2025/24

7.3.2025 г.

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2025/24 НА КОМИСИЯТА

от 19 декември 2024 година

за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 по отношение на изискванията към операторите на въздухоплавателни средства, свързани с дейностите по наземно обслужване

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета ([1]), и по-специално член 31, параграф 1, буква а) от него,

като има предвид, че:

(1) С Регламент (ЕС) 2018/1139 се определят съществените изисквания за безопасното предоставяне на наземно обслужване от организациите, предоставящи наземно обслужване, и от операторите на въздухоплавателни средства, извършващи самообслужване.

(2) С Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията ([2]) се определят технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции и, наред с другото, с инструкциите и процедурите за персонала, участващ в наземни операции, както и задълженията, отговорностите и обучението на този персонал, и във връзка с дейностите, възложени с договор на операторите на въздухоплавателни средства. Тези технически изисквания и административни процедури следва да бъдат актуализирани, изяснени и приведени в съответствие с изискванията за наземното обслужване и организациите, които го предоставят, както са определени в Делегиран регламент (ЕС) 2025/20 ([3]).

(3) За да се гарантира високо равнище на безопасност на гражданското въздухоплаване в Съюза, настоящият регламент следва да отразява достиженията на техническия прогрес и най-добрите практики в областта на наземното обслужване, да взема предвид приложимите стандарти и препоръчителни практики на Международната организация за гражданско въздухоплаване, както и опита в областта на наземното обслужване в световен мащаб и научния и техническия напредък в областта на наземното обслужване, да е пропорционален на обема и сложността на дейностите по наземно обслужване и да осигурява гъвкавостта, необходима за постигане на съответствие, съобразено с конкретния случай.

(4) Поради това Регламент (ЕС) № 965/2012 следва да бъде изменен, за да бъдат отразени промените, въведени с разпоредбите относно наземното обслужване, установени в Делегиран регламент (ЕС) 2025/20 на Комисията, както когато това обслужване е договорено с трета страна доставчик на наземно обслужване, така и когато се извършва като самообслужване от операторите на въздухоплавателни средства в търговския въздушен транспорт със сложни въздухоплавателни средства с моторна тяга.

(5) Изискванията за наземно обслужване, приложими за операторите на въздухоплавателни средства, въвеждат нови термини за определяне на задачите и процесите по наземно обслужване, поради което следва да се добавят нови определения за тези термини.

([1]) ОВ L 212, 22.8.2018 г., стр. 1. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.

([2]) Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([3]) Делегиран регламент (ЕС) 2025/20 на Комисията от 19 декември 2024 година за допълнение на Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета чрез определяне на изисквания за безопасното предоставяне на наземно обслужване и за организациите, които го предоставят (ОВ L, 2025/20, 7.3.2025 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/20/oj).

(6) Всички организации, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) 2018/1139, отговарят за управлението на рисковете за безопасността и се стремят към непрекъснато подобряване на безопасността, включително чрез взаимно споделяне на информация, свързана с безопасността. Целта е да се осигури общ подход при справянето с рисковете за безопасността на взаимодействията при операциите по наземно обслужване, извън задълженията за докладване на събития. Този подход ще допълни задълженията за докладване на събития пред компетентните органи и ще осигури по-непосредствен обмен на информация, свързана с безопасността, между съответните заинтересовани страни. Поради това правилата следва да бъдат изменени, за да се даде възможност на операторите на въздухоплавателни средства да споделят съответната информация, свързана с безопасността, която произтича от доклади за събития или инспекции за упражняване на надзор и одити, с други организации, като така им се помага да поддържат безопасността на собствените си дейности.

(7) Със съществените изисквания на Регламент (ЕС) 2018/1139 на организациите се възлага да предоставят наземно обслужване в съответствие с оперативните инструкции и процедури на операторите на въздухоплавателни средства. Оперативните процедури за едно и също наземно обслужване, прилагани за един и същ тип въздухоплавателни средства, могат да се различават значително между операторите на въздухоплавателни средства и това увеличава риска от човешка грешка, тъй като може да доведе до повреда на въздухоплавателното средство и да застраши безопасността на полетите. Поради това хармонизирането на различните оперативни процедури е от съществено значение за безопасното и ефикасно предоставяне на наземно обслужване. Настоящият регламент следва да позволи намаляването във възможно най-голяма степен на множеството различия в оперативните процедури за една и съща услуга по наземно обслужване, прилагани за един и същ тип въздухоплавателно средство, и да гарантира хармонизирането на тези процедури. Тъй като от организациите за наземно обслужване се изисква да разработят свои собствени оперативни процедури за предоставяне на наземно обслужване, като се отдава приоритет на безопасността и се поддържа баланс между безопасността и търговския натиск, правилата за въздушните операции следва да бъдат изменени, за да се даде възможност на операторите на въздухоплавателни средства да се споразумеят, че организация за наземно обслужване, декларираща своята дейност в съответствие с Делегиран регламент (ЕС) 2025/20, прилага свои собствени оперативни процедури за предоставяне на наземно обслужване.

