

2025/24

7.3.2025

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2025/24**z dnia 19 grudnia 2024 r.****zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 w odniesieniu do wymogów dla operatorów statków powietrznych dotyczących 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 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 31 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 przez organizacje świadczące usługi obsługi naziemnej i operatorów statków powietrznych wykonujących własną obsługę naziemną.
- (2) W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 965/2012 ⁽²⁾ ustanowiono wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych, a także między innymi do instrukcji i procedur dla personelu zaangażowanego w operacje naziemne, obowiązków, odpowiedzialności i szkolenia personelu zaangażowanego w operacje naziemne oraz działań zleconych operatorom statków powietrznych. Te wymagania techniczne i procedury administracyjne należy zaktualizować, doprecyzować i dostosować do wymogów dotyczących usług obsługi naziemnej i organizacji świadczących te usługi, jak określono w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2025/20 ⁽³⁾.
- (3) Aby zapewnić wysoki poziom bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii, w niniejszym rozporządzeniu należy: odzwierciedlić najnowszy stan wiedzy i najlepsze praktyki w dziedzinie obsługi naziemnej; uwzględnić obowiązujące normy i zalecane metody postępowania Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i doświadczenie w zakresie obsługi naziemnej na całym świecie, a także postęp naukowy i techniczny w dziedzinie obsługi naziemnej; zachować proporcjonalność do rozmiaru i złożoności działań w zakresie obsługi naziemnej oraz zapewnić elastyczność niezbędną do ich przestrzegania stosownie do indywidualnych potrzeb.
- (4) Należy zatem zmienić rozporządzenie (UE) nr 965/2012, aby uwzględnić zmiany wynikające z przepisów dotyczących obsługi naziemnej, ustanowionych w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2025/20, zarówno w przypadku, gdy usługi te są zlecane podmiotom zewnętrznym świadczącym usługi obsługi naziemnej, jak i gdy są one wykonywane w ramach własnej obsługi naziemnej przez operatorów statków powietrznych wykonujących zarobkowy transport lotniczy skomplikowanymi statkami powietrznymi z napędem silnikowym.
- (5) W wymogach dotyczących obsługi naziemnej mających zastosowanie do operatorów statków powietrznych wprowadzono nowe terminy określające zadania i procesy w zakresie obsługi naziemnej, w związku z czym należy dodać nowe definicje tych terminów.

⁽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 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).

