



2025/21

7.3.2025

**ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2025/21**

**z dnia 19 grudnia 2024 r.**

**zmieniające rozporządzenie (UE) nr 139/2014 w odniesieniu do wymogów dla operatorów lotnisk odnoszących się do działań w zakresie obsługi naziemnej**

**(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<sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 39 ust. 1 lit. a),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu (UE) 2018/1139 ustanowiono zasadnicze wymogi dotyczące bezpiecznego świadczenia usług obsługi naziemnej oraz organizacji świadczących te usługi na lotniskach Unii objętych zakresem tego rozporządzenia.
- (2) W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 139/2014<sup>(2)</sup> ustanowiono wymogi i procedury administracyjne dotyczące lotnisk, w tym niektórych operacji i zaplecza, które są bezpośrednio związane z usługami obsługi naziemnej oraz organizacjami świadczącymi te usługi.
- (3) Wszystkie organizacje objęte zakresem stosowania rozporządzenia (UE) 2018/1139 są odpowiedzialne za zarządzanie ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa oraz za dążenie do ciągłej poprawy bezpieczeństwa, w tym za wzajemną wymianę informacji istotnych dla bezpieczeństwa. Celem niniejszego rozporządzenia jest zapewnienie wspólnego podejścia do ryzyka dotyczącego bezpieczeństwa związanego z interakcjami przy obsłudze naziemnej, wykraczającego poza obowiązki w zakresie zgłaszania zdarzeń. Podejście to uzupełni obowiązki w zakresie zgłaszania zdarzeń właściwym organom i zapewni bardziej bezpośredni przepływ informacji dotyczących bezpieczeństwa między zainteresowanymi stronami. W związku z tym należy zmienić wymogi dotyczące lotnisk, aby umożliwić operatorom lotnisk wymianę istotnych informacji dotyczących bezpieczeństwa wynikających ze zgłoszeń zdarzeń lub inspekcji i audytów nadzorczych z innymi organizacjami w celu wsparcia ich w utrzymaniu bezpieczeństwa ich własnych operacji.
- (4) Aby zapewnić równe warunki działania wszystkim organizacjom świadczącym usługi obsługi naziemnej na lotniskach Unii objętych zakresem rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz podstawowy poziom bezpieczeństwa działań w zakresie obsługi naziemnej, operatorzy lotnisk powinni również spełniać wymogi w zakresie obsługi naziemnej przy świadczeniu usług obsługi naziemnej. Ponieważ jednak operatorzy lotnisk dysponują już systemem zarządzania, wymogi dotyczące obsługi naziemnej powinny być łatwe do zintegrowania, aby zakłócenia w funkcjonowaniu systemu ustanowionego przez operatora lotniska były minimalne. W związku z tym nowe wymogi dotyczące działań w zakresie obsługi naziemnej powinny obejmować jedynie różnice i brakujące elementy systemu zarządzania operatora lotniska, co pozwoli uniknąć sprzeczności lub powielania istniejących wymogów.
- (5) Materiały niebezpieczne znajdujące się w ładunku lub poczcie mogą stanowić poważne zagrożenie dla zdrowia, bezpieczeństwa, środowiska lub mienia, jeżeli nie są prawidłowo przechowywane. Jeżeli są one przechowywane w magazynach lotniskowych, należy zapewnić odpowiednie warunki przechowywania, aby zapobiec uszkodzeniu tych opakowań. W związku z tym należy zmienić wymogi dotyczące lotnisk, aby zapewnić zgodność z minimalnymi warunkami bezpieczeństwa tych magazynów.

