej, tak długo jak takie porozumienia pozostają w mocy;
- 3) podręcznik obsługi naziemnej i wszelkie inne procedury operacyjne, procedury i instrukcje operatora lotniska oraz procedury i instrukcje operatora statku powietrznego, o ile są one wykorzystywane przez organizację odpowiedzialną za obsługę naziemną na tym lotnisku lub przez tego operatora statku powietrznego;
- 4) sprawozdania z oceny bezpieczeństwa, w tym sprawozdania z badania wypadków i poważnych incydentów, za okres eksploatacji przez organizację odpowiedzialną za obsługę naziemną;
- 5) certyfikaty szkolenia personelu, dokumenty potwierdzające kwalifikacje oraz, w stosownych przypadkach, dokumentacja medyczna, zezwolenie na prowadzenie pojazdu na płycie lotniska lub jego cofnięcie lub anulowanie, przez co najmniej 24 miesiące po zakończeniu zatrudnienia danej osoby;
- 6) zezwolenia dla pojazdów i GSE, zapobiegawczy plan obsługi technicznej i rejestry obsługi technicznej przez co najmniej 24 miesiące po wycofaniu pojazdu z eksploatacji;
- 7) dokumenty dotyczące przygotowania i obsługi lotu przez 3 miesiące.

ORGH.DOC.110 Podręcznik obsługi naziemnej

- a) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną uwzględnia w podręczniku obsługi naziemnej następujące elementy:
 - 1) wszelkie niezbędne instrukcje, informacje i procedury dotyczące bezpiecznego świadczenia usług obsługi naziemnej, dostosowane do warunków operacyjnych i lokalnych oraz ryzyka dla bezpieczeństwa na każdym lotnisku;
 - 2) procedury operacyjne dostarczone przez operatorów statków powietrznych, na rzecz których organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną świadczy usługi;
 - 3) procedury lotniskowe przewidziane przez operatora lotniska w celu zapewnienia zgodności z wymaganiami lotniska mającymi zastosowanie do organizacji odpowiedzialnej za obsługę naziemną;
 - 4) obowiązki i zakres odpowiedzialności personelu obsługi naziemnej;
 - 5) system zarządzania organizacją odpowiedzialnej za obsługę naziemną;
 - 6) proces organizacji odpowiedzialnej za obsługę naziemną w zakresie zarządzania zmianami;
 - 7) program szkolenia personelu organizacji zaangażowanej w działania w zakresie obsługi naziemnej;
 - 8) program obsługi technicznej GSE;
 - 9) wszelkie inne zadania wchodzące w zakres usług obsługi naziemnej, o których mowa w jej deklaracji.
- b) Podręcznik obsługi naziemnej może składać się z zestawu oddzielnych dokumentów połączonych ze sobą odniesieniami.
- c) Operatorzy lotnisk i operatorzy statków powietrznych świadczący usługi obsługi naziemnej mogą włączyć elementy obsługi naziemnej do swoich istniejących instrukcji.
- d) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną zapewnia, aby wszelkie informacje pochodzące z innych kontrolowanych dokumentów, takich jak te, o których mowa w lit. a) pkt 2 i lit. a) pkt 3, lub z innych dokumentów istotnych dla bezpiecznego świadczenia usług obsługi naziemnej oraz wszelkie zmiany tych dokumentów były prawidłowo i terminowo odzwierciedlone w podręczniku obsługi naziemnej.
- e) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną zapewnia, aby podręcznik obsługi naziemnej:
 - 1) został zatwierdzony przez osoby odpowiedzialne wyznaczone przez organizację odpowiedzialną za obsługę naziemną, w całości albo na części, oraz aby istniał dowód takiego zatwierdzenia;
 - 2) był łatwo czytelny i uporządkowany w sposób ułatwiający jego przygotowanie, stosowanie i przegląd;
 - 3) był łatwo dostępny dla personelu organizacji odpowiedzialnej za obsługę naziemną oraz dla organizacji zewnętrznych, w całości albo w częściach, stosownie do ich zadań i obowiązków, a personel został poinstruowany o tym, jak uzyskać dostęp do istotnych dla niego części i gdzie je znaleźć;
 - 4) był dostępny dla właściwej organizacji, wraz z najnowszymi zmianami, w odpowiednim czasie przed inspekcją lub audytem.

- f) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną:
- 1) dokonuje okresowego przeglądu treści podręcznika obsługi naziemnej, upewnia się, że jest on aktualny i zmieniający w razie potrzeby;
 - 2) zapewnia, aby procedury zmiany i dystrybucji podręcznika obsługi naziemnej były przekazywane personelowi korzystającemu z podręcznika i przez niego zrozumiałe;
 - 3) opracowuje i wdraża proces zarządzania kolejnymi wersjami podręcznika obsługi naziemnej i ich kontroli oraz eksponuje ten proces w podręczniku;
 - 4) usuwa lub wyraźnie oznacza przestarzałe części;
 - 5) uwzględnia wszelkie zmiany i zmiany wymagane przez właściwy organ, operatorów statków powietrznych, na rzecz których organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną świadczy usługi, operatora lotniska lub zmiany w jej eksploatacji;
 - 6) niezwłocznie rozpowszechnia instrukcje operacyjne i ich zmiany, a także wszelkie inne istotne informacje wśród zainteresowanego personelu.
- g) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną zapewnia, aby instrukcje pracy i procedury operacyjne były zgodne z odpowiednimi częściami podręcznika obsługi naziemnej oraz aby były sporządzane lub przekazywane w języku i w sposób zrozumiały dla odpowiedniego personelu.

PODCZĘŚĆ TRG

SZKOLENIE PERSONELU OBSŁUGI NAZIEMNEJ

ORGH.TRG.100 Program szkolenia i oceny

- a) W ramach swojego systemu zarządzania organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną opracowuje i wdraża program szkolenia i oceny swojego personelu, aby zapewnić zdobycie przez niego kompetencji niezbędnych do wykonywania zadań zgodnie ze standardami i celami ustanowionymi zgodnie z pkt ORGH.GEN.110 lit. c) oraz aby zapewnić utrzymanie kompetencji personelu.
- b) W programie szkoleń i oceny:
- 1) określa się normy i cele szkoleniowe na podstawie konkretnych zadań i obowiązków dla każdej funkcji obsługi naziemnej, procedury operacyjne, kontekst operacyjny oraz zagrożenia i związane z nimi ryzyko dotyczące bezpieczeństwa właściwe dla każdej funkcji obsługi naziemnej;
 - 2) ustala się wymagany poziom kompetencji i opracowuje program szkolenia w celu osiągnięcia tego poziomu;
 - 3) uwzględnia się analizę potrzeb szkoleniowych przeprowadzaną przed zarejestrowaniem danej osoby na szkolenie wstępne; etap ten wykorzystuje się do umożliwienia uznania wszelkich wcześniejszych szkoleń ukończonych przez daną osobę, jeżeli są one istotne dla przypisanej im funkcji i zadań;
 - 4) uwzględnia się wiedzę, umiejętności i podejście współmiennie do ogólnych i konkretnych zadań w odniesieniu do każdej funkcji obsługi naziemnej w następujący sposób:
 - (i) komponent dotyczący wiedzy opiera się na standardowych procedurach operacyjnych związanych z funkcją obsługi naziemnej, procedurach operatora statku powietrznego, odpowiednich aspektach procedur lotniskowych oraz, w stosownych przypadkach, operacjach prowadzonych w niekorzystnych warunkach pogodowych, zimą i w nocy;
 - (ii) komponent dotyczący umiejętności odnosi się do umiejętności technicznych i ludzkich w celu zapewnienia, że dana osoba nabyła umiejętności praktyczne do prawidłowego wykonywania swych zadań służbowych, przy czym odnosi się to również do procedur specyficznych dla danego operatora;
 - (iii) komponent dotyczący podejścia ma na celu przygotowanie danej osoby do bezpiecznego i skutecznego wykonywania jej zadań, ze zrozumieniem i intencją przyczynienia się do utrzymania bezpieczeństwa operacyjnego na wysokim poziomie;
 - 5) ustanawia się proces oceny osiągniętego poziomu kompetencji w odniesieniu do komponentów, o których mowa w pkt 2, 3 i 4, po zakończeniu szkolenia;
 - 6) uwzględnia się szkolenie wstępne, w tym szkolenie w miejscu pracy, oraz szkolenie ustawiczne w zakresie kompetencji.

