

**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 Bodenabferti-
gungsdiensten und an Organisationen, die diese Dienste erbringen**

Vom 19. Dezember 2024 (ABl. EU Reihe L 07.03.2025)

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 Rates¹, insbesondere auf Artikel 39 Absatz 1 Buchstaben d und e,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) In der Verordnung (EU) 2018/1139 sind die grundlegenden Anforderungen an die sichere Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten und an Organisationen, die diese Dienste auf Flugplätzen der Union im Anwendungsbereich jener Verordnung erbringen, festgelegt. Nach Artikel 37 Absatz 2 müssen Anbieter von Bodenabfertigungsdiensten eine Erklärung abgeben, aus der hervorgeht, dass sie befähigt sind, ihren Verantwortlichkeiten im Zusammenhang mit der sicheren Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten nachzukommen.

(2) Zur Gewährleistung eines Gesamtsystemansatzes und einer Grundlage für die Sicherheit bei allen luftfahrtbezogenen Tätigkeiten sollten im Einklang mit dem Sub-

¹ ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

sidiaritätsprinzip detaillierte Vorschriften für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten sowie die Rechte und Verantwortlichkeiten der Organisationen festgelegt werden, die diese Dienste erbringen.

(3) Nach Artikel 4 der Verordnung (EU) 2018/1139 müssen diese Vorschriften dem Stand der Technik und bewährten Verfahren im Bereich der Bodenabfertigung entsprechen, den geltenden Richtlinien und Empfehlungen (Standards and Recommended Practices, SARP) der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) 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 sollte gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten für alle Organisationen gewährleisten, die diese Dienste, einschließlich der Selbstabfertigung durch Luftfahrzeugbetreiber, auf Flugplätzen im Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2018/1139 erbringen.

(5) Für Luftfahrzeugbetreiber, die Selbstabfertigung durchführen, oder Flugplatzbetreiber, die Bodenabfertigungsdienste erbringen, und die bereits über in anderen Luftfahrtvorschriften der Union vorgeschriebene Managementsystemstrukturen verfügen, sollten die Anforderungen an die Bodenabfertigung leicht zu integrieren sein, sodass Beeinträchtigungen des bewährten Systems von Organisationen und zuständigen nationalen Behörden möglichst gering gehalten werden. Daher sollte diese Verordnung so weit wie möglich an die Verordnungen (EU) Nr. 965/2012² und (EU) Nr. 139/2014 der Kommission³ angeglichen werden, da der Bereich der Bodenabfertigung eine Schnittstelle zwischen Flugbetrieb und Flugplatzbetrieb ist, weshalb die in diesen Rechtsakten regulierten Managementsysteme angeglichen und die erforderlichen

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 Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission vom 12. Februar 2014 zur Festlegung von Anforderungen und Verwaltungsverfahren in Bezug auf Flugplätze gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 44 vom 14.2.2014, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/139/oj>).

Querverweise festgelegt werden sollten.

(6) Diese Verordnung gilt nicht für Bodenabfertigungstätigkeiten, die bereits durch andere Rechtsakte geregelt sind, wie z. B. Flugdienstberatung, Ladesteuerung und Aufsicht über den Bodenbetrieb, die unter die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 fallen, das Einwinken von Luftfahrzeugen, das unter die Verordnung (EU) Nr. 139/2014 fällt, oder der Öl-Service, der unter die Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission⁴ fällt.

(7) Im Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit sollte diese Verordnung in Bezug auf die Selbstabfertigung durch Luftfahrzeugbetreiber nur für Selbstabfertigungstätigkeiten von Luftfahrzeugbetreibern gelten, die gewerblichen Luftverkehrsbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen durchführen. Es wird davon ausgegangen, dass die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 den Sicherheitsrisiken von Selbstabfertigungstätigkeiten, die von Betreibern durchgeführt werden, die nichtgewerbliche Luftverkehrstätigkeiten entweder mit nicht technisch komplizierten oder mit anderen als technischen komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen durchführen, ausreichend Rechnung trägt.

(8) Mit den in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen soll die Sicherheit von Bodenabfertigungsdiensten und die Sicherheitskultur in den Organisationen, die solche Dienste anbieten, verbessert und gefördert werden. Daher sollten den Organisationen mit den in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen die erforderlichen Instrumente und eine Beschreibung der Prozesse an die Hand gegeben werden, mit deren Hilfe sie ein Sicherheitsmeldesystem einführen, die aus diesen Meldungen gewonnenen Sicherheitsdaten sammeln und analysieren und eine Sicherheitskultur schaffen und fördern können, die alle Beschäftigten in ihrer Organisation einbindet.

(9) Mit dieser Verordnung werden Bodenabfertigungsorganisationen verpflichtet, die volle Verantwortung für die sichere Erbringung ihrer Dienste und für ihren Betrieb zu übernehmen sowie die betrieblichen Risiken ihrer Tätigkeiten zu beherrschen, während Luftfahrzeugbetreiber weiterhin für die Sicherheit des Luftfahrzeugs und für die Flugsicherheit verantwortlich bleiben, und die Verantwortung für den sicheren Betrieb

⁴ Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. L 362 vom 17.12.2014, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1321/oj>).

von Flugplätzen weiterhin bei den Flugplatzbetreibern verbleibt. Daher sollten Bodenabfertigungsorganisationen ein Managementsystem mit wirksamen Sicherheitsmanagementprozessen entwickeln und umsetzen, mit denen sich Sicherheitsrisiken, einschließlich solcher, die sich aus Schnittstellen zu Luftfahrzeug- und Flugplatzbetreibern ergeben, durch Anwendung angemessener und verhältnismäßiger Risikominierungsmaßnahmen erkennen und beherrschen lassen.

(10) Das von den Bodenabfertigungsorganisationen entwickelte und umgesetzte Managementsystem sollte im Hinblick auf die Größe und Komplexität der betreffenden Organisation und Tätigkeiten verhältnismäßig und skalierbar sein und Sicherheitsmanagement, Änderungsmanagement, Sicherheitsmeldung, Ausbildung des Personals, Aufzeichnungen und Dokumentation, Instandhaltung der eingesetzten Bodenabfertigungsausrüstung, Identifizierung sicherheitsrelevanter Schnittstellen mit anderen an der Bodenabfertigung beteiligten Akteuren, Betriebsverfahren und Compliance-Überwachung umfassen. Bodenabfertigungsorganisationen sollten bestrebt sein, eine organisatorische Sicherheitskultur zu entwickeln und zu fördern, in der die Beschäftigten ihre individuelle Bedeutung in der Flugsicherheitskette verstehen und aktiv zur Aufrechterhaltung und Verbesserung des Sicherheitsniveaus bei ihren täglichen betrieblichen Aufgaben beitragen. Diese Verordnung enthält Bestimmungen zur Unterstützung von Organisationen bei der Entwicklung und Pflege einer gesunden Meldekultur.

(11) Um ein gemeinsames Vorgehen bei der Bewältigung der Sicherheitsrisiken zu gewährleisten, die sich aus den Schnittstellen zwischen Bodenabfertigung, Luftfahrzeug- und Flugplatzbetrieb ergeben, und um ein gemeinsames Verständnis der Gefahren und Risiken zu fördern, sollten Bodenabfertigungsorganisationen, Luftfahrzeugbetreiber und Flugplatzbetreiber über dieselben Sicherheitsinformationen und Sicherheitsdaten verfügen, wenn diese für sie relevant sind und sich auf die Sicherheitsleistung einer der Organisationen auswirken können. Hierzu sollten solche Organisationen in der Lage sein, relevante Sicherheitsinformationen sowie Informationen, die sich aus Ereignismeldungen oder Aufsichtsinspektionen und -audits ergeben, untereinander auszutauschen.