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

<sup>(2)</sup> 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) W przypadku gdy do przewozu bagażu i ładunku używane są jednostki załadunkowe, muszą one być przechowywane w dobrych warunkach, gdy nie są używane. W związku z tym ważne jest, aby w przypadku gdy operator lotniska udostępnia magazyny do przechowywania jednostek załadunkowych, magazyny te były odpowiednie i pozwalały zapobiec uszkodzeniu, zniszczeniu lub przechowywaniu na ziemi jednostek załadunkowych. W celu doprecyzowania tej kwestii należy zmienić wymogi dotyczące lotnisk.
- (7) Aby uniknąć niepotrzebnego powielania dokumentacji, operatorzy lotnisk, którzy sami świadczą usługi obsługi naziemnej, mogą albo włączyć elementy obsługi naziemnej do swojej istniejącej instrukcji operacyjnej lotniska, jeżeli uznają to za skuteczniejsze niż stworzenie dodatkowego podręcznika obsługi naziemnej, albo dodać je do oddzielnej instrukcji obsługi naziemnej. W każdym przypadku podręcznik obsługi naziemnej oraz wszelkie wprowadzone w nim później poprawki i zmiany nie powinny wymagać zatwierdzenia przez właściwy organ. Należy to odzwierciedlić przez stosowną zmianę odpowiedniego wymogu w rozporządzeniu (UE) nr 139/2014.
- (8) Jeżeli operatorzy lotnisk lub instytucje zapewniające służby zarządzania płytą postojową świadczą również usługi obsługi naziemnej, muszą opracować i wdrożyć system zarządzania zgodny z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2025/20 <sup>(3)</sup>. Aby uniknąć powielania tych samych elementów systemu zarządzania tych organizacji w celu zapewnienia zgodności ze wszystkimi mającymi do nich zastosowanie przepisami, organizacje te powinny mieć możliwość dysponowania zintegrowanym systemem zarządzania do celów zapewnienia efektywności. Należy zatem zmienić wymogi dotyczące lotnisk i wymogi dotyczące służby zarządzania płytą postojową, aby umożliwić tym organizacjom ustanowienie i stosowanie zintegrowanego systemu zarządzania.
- (9) Dziedzina obsługi naziemnej sama w sobie wiąże się z interakcjami, gdy na lotnisku świadczone są usługi na rzecz statku powietrznego. Utrudnia to czasami wyraźne rozróżnienie obowiązków poszczególnych zainteresowanych stron zaangażowanych w te same działania lub powoduje, że obowiązki te mogą się pokrywać na niektórych etapach. Jedną z tych czynności jest związana z kontrolą pieszych w polu ruchu naziemnego i w otoczeniu statku powietrznego. Podczas gdy operator lotniska jest odpowiedzialny za zapewnienie procedur dotyczących bezpieczeństwa pieszych w polu ruchu naziemnego, przy czym to niekoniecznie on jest podmiotem, który wdraża te procedury, organizacją, która wdraża te procedury, jest zazwyczaj organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną, która wykonuje więcej działań na płycie postojowej i w otoczeniu statku powietrznego podczas wchodzenia na pokład i opuszczania pokładu przez pasażerów. W takim przypadku operator lotniska zajmuje się raczej koordynacją i monitorowaniem. Aby wyraźnie rozróżnić poszczególne role operatora lotniska i organizacji odpowiedzialnej za obsługę naziemną, gdy organizacja ta nie jest operatorem lotniska, oraz biorąc pod uwagę obecny sposób, w jaki takie procedury są faktycznie wdrażane, należy dostosować brzmienie odpowiedniego wymogu, aby zapewnić większą jasność co do zakresu odpowiedzialności każdej zaangażowanej strony.
- (10) Tankowanie statków powietrznych jest działaniem angażującym kilka zainteresowanych stron – operatora lotniska, operatora statku powietrznego i podmiot świadczący usługi obsługi naziemnej – mających różne obowiązki w tym procesie, przy czym wszyscy oni dążą do zapewnienia bezpieczeństwa operacji, statku powietrznego i lotniska. W celu lepszego określenia odpowiedzialności operatora lotniska za zapewnienie bezpieczeństwa lotniska i właściwe zarządzanie płytą postojową podczas tankowania statku powietrznego należy nieznacznie dostosować wymóg dotyczący tankowania statków powietrznych. Powinno to również zapobiec niewłaściwej interpretacji, że to operator lotniska odpowiada za procedurę związaną z tankowaniem statku powietrznego, podczas gdy faktycznie odpowiada za nią operator statku powietrznego, gdyż odbywa się ona w ramach obsługi naziemnej jego statku powietrznego.
- (11) Należy zatem zmienić rozporządzenie (UE) nr 139/2014.
- (12) Należy zapewnić sektorowi obsługi naziemnej i właściwym organom wystarczająco dużo czasu na wdrożenie nowych ram regulacyjnych po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, w związku z czym w rozporządzeniu należy przewidzieć trzyletni okres przejściowy.
- (13) Wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu opierają się na opinii nr 01/2024 <sup>(4)</sup> wydanej przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. b) i c) oraz art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.

