Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2025/24

7.3.2025

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2025/24 DER KOMMISSION

vom 19. Dezember 2024

zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 hinsichtlich der Anforderungen an Luftfahrzeugbetreiber in Bezug auf Bodenabfertigungstätigkeiten

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates ([1]), insbesondere auf Artikel 31 Absatz 1 Buchstabe a,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) In der Verordnung (EU) 2018/1139 sind die grundlegenden Anforderungen an die sichere Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten durch Organisationen, die Bodenabfertigungsdienste erbringen und Luftfahrzeugbetreiber, die Selbstabfertigung durchführen, festgelegt.

(2) In der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission ([2]) sind technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb, darunter Anweisungen und Verfahren für das am Bodenbetrieb beteiligte Personal, dessen Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Ausbildung, sowie in Bezug auf die von Luftfahrzeugbetreibern vertraglich vergebenen Tätigkeiten festgelegt. Diese technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren sollten aktualisiert, präzisiert und an die in der Delegierten Verordnung (EU) 2025/20 der Kommission ([3]) festgelegten Anforderungen an Bodenabfertigungsdienste und Organisationen, die diese erbringen, angeglichen werden.

(3) Um in der Union ein hohes Niveau der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt zu gewährleisten, sollte diese Verordnung den Stand der Technik und bewährte Verfahren im Bereich der Bodenabfertigung abbilden, den geltenden Richtlinien und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation und den weltweiten Erfahrungen im Bodenabfertigungsbetrieb sowie dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt im Bereich der Bodenabfertigung Rechnung tragen, in einem angemessenen Verhältnis zum Umfang und zur Komplexität der Bodenabfertigungstätigkeiten stehen und die notwendige Flexibilität für eine individuell angepasste Compliance bieten.

(4) Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sollte daher geändert werden, um den Änderungen Rechnung zu tragen, die sich aus den Bestimmungen über die Bodenabfertigung gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2025/20 der Kommission ergeben, und zwar sowohl für den Fall, dass diese Dienste vertraglich an Drittanbieter von Bodenabfertigungsdiensten vergeben werden als auch für den Fall, dass sie in Selbstabfertigung durch Luftfahrzeugbetreiber im gewerblichen Luftverkehr mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen erbracht werden.

(5) Mit den für Luftfahrzeugbetreiber geltenden Anforderungen an die Bodenabfertigung werden neue Begriffe zur Bestimmung von Aufgaben und Prozessen der Bodenabfertigung eingeführt, weshalb neue Begriffsbestimmungen hierfür hinzugefügt werden sollten.

([1]) ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.

([2]) Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([3]) Delegierte Verordnung (EU) 2025/20 der Kommission vom 19. Dezember 2024 zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates durch die Festlegung von Anforderungen an die sichere Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten und an Organisationen, die diese Dienste erbringen (ABl. L, 2025/20, 7.3.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/20/oj).

(6) Alle Organisationen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2018/1139 fallen, sind für das Management der Sicherheitsrisiken verantwortlich und streben eine fortlaufende Verbesserung der Sicherheit an, einschließlich des gegenseitigen Austauschs sicherheitsrelevanter Informationen. Ziel ist es, über die Verpflichtungen zur Meldung von Ereignissen hinaus ein gemeinsames Vorgehen bei der Bewältigung der Sicherheitsrisiken an den Schnittstellen mit den Bodenabfertigungstätigkeiten zu gewährleisten. Dieses Vorgehen würde die Verpflichtungen zur Meldung von Ereignissen an die zuständigen Behörden ergänzen und einen direkteren Fluss von Sicherheitsinformationen zwischen den betroffenen Interessenträgern gewährleisten. Daher sollten die Vorschriften geändert werden, damit Luftfahrzeugbetreiber relevante Sicherheitsinformationen, die sich aus Meldungen von Ereignissen oder Aufsichtsinspektionen und -audits ergeben, an andere Organisationen weitergeben können, um diese bei der Aufrechterhaltung der Sicherheit ihres eigenen Flugbetriebs zu unterstützen.