- c) Biorąc pod uwagę zadania i obowiązki specyficzne dla poszczególnych funkcji, program szkolenia i oceny obejmuje następujące elementy:
- 1) podstawowa wiedza w dziedzinie lotnictwa;
 - 2) specjalistyczne szkolenie w podziale na rodzaje działań w zakresie obsługi naziemnej;
 - 3) system zarządzania bezpieczeństwem organizacji i elementy zarządzania bezpieczeństwem;
 - 4) bezpieczeństwo strefy operacyjnej lotniska i prace wykonywane w otoczeniu statku powietrznego, w tym zagrożenia stwarzane przez innych operatorów na płycie postojowej;
 - 5) eksploatacja GSE oraz wszelkich instalacji, obiektów lub wyposażenia zapewnianych przez operatora lotniska do celów świadczenia usług obsługi naziemnej;
 - 6) czynniki ludzkie;
 - 7) proces obsługi statku powietrznego w trakcie przylotu i odlotu;
 - 8) zgłaszanie zdarzeń związanych z bezpieczeństwem;
 - 9) materiały niebezpieczne;
 - 10) procedury operacyjne operatorów statków powietrznych istotne dla konkretnej powierzonych funkcji obsługi naziemnej;
 - 11) lokalne procedury i programy operacyjne operatorów lotnisk istotne dla konkretnej funkcji obsługi naziemnej;
 - 12) wszelkie inne szkolenia wymagane na mocy innych mających zastosowanie przepisów rozporządzenia (UE) nr 139/2014, rozporządzenia (UE) nr 965/2012 lub rozporządzenia Komisji (UE) nr 923/2012 ^(*).
- d) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną zapewnia, w ramach swojego programu szkoleń i oceny, utrzymanie kompetencji personelu poprzez utrzymywanie jego wiedzy, umiejętności i postaw na poziomie umożliwiającym mu wykonywanie zadań zgodnie z normami i celami określonymi przez organizację odpowiedzialną za obsługę naziemną zgodnie z pkt ORGH.GEN.110 lit. c). Osiągnięciu tego celu służy przeprowadzanie rodzajów szkoleń, o których mowa w lit. e)–h), przy czym każde szkolenie kończy się etapem oceny.
- e) Szkolenie okresowe odbywa się nie rzadziej niż co 36 miesięcy. Szkolenie okresowe może zostać ukończone w dowolnym dniu w ciągu ostatnich 3 miesięcy kalendarzowych od odstępu, a następnie nowy okres odstępu może rozpocząć się w dniu ukończenia ostatniego szkolenia okresowego.
- f) Szkolenie odświeżające przeprowadza się w przypadku, gdy dana osoba nie jest w stanie wykazać wymaganych kompetencji w ramach przydzielonej funkcji lub nie wykonywała zadań w ramach przydzielonej funkcji przez 3–12 kolejnych miesięcy. Treść i sposób przeprowadzenia szkolenia odświeżającego dostosowuje się do długości przerwy. Szkolenie odświeżające może być również przeprowadzane jako forma sezonowych zmian czynności.

Szkolenie uaktualniające przeprowadza się, jako podkategorię szkolenia odświeżającego, w każdym z następujących przypadków:

- 1) osobie powierza się nowe zadania lub nową funkcję w ramach obsługi naziemnej;
 - 2) w przepisach wprowadzono zmiany, które mają bezpośredni wpływ na wykonywanie zadań;
 - 3) istnieją nowe procesy, procedury lub zmiany w środowisku operacyjnym.
- g) Szkolenie w celu przekwalifikowania danej osoby przeprowadza się w przypadku stwierdzenia niedociągnięć podczas codziennej pracy lub w przypadku, gdy dana osoba nie wykonywała zadań w ramach przydzielonej funkcji przez 12–24 kolejnych miesięcy. Obejmuje ono szkolenie na temat zidentyfikowanych niedociągnięć oraz ocenę kompetencji.
- h) Powtórne szkolenie zgodnie z programem szkolenia wstępnego przeprowadza się, jeżeli dana osoba nie wykonywała zadań w ramach przydzielonej funkcji przez okres dłuższy niż 24 kolejne miesiące.

^(*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (Dz.U. L 281 z 13.10.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2012/923/oj).

- i) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną zapewnia, aby osoby prowadzące szkolenie i przeprowadzające ocenę posiadały kompetencje w zakresie przedmiotu szkolenia, oraz posiadały umiejętności niezbędne do skutecznego przeprowadzenia szkolenia i przeprowadzenia oceny.
- j) Program szkolenia i oceny należy włączyć do opracowanego przez organizację podręcznika obsługi naziemnej oraz przeprowadzać jego regularny przegląd w celu wprowadzania ulepszeń.

ORGH.TRG.105 Dodatkowe wymogi dotyczące szkolenia

- a) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną zapewnia, aby do prowadzenia szkoleń i przeprowadzania ocen wykorzystywano odpowiednie urządzenia, środki, wyposażenie i narzędzia.
- b) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną zapewnia, aby materiały szkoleniowe były w języku zrozumiałym dla danego personelu obsługi naziemnej.
- c) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną prowadzi dokumentację szkoleń i ocen oraz związanych z nimi kwalifikacji. Na żądanie organizacja przekazuje kopię tej dokumentacji osobom fizycznym. Dokumentacja ta zawiera następujące dane:
 - 1) nazwę organizacji zatrudniającej lub, w przypadku gdy szkolenie jest prowadzone przez stronę trzecią, nazwę organizacji prowadzącej szkolenie,
 - 2) nazwę szkolenia,
 - 3) kompetencje będące przedmiotem szkolenia,
 - 4) podsumowanie poruszanych tematów,
 - 5) zdobyte kompetencje oraz, w stosownych przypadkach, wynik zaliczenia lub uzyskaną ocenę,
 - 6) datę ukończenia szkolenia i oceny.

ORGH.TRG.110 Szkolenie w zakresie materiałów niebezpiecznych

- a) Organizacje odpowiedzialne za obsługę naziemną, w tym te, które nie obsługują materiałów niebezpiecznych, wdrażają i utrzymują program szkolenia personelu obsługi naziemnej w zakresie materiałów niebezpiecznych, współmierny do ich funkcji i obowiązków, obejmujący wykrywanie niezgłoszonych lub zgłoszonych nieprawidłowo materiałów niebezpiecznych oraz zgłaszanie zdarzeń związanych z materiałami niebezpiecznymi, zgodnie z pkt GH.OPS.020 i załącznikiem 18 do konwencji chicagowskiej oraz Instrukcjami Technicznymi ICAO.
- b) Personel przechodzi również szkolenie w zakresie konkretnych procedur dotyczących materiałów niebezpiecznych stosowanych przez operatorów statków powietrznych, na rzecz których organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną świadczy usługi obsługi materiałów niebezpiecznych.
- c) Szkolenia okresowe w zakresie materiałów niebezpiecznych przeprowadza się nie rzadziej niż co 24 miesiące.
- d) Personel organizacji odpowiedzialnej za obsługę naziemną, który wykonuje którąkolwiek z następujących funkcji, jest zwolniony ze spełnienia wymogu, o którym mowa w lit. a):
 - 1) tankowanie i usuwanie paliwa ze statku powietrznego,
 - 2) obsługa toalet statku powietrznego,
 - 3) dostarczanie wody pitnej,
 - 4) czyszczenie statku powietrznego z zewnątrz,
 - 5) odladzanie statku powietrznego i zabezpieczenie statku powietrznego przed oblodzeniem,
 - 6) holowanie lub wypychanie statku powietrznego.

PODCZEŚĆ GSE

PRZĘT DO OBSŁUGI NAZIEMNEJ

ORGH.GSE.100 Sprzęt do obsługi naziemnej – wymogi ogólne

- a) W ramach swojego systemu zarządzania organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną dysponuje procesem zapewniającym, aby GSE wykorzystywany do świadczenia usług obsługi naziemnej:
 - 1) podlegał inspekcji przed pierwszym użyciem w eksploatacji lub przed rozpoczęciem działalności sezonowej;
 - 2) był sprawny i w dobrym stanie, tak aby nie spowodował obrażeń ciała ani uszkodzenia statku powietrznego ani innego sprzętu lub mienia;

