Úřední věstník
Evropské unie

CS
Řada L

2025/24

7.3.2025

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2025/24

ze dne 19. prosince 2024,

kterým se mění nařízení (EU) č. 965/2012, pokud jde o požadavky na provozovatele letadla v souvislosti s pozemním odbavením

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ([1]), a zejména na čl. 31 odst. 1 písm. a) uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Nařízení (EU) 2018/1139 stanoví základní požadavky na bezpečné poskytování služeb pozemního odbavení organizacemi poskytujícími služby pozemního odbavení a provozovateli letadel, kteří provádějí odbavení vlastními silami.

(2) Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ([2]) stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu, a mimo jiné pokynů a postupů pro personál podílející se na pozemním provozu, povinností, odpovědností a výcviku tohoto personálu a smluvních činností provozovatelů letadel. Tyto technické požadavky a správní postupy by měly být aktualizovány, vyjasněny a sladěny s požadavky na služby pozemního odbavení a organizace, které je poskytují, stanovenými v nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20 ([3]).

(3) V zájmu zajištění vysoké úrovně bezpečnosti civilního letectví v Unii by toto nařízení mělo odrážet současný stav techniky a osvědčené postupy v oblasti pozemního odbavení, zohledňovat platné standardy a doporučené postupy Mezinárodní organizace pro civilní letectví a celosvětové zkušenosti s výkonem pozemního odbavení, jakož i vědecko-technický pokrok v této oblasti, odpovídat velikosti a složitosti činností pozemního odbavení a poskytnout nutnou flexibilitu k individuálně uzpůsobenému plnění požadavků.

(4) Nařízení (EU) č. 965/2012 by proto mělo být změněno tak, aby zohlednilo změny vyplývající z ustanovení o pozemním odbavení v nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2025/20, a to jak v případě, že jsou tyto služby nasmlouvány s poskytovatelem služeb pozemního odbavení, který je třetí stranou, tak v případě, že jsou prováděny jako odbavení vlastními silami provozovateli letadel, kteří provozují obchodní leteckou dopravu složitými motorovými letadly.

(5) Požadavky na pozemní odbavení platné pro provozovatele letadel zavádějí nové pojmy k definování úkolů a procesů pozemního odbavení, a k těmto pojmům je proto třeba doplnit nové definice.

([1]) Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.

([2]) Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([3]) Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20 ze dne 19. prosince 2024, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 stanovením požadavků na bezpečné poskytování služeb pozemního odbavení a na organizace, které je poskytují (Úř. věst. L L, 2025/20, 7.3.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/20/oj).

(6) Všechny organizace v oblasti působnosti nařízení (EU) 2018/1139 odpovídají za řízení bezpečnostních rizik a usilují o trvalé zdokonalování bezpečnosti, včetně vzájemného sdílení informací o bezpečnosti. Účelem je zajistit společný přístup k ošetření bezpečnostních rizik při spolupráci na operacích pozemního odbavení nad rámec povinného hlášení událostí. Tento přístup by byl doplňkem k povinnostem hlášení událostí příslušným úřadům a zajistil by hladší tok informací o bezpečnosti mezi dotčenými zúčastněnými stranami. Pravidla by proto měla být změněna tak, aby provozovatelé letadel mohli sdílet příslušné bezpečnostní informace vyplývající z hlášení událostí nebo dozorových prohlídek a auditů s jinými organizacemi s cílem podpořit je při zachovávání bezpečnosti jejich vlastního provozu.

(7) Hlavní požadavky nařízení (EU) 2018/1139 ukládají organizacím, aby poskytovaly služby pozemního odbavení v souladu s provozními pokyny a postupy provozovatelů letadel. Provozní postupy se u stejné služby pozemního odbavení a stejného typu letadla mohou u jednotlivých provozovatelů letadel výrazně lišit, což zvyšuje riziko lidské chyby, v jejímž důsledku by mohlo dojít k poškození letadla a ohrožení bezpečnosti letu. V zájmu bezpečného a účinného poskytování služeb pozemního odbavení je proto nezbytné různé provozní postupy harmonizovat. Toto nařízení by mělo umožnit co nejvíce omezit počet různých provozních postupů pro stejnou službu pozemního odbavení, které se používají u stejného typu letadla, a zajistit harmonizaci těchto postupů. Vzhledem k tomu, že organizace pozemního odbavení jsou povinny vypracovat vlastní provozní postupy pro poskytování služeb pozemního odbavení, přičemž mají upřednostnit bezpečnost a zachovat rovnováhu mezi bezpečností a obchodním tlakem, měla by být pravidla letového provozu změněna tak, aby provozovatelům letadel umožnila dohodnout se s organizací pozemního odbavení, která ke své činnosti předkládá prohlášení v souladu s nařízením v přenesené pravomoci (EU) 2025/20, aby se řídila svými vlastními provozními postupy pro poskytování služeb pozemního odbavení.