(7) Gemäß den grundlegenden Anforderungen der Verordnung (EU) 2018/1139 müssen Organisationen Bodenabfertigungsdienste im Einklang mit den betrieblichen Anweisungen und Verfahren der Luftfahrzeugbetreiber erbringen. Die Betriebsverfahren, die ein und derselbe Bodenabfertigungsdienst auf dasselbe Luftfahrzeugmuster anwendet, können je nach Luftfahrzeugbetreiber erheblich voneinander abweichen, was das Risiko menschlichen Versagens erhöht, da dies zu Schäden an Luftfahrzeugen führen und die Flugsicherheit gefährden könnte. Daher ist die Harmonisierung der verschiedenen Betriebsverfahren für eine sichere und effiziente Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten von wesentlicher Bedeutung. Diese Verordnung sollte die zahlreichen unterschiedlichen Betriebsverfahren für die Anwendung ein und desselben Bodenabfertigungsdienstes auf dasselbe Luftfahrzeugmuster so weit wie möglich verringern und die Harmonisierung dieser Verfahren sicherstellen. Da Bodenabfertigungsorganisationen verpflichtet sind, eigene Betriebsverfahren für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten zu entwickeln, und dabei der Sicherheit Vorrang einräumen sowie ein Gleichgewicht zwischen Sicherheit und wirtschaftlichem Druck wahren müssen, sollten die Flugbetriebsvorschriften geändert werden, damit sich Luftfahrzeugbetreiber damit einverstanden zeigen können, dass eine Bodenabfertigungsorganisation, die ihre Tätigkeit nach der Delegierten Verordnung (EU) 2025/20 der Kommission erklärt, ihre eigenen Betriebsverfahren für die Erbringung der Bodenabfertigungsdienste anwendet.

(8) Um die Verhältnismäßigkeit des Anwendungsbereichs und die Angleichung an die Delegierte Verordnung (EU) 2025/20 der Kommission zu gewährleisten, werden Luftfahrzeugbetreiber, die gewerblichen Luftverkehrsbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen durchführen, nur bei der Durchführung der Selbstabfertigung von den neuen Verantwortlichkeiten im Zusammenhang mit der Bodenabfertigung betroffen sein. Die Flugbetriebsvorschriften sollten eine Bezugnahme auf die Delegierte Verordnung (EU) 2025/20 der Kommission enthalten, um Überschneidungen zu vermeiden. Auch sollten die Anforderungen eine Sicherheitsbasis für die Erbringung solcher Bodenabfertigungsdienste bieten, die von der Delegierten Verordnung (EU) 2025/20 der Kommission ausgenommen sind und weiterhin der vollen Verantwortung und Kontrolle des Luftfahrzeugbetreibers unterliegen.

(9) Luftfahrzeugbetreiber sind für die Durchführung bestimmter Bodenabfertigungstätigkeiten verantwortlich, die weiterhin ihrer vollen Kontrolle unterliegen und nicht unter die Delegierte Verordnung (EU) 2025/20 der Kommission fallen. Dies gilt für die Bodenaufsicht, sofern diese Tätigkeit in Selbstabfertigung durch einen Betreiber mit eigenem Personal erbracht wird, sowie für bestimmte Phasen des Ladesteuerungsprozesses, nämlich Masse- und Schwerpunktberechnungen, Beladungsplanung, Ausstellung von Dokumentation zur Masse und Schwerpunktlage und die damit zusammenhängende Kommunikation, unabhängig davon, ob diese Tätigkeiten in Selbstabfertigung erbracht oder als vertraglich vergebene Dienste ausgelagert werden. Die Flugbetriebsvorschriften sollten geändert werden, um die Verantwortlichkeiten des Betreibers in Bezug auf diese Bodenabfertigungstätigkeiten zu präzisieren.

(10) Das Ausbildungsprogramm für das Bodenabfertigungspersonal der Luftfahrzeugbetreiber, die Selbstabfertigung durchführen, sollte auch ohne die Genehmigung des Programms durch die zuständige Behörde, in deren Betriebshandbuch aufgenommen werden. Um jedoch die Gleichbehandlung aller Organisationen, die Bodenabfertigungsdienste erbringen, zu gewährleisten, sollte eine Prüfung des im Betriebshandbuch enthaltenen Ausbildungsprogramms nur während der regelmäßigen Aufsichtstätigkeiten erfolgen. Die einschlägigen Anforderungen an den Flugbetrieb sollten entsprechend geändert werden, um dieser Gleichbehandlung Rechnung zu tragen.