- 3) był używany zgodnie z instrukcją obsługi i w ramach parametrów projektowych sprzętu;
 - 4) był wykorzystywany wyłącznie do celów, do których został zaprojektowany;
 - 5) był odpowiedni do typu statku powietrznego, przy którym jest wykorzystywany;
 - 6) był poddawany obsłudze technicznej zgodnie z programem obsługi technicznej i instrukcjami organizacji odpowiedzialnej za obsługę naziemną, z należyтым uwzględnieniem minimalnego wpływu na środowisko.
- b) Do celów lit. a) organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną:
- 1) posiada i wdraża odpowiednie procedury i instrukcje do bezpiecznej eksploatacji GSE;
 - 2) ustanowiła środki zapewniające odbiór biuletynów serwisowych, aktualizacji serwisu, wycofania od użytkowników i innych powiadomień dotyczących bezpieczeństwa i użytkowania sprzętu, wydanych przez producenta lub organy, oraz podjęcie odpowiednich działań w tym zakresie;
 - 3) zapewnia, aby personel obsługujący GSE posiadał ważne prawo jazdy i wszelkie inne licencje wymagane do używania pojazdów specjalistycznych, został upoważniony przez operatora lotniska do poruszania się na płycie postojowej, był odpowiednio przeszkolony, a jego kompetencje były utrzymywane;
 - 4) spełnia wymogi dotyczące programu obsługi technicznej określone w pkt ORGH.GSE.105;
 - 5) w przypadku zlecenia usług obsługi technicznej GSE na zasadzie outsourcingu zapewnia, aby:
 - (i) obsługa techniczna była wykonywana zgodnie z instrukcjami i specyfikacjami producenta sprzętu, które obejmują: instrukcje obsługi technicznej i naprawy, informacje dotyczące obsługi technicznej, usuwanie usterek i procedury inspekcji;
 - (ii) organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną posiadała dowody obsługi technicznej GSE pochodzące od zewnętrznego przedsiębiorstwa wykonującego obsługę techniczną GSE;
 - 6) przestrzega mających zastosowanie norm projektowych i produkcyjnych wykorzystywanego GSE.
- c) W przypadku gdy operator lotniska zapewnia sprzęt, obiekty lub instalacje do świadczenia usług obsługi naziemnej, takie jak obiekty do odladzania, scentralizowany system obsługi bagażu, pomosty wejściowe dla pasażerów i mosty powietrzne, operator lotniska i użytkownicy takiego sprzętu, obiektów lub instalacji muszą jak najszybciej wyjaśnić i udokumentować następujące aspekty:
- 1) odpowiedzialność za ich obsługę techniczną;
 - 2) odpowiedzialność za ich użytkowanie;
 - 3) odpowiedzialność za szkolenie personelu w zakresie eksploatacji takiego sprzętu, obiektów lub instalacji.

ORGH.GSE.105 Program obsługi technicznej sprzętu do obsługi naziemnej

- a) W ramach swojego systemu zarządzania organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną ustanawia i wdraża program obsługi technicznej w celu utrzymania systemów i wyposażenia niezbędnych do świadczenia usług obsługi naziemnej w stanie użytkowania, który nie wpływa negatywnie na bezpieczeństwo osób, statków powietrznych i innych pojazdów lub wyposażenia, ani na prawidłowość i wydajność operacji. Organizacja zapewnia:
- 1) wdrażanie programu obsługi technicznej swoich pojazdów i sprzętu, które są używane w polu ruchu naziemnego i innych strefach operacyjnych lotniska;
 - 2) ustanowienie procedur realizacji programu obsługi technicznej;
 - 3) wykonywanie obsługi technicznej w odpowiednich warsztatach, przez wykwalifikowany personel i zgodnie z instrukcjami producenta lub, w przypadku ich braku, z instrukcjami dostarczonymi przez właściciela lub leasingodawcę GSE;
 - 4) skuteczne wdrażanie programu obsługi technicznej poprzez wykorzystanie odpowiednich i adekwatnych środków i obiektów, w tym w przypadku zlecenia usług obsługi technicznej na zewnątrz;
 - 5) wyraźne oznaczanie pojazdów niezdatnych do użytku i GSE jako wycofane z eksploatacji, niewykorzystywanie ich do celów operacyjnych oraz szybkie przemieszczenie ich do wyznaczonych stref obsługi technicznej lub przechowywania do naprawy;
 - 6) ustanowienie, w stosownych przypadkach, planu prewencyjnych inspekcji obsługi technicznej;

- 7) prowadzenie dokumentacji obsługi technicznej w odniesieniu do każdego pojazdu i GSE.
- b) Program obsługi technicznej musi być odpowiedni do częstotliwości i szczególnych warunków użytkowania danego elementu GSE. Program ten obejmuje co najmniej:
 - 1) proces inspekcji i zgłaszania usterek,
 - 2) dowód, że GSE został zweryfikowany przed ponownym dopuszczeniem do eksploatacji.
- c) Program obsługi technicznej musi uwzględniać zasady czynnika ludzkiego.
- d) Program obsługi technicznej musi zapewniać zgodność z określonym okresem użytkowania przez cały okres eksploatacji GSE.
- e) W przypadku gdy obsługa techniczna GSE jest wykonywana przez inne organizacje uczestniczące w umowie dotyczącej wyposażenia zbiorczego lub umowie najmu, organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną zapewnia udokumentowanie odpowiedzialności za obsługę techniczną.

ORGH.GSE.110 Grupowanie sprzętu do obsługi naziemnej

- a) W przypadku gdy GSE zapewnia operator lotniska lub inna organizacja na lotnisku, organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną może, w stosownych przypadkach, zawrzeć umowę w sprawie grupowania GSE z innymi organizacjami świadczącymi usługi obsługi naziemnej na tym lotnisku. Operator lotniska jest zawsze informowany o takiej umowie.
- b) W przypadku grupowania GSE organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną zapewnia, aby szczególne porozumienie z organizacją zapewniającą GSE spełniało wymagania niniejszej podczęści oraz wymogi mające zastosowanie do usług zleconych w ramach niniejszego rozporządzenia, w tym zapewnia szkolenie personelu do obsługi GSE, procedury operacyjne dotyczące korzystania z GSE, a także program obsługi technicznej GSE.
- c) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną skutecznie wdraża wymogi bezpieczeństwa ustanowione w ramach umowy o grupowaniu GSE. Zapewnia ona, aby poziom bezpieczeństwa nie był niższy od norm ustanowionych w jego własnym systemie zarządzania bezpieczeństwem. W takim przypadku organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną może wystąpić z wnioskiem o przegląd wymogów bezpieczeństwa zawartych w umowie o grupowaniu GSE wraz z pozostałymi organizacjami zaangażowanymi w tę umowę.

—

ZAŁĄCZNIK II

OBOWIĄZKI ORGANIZACJI ODPOWIEDZIALNYCH ZA OBSŁUGĘ NAZIEMNĄ W ODNIESIENIU DO PROCEDUR OPERACYJNYCH DOTYCZĄCYCH OBSŁUGI NAZIEMNEJ**(CZĘŚĆ GH.OPS)****GH.OPS.005 Ogólne obowiązki w zakresie świadczenia usług obsługi naziemnej**

- a) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną zapewnia, w odniesieniu do wszystkich wykonywanych przez nią działań w zakresie obsługi naziemnej, aby:
- 1) prawidłowo wdrożono procedury operacyjne i instrukcje dostarczone przez operatora statku powietrznego oraz, w stosownych przypadkach, przez operatora lotniska;
 - 2) dostępna była wystarczająca liczba personelu do bezpiecznego wykonywania przydzielonych zadań;
 - 3) personel wykonujący działania w zakresie obsługi naziemnej był przeszkolony i kompetentny do wykonywania przydzielonych zadań;
 - 4) eksploatacja i obsługa techniczna sprzętu wykorzystywanego do obsługi naziemnej były wykonywane zgodnie z podczęścią ORGH.GSE.
- b) Zgodnie z pkt 4.1 lit. c) załącznika VII do rozporządzenia (UE) 2018/1139 organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną świadczy usługi zgodnie z instrukcjami i procedurami operatora statku powietrznego. Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną może jednak stosować własne procedury operacyjne w każdym z następujących przypadków:
- 1) jeśli operator statku powietrznego wyrazi na to zgodę;
 - 2) jeżeli operator statku powietrznego nie udostępni żadnych procedur operacyjnych.
- c) Jeżeli instrukcje i procedury dostarczone przez operatora statku powietrznego różnią się od procedur operacyjnych organizacji odpowiedzialnej za obsługę naziemną, pierwszeństwo mają procedury operatora statku powietrznego. Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną rozpatruje wraz z operatorem statku powietrznego wszelkie kolidujące ze sobą różnice, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo statku powietrznego, jego pasażerów lub personelu obsługi naziemnej, niezwłocznie po ich zidentyfikowaniu, i ustala wraz z operatorem statku powietrznego, czy w zamian akceptowane jest wdrożenie procedur operacyjnych organizacji odpowiedzialnej za obsługę naziemną.
- d) Procedury operacyjne organizacji odpowiedzialnej za obsługę naziemną:
- 1) obejmują, w stosownych przypadkach, wszystkie świadczone usługi wymienione w art. 2 ust. 2 niniejszego rozporządzenia;
 - 2) są odpowiednie do typu statku powietrznego i kontekstu operacyjnego;
 - 3) zapewniają, aby czynności związane z obsługą statku powietrznego były wykonywane w taki sposób, aby zminimalizować ryzyko uszkodzenia statku powietrznego lub innych pojazdów na ziemi oraz obrażeń personelu i pasażerów, a także aby bezpieczeństwo lotu nie było zagrożone.
- e) Zgodnie z pkt 4.1 lit. b) załącznika VII do rozporządzenia (UE) 2018/1139 organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną przestrzega, w zakresie odpowiednim dla prowadzonej przez siebie działalności, procedur dostarczonych jej przez operatora lotniska w odniesieniu do następujących aspektów operacyjnych, o których mowa w rozporządzeniu (UE) nr 139/2014:
- 1) program kontroli fragmentów przedmiotów obcych (FOD);
 - 2) udzielanie zezwoleń kierowcom i eksploatacja pojazdów;
 - 3) holowanie statku powietrznego;
 - 4) łączność między pojazdami a kontrolą ruchu lotniczego (ATC);
 - 5) kontrola pieszych;
 - 6) jakość paliwa i bezpieczeństwo płyty postojowej podczas tankowania/usuwania paliwa;
 - 7) operacje prowadzone zimą;
 - 8) operacje prowadzone w nocy;
 - 9) operacje prowadzone w niekorzystnych warunkach pogodowych;
 - 10) oznakowanie i oświetlenie pojazdów i innych przedmiotów ruchomych;
 - 11) przylot statku powietrznego i opuszczanie stanowiska postojowego;
 - 12) informacje dla organizacji prowadzących działania na płycie postojowej;
 - 13) alarmowanie służb ratunkowych;