(12) Die für ein Luftfahrzeug an einem Flugplatz erbrachten Bodenabfertigungsdienste stellen bereits für sich genommen eine Schnittstelle zwischen Luftfahrzeugen und Flugplatzbetrieb dar. Die sich aus dieser Situation ergebenden Sicherheitsrisiken sollten durch einen Rechtsrahmen für die Interaktion zwischen den betreffenden Or-

organisationen angemessen anerkannt werden, damit diese die betrieblichen Schnittstellen, die sich auf die Sicherheit auswirken, ermitteln und angemessene Maßnahmen zur Minimierung der Betriebsrisiken anwenden können. Gleichzeitig sollten Bodenabfertigungsorganisationen die Sicherheit gleichberechtigt mit den anderen an diesen Betriebsschnittstellen beteiligten Akteuren erörtern können und die Möglichkeit haben, ihre eigenen Betriebsverfahren anzuwenden, wenn diese auf ihren Prozessen für das Sicherheitsrisikomanagement beruhen und dies mit dem Luftfahrzeugbetreiber, für den sie Dienste erbringen, vereinbart wurde.

(13) Im Hinblick auf einen reibungslosen Übergang von den bestehenden nationalen Vorschriften der Mitgliedstaaten zu dieser Verordnung müssen Bodenabfertigungsorganisationen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung bereits tätig sind, für den Übergang von den bestehenden nationalen Vorschriften der Mitgliedstaaten zu dieser Verordnung ausreichend Zeit und Minimalbedingungen eingeräumt bekommen.

(14) Die Ausbildung des Betriebspersonals für die Bodenabfertigung ist eine der wichtigsten Maßnahmen zur Minderung der Sicherheitsrisiken bei der Bodenabfertigungstätigkeit. Bodenabfertigungsorganisationen sollten die Kompetenz des an der Bodenabfertigung beteiligten Betriebspersonals für die Erbringung dieser Dienste sicherstellen. Die Kompetenz des Betriebspersonals sollte stets aufrechterhalten werden. Daher werden in dieser Verordnung Mindestanforderungen an das Ausbildungs- und Beurteilungsprogramm für sicherheitsrelevantes Personal festgelegt, damit sichergestellt ist, dass das Personal die Kompetenzen entwickelt und aufrechterhält, die für die sichere und wirksame Wahrnehmung seiner Aufgaben erforderlich sind.

(15) Zur Unterstützung der Mobilität des Personals zwischen Bodenabfertigungsorganisationen und um die Kosten für die Ausbildung eines neuen Mitarbeiters zu senken, der bereits bei seiner vorherigen Beschäftigung die erforderlichen Qualifikationen erworben hat, sollte das Bodenabfertigungspersonal die bereits absolvierte Ausbildung leicht nachweisen können. Die Bodenabfertigungsorganisation sollte dem Beschäftigten daher auf Anfrage ein Exemplar der entsprechenden Ausbildungsaufzeichnungen zur Verfügung stellen, anhand dessen die dieser Verordnung unterliegenden Organisationen die Ausbildung gegenseitig leichter beurteilen und anerkennen können.

(16) Die Flugsicherheit und die sichere Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten

hängen in hohem Maße vom Einsatz einer funktionsfähigen und ordnungsgemäß instand gehaltenen Bodenabfertigungs-ausrüstung ab. Die Funktionsfähigkeit der Ausrüstung, die für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten eingesetzt wird, sollte durch ein Instandhaltungsprogramm, das auch die präventive Instandhaltung umfasst und gemäß den Anweisungen und Handbüchern des Ausrüstungsherstellers entwickelt und angewandt wird, sichergestellt werden. Zudem sollten die Vorschriften technologieneutral sein, um trotz Wahrung eines umweltfreundlichen Ansatzes bei der Wahl der Bodenabfertigungs-ausrüstung Innovationen und eine rasche reibungslose Einführung neuer Technologien zu ermöglichen. Gleichzeitig sollten die Vorschriften Organisationen die Einführung und Umsetzung von Praktiken und Geschäftsmodellen ermöglichen, die die Überlastung von Flugplätzen minimieren und den Flugplatzbetrieb sicherer und effizienter machen, wie etwa die gemeinsame Nutzung von Ausrüstung oder ein Sicherheitssäulenmodell, sofern die Flugplatzspezifität die Realisierung solcher Geschäftsmodelle ermöglicht.

(17) Diese Verordnung sollte einen pragmatischen und ausgewogenen Ansatz zwischen präskriptiven und leistungs-basierten Vorschriften gewährleisten. Ausschlaggebend für die Erreichung der Sicherheitsziele ist ein flexibler Ansatz bei den Anforderungen an Betriebsverfahren für Bodenabfertigungsdienste. Daher ist es von wesentlicher Bedeutung, dass die Anforderungen an die Betriebsverfahren leistungs-basiert bleiben und sich auf die freiwillige Anwendung von Industriestandards, Praktiken und Betriebsverfahren stützen, die sich bei Luftfahrzeugbetreibern und Bodenabfertigungsorganisationen gut bewährt haben.

(18) Gemäß den grundlegenden Anforderungen in Anhang VII Nummer 4.1 Buchstabe c 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. Gemäß den grundlegenden Anforderungen in Anhang VII Nummer 4.2.3 der Verordnung (EU) 2018/1139 müssen Bodenabfertigungsorganisationen eigene Betriebsverfahren für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten entwickeln. Diese Verordnung ermöglicht es Bodenabfertigungsorganisationen, ihre eigenen Betriebsverfahren anzuwenden, sofern der Luftfahrzeugbetreiber dem zustimmt. Darüber

hinaus werden mit dieser Verordnung Bodenabfertigungsorganisationen durch die Anwendung eines wirksamen Sicherheitsmanagementsystems formell zur Rechenschaft gezogen und für die Sicherheit ihrer eigenen Dienste verantwortlich gemacht. Dies sollte Bodenabfertigungsorganisationen zudem darin unterstützen, mit den Luftfahrzeugbetreibern gemeinsam von beiden Parteien als sicher angesehene Betriebsverfahren zu entwickeln, zu bewerten, zu erörtern und zu vereinbaren. All diese in mehreren Anforderungen enthaltenen Elemente sollten das bestehende Vertrauen zwischen dem Luftfahrzeugbetreiber und seinem Anbieter von Bodenabfertigungsdiensten verbessern und zu einer Harmonisierung der Betriebsverfahren führen.

(19) Ferner sollte diese Verordnung den Organisationen konkrete Anhaltspunkte dafür bieten, wie sie ihre Analyse der Ursachen von Ereignissen, die durch ihre eigenen Compliance-Prozesse oder durch die Aufsicht der zuständigen nationalen Behörden ermittelt wurden, sowie ihre Sicherheitsmeldekultur verbessern können. Gleichzeitig sollte die Verordnung auch einen Rahmen für die direkte und kohärente Rückmeldung zu gemeldeten Bodenabfertigungsereignissen an die Bodenabfertigungsorganisationen durch die zuständigen nationalen Behörden bieten.

(20) Der Bodenabfertigungsbranche und den zuständigen nationalen Behörden muss ausreichend Zeit für die Umsetzung des neuen Rechtsrahmens nach Inkrafttreten dieser Verordnung eingeräumt werden, weshalb für seine spätere Anwendbarkeit ein Übergangszeitraum von drei Jahren und für die spätere Anwendbarkeit der Anforderungen an das Informationssicherheitsmanagement ein Übergangszeitraum von sechs Jahren vorgesehen werden sollte.

(21) Die in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen beruhen auf der Stellungnahme Nr. 01/2024⁵, die von der Agentur gemäß Artikel 75 Absatz 2 Buchstaben b und c sowie Artikel 76 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 abgegeben wurde.

(22) Wie nach Artikel 128 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2018/1139 vorgeschrieben, hat die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung⁶ enthaltenen Grundsätzen konsultiert —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

⁵ <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-012024>.

⁶ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

Artikel 1 Gegenstand

In dieser Verordnung sind die gemeinsamen Anforderungen an die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten und an Organisationen, die diese Dienste auf Flugplätzen im Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2018/1139 erbringen, festgelegt.

Artikel 2 Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für Bodenabfertigungsorganisationen, die einen der in Absatz 2 genannten Bodenabfertigungsdienste auf einem oder mehreren Flugplätzen im Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2018/1139 erbringen.