- (6) Wszystkie organizacje objęte zakresem rozporządzenia (UE) 2018/1139 są odpowiedzialne za zarządzanie ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa i dążą do ciągłej poprawy bezpieczeństwa, w tym wzajemnej wymiany informacji istotnych dla bezpieczeństwa. Celem jest zapewnienie wspólnego podejścia do przeciwdziałania ryzyku dotyczącemu bezpieczeństwa związanemu z interakcjami w operacjach obsługi naziemnej, które to podejście wykracza 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 przepisy, aby umożliwić operatorom statków powietrznych 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.
- (7) Zasadnicze wymogi rozporządzenia (UE) 2018/1139 nakładają na organizacje obowiązek świadczenia usług obsługi naziemnej zgodnie z instrukcjami operacyjnymi i procedurami operatorów statków powietrznych. Procedury operacyjne dotyczące tej samej usługi obsługi naziemnej, stosowane w odniesieniu do tego samego typu statków powietrznych mogą znacznie różnić się u różnych operatorów statków powietrznych, co zwiększa ryzyko błędu ludzkiego, może prowadzić do uszkodzenia statku powietrznego i zagrażać bezpieczeństwu lotu. W związku z tym harmonizacja różnych procedur operacyjnych ma zasadnicze znaczenie dla bezpiecznego i skutecznego świadczenia usług obsługi naziemnej. Niniejsze rozporządzenie powinno umożliwić ograniczenie w jak największym stopniu liczby różnych procedur operacyjnych do tej samej usługi obsługi naziemnej w odniesieniu do tego samego typu statku powietrznego oraz zapewnić harmonizację tych procedur. Ponieważ organizacje odpowiedzialne za obsługę naziemną są zobowiązane do opracowania własnych procedur operacyjnych dotyczących świadczenia usług obsługi naziemnej, traktując priorytetowo bezpieczeństwo i utrzymując równowagę między bezpieczeństwem a presją handlową, należy zmienić przepisy dotyczące operacji lotniczych, aby umożliwić operatorom statków powietrznych wyrażenie zgody na to, aby organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną deklarująca swoją działalność zgodnie z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2025/20 stosowała własne procedury operacyjne w zakresie świadczenia usług obsługi naziemnej.
- (8) Aby zapewnić proporcjonalność zakresu i dostosowanie do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2025/20, nowe obowiązki związane z obsługą naziemną będą miały wpływ wyłącznie na operatorów samolotów wykonujących operacje zarobkowego transportu lotniczego przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym wykonujących własną obsługę naziemną. Przepisy dotyczące operacji lotniczych powinny zawierać niezbędne powiązanie z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2025/20, co pozwoli uniknąć powielania. Jednocześnie wymogi powinny zapewniać podstawowy poziom bezpieczeństwa przy świadczeniu usług obsługi naziemnej, które są wyłączone z zakresu stosowania rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2025/20 i pozostają w zakresie odpowiedzialności i pod kontrolą operatora statku powietrznego.
- (9) Operatorzy statków powietrznych są odpowiedzialni za wykonywanie niektórych działań w zakresie obsługi naziemnej, które pozostają pod ich pełną kontrolą i nie są objęte rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2025/20. Tak jest w przypadku nadzoru naziemnego, gdy działalność ta jest wykonywana w ramach usługi obsługi naziemnej przez dowolnego operatora, z własnym personelem, a także niektórych etapów procesu kontroli rozmieszczenia ładunków, a mianowicie obliczeń masy i wyważenia, planowania rozmieszczenia ładunków, wystawiania dokumentów dotyczących masy i wyważenia oraz powiązanych informacji, niezależnie od tego, czy czynności te są wykonywane w ramach własnej obsługi naziemnej, czy zlecane zewnętrznym usługodawcom na podstawie umów. Należy zmienić przepisy dotyczące operacji lotniczych w celu doprecyzowania obowiązków operatora w odniesieniu do tych działań w zakresie obsługi naziemnej.
- (10) Program szkolenia personelu obsługi naziemnej operatorów statków powietrznych wykonujących własną obsługę naziemną powinien również zostać włączony do ich instrukcji operacyjnej bez konieczności zatwierdzenia przez właściwy organ. Aby jednak zapewnić równe traktowanie wszystkich organizacji świadczących usługi obsługi naziemnej, program szkolenia zawarty w instrukcji operacyjnej powinien podlegać weryfikacji jedynie podczas regularnych działań nadzorczych. Aby odzwierciedlić to równe traktowanie, należy odpowiednio zmienić odnośne wymogi dotyczące operacji lotniczych.
- (11) Kontrola rozmieszczenia ładunków jest procesem obsługi naziemnej, który ma kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa i jest złożony. Proces kontroli rozmieszczenia ładunków składa się z kilku etapów i zakłada jasny podział zadań i obowiązków między wykonujące je osoby. Obliczenia masy i wyważenia, planowanie rozmieszczenia ładunków, wystawianie dokumentów dotyczących masy i wyważenia oraz powiązane informacje stanowią elementy procesu kontroli rozmieszczenia ładunków, które pozostają pod pełną kontrolą i w zakresie odpowiedzialności operatora statku powietrznego, ponieważ opierają się w całości na danych dostarczonych przez producenta statku powietrznego i operatora statku powietrznego. Chociaż proces ten jest już znany operatorom

statków powietrznych i jest stosowany w ramach ich systemu kontroli operacyjnej, w obecnych przepisach proces kontroli rozmieszczenia ładunków ani poszczególne zadania i obowiązki osób wykonujących czynności nie są jasno określone. Ponieważ wskazane powyżej etapy procesu kontroli rozmieszczenia ładunków mogą być przeprowadzane przez operatora statku powietrznego w ramach własnej obsługi naziemnej albo być zlecane zewnętrznej organizacji odpowiedzialnej za obsługę naziemną, ważne jest, aby przepisy zapewniały jasność i pewność prawa w tym zakresie, a także równe warunki działania dla wszystkich organizacji wykonujących te działania. Wymogi dotyczące operacji lotniczych należy zmienić, tak, aby funkcje i obowiązki związane z kontrolą rozmieszczenia ładunków osób, którym są powierzane były identyfikowane i opisane w instrukcji operacyjnej operatora statku powietrznego.

- (12) Wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu opierają się na opinii nr 01/2024 ⁽⁴⁾ wydanej przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego („Agencja”) zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. b) i c) oraz art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (13) Sektorowi obsługi naziemnej i właściwym organom należy zapewnić 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.
- (14) Wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ds. stosowania wspólnych zasad bezpieczeństwa w dziedzinie lotnictwa cywilnego ustanowionego na mocy art. 127 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W załącznikach I, III i IV do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 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. Rozporządzenie to 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

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

ZAŁĄCZNIK

W załącznikach do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 dodaje się pkt 130 i 131 w brzmieniu:

- „130) »nadzór naziemny« oznacza usługę obsługi naziemnej polegającą na działaniach związanych z prowadzeniem nadzoru nad wszystkimi usługami obsługi naziemnej na rzecz operatora lotniska. Usługa ta może być zlecona organizacji odpowiedzialnej za obsługę naziemną lub wykonywana przez samego operatora statku powietrznego jako własna obsługa naziemna;
- 131) »kontrola rozmieszczenia ładunków« oznacza proces, za który odpowiedzialność ponosi operator statku powietrznego, mający na celu zapewnienie bezpiecznego i skutecznego załadunku statku powietrznego przed każdym lotem.”;