- 14) środki ochrony przed podmuchami silnika statku powietrznego;
- 15) odzież o dużej widoczności.
- f) Procedury operatora lotniska obejmujące elementy określone w lit. e) mają pierwszeństwo przed procedurami organizacji odpowiedzialnej za obsługę naziemną lub operatora statku powietrznego o takim samym zakresie. Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną rozpatruje wraz z operatorem lotniska wszelkie kolidujące ze sobą instrukcje lub procedury niezwłocznie po stwierdzeniu rozbieżności.
- g) Bez uszczerbku dla lit. a)–f), w celu zapewnienia, aby bezpieczeństwo statku powietrznego i osób na ziemi nie było zagrożone podczas świadczenia usług obsługi naziemnej, organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną może podjąć decyzję o zastosowaniu bardziej rygorystycznych procedur operacyjnych opartych na procedurach i instrukcjach operatora statku powietrznego lub operatora lotniska, jeżeli uzna, że lokalny kontekst operacyjny wymaga dodatkowych środków ostrożności w zakresie bezpieczeństwa. Te dodatkowe elementy bezpieczeństwa są dokumentowane i przekazywane, stosownie do przypadku, operatorom statków powietrznych lub zainteresowanym operatorom lotnisk.
- h) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną zapewnia, aby jej personel miał dostęp do kopii odpowiednich instrukcji i procedur operacyjnych, zgodnie z jego zadaniami, oraz aby był on informowany w sposób zapewniający zrozumienie tych instrukcji i procedur. Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną zapewnia również, aby jej personel był w stanie zrozumieć instrukcje i procedury operatora lotniska lub właściwych organów, które mogą być dostarczane wyłącznie w języku narodowym, oraz aby stosował się do tych instrukcji i procedur.

GH.OPS.010 Interakcje z innymi organizacjami

W ramach swojego systemu zarządzania organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną dysponuje procesem identyfikacji interakcji z operatorem lotniska i operatorem lub operatorami statków powietrznych, na rzecz których świadczy usługi. Proces regulacji interakcji:

- a) obejmuje określone procedury operacyjne operatora statku powietrznego, środowisko lokalnego lotniska, procedury bezpieczeństwa lub ograniczenia operacyjne, w oparciu o ocenę ryzyka w zakresie bezpieczeństwa i w porozumieniu ze wszystkimi odpowiednimi zainteresowanymi stronami;
- b) zapewnia, w porozumieniu z operatorem lotniska, aby odpowiednie części jego systemu zarządzania bezpieczeństwem były kompatybilne i komplementarne z częściami operatora lotniska, o których mowa w pkt ADR.OR.D.025, i operatora statku powietrznego;
- c) zapewnia wzajemną komunikację i regularną wymianę informacji istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa, w stosownych przypadkach, z organizacjami, których dotyczy działanie w zakresie obsługi naziemnej.

GH.OPS.020 Obsługa materiałów niebezpiecznych

- a) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną zapewnia, aby obsługa materiałów niebezpiecznych odbywała się przez cały czas zgodnie z odpowiednimi przepisami załącznika 18 do konwencji chicagowskiej oraz Instrukcji Technicznych ICAO odnoszących się do tego załącznika, a także z instrukcjami i procedurami operatora statku powietrznego.
- b) Organizacje odpowiedzialne za obsługę naziemną nieuczestniczące w obsłudze materiałów niebezpiecznych odmawiają przyjęcia towarów zawierających ukryte lub niezgłoszone materiały niebezpieczne i zgłaszają wykrycie niezgłoszonych lub nieprawidłowo zgłoszonych materiałów niebezpiecznych zgodnie z pkt ORGH.GEN.160 lit. b) pkt 2.
- c) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną zapewnia, aby personel uczestniczący w obsłudze materiałów niebezpiecznych miał dostęp do zmian specyficznych dla operatorów statków powietrznych, na rzecz których świadczone są usługi, i stosował te zmiany.

GH.OPS.025 Transport naziemny pasażerów i członków załogi przez operatora lotniska

W przypadku gdy operator lotniska świadczy usługi transportu naziemnego dla pasażerów i członków załogi, korzystając z własnego personelu, jako oddzielną usługę albo łącznie z obsługą pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się, w ramach wyłączenia określonego w art. 2 ust. 3 lit. h) lub j) niniejszego rozporządzenia, musi on spełniać następujące wymogi określone w załączniku I i załączniku II do niniejszego rozporządzenia:

- a) wymogi określone w podczęści ORGH.GSE;
- b) wymogi określone w pkt GH.OPS.300;
- c) wymogi określone w pkt GH.OPS.305.

GH.OPS.030 Wspólny język

Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną zapewnia, aby jej personel był w stanie skutecznie przekazywać informacje na temat swoich codziennych zadań operacyjnych w języku lub językach lub za pomocą sygnałów ręcznych, które są zrozumiałe dla członków personelu lub, w zależności od przydzielonych im funkcji, personelu lotniska lub załogi lotniczej.

PODCZEŚĆ 1

OBSŁUGA PASAŻERÓW**GH.OPS.100 Obsługa pasażerów – wymogi ogólne**

- a) Procedury obsługi pasażerów ustanowione przez organizację odpowiedzialną za obsługę naziemną obejmują ryzyko dotyczące bezpieczeństwa, w tym przewóz materiałów niebezpiecznych w bagażu pasażera lub przy sobie, związane z następującymi czynnościami:
 - 1) przyjmowanie pasażerów i bagażu oraz przekazywanie danych do celów kontroli rozmieszczenia ładunków;
 - 2) obsługę pasażerów szczególnych kategorii, w tym pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się;
 - 3) wejście pasażerów na pokład;
 - 4) opuszczenie pokładu przez pasażerów, w tym, w stosownych przypadkach, obsługę pasażerów tranzytowych i transferowych;
 - 5) transfer lub tranzyt pasażerów.
- b) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną zapewnia przestrzeganie wymagań lotniska dotyczących kontroli pieszych podczas wejścia na pokład i opuszczania pokładu.

GH.OPS.105 Kontrola pasażerów na płycie postojowej

- a) Pasażerowie mający dostęp do płyty postojowej lub innej strefy operacyjnej lotniska muszą spełniać obowiązujące wymogi dotyczące kontroli pieszych określone w rozporządzeniu (UE) nr 139/2014. Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną zapewnia, aby pasażerowie nie przemieszczali się poza wyraźnie wskazany/wyznaczony obszar lub wytyczoną ścieżkę przejścia między terminalem lotniskowym a statkiem powietrznym i nie przekraczali wyznaczonych stref niebezpiecznych statku powietrznego.
- b) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną stosuje instrukcje i procedury operatora statku powietrznego, chyba że uzgodniono inaczej z operatorem statku powietrznego. W przypadku korzystania ze schodów dla pasażerów, pomostów wejściowych dla pasażerów lub mostów powietrznych w celu wejścia na pokład i opuszczenia pokładu przez pasażerów procedury operacyjne obejmują bezpieczeństwo pasażerów podczas wchodzenia na pokład i opuszczania pokładu.

GH.OPS.110 Obsługa pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się przez operatora lotniska

W przypadku gdy operator lotniska wykonuje obsługę pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się, korzystając z własnego personelu, jako oddzielną usługę albo łącznie z transportem naziemnym pasażerów i członków załogi, w ramach wyłączenia określonego w art. 2 ust. 3 lit. h) lub j) niniejszego rozporządzenia, musi spełniać następujące wymogi załącznika I i II do niniejszego rozporządzenia:

- a) wymogi określone w podczęści ORGH.GSE;
- b) wymogi określone w pkt GH.OPS.100 lit. a) pkt 2 mające zastosowanie do tych pasażerów;
- c) wymogi określone w pkt GH.OPS.305 dotyczące obsługi GSE.