(2) Diese Verordnung findet auf folgende, für Flugzeuge erbrachte Dienste Anwendung:

- a) Abfertigung von Fluggästen, auch von Fluggästen mit eingeschränkter Mobilität, einschließlich Sicherheitsaspekte der Fluggast- und Gepäckannahme am Flugplatz, Sicherheit von Fluggästen beim Ein- und Aussteigen unter Einsatz von Bodenabfertigungsausrüstung sowie beim Transit oder Transfer und bei der Beförderung von Fluggästen am Boden zwischen dem Flugplatzterminal und dem Luftfahrzeug;
- b) Gepäckabfertigung, einschließlich Gepäckidentifizierung, Sortierung, Palettierung/Containerisierung, Transfer, Ankunft und Gepäckausgabe;
- c) Luftfahrzeug-Service:
 - i) Betrieb der für die Bodenabfertigungsdienste eingesetzten Bodenabfertigungsausrüstung, einschließlich Be- und Entladen von Bordverpflegung (Catering), sowie Bewegung dieser Bodenabfertigungsausrüstung auf dem Vorfeld und im Umfeld des Luftfahrzeugs,
 - ii) Betanken und Enttanken von Luftfahrzeugen am Flugplatz,
 - iii) Luftfahrzeug-Toilettenservice,
 - iv) Trinkwasser-Service,
 - v) Außenreinigung von Luftfahrzeugen,
 - vi) Enteisung und Vereisungsschutz von Luftfahrzeugen;
- d) Luftfahrzeug-Turnaround-Tätigkeiten:
 - i) Tätigkeiten bei der Ankunft von Luftfahrzeugen, einschließlich der Sicherung von Luftfahrzeugen am Boden,

- ii) Be- und Entladen von Gepäck, Fracht, Post, Bordverpflegung (Catering) und Ladeaufsicht,
 - iii) Tätigkeiten beim Ausrollen von Luftfahrzeugen,
 - iv) Schleppen und Pushback von Luftfahrzeugen;
- e) Fracht- und Postabfertigung an einem Flugplatz:
 - i) Frachtannahme im Namen des Luftfahrzeugbetreibers,
 - ii) endgültige Palettierung/Containerisierung und Lagerung,
 - iii) abschließendes Wiegen und Kennzeichnen der Ladeeinheiten,
 - iv) Endkontrolle vor Verlassen des Lagers,
 - v) Beförderung von Fracht und Post am Boden zwischen dem Ort der Endkontrolle und dem Luftfahrzeug.

(3) Diese Verordnung findet keine Anwendung auf folgende Tätigkeiten und Organisationen, die sie durchführen:

- a) Einwinken von Luftfahrzeugen;
- b) Aufgaben der Flugdienstberatung, die von Flugdienstberatern im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 wahrgenommen werden;
- c) Aufgaben der Ladesteuerung im Zusammenhang mit der Beladungsplanung, Masse- und Schwerpunktberechnungen, Ladesteuerungsmeldungen und -mitteilungen und der Ausstellung von Ladesteuerungsdokumenten;
- d) Bodenaufsicht;
- e) Öl-Service für das Luftfahrzeug (einschließlich Auffüllen und Service), der von Instandhaltungsorganisationen, die nach der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 genehmigt wurden, von anderen Organisationen, die der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 genügen, und sonstigen Instandhaltungsorganisationen, die über eine nach ICAO-Anhang 8 Kapitel 6 erteilte Genehmigung verfügen, durchgeführt wird;
- f) Außenreinigung von Luftfahrzeugen, die von Instandhaltungsorganisationen, die nach der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 genehmigt wurden, von anderen Organisationen, die der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 genügen, und sonstigen Instandhaltungsorganisationen, die über eine nach ICAO-Anhang 8 Kapitel 6 erteilte Genehmigung verfügen, durchgeführt wird, sofern die Tätigkeit im Instandhaltungshandbuch der Organisation aufgeführt ist;

- g) sonstige Bodenabfertigungstätigkeiten, die von Instandhaltungsorganisationen, die nach der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 genehmigt wurden, von anderen Organisationen, die der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 genügen, und sonstigen Instandhaltungsorganisationen, die über eine nach ICAO-Anhang 8 Kapitel 6 zum Zwecke der Luftfahrzeuginstandhaltung erteilte Genehmigung verfügen, durchgeführt werden;
- h) Beförderung von Fluggästen und Besatzungsmitgliedern am Boden, wenn das der einzige von einer Stelle erbrachte Dienst ist;
- i) Selbstabfertigung, wenn sie von Luftfahrzeugbetreibern durchgeführt wird, die einen der folgenden Flugbetriebe durchführen:
 - i) gewerblicher Luftverkehr mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen,
 - ii) Flugbetriebe mit technisch komplizierten oder anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen, bei denen es sich nicht um gewerblichen Luftverkehr handelt;
- j) Abfertigung von Fluggästen mit eingeschränkter Mobilität und/oder Beförderung von Fluggästen und Besatzungsmitgliedern am Boden, wenn dies die einzigen Bodenabfertigungsdienste sind, die von einem Flugplatzbetreiber mit eigenem Personal erbracht werden und wenn diese Dienste nicht mit anderen Bodenabfertigungsdiensten, die von diesem Flugplatzbetreiber erbracht werden, kumuliert sind.

Artikel 3 Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „Bodenabfertigungsorganisation“ (ground handling organisation) bezeichnet eine der folgenden Organisationen:
 - a) eine eigenständige Bodenabfertigungsorganisation oder eine Bodenabfertigungsorganisation, die Teil einer Unternehmensgruppe von Bodenabfertigungsorganisationen ist;
 - b) ein Flugplatzbetreiber, der Bodenabfertigungsdienste erbringt;
 - c) ein Luftfahrzeugbetreiber, der Bodenabfertigungsdienste für sich selbst oder innerhalb einer Luftfahrtunternehmensgruppe erbringt (Selbstabfertigung);

2. „Unternehmensgruppe von Bodenabfertigungsorganisationen“ (single ground handling organisation business grouping): zwei oder mehr Bodenabfertigungsorganisationen, die Dienste in mehr als einem Mitgliedstaat erbringen und in Gebieten registriert sind, auf die die Verträge Anwendung finden, und die ihre Managementsysteme und wichtigsten Organisationsprozesse im Hinblick auf die Einhaltung dieser Verordnung durch Harmonisierung erleichtern und dabei dieselben Strategien, Prozesse und Verfahren auf die Komponenten ihrer Managementsysteme wie Sicherheitsmanagement, Dokumentation, Compliance-Überwachung, Änderungsmanagement, Ausbildung des Bodenabfertigungspersonals, Betriebsverfahren und Instandhaltungsprogramm für Bodenabfertigungsausrüstungen anwenden;
3. „Fluggastabfertigung“ (passenger handling): Tätigkeiten im Zusammenhang mit jeder Art von Unterstützung für Fluggäste bei Ankunft, Abflug, Transfer oder Transit, gegebenenfalls auch Fluggast- und Gepäckannahme, Kontrolle der Reisedokumente und Flugscheine, Ausstellung von Bordkarten sowie Tätigkeiten am Gate und beim Ein- und Ausstieg von Fluggästen;
4. „Bodenabfertigungsausrüstung“ (Ground Support Equipment, GSE): motorisiertes oder nicht motorisiertes mobiles Fahrzeug, Gerät oder Ausrüstungsteil, das für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes konstruiert, gebaut und verwendet wird;
5. „Gepäckabfertigung“ (baggage handling): ein aus mehreren Schritten bestehender Prozess, der die Gepäcksortierung, die Palettisierung/Containerisierung, die Beförderung von Gepäck vom Sortierbereich zum Luftfahrzeug und umgekehrt, am Gate ausgehändigtes Gepäck, Gepäckankunft, falsch gehandhabtes Gepäck und Zuordnung von aufgegebenem Gepäck umfasst;
6. „Luftfahrzeugbetankungsdienst“ (into-plane fuelling service): die Lieferung von Kraftstoff an ein Luftfahrzeug;
7. „Luftfahrzeug-Enteisung“ (aircraft de-icing): ein Vorgang, bei dem am Boden ein Luftfahrzeug von Frost, Eis, Schnee oder Matsch befreit wird, um eine von Verunreinigungen freie Oberfläche zu schaffen. Der Prozess kann Enteisung und Vereisungsschutz in zwei Schritten umfassen;