(8) Aby byla zajištěna přiměřenost oblasti působnosti a soulad s nařízením v přenesené pravomoci (EU) 2025/20, budou se nové povinnosti související s pozemním odbavením týkat pouze provozovatelů letounů provozujících obchodní leteckou dopravu složitými motorovými letadly, když provádějí odbavení vlastními silami. Aby se zabránilo zdvojování, měla by pravidla letového provozu obsahovat nezbytný odkaz na nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2025/20. Zároveň by požadavky měly poskytnout bezpečnostní základ pro poskytování služeb pozemního odbavení, jež jsou vyloučeny z působnosti nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2025/20 a jsou zcela v odpovědnosti a pod kontrolou provozovatele letadla.

(9) Provozovatelé letadel odpovídají za provádění určitých činností pozemního odbavení, které zůstávají pod jejich naprostou kontrolou a na něž se nevztahuje nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2025/20. Tak je tomu v případě pozemního dohledu, pokud tuto činnost provádí jako odbavení vlastními silami provozovatel se svými zaměstnanci, jakož i v případě některých fází procesu řízení nakládky, konkrétně výpočtů hmotnosti a vyvážení, plánování zatížení, vydávání dokumentů o hmotnosti a vyvážení a související komunikace, bez ohledu na to, zda jsou tyto činnosti prováděny jako odbavení vlastními silami nebo zajištěny externě jako smluvní služby. Pravidla letového provozu by měla být změněna, aby povinnosti provozovatele u těchto činností pozemního odbavení byly vyjasněny.

(10) Program výcviku personálu pozemního odbavení provozovatelů letadel, kteří provádějí odbavení vlastními silami, by měl být rovněž zařazen do jejich provozní příručky, aniž by jej musel schválit příslušný úřad. Aby se však se všemi organizacemi poskytujícími služby pozemního odbavení zacházelo stejně, měl by výcvikový program zařazený do provozní příručky podléhat pouze ověření v rámci pravidelného dozoru. Příslušný požadavek na letový provoz by měl být odpovídajícím způsobem změněn, aby odrážel toto rovné zacházení.

(11) Řízení nakládky je proces pozemního odbavení, který je kritický z hlediska bezpečnosti a zároveň složitý. Proces řízení nakládky sestává z několika fází a zahrnuje jasné rozdělení úkolů a povinností mezi osoby, které se na něm podílejí. Výpočty hmotnosti a vyvážení, plánování zatížení, vydávání dokumentů o hmotnosti a vyvážení a související komunikace jsou součástí procesu řízení nakládky, které zůstávají plně pod kontrolou provozovatele letadla a v jeho odpovědnosti, neboť jsou zcela založeny na údajích od výrobce letadla a jeho provozovatele. Ačkoli provozovatelé letadel tento proces již znají a uplatňují ho v rámci svého systému provozního řízení, stávající pravidla jasně nedefinují proces řízení nakládky a neurčují různé úkoly a povinnosti osob, jež tyto činnosti

vykonávají. Vzhledem k tomu, že výše uvedené fáze procesu řízení nakládky může provádět buď provozovatel letadla jako odbavení vlastními silami, nebo mohou být nasmlouvány s organizací pozemního odbavení, která je třetí stranou, je důležité, aby pravidla v tomto ohledu poskytovala jasnost a právní jistotu, jakož i rovné podmínky všem organizacím provádějícím tyto činnosti. Požadavky na letový provoz by měly být změněny, aby se zajistilo, že v provozní příručce provozovatele letadla budou určeny a popsány funkce řízení nakládky a odpovědnost dotčených osob.

(12) Požadavky stanovené v tomto nařízení vycházejí ze stanoviska č. 01/2024 ([4]) vydaného Agenturou Evropské unie pro bezpečnost letectví v souladu s čl. 75 odst. 2 písm. b) a c) a čl. 76 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1139.

(13) Odvětví pozemního odbavení a příslušným úřadům je třeba poskytnout čas na provedení nového regulačního rámce po vstupu tohoto nařízení v platnost, a proto by toto nařízení mělo stanovit tříleté přechodné období.

(14) Požadavky stanovené v tomto nařízení jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro uplatňování společných bezpečnostních pravidel v oblasti civilního letectví zřízeného článkem 127 nařízení (EU) 2018/1139,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Přílohy I, III a IV nařízení (EU) č. 965/2012 se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

Článek 2

Vstup v platnost a použitelnost

1. Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

2. Použije se ode dne 27. března 2028.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 19. prosince 2024.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

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

PŘÍLOHA

Přílohy nařízení (EU) č. 965/2012 se mění takto:

1) V příloze I se doplňují nové body 130 a 131, které znějí:

„130. „Pozemním dohledem“ se rozumí služba pozemního odbavení sestávající z činností souvisejících s dohledem nad všemi službami pozemního odbavení pro provozovatele na letišti. Tato služba může být smluvně zadána organizaci pozemního odbavení nebo prováděna samotným provozovatelem letadla jako odbavení vlastními silami.