<sup>(3)</sup> 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 (Dz.U. L, 2025/20, 7.3.2025, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2025/20/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/20/oj)).

<sup>(4)</sup> <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-012024>.

- (14) 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 <sup>(3)</sup>,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

W załącznikach III i IV do rozporządzenia (UE) nr 139/2014 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

#### Artykuł 2

##### **Wejście w życie i stosowanie**

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

---

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree\\_interinstit/2016/512/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj).

## ZAŁĄCZNIK

W załącznikach do rozporządzenia (UE) nr 139/2014 wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku III wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt ADR.OR.C.020 dodaje się lit. d) w brzmieniu:

„d) informuje organizacje odpowiedzialne za obsługę naziemną na lotnisku o działaniach podjętych w celu usunięcia niezgodności, w przypadku gdy niezgodność ma bezpośredni wpływ na ryzyko w dziedzinie bezpieczeństwa związane z działalnością tych organizacji odpowiedzialnych za obsługę naziemną lub na ich obowiązki.”;

b) w pkt ADR.OR.D.005 dodaje się lit. f) w brzmieniu:

„f) Jeżeli operator lotniska jest częścią podmiotu prawnego, który posiada co najmniej jeden dodatkowy certyfikat, zatwierdzenie lub upoważnienie organizacji lub deklaruje swoją działalność zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139, operator lotniska może włączyć swój system zarządzania do systemu zarządzania wymaganego na mocy rozporządzenia (UE) nr 139/2014.”;

c) w pkt ADR.OR.D.020 wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Operator lotniska wyznacza odpowiednie strefy lotniska przeznaczone do przechowywania materiałów niebezpiecznych transportowanych przez lotnisko. Warunki przechowywania materiałów niebezpiecznych muszą zapewniać spełnienie obu poniższych wymogów:

- 1) możliwość segregacji materiałów niebezpiecznych zgodnie z normami międzynarodowymi i zalecanymi praktykami;
- 2) zapewnienie na zapleczu odpowiednich warunków pozwalających zapobiec wszelkim uszkodzeniom materiałów niebezpiecznych.”;

(ii) dodaje się lit. c) w brzmieniu:

„c) Jeżeli operator lotniska wyznacza również odpowiednie obszary lotniska, które mają być wykorzystywane do przechowywania jednostek ładunkowych, zapewnia on, aby obszary te pozwalały zapobiegać uszkodzeniu, zniszczeniu lub przechowywaniu jednostek ładunkowych na ziemi oraz aby zapewnić ich ochronę przed niekorzystnymi warunkami pogodowymi.”;

d) pkt ADR.OR.E.005 lit. f) otrzymuje brzmienie:

„f) Niezależnie od przepisów lit. e), w przypadku gdy interes bezpieczeństwa wymaga wprowadzenia zmian lub aktualizacji, można je opublikować i stosować niezwłocznie, pod warunkiem złożenia wniosków o wydanie odpowiednich zatwierdzeń. Zmiany i aktualizacje dotyczące działań w zakresie obsługi naziemnej podlegających rozporządzeniu delegowanemu Komisji (UE) 2025/20 (\*) nie muszą być przedkładane właściwemu organowi do zatwierdzenia.”