8. „Luftfahrzeug-Vereisungsschutz“ (aircraft anti-icing): ein Bodenverfahren, das einen Schutz gegen die Bildung von Frost oder Eis und die Ansammlung von Schnee oder Matsch auf behandelten Oberflächen des Luftfahrzeugs für einen begrenzten Zeitraum (Vorhaltezeit) (Holdover Time, HOT) ermöglicht;
9. „Luftfahrzeug-Turnaround“ (aircraft turnaround): ein koordinierter Prozess von Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Abfertigung eines Luftfahrzeugs, seiner Fluggäste, seines Gepäcks, der Post und der Fracht, der in einem vorab festgelegten Zeitintervall zwischen der Ankunft des Luftfahrzeugs und seinem Abflug abläuft;
10. „Luftfahrzeugbeladung“ (aircraft loading): das Stauen von Ladung oder Ladeeinheiten (Unit Load Devices, ULD) an Bord eines Luftfahrzeugs gemäß den Beladungsanweisungen;
11. „Gepäck“ (baggage): das persönliche Eigentum oder andere Gegenstände eines Fluggastes oder Besatzungsmitglieds, das/die auf einem Flug mitgeführt wird/werden;
12. „Fracht“ (cargo or freight): Güter oder Sachwerte, die in einem Luftfahrzeug befördert werden und bei denen es sich nicht um Gepäck, Post sowie Material und Post des Luftfahrtunternehmens und Bordvorräte handelt und die während des Fluges nicht verbraucht oder verwendet werden;
13. „Post“ (mail): Briefsendungen und andere Gegenstände, die nicht Post von Luftfahrzeugbetreibern sind, und die entsprechend den Regeln des Weltpostvereins von einem Postdienst übernommen wurden und an einen solchen geliefert werden sollen;
14. „Schleppen von Luftfahrzeugen“ (aircraft towing): die Vorwärtsbewegung eines in Betrieb oder außer Betrieb befindlichen Luftfahrzeugs durch die Nutzung externer Energie von Bodenabfertigungsgeräten, die das Bugfahrwerk des Luftfahrzeugs tragen oder daran befestigt sind;
15. „Luftfahrzeug-Pushback“ (aircraft pushback): Das Zurückstoßen eines Flugzeugs aus einer Bug-in-Parkposition unter Nutzung externer Energie der Bodenabfertigungsausrüstung. Bei dem Vorgang kann eine Schleppstange zum Einsatz kommen;
16. „Ladeeinheit“ (Unit Load Device, ULD): eine Einheit zur Gruppierung und Fixierung von Fracht, Post und Gepäck für den Lufttransport, bei der es sich

entweder um einen Luftfahrzeugcontainer oder eine Luftfahrzeugpalette mit Netz handelt, wobei die Einheit so konstruiert ist, dass sie mithilfe des Frachtladesystems des Luftfahrzeugs (CLS) direkt fixiert werden kann;

17. „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;
18. „Organisationen, die Bodenabfertigungsdienste in mehr als einem Mitgliedstaat erbringen“: Bodenabfertigungsorganisationen oder selbstabfertigende Luftfahrzeugbetreiber, die Dienste an Flugplätzen in mehr als einem Mitgliedstaat erbringen und von mehr als einer zuständigen Behörde beaufsichtigt werden. Dazu gehören Organisationen, die Teil einer Unternehmensgruppe von Bodenabfertigungsorganisationen oder Luftfahrtunternehmensgruppe sein können;
19. „Audit“ (audit): ein systematischer, unabhängiger und dokumentierter Prozess für die Erhebung von Nachweisen und deren objektive Beurteilung, um festzustellen, inwieweit Anforderungen eingehalten werden;
20. „Inspektion“ (inspection): eine im Rahmen der Compliance-Überwachung und -Aufsicht durchgeführte unabhängige und dokumentierte Konformitätsbewertung durch Beobachtung und Beurteilung, die zur Überprüfung der Einhaltung der geltenden Anforderungen gegebenenfalls Messungen, Prüfungen oder Kalibrierungen umfasst; wobei eine Inspektion als Teil eines Audits, aber auch außerhalb des normalen Auditplans durchgeführt werden kann, insbesondere um die Behebung einer bestimmten Beanstandung zu überprüfen;
21. „gefährliche Güter“ (dangerous goods, DG): Gegenstände oder Stoffe, die ein Risiko für die Gesundheit, die Sicherheit, Sachwerte oder die Umwelt darstellen können und im Verzeichnis gefährlicher Güter in den Gefahrgutvorschriften (Technical Instructions, TI) aufgeführt sind oder die gemäß diesen Vorschriften als gefährliche Güter eingestuft werden;
22. „Technische Anweisungen der ICAO“ (ICAO Technical Instructions): das ICAO-Dokument 9284 „Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (Technische Anweisungen für die sichere Beförderung gefährlicher Güter im Luftverkehr);

23. „Mitteilung an den Kapitän“ (Notification To Captain, NOTOC): dem Kommandanten oder verantwortlichen Piloten vorgelegte genaue und lesbare schriftliche Informationen über gefährliche Güter oder andere Sonderladungen, die an Bord des Luftfahrzeugs mitgeführt werden sollen;
24. „Redlichkeitskultur“ (just culture): eine Kultur des gerechten Umgangs im Sinne des Artikels 2 Nummer 12 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates⁷;
25. „Luftfahrzeugabfertigung“ (aircraft handling): alle Bodenabfertigungstätigkeiten und die gesamte Kommunikation auf der Bewegungsfläche, einschließlich Betanken und Enttanken des Luftfahrzeugs, Enteisierung und Vereisungsschutz des Luftfahrzeugs, Auffüllen von Trinkwasser, Toiletten- und Abwasser-Service, Bordverpflegung (Catering), Luftfahrzeugreinigung, Bereitstellung und Betrieb von Bodenabfertigungs-ausrüstung, Zugang zum Luftfahrzeug, Sicherung des Luftfahrzeugs am Boden, Be- und Entladen des Luftfahrzeugs, Pushback oder Schleppen des Luftfahrzeugs, Befestigung und Entfernung von Ausrüstung, Betrieb von Fahrzeugen und Ausrüstung in unmittelbarer Nähe des Luftfahrzeugs;
26. „Fluggastbrücke“ (passenger boarding bridge): ein ein- und ausfahrbarer Durchgang für das Ein- und Aussteigen der Fluggäste, der von einem Flughafenterminal zu einem Luftfahrzeug führt;
27. „Turnaround-Koordinierung“ (turnaround coordination): eine Bodenabfertigungsfunktion mit Sicherheitsaufgaben, die die Vorfelddienste koordiniert und mit der Freigabe (Dispatch) eines Fluges nach Abschluss der Bodenabfertigung für das Luftfahrzeug auf dem Vorfeld endet;
28. „Frachtraum“ (cargo compartment): der Bereich eines Luftfahrzeugs, der für die Beförderung von Fracht und/oder Gepäck verwendet werden kann;

⁷ Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnungen (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission (ABl. L 122 vom 24.4.2014, S. 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj>).

29. „freizuhaltender Bereich“ (Equipment Restraint Area, ERA): ein als Sicherheitspuffer um das Luftfahrzeug bezeichneter Bereich, der vor der Ankunft sowie vor und nach dem Abflug des Luftfahrzeugs und während des Manövrierens des Luftfahrzeugs zu und von seinem Standplatz frei von Hindernissen und Fremdkörpern sein muss und in dem sich nur die für das Manövrieren erforderliche Bodenabfertigungsausrüstung und Personen befinden dürfen;
30. „Beladungsanweisungen“ (loading instructions): eine Reihe von Anweisungen, die die Person, die das Beladen des Luftfahrzeugs beaufsichtigt, darin unterstützen, die korrekte und sichere Beladung des Luftfahrzeugs zu gewährleisten;
31. „Dokumentation zur Masse und Schwerpunktlage“ (mass and balance documentation): Dokumente, die Daten zur Masse und Schwerpunktlage, zum Schwerpunkt und zur Beladung des Luftfahrzeugs sowie die Meldung an den Kapitän (NOTOC) bei gefährlichen Gütern, Beladungsanweisungen und Beladungsinformationen enthalten.