131. „Řízením nakládky“ se rozumí proces, za který odpovídá provozovatel letadla, jehož cílem je zajistit, aby letadlo bylo před každým letem bezpečně a efektivně naloženo.“;

2) Příloha III se mění takto:

(1) v bodě ORO.GEN.150 se doplňuje nové písmeno d), které zní:

„d) informuje nasmlouvané organizace pozemního odbavení o opatřeních přijatých k řešení nesouladu, pokud má nesoulad přímý dopad na bezpečnostní riziko v rámci těchto organizací nebo na jejich povinnosti.“;

(2) v hlavě GEN oddíle 3 „Další organizační požadavky“ se doplňuje nový bod ORO.GEN.315, který zní:

„ORO.GEN.315 Provozní postupy pozemního odbavení

a) Provozovatel zajistí, aby služby pozemního odbavení jeho letadel, cestujících, pošty a nákladu byly poskytovány buď jako odbavení vlastními silami prováděné s vlastními zaměstnanci, nebo jako služby zadané smluvně organizaci pozemního odbavení, která je třetí stranou, nebo jako kombinace obojího.

b) Provozovatel zajistí, aby organizace pozemního odbavení, která je třetí stranou, poskytovala služby v souladu s jeho pokyny a postupy.

c) Při smluvním zadání služeb pozemního odbavení uvedených v čl. 2 odst. 2 nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2025/20 organizaci, která svou činnost provozuje podle podmínek prohlášení v souladu s uvedeným nařízením, může provozovatel použít provozní postupy smluvní organizace v kterémkoli z těchto případů:

1) provozovatel souhlasí s tím, že se organizace pozemního odbavení řídí vlastními provozními postupy pro poskytování služeb pozemního odbavení v souladu s bodem GH.OPS.005 písm. b) nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2025/20. Tato skutečnost musí být zdokumentována;

2) organizace pozemního odbavení, která služby poskytuje, prohlásila, že je schopna plnit povinnosti spojené s poskytovanými službami, a toto prohlášení je platné;

3) provozovatel není s to poskytnout organizaci pozemního odbavení své vlastní postupy a pokyny.

d) Pokud provozovatel zajišťuje pozemní dohled s vlastními zaměstnanci v rámci odbavení vlastními silami nebo tuto činnost smluvně zadá poskytovateli služeb, který je třetí stranou, zajistí, aby funkce pozemního dohledu byla v souladu s bodem ORO.GEN.110 a aby provozní příručka provozovatele obsahovala tyto prvky:

1) popis činností náležejících do pozemního dohledu a veškerých nezbytných postupů;

2) odpovědnosti spojené s touto funkcí;

3) program výcviku na tuto funkci s důrazem na bezpečnostní výcvik, pokud jsou v této funkci plněny úkoly související s bezpečností.“

3) Příloha IV se mění takto:

(1) v hlavě GEN oddíle 1 „Motorová letadla“ se doplňuje nový bod CAT.GEN.MPA.220, který zní:

„CAT.GEN.MPA.220 Další povinnosti provozovatelů složitých motorových letounů v obchodní letecké dopravě, kteří provádějí odbavení vlastními silami

a) Provozovatel, který provádí činnosti pozemního odbavení uvedené v čl. 2 odst. 2 nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2025/20 pro vlastní potřebu nebo v rámci obchodního uskupení leteckých dopravců (odbavení vlastními silami), musí splňovat příslušné požadavky přílohy I a přílohy II uvedeného nařízení, s výjimkou požadavků na funkci pozemního dohledu, která musí splňovat ustanovení bodu ORO.GEN.315.

b) Provozovatel předloží program výcviku svého personálu pozemního odbavení v souladu s bodem ORGH.GEN.145 nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2025/20 příslušnému úřadu odpovědnému za dozor nad činnostmi pozemního odbavení. Program výcviku v oblasti nebezpečného zboží podléhá schválení v souladu s bodem ORO.GEN.110 písm. j).“;

(2) v bodě CAT.POL.MAB.105 písm. b) se bod 1 nahrazuje tímto:

„1) ověří úplnost výstupních údajů, aby zajistil, že splňují omezení podle letové příručky nebo omezení podle provozní příručky, jsou-li přísnější, a“;

(3) doplňuje se nový bod CAT.POL.MAB.110, který zní:

„CAT.POL.MAB.110 Proces řízení nakládky

Provozovatel stanoví a zavede proces řízení nakládky a související postupy a zařadí je do své provozní příručky.“.