Europeiska unionens
officiella tidning

SV
L-serien

2025/24

7.3.2025

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2025/24

av den 19 december 2024

om ändring av förordning (EU) nr 965/2012 vad gäller krav för luftfartygsoperatörer beträffande marktjänster

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 ([1]), särskilt artikel 31.1 a, och

av följande skäl:

(1) I förordning (EU) 2018/1139 fastställs de grundläggande kraven för ett säkert tillhandahållande av marktjänster av organisationer som tillhandahåller marktjänster och luftfartygsoperatörer med egenhantering.

(2) I kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 ([2]) fastställs tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift samt i samband med bland annat instruktioner och förfaranden för personal som deltar i markbunden verksamhet, arbetsuppgifter, ansvarsområden och utbildning av personal som deltar i markbunden verksamhet och verksamhet som luftfartygsoperatörer lagt ut på entreprenad. Dessa tekniska krav och administrativa förfaranden bör uppdateras, förtydligas och anpassas till kraven för marktjänster och för organisationer som tillhandahåller dem i enlighet med kommissionens delegerade förordning (EU) 2025/20 ([3]).

(3) För att säkerställa en hög grad av civil flygsäkerhet i unionen bör denna förordning återspegla aktuell kunskapsnivå och bästa praxis inom marktjänster, beakta Internationella civila luftfartsorganisationens tillämpliga standarder och rekommenderade metoder samt världsomspännande erfarenheter och vetenskapliga och tekniska framsteg avseende marktjänster, stå i proportion till marktjänsternas omfattning och komplexitet och medge den flexibilitet som är nödvändig för anpassad tillämpning.

(4) Förordning (EU) nr 965/2012 bör därför ändras för att anpassas till de ändringar som följer av bestämmelserna om marktjänster i kommissionens delegerade förordning (EU) 2025/20, både när dessa tjänster läggs ut på entreprenad och utförs av en extern leverantör av marktjänster och när de utförs som egenhantering av luftfartygsoperatörer som utför kommersiella flygtransporter med komplexa motordrivna luftfartyg.

(5) I de marktjänstkrav som gäller för luftfartygsoperatörer används nya begrepp för att definiera arbetsuppgifter och processer för marktjänster. Därför bör nya definitioner läggas till för dessa begrepp.

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

([2]) Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([3]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2025/20 av den 19 december 2024 om tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 vad gäller kraven för tillsyn av marktjänster och för organisationer som tillhandahåller dem (EUT L, 2025/20, 7.3.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/20/oj)

(6) Alla organisationer som omfattas av förordning (EU) 2018/1139 ansvarar för att hantera säkerhetsriskerna och verka för en kontinuerlig förbättring av säkerheten, bland annat genom ömsesidigt utbyte av säkerhetsrelevant information. Syftet är att säkerställa ett gemensamt tillvägagångssätt vid hanteringen av säkerhetsrisker i marktjänstverksamhetens gränssnitt, utöver skyldigheten att rapportera händelser. Ett sådant tillvägagångssätt kompletterar skyldigheten att rapportera händelser till behöriga myndigheter och säkerställer en mer direkt förmedling av säkerhetsinformation mellan de berörda aktörerna. Bestämmelserna bör därför ändras så att luftfartygsoperatörer kan utbyta relevant säkerhetsinformation som framkommer från händelserapporter eller tillsynskontroller och revisioner med andra organisationer för att hjälpa dem att upprätthålla säkerheten i deras verksamhet.

(7) Enligt de grundläggande kraven i förordning (EU) 2018/1139 ska organisationer tillhandahålla marktjänster i enlighet med luftfartygsoperatörernas operativa instruktioner och förfaranden. De operativa förfarandena för en viss marktjänst som tillämpas på en viss typ av luftfartyg kan variera avsevärt mellan olika luftfartygsoperatörer, vilket ökar risken för mänskliga fel eftersom det kan leda till skador på luftfartygen och utgöra en fara för flygsäkerheten. De operativa förfarandena behöver därför harmoniseras för ett säkert och effektivt tillhandahållande av marktjänster. Denna förordning bör göra det möjligt att så långt som möjligt minska skillnaderna i de operativa förfarandena för en viss marktjänst som tillämpas på en viss typ av luftfartyg och säkerställa harmonisering av dessa förfaranden. Eftersom marktjänstorganisationer är skyldiga att utarbeta egna operativa förfaranden för tillhandahållandet av marktjänster, prioritera säkerheten och upprätthålla en balans mellan säkerhet och kommersiellt tryck, bör bestämmelserna för flygdrift ändras på så sätt att luftfartygsoperatörerna kan godta att en marktjänstorganisation som deklarerar sin verksamhet i enlighet med kommissionens delegerade förordning (EU) 2025/20 tillämpar egna operativa förfaranden för tillhandahållandet av marktjänster.