Artikel 4 Bedingungen und Verfahren für Organisationen, die Bodenabfertigungsdienste erbringen

Die Bedingungen und Verfahren für die von Bodenabfertigungsorganisationen nach Artikel 37 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2018/1139 abzugebende Erklärung, in der diese bestätigen, dass sie befähigt sind und über die Mittel verfügen, die mit der Erbringung ihrer Dienste verbundenen Verantwortlichkeiten wahrzunehmen, sind in den Anhängen I und II der vorliegenden Verordnung festgelegt.

Artikel 5 Übergangsbestimmungen

Organisationen, die am 27. März 2025 bereits Bodenabfertigungsdienste erbringen, müssen ab dem 27. März 2024 eine Erklärung nach Punkt ORGH.DEC.100 des Anhangs I dieser Verordnung im Einklang mit einem Plan vorlegen, der mit der Behörde erstellt und vereinbart wurde, die nach Punkt ORGH.GEN.105 des Anhangs I dieser Verordnung für sie zuständig ist.

Artikel 6 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.

(3) Allerdings findet Punkt ORGH.MGM.201 des Anhangs I dieser Verordnung am 27. März 2031 Anwendung.

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

Anhang I Verantwortlichkeiten der Bodenabfertigungsorganisationen in Bezug auf die sichere Erbringung von Diensten sowie Bedingungen und Verfahren für die Abgabe von Erklärungen - (Teil-Orgh)

Teilabschnitt GEN - Allgemeine Anforderungen

ORGH.GEN.100 Geltungsbereich

In diesem Anhang werden Anforderungen in Bezug auf Folgendes festgelegt:

- a) Verantwortlichkeiten der in Artikel 3 Nummer 1 der vorliegenden Verordnung aufgeführten Organisationen, die Bodenabfertigungsdienste auf einem oder mehreren Flugplätzen im Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2018/1139 erbringen;
- b) Bedingungen und Verfahren für die von diesen Organisationen abzugebende Erklärung.

ORGH.GEN.105 Zuständige Behörde

a) Für die Entgegennahme von Erklärungen einer Organisation, die Bodenabfertigungsdienste auf einem unter die Verordnung (EU) 2018/1139 fallenden Flugplatz erbringt, ist die Behörde zuständig, die von dem Mitgliedstaat, in dem sich der Flugplatz befindet, benannt wurde.

b) Unternehmensgruppen von Bodenabfertigungsorganisationen oder selbstabfertigende Luftfahrzeugbetreiber, die ihren Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat haben und Bodenabfertigungsdienste in mehr als einem Mitgliedstaat erbringen, müssen der zuständigen Behörde, die von dem Mitgliedstaat benannt wurde, in dem sich der Hauptgeschäftssitz der Organisation befindet, eine Erklärung vorlegen.

c) Der unter Buchstabe b genannte Hauptgeschäftssitz einer Unternehmensgruppe von Bodenabfertigungsorganisationen wird anhand aller folgenden Kriterien bestimmt:

- 1. Es handelt sich um den Ort, an dem die Finanzfunktionen des Unternehmens ausgeübt werden. Dazu gehören alle Finanztätigkeiten, die für die Verwaltung

der Organisation und die Aufrechterhaltung ihrer Tragfähigkeit und finanziellen Leistungsfähigkeit erforderlich sind.

2. Es handelt sich um den Ort, an dem der verantwortliche Manager, der die letztendliche Verantwortung für die Sicherheit innerhalb der Organisation trägt, seine Funktion ausübt.
3. Es handelt sich um das effektive Kontrollzentrum, von dem aus Tätigkeiten in den Bereichen Geschäftsentwicklung und -kontinuität, Strategie und Planung, die sich auf die gesamte Unternehmensgruppe von Bodenabfertigungsorganisationen auswirken, regelmäßig tatsächlich verwaltet werden.

ORGH.GEN.110 Verantwortlichkeiten der Bodenabfertigungsorganisation

a) Die Bodenabfertigungsorganisation ist für die sichere Erbringung von Diensten im Einklang mit allen folgenden Punkten verantwortlich:

1. der Verordnung (EU) 2018/1139 und deren delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte;
2. ihrer gemäß Artikel 37 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2018/1139 vorgelegten Erklärung;
3. den im Flugplatzhandbuch enthaltenen Verfahren für den Betrieb vor Ort gemäß Anhang VII Nummer 4.1 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2018/1139, die für sie als Flugplatznutzer gelten;
4. den Betriebsverfahren und Anweisungen des Luftfahrzeugbetreibers in Bezug auf Bodenabfertigungsdienste, sofern diese zur Verfügung stehen, oder anderenfalls im Einklang mit den Betriebsverfahren der Bodenabfertigungsorganisation.

b) Die Bodenabfertigungsorganisation muss ein Bodenabfertigungshandbuch nach Punkt ORGH.DOC.110 erstellen und ihre Arbeiten im Einklang mit diesem Handbuch durchführen.

c) Die Bodenabfertigungsorganisation muss Standards und Ziele für die sichere Durchführung von Bodenabfertigungstätigkeiten festlegen und Betriebsverfahren zu deren Erreichung entwickeln. Sie muss zudem die für die Durchführung dieser Tätigkeiten erforderlichen Funktionen festlegen, einschließlich der mit diesen Funktionen verbundenen Entscheidungsprozesse, Befugnisse, Aufgaben und Verantwortlichkeiten.

d) Die Bodenabfertigungsorganisation muss sicherstellen, dass das gesamte an Bodenabfertigungstätigkeiten beteiligte Personal

1. ordnungsgemäß ausgebildet ist und seine Kompetenz zur Wahrnehmung der übertragenen Aufgaben nachgewiesen hat, bevor es seine Aufgaben unbeaufsichtigt ausüben darf, und dass es seine Kompetenz aufrechterhält;
2. sich seiner Verantwortung bewusst ist und seine Rolle sowie den Zusammenhang zwischen seinen Aufgaben und der Sicherheit des Flugplatz- und Luftverkehrsbetriebs versteht.

e) Bei der Verwendung von Bodenabfertigungsausrüstung (GSE) zur Durchführung von Bodenabfertigungstätigkeiten muss die Bodenabfertigungsorganisation ein Instandhaltungsprogramm für Bodenabfertigungsausrüstung erstellen und anwenden.

ORGH.GEN.115 Aufnahme des Betriebs

Eine Bodenabfertigungsorganisation kann den Betrieb auf einem Flugplatz aufnehmen, wenn sie die beiden folgenden Bedingungen erfüllt:

- a) Es wurden förmliche Vereinbarungen mit dem Flugplatzbetreiber getroffen.
- b) Die Bodenabfertigungsorganisation hat ihre Tätigkeit der zuständigen Behörde unter Verwendung des Formulars in Anlage 1 mittels einer Erklärung gemeldet.

ORGH.GEN.120 Nachweisverfahren

a) Die Bodenabfertigungsorganisation kann zu den annehmbaren Nachweisverfahren (AMC), die von der Agentur zum Nachweis der Einhaltung der Verordnung (EU) 2018/1139 und deren delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte angenommen wurden, alternative Nachweisverfahren (Alternative Means of Compliance, AltMoC) anwenden.

b) Wendet die Bodenabfertigungsorganisation AltMoC an, so muss sie der zuständigen Behörde die Liste dieser AltMoC übermitteln und sie ihr zu Aufsichtszwecken rechtzeitig zur Verfügung stellen.

c) Wendet eine Organisation, die Bodenabfertigungsdienste in mehr als einem Mitgliedstaat erbringt und ihren Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat hat, ein AltMoC nur auf Flugplätzen in einem Mitgliedstaat an, muss sie nur die zuständige Behörde dieses Mitgliedstaats unterrichten. Wendet eine solche Organisation AltMoC auf allen

Flugplätzen in den Mitgliedstaaten an, muss sie die zuständige Behörde, die von dem Mitgliedstaat benannt wurde, in dem sich ihr Hauptgeschäftssitz befindet, unterrichten.

ORGH.GEN.125 Anwendung von Industriestandards

Um ihren Verantwortlichkeiten im Zusammenhang mit der sicheren Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten nachzukommen, kann die Bodenabfertigungsorganisation ihre eigenen Betriebsverfahren und/oder Industriestandards anwenden.