(8) За да се гарантира пропорционалност на обхвата и привеждане в съответствие с Делегиран регламент (ЕС) 2025/20, само операторите на самолети, изпълняващи операции на търговския въздушен транспорт със сложни въздухоплавателни средства с моторна тяга, когато извършват самообслужване, ще бъдат засегнати от новите отговорности, свързани с наземното обслужване. Правилата за въздушните операции следва да съдържат необходимата връзка с Делегиран регламент (ЕС) 2025/20, като по този начин се избягва всякакво дублиране. В същото време с изискванията следва да се осигури базова линия за безопасност при предоставянето на наземно обслужване, което е изключено от Делегиран регламент (ЕС) 2025/20 на Комисията и остава изцяло под отговорността и контрола на оператора на въздухоплавателни средства.

(9) Операторите на въздухоплавателни средства отговарят за извършването на определени дейности по наземно обслужване, които остават под техния пълен контрол и не са обхванати от Делегиран регламент (ЕС) 2025/20. Такъв е случаят с наземния надзор, когато тази дейност се извършва като самообслужване от всеки оператор — с негов собствен персонал, както и някои етапи от процеса на контрол върху затоварването, а именно изчисляване на масата и центровката, планиране на затоварването, издаване на документи за масата и центровката и свързаната с тях комуникация, независимо дали тези дейности се извършват като самообслужване, или се възлагат на външни изпълнители като услуги по договор. Правилата за въздушните операции следва да бъдат изменени, за да се изяснят отговорностите на оператора по отношение на тези дейности по наземно обслужване.

(10) Програмата за обучение на персонала по наземно обслужване на операторите на въздухоплавателни средства, извършващи самообслужване, също следва да бъде включена в ръководството за експлоатация без одобрение от компетентния орган. Независимо от това, за да се гарантира равно третиране на всички организации, предоставящи наземно обслужване, програмата за обучение, включена в ръководството за експлоатация, следва да подлежи на проверка само по време на редовните надзорни дейности. Съответното изискване за въздушни операции следва да бъде съответно изменено, за да бъде отразено това равно третиране.

(11) Контролът върху затоварването е процес от наземното обслужване, който е едновременно от критично значение за безопасността и сложен. Процесът на контрол върху затоварването се състои от няколко етапа и предполага ясно разпределение на задачите и отговорностите между лицата, участващи в тяхното изпълнение. Изчисленията на масата и центровката, планирането на затоварването, издаването на документи за масата и центровката и свързаната с тях комуникация са част от процеса на контрол върху затоварването, която остава изцяло под контрола и отговорността на оператора на въздухоплавателни средства, тъй като се основава изцяло на данните, предоставени от производителя на въздухоплавателните средства и от оператора на въздухоплавателните средства. Въпреки че този процес вече е

известен на операторите на въздухоплавателни средства и се прилага като част от тяхната система за оперативен контрол, настоящите правила не определят ясно процеса на контрол върху затоварването и не определят различните задачи и отговорности на лицата, извършващи тези дейности. Тъй като етапите на процеса на контрол върху затоварването, посочени по-горе, могат да се извършват или от оператора на въздухоплавателни средства като самообслужване, или по договор с организация за наземно обслужване, която е трета страна, е важно правилата да осигурят яснота и правна сигурност в това отношение, както и еднакви условия на конкуренция за всички организации, извършващи тези дейности. Изискванията за въздушните операции следва да бъдат изменени, за да се гарантира, че функциите и отговорностите за контрол върху затоварването на участващите лица са определени и описани в ръководството за експлоатация на оператора на въздухоплавателни средства.

(12) Изискванията, предвидени в настоящия регламент, се основават на Становище № 01/2024 ([4]), издадено от Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз („Агенцията“) в съответствие с член 75, параграф 2, букви б) и в) и член 76, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/1139.

(13) Необходимо е да се предостави достатъчно време на сектора на наземното обслужване и на компетентните органи да приложат новата регулаторна рамка след влизането в сила на настоящия регламент, поради което в регламента следва да се предвиди преходен период от 3 години.

(14) Изискванията, определени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на комитета за прилагане на общите правила за безопасност в областта на гражданското въздухоплаване, създаден с член 127 от Регламент (ЕС) 2018/1139,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

(1) Приложения I, III и IV към Регламент (ЕС) № 965/2012 се изменят в съответствие с приложението към настоящия регламент.