(11) Die Ladesteuerung ist eine sowohl sicherheitskritische als auch komplexe Bodenabfertigungstätigkeit. Der Ladesteuerungsprozess besteht aus mehreren Phasen und beinhaltet eine klare Aufteilung der Aufgaben und Verantwortlichkeiten zwischen den an der Ausführung beteiligten Personen. Massen- und Schwerpunktberechnungen, Beladungsplanung, Ausstellung von Dokumentation zur Masse und Schwerpunktlage und die damit zusammenhängende Kommunikation sind Teile des Ladesteuerungsprozesses, die weiterhin der vollen Kontrolle und Verantwortung des Luftfahrzeugbetreibers unterliegen, da sie vollständig auf den vom Luftfahrzeughersteller und Luftfahrzeugbetreiber bereitgestellten Daten beruhen. Obwohl dieser Prozess den Luftfahrzeugbetreibern

bereits bekannt ist und im Rahmen ihres betrieblichen Kontrollsystems angewandt wird, wird in den derzeitigen Vorschriften der Ladesteuerungsprozess nicht klar definiert und die verschiedenen Aufgaben und Verantwortlichkeiten der Personen, die diese Tätigkeiten durchführen, werden nicht festgelegt. Da die oben genannten Phasen des Ladesteuerungsprozesses entweder vom Luftfahrzeugbetreiber in Selbstabfertigung oder von Drittanbietern für die Bodenabfertigung durchgeführt werden können, ist es wichtig, dass die Vorschriften diesbezüglich Klarheit und Rechtssicherheit sowie gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Organisationen schaffen, die diese Tätigkeiten durchführen. Die Anforderungen an den Flugbetrieb sollten geändert werden, um zu gewährleisten, dass die Funktionen der Ladesteuerung und Verantwortlichkeiten der beteiligten Personen im Betriebshandbuch des Luftfahrzeugbetreibers festgelegt und beschrieben werden.

(12) Die in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen beruhen auf der Stellungnahme Nr. 01/2024 ([4]), die die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) gemäß Artikel 75 Absatz 2 Buchstaben b und c sowie Artikel 76 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 abgegeben hat.

(13) Der Bodenabfertigungsbranche und den zuständigen Behörden muss ausreichend Zeit für die Umsetzung des neuen Rechtsrahmens nach Inkrafttreten dieser Verordnung eingeräumt werden, weshalb in dieser Verordnung ein Übergangszeitraum von drei Jahren vorgesehen werden sollte.

(14) Die in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen entsprechen der Stellungnahme des nach Artikel 127 der Verordnung (EU) 2018/1139 eingesetzten Ausschusses für die Anwendung der gemeinsamen Sicherheitsvorschriften für die Zivilluftfahrt —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Anhänge I, III und IV der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 werden gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

Inkrafttreten und Anwendung

(1) Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

(2) Sie gilt ab dem 27. März 2028.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 19. Dezember 2024

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

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

ANHANG

Die Anhänge der der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 werden wie folgt geändert:

1. In Anhang I werden folgende Nummern 130 und 131 angefügt:

„130. ‚Bodenaufsicht' (ground supervision): ein Bodenabfertigungsdienst, der Tätigkeiten in Bezug auf die Aufsicht über alle von einem Betreiber an einem Flugplatz erbrachten Bodenabfertigungsdienste umfasst. Dieser Dienst kann an eine Bodenabfertigungsorganisation vertraglich vergeben oder vom Luftfahrzeugbetreiber selbst in Selbstabfertigung durchgeführt werden;

131. ‚Ladesteuerung' (load control): ein Prozess unter der Verantwortung des Luftfahrzeugbetreibers, mit dem die Sicherheit und Effizienz der Beladung des Luftfahrzeugs vor jedem Flug gewährleistet wird."

2. Anhang III wird wie folgt geändert:

(1) In Punkt ORO.GEN.150 wird folgender Buchstabe d angefügt:

„d) sämtliche vertraglich beauftragte Bodenabfertigungsorganisationen über die Maßnahmen zu informieren, die zur Behebung der Nichteinhaltung ergriffen wurden, wenn sich diese Nichteinhaltung unmittelbar auf das Sicherheitsrisiko oder die Verantwortlichkeiten dieser Bodenabfertigungsorganisationen auswirkt."