ORGH.GEN.130 Änderungsmanagement

a) Die Bodenabfertigungsorganisation muss als Teil ihres Managementsystems einen Prozess zum Umgang mit Änderungen an ihren bestehenden Prozessen, Verfahren und Diensten entwickeln, umsetzen und aufrechterhalten. Wirken sich die Änderungen unmittelbar auf ihre Fähigkeit zur sicheren Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten aus, muss sie

1. die Sicherheitsrisiken der erwarteten Änderungen bewerten und Maßnahmen zur Minderung dieser Risiken ergreifen;
2. feststellen, ob und wie sich die Änderungen auf ihre Schnittstellen zu anderen Organisationen auswirken, und erforderlichenfalls diese Organisationen in die Bewertung des Sicherheitsrisikos und die Risikominderung einbeziehen und diese Risikominderungsmaßnahmen anpassen, um Widersprüche oder eine Verschlechterung der Sicherheit zu vermeiden;
3. die Änderungen und Risikominderungsmaßnahmen den davon betroffenen Organisationen mitteilen;
4. den Prozess dokumentieren.

b) Wirken sich die Änderungen auf die Erklärung der Bodenabfertigungsorganisation aus, muss sie die Erklärung aktualisieren und diese unverzüglich der zuständigen Behörde übermitteln.

c) Ungeachtet der Buchstaben a und b müssen die Bewertung der Risiken, die sich aus geplanten Änderungen ergeben, und die zugehörige Dokumentation in einem angemessenen Verhältnis zur Größe und Komplexität der Bodenabfertigungsorganisation stehen.

d) Ungeachtet der Buchstaben a, b und c können Luftfahrzeugbetreiber, die Selbstabfertigung durchführen, und Flugplatzbetreiber, die Bodenabfertigungsdienste erbringen, ihren bereits bestehenden Prozess für das Änderungsmanagement anwen-

den, um Änderungen im Zusammenhang mit der Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten zu verwalten.

e) Die Bodenabfertigungsorganisation muss der zuständigen Behörde die einschlägigen Unterlagen zu Buchstabe a rechtzeitig für ein Audit oder eine Inspektion zur Verfügung stellen.

ORGH.GEN.140 Zugang

Um festzustellen, ob eine Bodenabfertigungsorganisation im Einklang mit ihrer Erklärung handelt, muss die Bodenabfertigungsorganisation jederzeit sicherstellen, dass die von der zuständigen Behörde für die Aufsicht dieser Organisation ordnungsgemäß bevollmächtigten Personen

- a) Zugang zu Einrichtungen, Dokumenten, Aufzeichnungen, Daten, Verfahren oder sonstigem für die Tätigkeit der Organisation relevantem Material erhalten;
- b) Maßnahmen, Inspektionen, Prüfungen, Beurteilungen oder Übungen, die die zuständige Behörde für erforderlich hält, durchführen oder dabei anwesend sein können.

ORGH.GEN.145 Bereitstellung von Unterlagen zu Aufsichtszwecken

Die Bodenabfertigungsorganisation muss der nach Punkt ORGH.GEN.105 zuständigen Behörde innerhalb eines mit der zuständigen Behörde vereinbarten Zeitrahmens und rechtzeitig vor einem Aufsichtsaudit oder einer Aufsichtsinspektion die folgenden Unterlagen in ihrer neuesten Fassung, vorzugsweise in elektronischer Form, vorlegen:

- a) gegebenenfalls eine Liste der für die Bodenabfertigungstätigkeiten angewendeten AltMoC;
- b) das Bodenabfertigungshandbuch der Organisation;
- c) alle sonstigen Dokumente, die von der zuständigen Behörde zur Vorbereitung eines Audits oder einer Inspektion angefordert werden.

ORGH.GEN.150 Beanstandungen und Abhilfemaßnahmen

a) Beanstandet die zuständige Behörde eine Nichteinhaltung, muss die Bodenabfertigungsorganisation innerhalb der von der zuständigen Behörde festgelegten Frist folgende Schritte unternehmen:

1. Ermittlung der Ursache(n) der Nichteinhaltung(en) und der Faktoren, die zu dieser/n Nichteinhaltung(en) geführt haben;
2. Ausarbeitung eines Abhilfemaßnahmenplans, in dem die Ursache(n) und die Faktoren, die zu der/den Nichteinhaltung(en) geführt haben, angegangen werden;
3. Nachweis zur Zufriedenheit der zuständigen Behörde, dass die Abhilfemaßnahme(n) entweder auf der Ebene des Managementsystems und/oder auf Flugplatzebene durchgeführt wurden.

b) Zusätzlich zu Buchstabe a müssen im Fall einer Organisation, die Bodenabfertigungsdienste in mehr als einem Mitgliedstaat erbringt und die Teil einer Unternehmensgruppe sein kann, die in Bezug auf den Betrieb oder eine Komponente des Managementsystems der Organisation an einem Flugplatz festgestellten Beanstandungen sowie die entsprechenden Abhilfemaßnahmenpläne und Abhilfemaßnahmen von der auf diesem Flugplatz verantwortlichen Person der Hauptgeschäftsstelle der Organisation an ihrem Hauptgeschäftssitz mitgeteilt werden.

c) Wirkt sich die Nichteinhaltung unmittelbar auf das Sicherheitsrisiko bei einem Luftfahrzeug- oder Flugplatzbetreiber oder auf dessen Verantwortlichkeiten aus, muss die Bodenabfertigungsorganisation den Flugplatzbetreiber und die betreffenden Luftfahrzeugbetreiber unverzüglich über die unter Buchstabe a aufgeführten Maßnahmen unterrichten und diese Maßnahmen gegebenenfalls innerhalb der unter Buchstabe a genannten Frist mit ihnen abstimmen.

ORGH.GEN.155 Sofortige Reaktion auf ein Sicherheitsproblem und Sicherheitsanweisungen

a) Die Bodenabfertigungsorganisation muss unverzüglich alle Sicherheitsmaßnahmen oder Sicherheitsanweisungen umsetzen, die von der zuständigen Behörde als unmittelbare Reaktion auf ein Sicherheitsproblem angeordnet wurden.

b) Die Bodenabfertigungsorganisation muss den Luftfahrzeugbetreiber, für den sie Dienste erbringt, und die betreffenden Flugplatzbetreiber unverzüglich über die Umsetzung der unter Buchstabe a genannten Maßnahmen oder Sicherheitsanweisungen unterrichten.

ORGH.GEN.160 Meldung sicherheitsrelevanter Ereignisse

a) Als Teil ihres unter Punkt ORGH.MGM.200 dieses Anhangs genannten Managementsystems muss die Bodenabfertigungsorganisation ein Meldesystem für sicherheitsrelevante Ereignisse und Vorkommnisse einrichten und aufrechterhalten, das den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 und der Verordnung (EU) 2018/1139 sowie deren delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten genügt. Dieses System umfasst meldepflichtige und freiwillige Meldungen.

b) Die Bodenabfertigungsorganisation muss

1. der zuständigen Behörde des Ereignismitgliedstaats sowie jeder anderen Organisation, die vom Ereignismitgliedstaat informiert werden muss, alle sicherheitsrelevanten Vorkommnisse oder Sachverhalte, die ein Luftfahrzeug, seine Insassen oder Dritte gefährden oder — bei Ausbleiben von Abhilfemaßnahmen oder bei Nichtbeachtung — gefährden könnten, sowie insbesondere jeden Unfall oder jede schwere Störung melden;
2. der zuständigen Behörde des Ereignismitgliedstaats Vorkommnisse im Zusammenhang mit gefährlichen Gütern melden.

c) Die Bodenabfertigungsorganisation muss die unter Buchstabe b genannte Ereignismeldung auch dem Betreiber des Flugplatzes, an dem das Ereignis eingetreten ist, und dem betroffenen Luftfahrzeugbetreiber übermitteln. Gegebenenfalls muss die Meldung auch dem Anbieter von Flugverkehrsdiensten und jeder anderen betroffenen Bodenabfertigungsorganisation, die auf dem Flugplatz des Ereignisses tätig ist, übermittelt werden.