PODCZEŚĆ 2

OBSŁUGA BAGAŻU**GH.OPS.200 Obsługa bagażu – wymogi ogólne**

- a) Procedury bezpieczeństwa dotyczące obsługi bagażu obejmują następujące etapy, w zależności od zakresu działań organizacji odpowiedzialnej za obsługę naziemną:
 - 1) identyfikacja bagażu;
 - 2) sortowanie bagażu;
 - 3) układanie bagażu, przygotowanie do odlotu lub transferu;

- 4) przybycie i odbiór bagażu.
- b) Postępowanie z materiałami niebezpiecznymi w bagażu odbywa się zgodnie z załącznikiem 18 do konwencji chicagowskiej i Instrukcjami Technicznymi ICAO odnoszącymi się do tego załącznika oraz procedurami i instrukcjami operatora statku powietrznego dotyczącymi materiałów niebezpiecznych w bagażu pasażerskim.
- c) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną przestrzega wszelkich dodatkowych procedur lotniskowych, w zależności od scentralizowanej infrastruktury zapewnianej przez operatora lotniska do obsługi bagażu.
- d) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną zapewnia, aby personel biorący udział w obsłudze bagażu przeszedł szkolenie w zakresie bezpieczeństwa związane z wykonywanymi przez niego zadaniami i rozumiał konsekwencje ich wykonywania dla bezpieczeństwa lotu.

PODCZEŚĆ 3

OBSŁUGA STATKU POWIETRZNEGO

GH.OPS.300 Bezpieczeństwo na płycie postojowej

Oprócz procedur operatora lotniska mających zastosowanie do danej organizacji jako użytkownika lotniska organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną wdraża następujące procedury operacyjne obejmujące ryzyko dotyczące bezpieczeństwa związane z pracami w otoczeniu statku powietrznego i w obszarze bezpieczeństwa strefy operacyjnej lotniska:

- a) procedury operatora lotniska dotyczące następujących czynności:
 - 1) chodzenie pieszo i jazda po strefach operacyjnych lotniska;
 - 2) program FOD;
 - 3) jazda po polu ruchu naziemnego;
 - 4) operacje prowadzone w niekorzystnych warunkach pogodowych, zimą lub w nocy;
- b) procedury operacyjne organizacji odpowiedzialnej za obsługę naziemną dotyczące następujących działań:
 - 1) prace na płycie postojowej i w otoczeniu statku powietrznego oraz bezpieczeństwo na płycie postojowej;
 - 2) inspekcje zewnętrznych stref operacyjnych statku powietrznego i przyległych stref operacyjnych lotniska, stosownie do przypadku, przed przylotem i odlotem statku powietrznego;
 - 3) prace w otoczeniu statku powietrznego, przy czym zastosowanie mają następujące zasady:
 - (i) podczas przygotowania do uruchomienia lub pracy silników w strefach niebezpiecznych statków powietrznych nie mogą znajdować się osoby ani pojazdy;
 - (ii) personel, inny niż wymagany do pomocy przy przylocie i odlocie statku powietrznego, nie może zbliżać się do statku powietrznego, gdy pracują silniki i włączone są światła przeciwbokowe;
 - (iii) procedura ta obejmuje zasady dotyczące czynników ludzkich;
 - 4) prawidłowe umiejscowienie sprzętu do obsługi naziemnej w otoczeniu statku powietrznego do celów obsługi statku powietrznego oraz wejścia na pokład i opuszczenia pokładu przez pasażerów;
 - 5) w zależności od obowiązków powierzonych organizacji jedno z poniższych:
 - (i) opracowanie i wdrożenie planu obsługi statku powietrznego w trakcie przylotu i odlotu w celu zapewnienia koordynacji i bezpieczeństwa wszystkich działań w zakresie obsługi naziemnej wykonywanych w statku powietrznym podczas obsługi statku powietrznego w trakcie przylotu i odlotu. Plan ten zawiera co najmniej opis etapów, a także zadań i obowiązków wymaganych w odniesieniu do przylotu, obsługi i odlotu statku powietrznego; albo
 - (ii) opisanie swoich zadań i obowiązków podczas obsługi statku powietrznego w trakcie przylotu i odlotu, gdy plan obsługi statku powietrznego w trakcie przylotu i odlotu jest opracowywany przez inną organizację.
- c) Procedury operacyjne, o których mowa w lit. b), dostosowuje się do kontekstu operacyjnego lotniska, a także jego szczególnych warunków geograficznych i pogodowych.

GH.OPS.305 Ogólne wymagania dotyczące obsługi sprzętu do obsługi naziemnej

- a) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną wdraża procedury bezpiecznej obsługi GSE, obejmujące konkretne działania w zakresie bezpieczeństwa mające na celu uwzględnienie ryzyka związanego ze zbliżaniem się do sprzętu, jego ustawianiem, blokowaniem, manewrowaniem, parkowaniem, odłączaniem go od statku powietrznego i zabieraniem z obszaru, na którym statek powietrzny jest obsługiwany, w tym sprzętu wykorzystywanego do transportu naziemnego pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się, a także zabezpieczania sprzętu, gdy nie jest używany i parkowania w wyznaczonych miejscach.
- b) Prowadzenie GSE na płycie postojowej i w polu ruchu naziemnego odbywa się z zachowaniem procedur lotniskowych opracowanych zgodnie ze stosownymi wymaganiami określonymi w załączniku IV (ADR.OPS) do rozporządzenia (UE) nr 139/2014.
- c) Wszystkie używane GSE, napędzane silnikiem i bezsilnikowe muszą być serwisowane odpowiednio i zgodnie z programem obsługi technicznej, o którym mowa w podczęści ORGH.GSE załącznika I do niniejszego rozporządzenia. Pomosty wejściowe dla pasażerów lub schody dla pasażerów muszą być wolne od wszelkich FOD, aby zapewnić szybką ewakuację pasażerów i załóg w sytuacji awaryjnej podczas tankowania paliwa z pasażerami na pokładzie, wchodzenia na pokład lub opuszczania pokładu.
- d) Stosuje się zasadę „no-touch”, chyba że GSE jest wyposażony w czujniki zbliżeniowe lub samopoziomujące, w zależności od typu GSE, lub w ściśle określonych okolicznościach wymaganych przez typ użytkowanego GSE.

GH.OPS.310 Tankowanie statku powietrznego i usuwanie paliwa ze statku powietrznego

- a) Usługi tankowania statku powietrznego i usuwania paliwa ze statku powietrznego mogą być świadczone przez tę samą organizację odpowiedzialną za świadczenie innych usług obsługi naziemnej lub przez podmiot odpowiedzialny za obsługę tankowania statku powietrznego.
- b) Oprócz zapewnienia zgodności z pkt GH.OPS.005 podmiot odpowiedzialny za obsługę tankowania statku powietrznego odpowiada za:
 - 1) zapewnienie bezpiecznego tankowania statku powietrznego i usuwania paliwa ze statku powietrznego oraz innych niezbędnych usług zgodnie z procedurami operacyjnymi operatora statku powietrznego;
 - 2) dysponowanie procedurami łączności z organizacjami odpowiedzialnymi za obsługę naziemną świadczącymi inne usługi podczas obsługi statku powietrznego w trakcie przylotu i odlotu, w szczególności z funkcją koordynacji obsługi statku powietrznego w trakcie przylotu i odlotu, oraz z załogą w przypadku pożaru lub wycieku paliwa, oraz za wdrażanie tych procedur;
 - 3) przestrzeganie wymogów dotyczących zapobiegania pożarom i ich gaszenia na płycie postojowej i na stanowiskach postojowych;
 - 4) rozpatrywanie wszelkich sprzecznych instrukcji wspólnie z operatorem statku powietrznego lub operatorem lotniska, w zależności od przypadku, niezwłocznie po ich zidentyfikowaniu.
- c) Obowiązki podmiotu odpowiedzialnego za obsługę tankowania statku powietrznego są następujące:
 - 1) stosowanie procedury awaryjnej w przypadku sytuacji awaryjnej podczas tankowania lub usuwania paliwa, zgodnie z opisem w podręczniku obsługi naziemnej, w szczególności:
 - (i) zaprzestanie tankowania paliwa;
 - (ii) odłączenie przewodu do tankowania od statku powietrznego;
 - (iii) przesunięcie pojazdu do tankowania lub, w zależności od układu tankowania, wciśnięcie awaryjnego wyłącznika dopływu paliwa z hydrantu paliwa;
 - 2) stosowanie wyłącznie typu paliwa zatwierdzonego dla danego typu statku powietrznego zgodnie z instrukcjami operatora statku powietrznego, aby zapobiec niewłaściwemu zatankowaniu i skażeniu paliwa;
 - 3) dopilnowanie, aby jego personel nosił wyróżniającą się odzież, aby umożliwić jego łatwą identyfikację w sytuacji awaryjnej podczas operacji tankowania lub usuwania paliwa;
 - 4) przestrzeganie stref tankowania paliwa ustanowionych przez operatora statku powietrznego zgodnie z typem statku powietrznego oraz, w porozumieniu z organizacją odpowiedzialną za obsługę naziemną wykonującą funkcję koordynacji obsługi statku powietrznego w trakcie przylotu i odlotu, uniemożliwienie pasażerom lub osobom nieupoważnionym wejścia do tych stref lub – w przypadku takiego wejścia – zatrzymanie tankowania paliwa do czasu opuszczenia przez nich strefy;
 - 5) przestrzeganie odpowiedniej procedury operatora statku powietrznego w zakresie tankowania lub usuwania paliwa z pasażerami na pokładzie, pasażerami wsiadającymi na pokład lub opuszczającymi pokład, w tym:
 - (i) zatrzymanie operacji tankowania paliwa w przypadku zablokowania wyznaczonych wyjść awaryjnych i dróg ewakuacyjnych;