(8) För att säkerställa tillämpningsområdets proportionalitet och anpassning till kommissionens delegerade förordning (EU) 2025/20 påverkas endast luftfartygsoperatörer som utför kommersiella lufttransporter med komplexa motordrivna luftfartyg och som utövar egenhantering av de nya marktjänstrelaterade skyldigheterna. Bestämmelserna för flygdrift bör ha den nödvändiga kopplingen till kommissionens delegerade förordning (EU) 2025/20 så att överlappningar förhindras. Bestämmelserna bör också fastställa en grundläggande säkerhetsnivå för tillhandahållandet av marktjänster som inte omfattas av kommissionens delegerade förordning (EU) 2025/20 och som står under luftfartygsoperatörens fullständiga ansvar och kontroll.

(9) Luftfartygsoperatörerna ansvarar för utförandet av vissa marktjänster som står under deras fullständiga kontroll och som inte omfattas av kommissionens delegerade förordning (EU) 2025/20. Detta är fallet med övervakning på marken när denna aktivitet utförs som egenhantering av en operatör, med operatörens egen personal, samt vissa delar av kontroll av lastning, närmare bestämt beräkningen av massa och balans, lastplaneringen, utfärdandet av massa- och balansdokument samt kommunikationen i samband med detta, oavsett om dessa aktiviteter utförs som egenhantering eller läggs ut på entreprenad. Bestämmelserna för flygdrift bör ändras för att klargöra operatörens ansvar för dessa marktjänster.

(10) Utbildningsprogrammet för marktjänstpersonal hos luftfartygsoperatörer med egenhantering bör också införlivas i dessa operatörers drifthandböcker utan den behöriga myndighetens godkännande. För att säkerställa likabehandling av alla organisationer som tillhandahåller marktjänster bör det utbildningsprogram som införlivas i drifthandboken dock endast kontrolleras i samband med den regelbundna tillsynen. Det relevanta flygdriftskravet bör ändras i enlighet med detta för att återspegla denna likabehandling.

(11) Kontroll av lastning är en marktjänstprocess som är både säkerhetskritisk och komplex. Processen för kontroll av lastning utgörs av flera steg och fördelningen av arbetsuppgifter och ansvar mellan de personer som deltar i arbetet är tydlig. Beräkningen av massa och balans, lastplaneringen, utfärdandet av massa- och balansdokumentation och kommunikationen i samband med detta är delar av processen för kontroll av lastning som står under luftfartygsoperatörens fullständiga kontroll och ansvar, eftersom de helt och hållet grundar sig på uppgifter från luftfartygstillverkaren och luftfartygsoperatören. Även om luftfartygsoperatörerna redan har kunskap om denna process och

tillämpar den som en del av sina operativa kontrollsystem, innehåller de nuvarande bestämmelserna inga tydliga definitioner av processen för kontroll av lastning och identifierar inte arbetsuppgifterna och ansvarsområdena för de personer som utför dessa aktiviteter. Eftersom de delar av kontroll av lastning som anges ovan kan utföras antingen som egenhantering av luftfartygsoperatören, eller läggas ut på entreprenad till en extern marktjänstorganisation, är det viktigt att bestämmelserna ger klarhet och rättssäkerhet i detta avseende samt att de fastställer lika villkor för alla organisationer som utför dessa aktiviteter. Flygdriftskraven bör ändras för att säkerställa att funktionerna och ansvarsområdena för de personer som deltar i lastningskontrollen identifieras och beskrivs i luftfartygsoperatörens drifthandbok.

(12) Kraven i denna förordning grundar sig på yttrande nr 01/2024 ([4]), utfärdat av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (*byrån*) i enlighet med artikel 75.2 b och c samt artikel 76.1 i förordning (EU) 2018/1139.

(13) Marktjänstsektorn och behöriga myndigheter måste ges tillräckligt med tid att genomföra det nya regelverket efter att denna förordning har trätt i kraft. Därför bör en övergångsperiod på tre år föreskrivas i denna förordning.

(14) De krav som fastställs i denna förordning är förenliga med yttrandet från kommittén för Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, som inrättats genom artikel 127 i förordning (EU) 2018/1139.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Bilagorna I, III och IV till förordning (EU) nr 965/2012 ska ändras i enlighet med bilagan till den här förordningen.

Artikel 2

Ikraftträdande och tillämpning

1. Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

2. Den ska tillämpas från och med den 27 mars 2028.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 19 december 2024.

På kommissionens vägnar
Ursula VON DER LEYEN
Ordförande

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

BILAGA

Bilagor till förordning (EU) nr 965/2012 ska ändras så som följer:

1. I bilaga I ska följande punkter läggas till som punkterna 130 och 131:

”130. övervakning på marken: en marktjänst som utgörs av aktiviteter i samband med övervakning av alla marktjänster som tillhandahålls en operatör på en flygplats; denna tjänst får läggas ut på entreprenad till en marktjänstorganisation eller utföras av luftfartygsoperatören själv, som egenhantering.