d) Die Ereignismeldung muss

1. den unter Buchstabe b genannten jeweiligen Behörden und den unter Buchstabe c genannten Organisationen so bald wie möglich, spätestens jedoch 72 Stunden nachdem die Bodenabfertigungsorganisation Kenntnis von dem Ereignis erlangt hat, übermittelt werden, es sei denn, außergewöhnliche Umstände verhindern dies; und
2. alle sachdienlichen Informationen über den Zustand enthalten, der der Bodenabfertigungsorganisation zum Zeitpunkt der Meldung bekannt ist.

e) Für die unter Buchstabe b genannten Meldungen muss die Bodenabfertigungsorganisation gegebenenfalls eine Folgemeldung mit Einzelheiten zu den Maßnahmen

erstellen, die sie zu ergreifen beabsichtigt, um ähnliche Ereignisse in Zukunft zu verhindern, sobald diese Maßnahmen ermittelt wurden. Die Folgemeldung muss

1. den unter den Buchstaben b und c genannten Stellen übermittelt werden;
2. in einer Form und Weise erstellt werden, die von der unter Buchstabe b Nummer 1 genannten zuständigen Behörde oder bei gefährlichen Gütern von der unter Buchstabe b Nummer 2 genannten zuständigen Behörde festgelegt wurde.

ORGH.GEN.165 Sicherheitsmeldesystem

a) Das unter Punkt ORGH.GEN.160 genannte Meldesystem muss die erforderlichen Mittel und Verfahren enthalten, die es der Bodenabfertigungsorganisation ermöglichen, die sichere Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten und die Sicherheitskultur innerhalb der Organisation zu verbessern und zu fördern. Das Sicherheitsmeldesystem muss

1. ein innerbetriebliches Sicherheitsmeldesystem beinhalten;
2. für die Ermittlung der Ursachen für Fehler, Beinaheunfälle und gemeldete Gefahren sowie der dazu beitragenden Faktoren verwendet werden und diese im Rahmen des Sicherheitsrisikomanagements nach Punkt ORGH.MGM.200 Buchstabe b Nummer 2 angehen;
3. für die Bewertung aller bekannten relevanten Informationen in Bezug auf Fehler, Beinaheunfälle, Gefahren und die Nichteinhaltung betrieblicher Verfahren verwendet werden;
4. den Austausch sonstiger sicherheitsrelevanter Informationen mit den Organisationen, mit denen es über Schnittstellen verfügt, ermöglichen;
5. im Rahmen des internen Sicherheitsmeldesystems Möglichkeiten für freiwillige Meldungen und anonyme Meldungen bieten;
6. die Identität des Meldenden schützen, die uneingeschränkte Vertraulichkeit des Meldenden gewährleisten und den Schutz aller personenbezogenen Daten oder Angaben sicherstellen.

b) Die Bodenabfertigungsorganisation muss über folgende Verfahren verfügen, um

1. die meldepflichtige und freiwillige innerbetriebliche Sicherheitsmeldung abzudecken, auch wenn die Bodenabfertigungsorganisation ein gesondertes System für die freiwillige Meldung anwendet;

2. alle eingereichten Meldungen zu erfassen;
 3. zu bestimmen, welche Vorkommnisse für die Meldung nach Punkt ORGH.GEN.160 Buchstabe b in Betracht kommen;
 4. gegebenenfalls Untersuchungen von innerbetrieblichen Meldungen durchzuführen;
 5. in Zusammenarbeit mit dem Luftfahrzeugbetreiber bzw. dem Flugplatzbetreiber die Meldungen oder Ereignisgruppen mit derselben Ursache zu analysieren und zu bewerten, um Sicherheitsmängel zu beheben und Trends zu ermitteln;
 6. sich an der Untersuchung gemeldeter Vorkommnisse zu beteiligen, die vom Flugplatz- bzw. Luftfahrzeugbetreiber durchgeführt wird, sofern die Bodenabfertigungsorganisation unmittelbar von dem Vorkommnis oder den vorgeschlagenen Abhilfemaßnahmen betroffen ist;
 7. die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um die Ursache des Vorkommnisses anzugehen und ein erneutes Auftreten zu verhindern;
 8. dem Meldenden — sofern bekannt — Rückmeldung zu geben und über die geeigneten Mittel zur Verbreitung der Ergebnisse und die zu ergreifenden Abhilfemaßnahmen zu entscheiden;
 9. im Sinne einer „Kultur des gerechten Umgangs“ auf Schuldzuweisungen zu verzichten.
- c)** Die Bodenabfertigungsorganisation muss Vorkehrungen zur Erfassung von Sicherheitsproblemen im Zusammenhang mit den unter Punkt ORGH.MGM.205 genannten im Rahmen von Unteraufträgen vergebenen Tätigkeiten treffen.
- d)** Das Sicherheitsmeldesystem muss in einem angemessenen Verhältnis zur Größe und Komplexität der Bodenabfertigungsorganisation stehen.

ORGH.GEN.170 Psychoaktive Substanzen und Arzneimittel

- a)** Die Bodenabfertigungsorganisation muss ein Verfahren einführen, um sicherzustellen, dass ihr Personal
1. keine Aufgaben unter dem Einfluss von Alkohol, psychoaktiven Substanzen oder Arzneimitteln wahrnimmt, die seine Fähigkeiten zur sicheren Ausführung seiner Aufgaben beeinträchtigen könnten;
 2. während der Dienstzeit keine dieser Stoffe zu sich nimmt.

b) Das Verfahren muss in das Managementsystem der Bodenabfertigungsorganisation aufgenommen werden.

Teilabschnitt MGM - Managementsystem

ORGH.MGM.200 Allgemeine Anforderungen an das Managementsystem

a) Für das Management der Sicherheitsrisiken muss die Bodenabfertigungsorganisation ein Managementsystem entwickeln und umsetzen, das der Art und Komplexität der Tätigkeiten, der Größe der Organisation und dem betrieblichen Kontext angemessen ist. Die Organisation muss eine kontinuierliche Verbesserung dieses Systems anstreben und für die Förderung einer Sicherheitskultur innerhalb ihrer Organisation sorgen. Das Managementsystem muss alle Systeme und Prozesse umfassen, die für die Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten der Bodenabfertigungsorganisation erforderlich sind.

b) Das Managementsystem muss Folgendes umfassen:

1. klar definierte Rechenschaftspflicht- und Verantwortungsbereiche in Bezug auf sämtliche Tätigkeiten der Organisation in der gesamten Organisation, einschließlich einer direkten Sicherheitsrechenschaftspflicht des verantwortlichen Managers;
2. ein Sicherheitsmanagementsystem, das folgende Elemente umfasst:
 - i) eine Beschreibung der Gesamtphilosophie und der Grundsätze der Organisation bezüglich der Sicherheit, auf die als „Sicherheitsrichtlinien“ Bezug genommen wird und die vom verantwortlichen Manager unterzeichnet werden;
 - ii) einen Prozess zur Ermittlung von Sicherheitsrisiken und zur Bewertung und Minderung der Sicherheitsrisiken bei Bodenabfertigungstätigkeiten, einschließlich der menschlichen Faktoren;
 - iii) einen Prozess zur Steuerung und Verbesserung der Sicherheitsleistung der Organisation durch Festlegung von Sicherheitszielen, -standards und -indikatoren sowie zur Validierung der Verhältnismäßigkeit und Wirksamkeit der Risikominderungsmaßnahmen bei der Bewältigung der Sicherheitsrisiken;