- (ii) utrzymanie łączności z osobą monitorującą operację tankowania lub usuwania paliwa, wyznaczoną przez operatora statku powietrznego, w przypadku pożaru lub wycieku paliwa;
- 6) przestrzeganie pkt ADR.OPS.D.060 rozporządzenia (UE) nr 139/2014 odzwierciedlonego w procedurach operatora lotniska dotyczących bezpieczeństwa płyty postojowej podczas tankowania paliwa przez statek powietrzny.
- d) Tankowanie lub usuwanie paliwa w hangarach lub podobnych zamkniętych budynkach przeprowadza się wyłącznie za zgodą operatora statku powietrznego i operatora lotniska oraz zgodnie ze specjalnymi, opracowanymi przez nich procedurami.

GH.OPS.320 Dostarczanie wody pitnej

Procedury dostarczania wody pitnej muszą być zgodne z wymogami określonymi w pkt GH.OPS.005, jak również z następującymi dodatkowymi wymogami:

- a) utrzymywanie kontaktów z operatorem lotniska w celu zapewnienia, aby:
 - 1) cała woda, przeznaczona do picia i innego użytku osobistego, wprowadzana do statku powietrznego była wolna od substancji chemicznych i mikroorganizmów;
 - 2) badanie jakości wody pitnej było przeprowadzane okresowo, zgodnie z procedurą miejscowych organów ds. zdrowia i procedurą operatora statku powietrznego;
- b) przestrzeganie wymogów określonych w mających zastosowanie aktach prawnych Unii dotyczących środków ochrony indywidualnej dla personelu dostarczającego wodę pitną;
- c) odpowiednie ograniczenie ryzyka powstania FOD podczas tej działalności.

GH.OPS.325 Obsługa toalet statku powietrznego

Procedury obsługi toalet statku powietrznego muszą być zgodne z wymogami określonymi w pkt GH.OPS.005, jak również z następującymi dodatkowymi wymogami:

- a) opis środków mających zastosowanie w przypadku wycieku;
- b) niezwłoczne wykrywanie wszelkich wycieków i ich usuwanie zgodnie z instrukcjami;
- c) przestrzeganie wymogów określonych w mających zastosowanie aktach prawnych Unii dotyczących środków ochrony indywidualnej personelu wykonującego obsługę toalet statku powietrznego;
- d) odpowiednie ograniczenie ryzyka powstania FOD podczas obsługi toalet statku powietrznego.

GH.OPS.330 Czyszczenie statku powietrznego z zewnątrz

Procedury czyszczenia statku powietrznego z zewnątrz muszą być zgodne z wymogami określonymi w pkt GH.OPS.005, jak również z następującymi dodatkowymi wymogami:

- a) wykonywanie czyszczenia statku powietrznego z zewnątrz przy użyciu produktów zatwierdzonych przez producenta statku powietrznego w celu uniknięcia uszkodzenia statku powietrznego;
- b) właściwe zamknięcie zewnętrznych paneli i drzwi statku powietrznego po zakończeniu czyszczenia;
- c) przestrzeganie wymogów określonych w mających zastosowanie aktach prawnych Unii dotyczących środków ochrony indywidualnej personelu wykonującego czyszczenie statku powietrznego z zewnątrz;
- d) czyszczenie statku powietrznego z zewnątrz w wydzielonym do tego celu miejscu, zgodnie z ustaleniami operatora lotniska, w stosownych przypadkach;
- e) odpowiednie ograniczenie ryzyka powstania FOD podczas czyszczenia statku powietrznego z zewnątrz.

GH.OPS.335 Odladzanie statku powietrznego i zabezpieczenie go przed oblodzeniem

- a) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną zapewnia, aby niezbędne kontrole w celu zapewnienia dostępności usług przed sezonem zimnym były planowane i przeprowadzane w odpowiednim czasie, tak aby operacje odladzania statku powietrznego i zabezpieczania statku powietrznego przed oblodzeniem mogły być przeprowadzane w sposób bezpieczny.
- b) Oprócz spełnienia wymagań określonych w pkt GH.OPS.005 organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną jest odpowiedzialna za zapewnienie, aby płyny wykorzystywane do odladzania statku powietrznego i zabezpieczania statku powietrznego przed oblodzeniem spełniały normy jakości płynów, aby przeprowadzono okresowe badania i zapewniano odpowiednie warunki ich magazynowania.
- c) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną współpracuje z operatorem lotniska oraz wszelkimi odpowiednimi organami i organizacjami w celu umożliwienia odzysku i recyklingu płynu do odladzania statku powietrznego i zabezpieczania statku powietrznego przed oblodzeniem z uwagi na ochronę środowiska.

- d) W przypadku gdy organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną korzysta ze zdalnych platform i stanowisk do świadczenia usług w zakresie odladzania statku powietrznego i zabezpieczenia statku powietrznego przed oblodzeniem, wyznacza koordynatora ds. odladzania i wdraża procedurę, która obejmuje:
- 1) łączność z załogą lotniczą na specjalnej częstotliwości radiowej;
 - 2) przydział stanowisk dla statków powietrznych oczekujących na usługę odladzania/zabezpieczenia przed oblodzeniem na stanowisku do odladzania i zabezpieczenia przed oblodzeniem;
 - 3) poinformowanie załogi lotniczej o usunięciu sprzętu oraz zakończeniu czynności odladzania statku powietrznego i zabezpieczenia go przed oblodzeniem w celu bezpiecznego powrotu statku powietrznego na pole ruchu naziemnego.

PODCZĘŚĆ 4

OBSŁUGA STATKU POWIETRZNEGO W TRAKCIE PRZYLOTU I ODLOTU**GH.OPS.400 Koordynacja działań w zakresie obsługi statku powietrznego w trakcie przylotu i odlotu**

- a) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną zapewnia bezpieczne świadczenie usług obsługi naziemnej i obsługi statków powietrznych w trakcie przylotu i odlotu, ustanawiając funkcję koordynacji czynności związanych z obsługą statku powietrznego w trakcie przylotu i odlotu. Przy koordynacji działań w zakresie obsługi statku powietrznego w trakcie przylotu i odlotu uwzględnia się plan obsługi statku powietrznego w trakcie przylotu i odlotu określony przez operatora statku powietrznego.
- b) W przypadku gdy więcej niż jedna organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną jest zaangażowana w świadczenie usług obsługi naziemnej temu samemu operatorowi statku powietrznego zgodnie z planem obsługi naziemnej operatora statku powietrznego, zainteresowane organizacje odpowiedzialne za obsługę naziemną uzgadniają [między sobą], która z nich jest odpowiedzialna za funkcję koordynacji obsługi statku powietrznego w trakcie przylotu i odlotu, chyba że kwestię tę ustali operator statku powietrznego.
- c) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną odpowiedzialna za koordynację obsługi statku powietrznego w trakcie przylotu i odlotu dysponuje procedurą koordynacji działań związanych z obsługą statku powietrznego w trakcie przylotu i odlotu, która obejmuje następujące aspekty:
- 1) działania w zakresie obsługi naziemnej, które mają być monitorowane i koordynowane podczas obsługi statku powietrznego w trakcie przylotu i odlotu;
 - 2) kwestię, czy funkcja koordynacji obsługi statku powietrznego w trakcie przylotu i odlotu jest wykonywana przez osobę czy urządzenie zautomatyzowane, na lotnisku czy zdalnie; w stosownych przypadkach – osobę odpowiedzialną za tę funkcję;
 - 3) koordynację komunikacji ze wszystkimi zaangażowanymi organizacjami, niezależnie od tego, czy są to inne organizacje odpowiedzialne za obsługę naziemną, operator statku powietrznego czy operator lotniska;
 - 4) zadania związane z funkcją koordynacji obsługi statku powietrznego w trakcie przylotu i odlotu;
 - 5) zapewnia, aby obciążenie zadaniami przypadające na osobę nie zagrażało bezpieczeństwu działań;
 - 6) w przypadku, gdy podczas operacji tankowania i usuwania paliwa pasażerowie znajdują się na pokładzie, wchodzą na pokład lub opuszczają go, zapewnia, aby:
 - (i) wszystkie następujące punkty były wolne od przeszkód:
 - A) wyznaczone wyjścia awaryjne;
 - B) drogi ewakuacyjne, w tym drogi ewakuacyjne pojazdu do tankowania;
 - C) obszar naziemny pod wyjściami ze statku powietrznego przeznaczony do ewakuacji awaryjnej i obszary rozmieszczania zjeżdżalni, gdy schody nie znajdują się w pozycji umożliwiającej ich użycie w przypadku ewakuacji;
 - D) awaryjny wyłącznik dopływu paliwa, jeżeli jest zamontowany;
 - (ii) niezwłocznie informować podmiot odpowiedzialny za obsługę tankowania statku powietrznego w przypadku, gdy wyznaczone wyjścia i drogi ewakuacyjne są zablokowane;
 - 7) udostępnienie procedury pisemnej wszystkim zaangażowanym osobom.
- d) Plan obsługi statku powietrznego w trakcie przylotu i odlotu stosowany do każdego statku powietrznego musi być zgodny ze specyfiką typu statku powietrznego i ograniczeniami statku powietrznego. Koordynacja obsługi statku powietrznego w trakcie przylotu i odlotu uwzględnia kontekst operacyjny lotniska.
- e) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną przestrzega wymogu powiadamiania lotniskowych służb ratunkowych zgodnie z pkt ADR.OPS.D.050 rozporządzenia (UE) nr 139/2014 w odniesieniu do wypadków i incydentów na płycie postojowej.