- 2) w załączniku III wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w pkt ORO.GEN.150 dodaje się lit. d) w brzmieniu:

„d) informuje wszelkie zakontraktowane organizacje odpowiedzialne za obsługę naziemną o działaniach podjętych w celu usunięcia niezgodności, jeżeli niezgodność ta ma bezpośredni wpływ na ryzyko dla bezpieczeństwa w ramach działalności tej organizacji odpowiedzialnej za obsługę naziemną lub na jej obowiązki.”;

- 2) w podczęści GEN sekcja III „Dodatkowe wymogi organizacyjne” dodaje się pkt ORO.GEN.315 w brzmieniu:

„ORO.GEN.315 Procedury operacyjne dotyczące obsługi naziemnej

- a) Operator zapewnia, aby obsługa naziemna jego statku powietrznego, pasażerów, poczty i ładunku była świadczona w formie własnej obsługi naziemnej wykonywanej przez jego własny personel albo w ramach usług zleconych organizacji odpowiedzialnej za obsługę naziemną będącej stroną trzecią, lub jako połączenie obu tych rodzajów usług.
- b) Operator zapewnia, aby zewnętrzna organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną świadczyła usługi zgodnie z instrukcjami i procedurami operatora.
- c) Przy zleceniu usług obsługi naziemnej wymienionych w art. 2 ust. 2 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2025/20 organizacji działającej na warunkach deklaracji zgodnie z tym rozporządzeniem operator może stosować procedury operacyjne organizacji, której udzielono zlecenia, w każdym z następujących przypadków:
- 1) operator wyraża zgodę, aby organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną stosowała własne procedury operacyjne dotyczące świadczenia usług obsługi naziemnej, zgodnie z pkt GH.OPS.005 lit. b) rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2025/20. Zgodę tę należy udokumentować;
 - 2) organizacja odpowiedzialna za obsługę naziemną świadcząca usługi zadeklarowała zdolność do wywiązania się z obowiązków związanych ze świadczonymi usługami, a deklaracja ta jest ważna;
 - 3) operator nie może dostarczyć organizacji odpowiedzialnej za obsługę naziemną własnych procedur ani instrukcji.
- d) W przypadku gdy operator zapewnia nadzór naziemny ze swoim własnym personelem jako własną obsługę naziemną lub zleca tę działalność zewnętrznemu usługodawcy, zapewnia on zgodność funkcji nadzoru naziemnego z pkt ORO.GEN.110 i operator uwzględni w instrukcji operacyjnej następujące elementy:
- 1) opis działań wchodzących w zakres nadzoru naziemnego i wszelkich niezbędnych procedur;
 - 2) obowiązki związane z tą funkcją;
 - 3) program szkolenia dla tej funkcji, z naciskiem na szkolenie w zakresie bezpieczeństwa, w przypadku gdy funkcja ta obejmuje zadania związane z bezpieczeństwem.”;

3) w załączniku IV do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w podczęści GEN sekcja 1 „Statki powietrzne z napędem silnikowym” dodaje się pkt CAT.GEN.MPA.220 w brzmieniu:

„CAT.GEN.MPA.220 Dodatkowe obowiązki operatorów CAT skomplikowanych samolotów z napędem silnikowym wykonujących własną obsługę naziemną

- a) Operator wykonujący jakiegokolwiek działania w zakresie obsługi naziemnej wymienione w art. 2 ust. 2 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2025/20 samodzielnie lub w ramach pojedynczej grupy biznesowej przewoźnika lotniczego (własna obsługa naziemna) musi spełnić mające zastosowanie wymogi załącznika I i załącznika II do tego rozporządzenia, z wyjątkiem wymogów mających zastosowanie do funkcji nadzoru naziemnego, które muszą być spełnione zgodnie z pkt ORO.GEN.315.
- b) Operator przedkłada program szkolenia swojego personelu obsługi naziemnej zgodnie z pkt ORGH.GEN.145 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2025/20 właściwemu organowi odpowiedzialnemu za nadzór nad działaniami w zakresie obsługi naziemnej. Program szkolenia w zakresie materiałów niebezpiecznych podlega zatwierdzeniu zgodnie z ORO.GEN.110 lit. j).”;
- 2) pkt CAT.POL.MAB.105 lit. b) ppkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1) sprawdza integralność danych wyjściowych w celu zapewnienia, aby dane te mieściły się w granicach AFM lub ograniczeń wynikających z instrukcji operacyjnej, jeżeli są one bardziej restrykcyjne; oraz”;
- 3) dodaje się pkt CAT.POL.MAB.110 w brzmieniu:

„CAT.POL.MAB.110 Proces kontroli rozmieszczenia ładunków

Operator ustanawia i wdraża proces kontroli rozmieszczenia ładunków i związane z nim procedury, które należy uwzględnić w instrukcji operacyjnej.”.