Член 2

Влизане в сила и прилагане

1. Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

2. Той започва да се прилага от 27 март 2028 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 19 декември 2024 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN

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

ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложенията към Регламент (ЕС) № 965/2012 се изменят, както следва:

1. В приложение I се добавят следните точки 130 и 131:

„130. „Наземен надзор“ означава процедура от наземното обслужване, състояща се от дейности, свързани с надзора над цялото наземно обслужване на даден оператор на едно летище. Тази услуга може да бъде възложена на организация за наземно обслужване или да се извършва от самия оператор на въздухоплавателно средство под формата на самообслужване;

131. „Контрол върху затоварването“ означава процес, за който отговаря операторът на въздухоплавателни средства, който гарантира, че въздухоплавателното средство е затоварено безопасно и ефикасно преди всеки полет;“;

2. Приложение III се изменя, както следва:

(1) в точка ORO.GEN.150 се добавя следната буква г):

„г) информира всяка организация за наземно обслужване, с която е сключен договор, за действията, предприети за отстраняване на несъответствието, когато то засяга пряко риска за безопасността в рамките на тази организация за наземно обслужване или нейните отговорности.“;

(2) в подчаст GEN, раздел III „Допълнителни организационни изисквания“ се добавя следната точка ORO.GEN.315:

„ORO.GEN.315 Оперативни процедури за наземно обслужване

а) Операторът гарантира, че наземното обслужване на неговите въздухоплавателни средства, пътници, поща и товари се предоставя или като самообслужване, извършвано от собствения му персонал, или като услуги, възложени на организация за наземно обслужване, която е трета страна, или като комбинация от двете.

б) Операторът гарантира, че организацията за наземно обслужване, която е трета страна, предоставя обслужване в съответствие с инструкциите и процедурите на оператора.

в) Когато възлага наземно обслужване, посочено в член 2, параграф 2 от Делегиран регламент (ЕС) 2025/20 на Комисията, на организация, която извършва дейност съгласно условията на подадена декларация в съответствие с посочения регламент, операторът може да използва оперативните процедури на организацията изпълнител във всеки от следните случаи:

1. Операторът приема, че организацията за наземно обслужване прилага свои собствени оперативни процедури за предоставянето на наземно обслужване в съответствие с точка GH.OPS.005, буква б) от Делегиран регламент (ЕС) 2025/20 на Комисията. Това се документира.

2. Организацията за наземно обслужване, която предоставя обслужването, е декларирала способността си да изпълнява отговорностите, свързани с предоставяното обслужване, и тази декларация е валидна.

3. Операторът не може да предоставя свои собствени процедури и инструкции на организацията за наземно обслужване.

г) Когато операторът осигурява наземен надзор със собствения си персонал под формата на самообслужване или възлага тази дейност на трета страна доставчик на услуги, той гарантира, че функцията по наземен надзор е в съответствие с точка ORO.GEN.110 и че операторът е включил следните елементи в ръководството за експлоатация:

1. описание на дейностите, включени в обхвата на наземния надзор, и всички необходими процедури;

2. отговорностите, свързани с тази функция;

3. програмата за обучение за тази функция, с акцент върху обучението по безопасност, когато по тази функция се изпълняват задачи, свързани с безопасността.“;

3. Приложение IV се изменя, както следва:

(1) в подчаст GEN, раздел 1 „Въздухоплавателни средства с моторна тяга“ се добавя следната точка CAT.GEN.MPA.220:

„CAT.GEN.MPA.220 Допълнителни отговорности за операторите на сложни самолети с моторна тяга за ТВТ, извършващи самообслужване

а) Операторът, който извършва някоя от дейностите по наземно обслужване, изброени в член 2, параграф 2 от Делегиран регламент (ЕС) 2025/20, за себе си или в рамките на една бизнес група от въздушни превозвачи (самообслужване), спазва приложимите изисквания на приложение I и приложение II към посочения регламент, с изключение на изискванията, приложими за функцията по наземен надзор, които са в съответствие с точка ORO.GEN.315.

б) Операторът представя програмата за обучение на своя персонал по наземно обслужване в съответствие с точка ORGH.GEN.145 от Делегиран регламент (ЕС) 2025/20 на компетентния орган, отговарящ за надзора над дейностите по наземно обслужване. Програмата за обучение по опасни товари подлежи на одобрение в съответствие с точка ORO.GEN.110, буква й).“;

(2) в точка CAT.POL.MAB.105, буква б) подточка 1 се заменя със следното:

„1) проверява надеждността на изходните данни, за да гарантира, че данните са в рамките на ограниченията, определени в ръководството за летателна експлоатация или в ръководството за експлоатация, ако последното е по-ограничително, както и“;

(3) добавя се следната точка CAT.POL.MAB.110:

„CAT.POL.MAB.110 Процес на контрол върху затоварването

Операторът установява и прилага процес на контрол върху затоварването и свързаните с него процедури, които се включват в ръководството за експлоатация.“