GH.OPS.405 Przylot statku powietrznego

- a) Procedury operacyjne odnoszące się do przylotu statku powietrznego muszą być odpowiednie do danego typu statku powietrznego i obejmują:
 - 1) zabezpieczenie statku powietrznego na ziemi;
 - 2) oznaczanie stref niebezpiecznych statku powietrznego;
 - 3) użytkowanie drzwi przedziału ładunkowego i paneli serwisowych;
 - 4) umiejscowienie GSE, w tym naziemnego źródła zasilania i, w stosownych przypadkach, jednostki zewnętrznej klimatyzatora;
 - 5) obsługa pomostu wejściowego dla pasażerów lub innych GSE, takich jak schody pasażerskie.
- b) Przed przylotem statku powietrznego przeprowadza się kontrolę stanowiska postojowego i stosuje się odpowiednie procedury operatora lotniska.

GH.OPS.410 Zabezpieczenie statku powietrznego na ziemi

- a) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną posiada i wdraża procedury operacyjne w celu zapewnienia, aby statek powietrzny był zabezpieczony przed wszelkim niezamierzonym ruchem, zgodnie z procedurami i instrukcjami operatora statku powietrznego lub, zgodnie z ustaleniami z operatorem statku powietrznego, zgodnie z procedurami operacyjnymi organizacji odpowiedzialnej za obsługę naziemną.
- b) Procedury, o których mowa w lit. a), obejmują środki bezpieczeństwa w celu zapewnienia, aby tylko personel obsługi naziemnej wykonujący określone zadania, które mają być wykonane w tej fazie, mógł zbliżyć się do statku powietrznego przed wyłączeniem świateł przeciwkolizyjnych i wyłączeniem silników.
- c) Strefa obsługi naziemnej musi być oznakowana poprzez umieszczenie słupków bezpieczeństwa w miejscach w otoczeniu statku powietrznego, które są podatne na uszkodzenia naziemne.

GH.OPS.415 Załadunek i rozładunek statku powietrznego

Procedury operacyjne dotyczące załadunku i rozładunku statku powietrznego zapewniają, aby:

- a) załadunek statku powietrznego odbywał się zgodnie z pisemnymi instrukcjami załadunku oraz przestrzegane były wszelkie specyfikacje i wymogi dotyczące załadunku materiałów niebezpiecznych i innych ładunków specjalnych, poczty, bagażu lub wyposażenia w przedziale ładunkowym;
- b) podczas rozładunku i załadunku utrzymano stateczność statku powietrznego;
- c) zespół rozładunkowy posiadał odpowiednią dokumentację przylatującego lotu;
- d) przedział ładunkowy statku powietrznego był pusty przed załadunkiem, z wyjątkiem lotów tranzytowych lub w przypadku gdy instrukcje operatora statku powietrznego stanowią inaczej, i aby nie dochodziło do uszkodzeń ani wycieków; w przypadku stwierdzenia jakiegokolwiek uszkodzenia informowano o nim operatora statku powietrznego;
- e) załadunek przeprowadzano w taki sposób, aby nie uszkodzić przedziału ładunkowego ani drzwi przedziału ładunkowego;
- f) ULD i inny luźny sprzęt były sprawne i nie były mokre ani ośnieżone oraz aby ładunek nie był uszkodzony ani niszczelny;
- g) elementy i ULD załadowane w przedziałach ładunkowych były odpowiednio przytrzymywane, aby zapobiec jakimkolwiek ruchowi lub przemieszczeniu się podczas lotu;
- h) typ ULD załadowany na statek powietrzny odpowiadał typowi określonymu w instrukcjach załadunku;
- i) drzwi przedziału ładunkowego były odpowiednio zamknięte;
- j) wszelkie zmiany dokonywane w ostatniej chwili związane z załadunkiem bagażu lub ładunku były rejestrowane w dokumentacji masy i wyważenia oraz były przekazywane do wiadomości osób zidentyfikowanych w procedurze operatora statku powietrznego;
- k) dokument masy i wyważenia zawierający instrukcje załadunku został podpisany przez osobę odpowiedzialną za nadzór nad załadunkiem w celu potwierdzenia, że załadunek i rozładunek statku powietrznego zostały wykonane zgodnie z instrukcjami;

- l) zapewniono komunikację związaną z załadunkiem i dystrybucją ładunku statku powietrznego między osobą odpowiedzialną za nadzór nad załadunkiem a osobą odpowiedzialną za planowanie załadunku i wydawanie odpowiedniej dokumentacji masy i wyważenia, a także każdą inną osobą pośredniczącą, jeżeli planowanie obciążenia jest funkcją zdalną, która nie jest wykonywana w miejscu odlotu;
- m) kopia dokumentacji masy i wyważenia zawierająca instrukcje załadunku była przechowywana na ziemi i dostępna dla personelu naziemnego odpowiedzialnego za operacje lotnicze do momentu przylotu;
- n) załadunek i rozładunek były wykonywane przy użyciu GSE odpowiednich dla danego typu i zadania statku powietrznego, w zależności od przypadku;
- o) operator statku powietrznego był powiadamiany o wszelkich stwierdzonych uszkodzeniach lub usterkach systemu załadunku wewnątrz statku powietrznego.

GH.OPS.420 Nadzór nad załadunkiem

Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną wdraża procedury nadzoru nad załadunkiem i rozładunkiem statku powietrznego w celu zapewnienia:

- a) powiadomienia zespołu rozładunkowego zgodnie z komunikatami o załadunku otrzymanymi przed rozładunkiem statku powietrznego oraz powiadomienia zespołu załadunkowego zgodnie z instrukcjami załadunku przed załadunkiem statku powietrznego;
- b) monitorowania rozładunku i załadunku statku powietrznego, tak, aby ładunek masowy był nienaruszony oraz aby przed załadunkiem nie doszło do uszkodzenia lub wycieku;
- c) załadunku i zabezpieczenia bagażu i elementów ładunku w położeniu wskazanym na paczkach, tak aby zapobiec ich przemieszczaniu się w dowolnym kierunku i utrzymać ich rozdział i separację zgodnie z wymaganiami dotyczącymi materiałów niebezpiecznych;
- d) sprawdzenia, czy przestrzegano wymogów wszystkich etapów, o których mowa w pkt GH.OPS.415;
- e) sprawdzenia zgodności ładunku z odpowiednią dokumentacją, jak np. manifest ładunkowy, manifest bagażowy lub NOTOC załadunku specjalnego, jeżeli jest dostępna;
- f) potwierdzenia, że załadunek odbywa się zgodnie z formularzem instrukcji ostatecznego załadunku;
- g) zgłoszenia wszelkich odchyśleń od planowanego załadunku oraz wszelkich pozycji specjalnych, z nadwagą lub niestandardowych pozycji zgłoszonych do załadunku, które nie zostały jeszcze uwzględnione w instrukcjach załadunku.