131. kontroll av lastning: en process som luftfartygsoperatören ansvarar för och som syftar till att säkerställa att luftfartyget lastas på ett säkert och effektivt sätt före varje flygning”.

2. Bilaga III ska ändras på följande sätt:

(1) I punkt ORO.GEN.150 ska följande punkt läggas till som punkt d:

”d) informera eventuella kontrakterade marktjänstorganisationer om de åtgärder som vidtagits för att åtgärda den bristande efterlevnaden om den bristande efterlevnaden har en direkt inverkan på säkerhetsriskerna inom dessa marktjänstorganisationer eller deras ansvarsområden”.

(2) I kapitel GEN avsnitt III ”Ytterligare organisatoriska krav” ska följande punkt läggas till som punkt ORO.GEN.315:

”ORO.GEN.315 Operativa förfaranden för marktjänster

a) Operatören ska se till att marktjänsterna för dess luftfartyg, passagerare, post och frakt tillhandahålls antingen som egenhantering som utförs av operatörens egen personal eller som kontrakterade tjänster som utförs av en extern marktjänstorganisation, eller som en kombination av båda.

b) Operatören ska se till att den externa marktjänstorganisationen tillhandahåller tjänster i enlighet med operatörens instruktioner och förfaranden.

c) När operatören lägger ut de marktjänster som förtecknas i artikel 2.2 i kommissionens delegerade förordning (EU) 2025/20 på entreprenad till en organisation som verkar enligt villkoren i en deklaration i enlighet med den förordningen, får operatören använda den kontrakterade organisationens operativa förfaranden i något av följande fall:

1. Operatören samtycker till att marktjänstorganisationen tillämpar sina egna operativa förfaranden för tillhandahållande av marktjänster i enlighet med punkt GH.OPS.005 b i kommissionens delegerade förordning (EU) 2025/20. Detta ska dokumenteras.

2. Den marktjänstorganisation som tillhandahåller tjänsterna har deklarerat sin förmåga att fullgöra de skyldigheter som hör samman med de tjänster som tillhandahålls och deklarationen är giltig.

3. Operatören kan inte tillhandahålla marktjänstorganisationen sina egna förfaranden och instruktioner.

d) I de fall operatören utför övervakning på marken som egenhantering med sin egen personal eller lägger ut denna verksamhet på entreprenad till en extern leverantör ska operatören säkerställa att funktionen för övervakning på marken uppfyller kraven i punkt ORO.GEN.110 och att operatörens drifthandbok innehåller följande:

1. En beskrivning av de aktiviteter som ingår i övervakning på marken och eventuella nödvändiga förfaranden.

2. De skyldigheter som hör samman med denna funktion.

3. Utbildningsprogrammet för denna funktion, med tonvikt på säkerhetsutbildning om funktionen inbegriper säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter.”

3. Bilaga IV ska ändras på följande sätt:

(1) I kapitel GEN avsnitt 1 ”Motordrivna luftfartyg” ska följande punkt läggas till som punkt CAT.GEN.MPA.220:

”CAT.GEN.MPA.22 Ytterligare skyldigheter för flygplansoperatörer som bedriver kommersiell flygtransport med komplexa motordrivna flygplan och som utför egenhantering

a) En operatör som tillhandahåller sig själv någon av de marktjänster som förtecknas i artikel 2.2 i kommissionens delegerade förordning (EU) 2025/20 eller tillhandahåller dem inom en samlad företagsgrupp för lufttrafikföretag (egenhantering) ska uppfylla de tillämpliga kraven i bilagorna I och II till den förordningen, utom de krav som gäller funktionen för övervakning på marken, som ska uppfylla kraven i punkt ORO.GEN.315.

b) Operatören ska lämna in utbildningsprogrammet för sin marktjänstpersonal i enlighet med punkt ORGH.GEN.145 i kommissionens delegerade förordning (EU) 2025/20 till den behöriga myndighet som ansvarar för tillsynen av marktjänster. Utbildningsprogrammet för farligt gods måste godkännas i enlighet med ORO.GEN.110 j.”

(2) CAT.POL.MAB.105 b.1 ska ersättas med följande:

”1. kontrollera integriteten hos de uppgifter som genereras för att säkerställa att de håller sig inom de gränser som anges i flyghandboken eller i drifthandboken om denna är mer restriktiv,” och”

(3) Följande punkt ska läggas till som punkt CAT.POL.MAB.110:

”CAT.POL.MAB.110 Process för kontroll av lastning

Operatören ska utarbeta och tillämpa en process för kontroll av lastning och tillhörande förfaranden som ska införlivas i drifthandboken”.