---

(\*) 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 (Dz.U. L, 2025/20, 7.3.2025, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2025/20/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/20/oj)).;

e) w pkt ADR.OR.F.045 dodaje się lit. d) w brzmieniu:

„d) Niezależnie od lit. a)–c), jeżeli organizacja odpowiedzialna za zapewnianie AMS jest częścią podmiotu prawnego, który deklaruje swoją odpowiedzialność za świadczenie usług obsługi naziemnej zgodnie z rozporządzeniem delegowanym (UE) 2025/20, organizacja odpowiedzialna za zapewnianie AMS może zintegrować swój system zarządzania z systemem zarządzania wymaganym na mocy tego rozporządzenia.”;

2) w załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt ADR.OPS.B.033 wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) kontrolowanie ruchu osób na płycie postojowej.”;

- (ii) dodaje się lit. a1) w brzmieniu:
- „a1) Operator lotniska ustanawia procedury zapewniające, aby pasażerowie, którzy wsiadają do statku powietrznego, wysiadają z niego lub muszą przejść na płytę postojową, zejść z niej lub ją przekroczyć:
- 1) byli eskortowani przez przeszkolony i kompetentny personel;
  - 2) nie zakłócali pracy stojących statków powietrznych ani działań związanych z obsługą naziemną;
  - 3) byli zabezpieczeni przed statkami powietrznymi w eksploatacji, w tym przed wpływem ich silników, a także przed pojazdami lub wykonywanymi czynnościami.”;
- b) pkt ADR.OPS.D.001 lit. a) ppkt 4 otrzymuje brzmienie:
- „4) uwzględnienie następujących elementów:
- (i) przydzielanie statkom powietrznym stanowisk postojowych;
  - (ii) zapewnianie służby koordynacji ruchu naziemnego;
  - (iii) parkowanie statków powietrznych i opuszczanie stanowiska postojowego;
  - (iv) środki ochrony przed podmuchami silnika statku powietrznego oraz badania silników;
  - (v) zezwolenia na uruchomienie silnika i instrukcje kołowania.”;
- c) pkt ADR.OPS.D.060 otrzymuje brzmienie:
- „ADR.OPS.D.060 Bezpieczeństwo płyty postojowej podczas tankowania statku powietrznego**
- a) Operator lotniska ustanawia procedurę zapewniającą bezpieczeństwo operacji na płycie postojowej podczas tankowania statku powietrznego.
- b) Procedura ta obejmuje:
- 1) zakaz stosowania przez personel znajdujący się w bliskiej odległości od punktu tankowania paliw otwartego ognia oraz stosowania narzędzi elektrycznych lub podobnych narzędzi, które mogą powodować iskrzenie lub łuki w strefie tankowania;
  - 2) zakaz uruchamiania naziemnych źródeł zasilania podczas tankowania;
  - 3) w przypadku cystern lotniskowych: wytyczenie swobodnej drogi od statku powietrznego, aby w sytuacji awaryjnej umożliwić szybkie usunięcie mobilnych cystern paliwowych i osób;
  - 4) prawidłowe podłączenie statku powietrznego do źródeł zaopatrzenia w paliwo oraz prawidłowe stosowanie procedur uziemienia;
  - 5) niezwłoczne powiadamianie podmiotu odpowiedzialnego za obsługę tankowania statku powietrznego w przypadku wycieku paliwa oraz szczegółowe instrukcje dotyczące postępowania w przypadku wycieków paliwa;
  - 6) umieszczenie sprzętu do obsługi naziemnej w taki sposób, aby wyjścia awaryjne były wolne od przeszkód, umożliwiając szybką ewakuację pasażerów, jeżeli pasażerowie wsiadają, wysiadają lub przebywają na pokładzie statku powietrznego podczas tankowania;
  - 7) stałą gotowość gaśnic przeciwpożarowych odpowiedniego typu przynajmniej do początkowej interwencji w razie pożaru paliwa;
  - 8) zapewnienie swobodnego wyjazdu dla pojazdu tankującego oraz swobodnego dostępu do hydrantu paliwowego i wyłącznika awaryjnego;
  - 9) zaprzestanie operacji tankowania, jeżeli na lotnisku lub w jego pobliżu wystąpią burze z wyładowaniami elektrycznymi.”.
-