GH.OPS.425 Jednostki załadunkowe

Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną zapewnia, co następuje w odniesieniu do ULD zarówno w zakresie ładunku, jak i bagażu:

- a) przestrzeganie instrukcji operatora statku powietrznego w zakresie prawidłowego użytkowania danego typu ULD, a ULD mieszczą się w dopuszczalnych limitach ustalonych zgodnie z instrukcjami producenta i są opróżnione przed użyciem;
- b) sprawdzenie ULD aby upewnić się, że są zdadne do użytku przed wypełnieniem i nie przekraczają dozwolonych limitów zdadności do użytku;
- c) oznakowanie ULD niezdatnych do użytku i wycofanie ich z użytku;
- d) w przypadku ULD w formie kontenera lotniczego – wdrożenie uzgodnień z właścicielem ULD dotyczących naprawy lub usuwania uszkodzonych ULD;
- e) zgodność procesu wypełniania ULD z procedurami operacyjnymi dotyczącymi wszystkich wymienionych elementów:
 - 1) masa i wyważenie statku powietrznego oraz ograniczenia ULD;
 - 2) stosowanie odpowiednich ULD z uwzględnieniem wielkości, typu, zdadności konstrukcyjnej do transportu;
 - 3) blokowanie i przypięcie ładunku w obrębie każdej palety lub kontenera w celu zapobieżenia jego przemieszczaniu się podczas lotu;
 - 4) segregacja i separacja materiałów niebezpiecznych oraz ich przechowywanie i zabezpieczanie w pozycji wskazanej na opakowaniu oraz zapobieganie przemieszczaniu się w dowolnym kierunku w obrębie danej ULD;
 - 5) integralność ładunku i ULD;
- f) identyfikacja każdej ULD w postaci kontenera lotniczego za pomocą niepowtarzalnych kodów identyfikacyjnych lub oznaczeń;

- g) przechowywanie ULD w warunkach zapobiegających ich uszkodzeniu; nie zezwala na składowanie na ziemi;
- h) przestrzeganie ograniczeń dotyczących przechowywania ULD wprowadzonych przez operatora lotniska oraz dysponowanie przez organizację odpowiedzialną za obsługę naziemną procedurami i uzgodnieniami z operatorami statków powietrznych w przypadku przekroczenia planowanej liczby ULD przechowywanych w porcie lotniczym w celu jak najszybszego transportu ULD do innych dostępnych lokalizacji;
- i) bezpieczny transport i bezpieczna obsługa ULD, aby zapobiec uszkodzeniom ULD i ładunku, statku powietrznego lub innych pojazdów lub wyposażenia oraz urazom osób;
- j) odpowiednie zabezpieczenie ULD, aby uniknąć niekontrolowanych ruchów w niekorzystnych warunkach pogodowych;
- k) sprawdzenie ULD i ich zgłaszanie operatorowi statku powietrznego zgodnie z instrukcjami operatora statku powietrznego;
- l) odpowiednie przeszkolenie personelu zaangażowanego w obsługę ULD;
- m) w przypadku grupowania ULD ustanowienie i udokumentowanie przez zainteresowane organizacje jasno określonych obowiązków każdej ze stron zaangażowanych w to grupowanie.

GH.OPS.430 Działania związane z odlotem statku powietrznego

- a) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną koordynuje odlot statku powietrznego z pozostałymi organizacjami zaangażowanymi w to działanie.
- b) Procedura operacyjna uruchamiania silnika musi zapewniać:
 - 1) aby jedynie personel i GSE potrzebny do wspomagania operacji uruchamiania silnika, wypychania lub holowania, znajdował się w strefie obsługi naziemnej;
 - 2) aby załoga lotnicza była niezwłocznie informowana o każdym stanie mogącym zagrozić bezpieczeństwu rozruchu silnika i w przypadku jego wystąpienia opóźniono uruchomienie silnika;
 - 3) aby instrukcje użytkownika urządzenia do rozruchu powietrzem były zawarte w podręczniku obsługi naziemnej;
 - 4) bezpieczeństwo personelu w przypadku korzystania z urządzenia do rozruchu powietrzem lub naziemnego źródła zasilania;
 - 5) bezpieczne odłączenie sprzętu od statku powietrznego przed odlotem;
 - 6) aby w strefie niebezpiecznej statku powietrznego nie znajdowały się sprzęt ani osoby;
 - 7) wyraźne wskazanie ostatniego etapu rozruchu silnika, tak aby można było rozpocząć wypychanie lub holowanie.

GH.OPS.435 Holowanie i wypychanie statku powietrznego

- a) Odpowiedzialność za operacje holowania/wypychania statku powietrznego może zostać podzielona między kilka organizacji. Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną odpowiada za:
 - 1) prawidłowe wdrożenie procedur operacyjnych operatora statku powietrznego lub organizacji odpowiedzialnej za obsługę naziemną, jeżeli tak uzgodniono z operatorem statku powietrznego, które:
 - (i) są specyficzne dla typu statku powietrznego i typu pojazdu holującego/wypychającego; oraz
 - (ii) są zgodne z instrukcją producenta dotyczącą obsługi sprzętu holowniczego, w przypadku gdy producent dostarczył taką instrukcję;
 - 2) prawidłowe wdrożenie procedur komunikacji z pozostałymi osobami zaangażowanymi w czynności holowania lub wypychania;
 - 3) podłączenie statku powietrznego do pojazdu/holownika lub odłączenie statku powietrznego od pojazdu/holownika;
 - 4) prowadzenie pojazdu holującego/wypychającego lub zdalne sterowanie takim pojazdem;
 - 5) jeżeli zaangażowany jest skrzydłowy, utrzymywanie łączności ze skrzydłowym i ostrzeganie załogi lotniczej o utracie łączności podczas wypychania/holowania; krok ten musi być odpowiednio skoordynowany z podmiotem zapewniającym usługi zarządzania płytą postojową;
 - 6) zapewnianie szkoleń i utrzymania kompetencji swojego personelu wykonującego te działania;
 - 7) eksploatacja i obsługa techniczna wszelkich GSE wykorzystywanych do holowania/wypychania zgodnie z podczęścią ORGH.GSE.

- b) Oprócz wymogów wymienionych w lit. a) organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną stosuje procedury lotniskowe ustanowione przez operatora lotniska zgodnie z przepisami rozporządzenia (UE) nr 139/2014 w odniesieniu do ruchu naziemnego statku powietrznego, w szczególności pkt ADR.OPS.B.028, ADR.OPS.B.080, ADR.OPS.D.001, ADR.OPS.D.015, ADR.OPS.D.040.

GH.OPS.440 Komunikacja i wyrażenia

- a) Komunikacja między załogą lotniczą a osobami zajmującymi się obsługą naziemną, odpowiedzialnymi za wypychanie/holowanie statku powietrznego zapewnia bezpieczne użytkowanie statku powietrznego i bezpieczeństwo osób znajdujących się w nim oraz osób, pojazdów i innych statków powietrznych na ziemi.
- b) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną zapewnia, aby jej personel stosował znormalizowane wyrażenia dotyczące operacji wypychania/holowania statków powietrznych, jak określono w pkt SERA.14001 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012.

PODCZEŚĆ 5

OBSŁUGA ŁADUNKÓW I POCZTY

GH.OPS.500 Obsługa ładunków i poczty – wymogi ogólne

- a) Działania, o których mowa w art. 2 ust. 2 lit. e) pkt (i)–(iv) niniejszego rozporządzenia, mogą być wykonywane w terminalu towarowym lub składzie ładunków na lotnisku lub w jego sąsiedztwie.
- b) Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną stosuje procedury operacyjne dotyczące obsługi ładunku i poczty dostarczone przez operatora statku powietrznego, chyba że uzgodniono inaczej z operatorem statku powietrznego.
- c) Niezależnie od lit. a) organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną posiada i wdraża procedury operacyjne dotyczące bezpiecznego przewozu ładunku i poczty obejmujące następujące aspekty:
- 1) przyjęcie przesyłki w imieniu operatora statku powietrznego i przygotowanie do lotu zgodnie z mającymi zastosowanie wymogami i procedurami operatora statku powietrznego, w tym:
 - (i) wszelkie niezbędne kontrole niezwiązane z aspektami bezpieczeństwa, zgodnie z wymogami stosownych przepisów;
 - (ii) w stosownych przypadkach kontrole odbioru materiałów niebezpiecznych zgodnie z załącznikiem 18 do konwencji chicagowskiej i Instrukcjami Technicznymi ICAO odnoszącymi się do tego załącznika;
 - (iii) kontrole krzyżowe ładunku z dokumentacją towarzyszącą w imieniu operatora statku powietrznego;
 - (iv) planowanie układania ładunku;
 - 2) ostateczne układanie ładunku, jeżeli nie dokonano go przed jego przybyciem do terminalu towarowego, oraz składowanie ładunku przed lotem;
 - 3) transport ładunku do i ze statku powietrznego;
 - 4) interwencja w przypadku uszkodzenia ładunku, wycieku lub rozlania.
- d) Operacje związane z ładunkiem mogą być wykonywane wspólnie przez wykwalifikowany personel organizacji odpowiedzialnej za obsługę naziemną i operatora statku powietrznego, zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami.

GH.OPS.505 Obsługa ładunków specjalnych, innych niż materiały niebezpieczne

Organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną obsługuje ładunki specjalne zgodnie z procedurami operacyjnymi dostarczonymi przez operatora statku powietrznego lub, w przypadku uzgodnienia z operatorem statku powietrznego, zgodnie z własnymi procedurami operacyjnymi, o których mowa w GH.OPS.500 lit. a).