(2) Folgender Punkt ORO.GEN.315 wird in Teilabschnitt GEN, Abschnitt 3 „Zusätzliche Anforderungen an Organisationen" angefügt:

„**ORO.GEN.315 Betriebsverfahren für die Bodenabfertigung**

a) Der Betreiber muss sicherstellen, dass die Bodenabfertigungsdienste für seine Luftfahrzeuge, Fluggäste, Post und Fracht entweder in Selbstabfertigung durch sein eigenes Personal oder als an Drittanbieter vertraglich vergebene Bodenabfertigungsdienste oder als Kombination aus beiden Varianten durchgeführt werden.

b) Der Betreiber muss sicherstellen, dass der Drittanbieter von Bodenabfertigungsdiensten die Dienste im Einklang mit den Anweisungen und mit seinen Verfahren erbringt.

c) Bei der vertraglichen Vergabe von Bodenabfertigungsdiensten nach Artikel 2 Absatz 2 der Delegierten Verordnung (EU) 2025/20 der Kommission an eine Organisation, die ihre Dienste gemäß einer Erklärung nach der genannten Verordnung erbringt, kann der Betreiber die Betriebsverfahren der beauftragten Organisation in jenen Fällen anwenden, in denen

1. der Betreiber zustimmt, dass die Bodenabfertigungsorganisation ihre eigenen Betriebsverfahren für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten nach Punkt GH.OPS.005 Buchstabe b der Delegierten Verordnung (EU) 2025/20 der Kommission anwendet. Dies muss dokumentiert werden;

2. die die Dienste erbringende Bodenabfertigungsorganisation erklärt hat, dass sie in der Lage ist, die mit den erbrachten Diensten verbundenen Verantwortlichkeiten zu erfüllen, und diese Erklärung gültig ist;

3. der Betreiber der Bodenabfertigungsorganisation keine eigenen Verfahren und Anweisungen zur Verfügung stellen kann.

d) Gewährleistet der Betreiber die Bodenaufsicht mit seinem eigenen Personal in Selbstabfertigung oder vergibt er diese Tätigkeit vertraglich an einen Drittanbieter, muss er sicherstellen, dass die Funktion der Bodenaufsicht Punkt ORO.GEN.110 entspricht und dass er als Betreiber die folgenden Elemente in seinem Betriebshandbuch erfasst:

1. eine Beschreibung aller in den Zuständigkeitsbereich der Bodenaufsicht fallenden Tätigkeiten und aller erforderlichen Verfahren;

2. die mit dieser Funktion verbundenen Verantwortlichkeiten;

3. das Ausbildungsprogramm für diese Funktion, wobei der Schwerpunkt auf der Sicherheitsausbildung liegt, wenn diese Funktion sicherheitsbezogene Aufgaben aufweist."

3. Anhang IV wird wie folgt geändert:

(1) Folgender Punkt CAT.GEN.MPA.220 wird in Teilabschnitt GEN, Abschnitt 1 „Motorgetriebene Luftfahrzeuge“ angefügt:

„CAT.GEN.MPA.220 Zusätzliche Verantwortlichkeiten für CAT-Betreiber technisch komplizierter motorgetriebener Flugzeuge, die Selbstabfertigung durchführen

a) Der Betreiber, der eine der in Artikel 2 Absatz 2 der Delegierten Verordnung (EU) 2025/20 der Kommission aufgeführten Bodenabfertigungstätigkeiten für sich selbst oder innerhalb ein und derselben Unternehmensgruppe von Luftfahrtunternehmen erbringt (Selbstabfertigung), muss die geltenden Anforderungen von Anhang I und Anhang II der genannten Verordnung erfüllen, mit Ausnahme der für die Funktion der Bodenabfertigung geltenden Anforderungen, die Punkt ORO.GEN.315 genügen müssen.

b) Der Betreiber muss nach Punkt ORGH.GEN.145 der Delegierten Verordnung (EU) 2025/20 der Kommission das Ausbildungsprogramm für sein Bodenabfertigungspersonal der für die Aufsicht über die Bodenabfertigungstätigkeiten zuständigen Behörde vorlegen. Das Gefahrgut-Ausbildungsprogramm unterliegt nach Punkt ORO.GEN.110 Buchstabe j einer Genehmigung.“

(2) Punkt CAT.POL.MAB.105 Buchstabe b Nummer 1 erhält folgende Fassung:

„1. die Integrität der Ausgabedaten zu überprüfen, um sicherzustellen, dass die Daten innerhalb der im Flughandbuch oder, falls diese strenger sind, der im Betriebshandbuch festgelegten Betriebsgrenzen liegen, und“

(3) Folgender Punkt CAT.POL.MAB.110 wird angefügt:

„**CAT.POL.MAB.110 Ladesteuerungsprozess**

Der Betreiber hat einen Ladesteuerungsprozess und die zugehörigen Verfahren festzulegen und umzusetzen, die in das Betriebshandbuch aufzunehmen sind.“