- iv) Mittel zur Förderung der Sicherheit innerhalb der Organisation mit dem Ziel, eine Sicherheitskultur zu fördern, insbesondere Mittel zur Kommunikation über Sicherheitsthemen, damit sich das Personal seiner Rolle bei der Aufrechterhaltung der Sicherheit am Boden und der Flugsicherheit sowie seines Beitrags zur Sicherheitskultur bewusst ist;
 - v) Ermittlung von Schnittstellen zu anderen Interessenträgern und der eigenen Sicherheitsrechenschaftspflicht, Autorität und Verantwortlichkeiten der Bodenabfertigungsorganisation innerhalb dieser Schnittstellen;
3. einen Prozess zum Änderungsmanagement nach Punkt ORGH.GEN.130;
 4. Methoden zur Gewährleistung eines Mindestmaßes an Kontrolle zur Vermeidung von Ermüdung des Personals durch Einhaltung der geltenden Anforderungen, auch unter Berücksichtigung der verschiedenen Bodenabfertigungsfunktionen und der mit den zugewiesenen Aufgaben verbundenen Sicherheitsrisiken;
 5. ein Ausbildungsprogramm, mit dem sichergestellt wird, dass das an den Bodenabfertigungstätigkeiten beteiligte Personal befähigt ist, sicherheitsrelevante Aufgaben wahrzunehmen, und dass es mit den für seine Aufgaben relevanten Regeln und Verfahren vertraut ist;
 6. einen Prozess zur Überwachung der Einhaltung der im Rahmen ihrer Erklärung geltenden Anforderungen und Vorschriften durch die Bodenabfertigungsorganisation, der Rückmeldungen an den verantwortlichen Manager zu Beanstandungen umfasst, um erforderlichenfalls eine wirksame Umsetzung von Abhilfemaßnahmen sowie eine kontinuierliche Verbesserung und Aktualisierung der Komponenten des Managementsystems zu gewährleisten;
 7. ein Dokumentenverwaltungssystem.
- c)** Die Bodenabfertigungsorganisation muss die Prozesse im Rahmen des unter Buchstabe b Nummern 1 bis 7 genannten Managementsystems dokumentieren.
- d)** Ungeachtet der Buchstaben a, b und c kann die Bodenabfertigungsorganisation, wenn sie Teil einer juristischen Person ist, die Inhaber einer oder mehrerer zusätzlicher Zulassungen/Zugnisse, Genehmigungen oder Erlaubnisse ist oder ihre Tätigkeit gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 und deren delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten erklärt, ihr Managementsystem in das Managementsystem integrieren, das sie bereits gemäß den für diese Zulassung/dieses Zeugnis, diese

Genehmigung, diese Ermächtigung oder Erklärung geltenden Bestimmungen eingerichtet hat.

ORGH.MGM.201 Informationssicherheitsmanagementsystem

Die Bodenabfertigungsorganisation muss ein Informationssicherheitsmanagementsystem nach dem Anhang (Teil-IS.D.OR) der Delegierten Verordnung (EU) 2022/1645 der Kommission⁸ einrichten, umsetzen und pflegen, damit ein ordnungsgemäßes Management der Informationssicherheitsrisiken, die sich auf die Flugsicherheit auswirken können, gewährleistet ist.

ORGH.MGM.205 Vergabe von Aufträgen über Dienste oder Produkte

a) Vergibt die Bodenabfertigungsorganisation für die Zwecke ihres Betriebs oder der Einhaltung dieser Verordnung Verträge über Dienste oder Produkte, die über kein(e) Zulassung/Zugnis, Genehmigung oder Erlaubnis verfügen oder nicht von einer Erklärung gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 und deren delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten erfasst sind, so werden diese Dienste oder Produkte erst bereitgestellt, wenn die Bodenabfertigungsorganisation den Sicherheitsmanagementprozess angewandt hat, mit dem sich das Risiko dieser Dienste oder Produkte für ihren eigenen Betrieb beherrschen lässt.

b) Vergibt die Bodenabfertigungsorganisation Verträge über Dienste oder Produkte, die gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 und deren delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten über ein(e) Zulassung/Zugnis, Genehmigung oder Erlaubnis verfügen oder von einer Erklärung erfasst sind, so ist die Organisation, die diese Dienste erbringt oder diese Produkte bereitstellt für deren Sicherheit im Einklang mit den für diese Organisation geltenden Luftfahrtvorschriften und den einschlägigen Anforderungen von Anhang I oder Anhang II der vorliegenden Verordnung verantwortlich.

⁸ Delegierte Verordnung (EU) 2022/1645 der Kommission vom 14. Juli 2022 zur Festlegung von Vorschriften für die Anwendung der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Anforderungen an das Management von Informationssicherheitsrisiken mit potenziellen Auswirkungen auf die Flugsicherheit für Organisationen, die unter die Verordnungen (EU) Nr. 748/2012 und (EU) Nr. 139/2014 der Kommission fallen, und zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 748/2012 und (EU) Nr. 139/2014 der Kommission (ABl. L 248 vom 26.9.2022, S. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/1645/oj).

c) Die Bodenabfertigungsorganisation muss sicherstellen, dass alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

1. Die vertraglich vergebenen Dienstleistungen oder Produkte entsprechen den geltenden Anforderungen, je nach Art der Dienstleistung oder des Erzeugnisses.
2. Alle mit den vertraglich vergebenen Diensten oder Produkten verbundenen Gefahren für die Flugsicherheit werden im Rahmen ihres eigenen Managementsystems bewertet.
3. Der zuständigen Behörde wird der Zugang zum Drittanbieter ermöglicht, damit sie feststellen kann, ob die geltenden Anforderungen weiterhin eingehalten werden.
4. Jegliche Verträge dieser Art werden dokumentiert.

ORGH.MGM.210 Personal

a) Die Bodenabfertigungsorganisation muss einen verantwortlichen Manager benennen. Diese Person muss

1. für die sichere Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten rechenschaftspflichtig sein;
2. über die Befugnis verfügen, dafür zu sorgen, dass ausreichende Ressourcen bereitgestellt werden, damit alle Tätigkeiten im Einklang mit dieser Verordnung durchgeführt werden können;
3. für die Einrichtung und Aufrechterhaltung eines wirksamen Managementsystems verantwortlich sein.

b) Die Bodenabfertigungsorganisation muss für folgende Aufgaben eine oder mehrere zuständige Personen benennen:

1. Sicherheitsmanagement;
2. Bodenabfertigungsausbildung;
3. Bodenabfertigungsbetrieb;
4. gegebenenfalls Luftfrachtabfertigung.

c) Die für das Sicherheitsmanagement zuständige Person ist für das Management und die Umsetzung des Sicherheitsmanagementsystems in der gesamten Bodenabfertigungsorganisation verantwortlich. Die für diese Aufgabe zuständige Person muss unabhängig von anderen Funktionen innerhalb der Organisation handeln, direkten

Zugang zum verantwortlichen Manager und zu anderen Führungskräften haben, soweit dies für Sicherheitsfragen relevant ist, und dem verantwortlichen Manager Bericht erstatten. Folgende Regelungen können Anwendung finden:

1. Je nach Umfang der Tätigkeiten können eine oder mehrere Personen benannt werden, die die Sicherheit in Bezug auf die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten auf jedem Flugplatz gewährleisten. Dabei kann eine Person für mehr als einen Flugplatz verantwortlich sein. Gemäß den Festlegungen der Bodenabfertigungsorganisation, die in ihrem Bodenabfertigungshandbuch präzisiert werden, muss/müssen diese Person(en) der/den für das Sicherheitsmanagement [der Organisation] zuständigen Person(en) Bericht erstatten.
2. Luftfahrzeugbetreiber, die Selbstabfertigung durchführen, und Flugplatzbetreiber, die Bodenabfertigungsdienste erbringen, können die Funktion des Sicherheitsmanagers in eine andere Funktion mit ähnlichen Verantwortlichkeiten integrieren, die in ihrer Organisation bereits nach den geltenden Anforderungen besteht.

d) Die für die Bodenabfertigungsausbildung zuständige Person ist für die Entwicklung und Durchführung des Ausbildungs- und Beurteilungsprogramms sowie für die Aufrechterhaltung der Kompetenzen des an Bodenabfertigungstätigkeiten beteiligten Personals verantwortlich. Die für diese Funktion zuständige Person muss direkten Zugang zum verantwortlichen Manager und zu den für Ausbildungsfragen zuständigen Führungskräften haben.

e) Gemäß den Festlegungen der Bodenabfertigungsorganisation, die in ihren Standards und Zielen nach Punkt ORGH.GEN.110 Buchstabe c präzisiert werden, ist die für den Bodenabfertigungsbetrieb zuständige Person für die Koordinierung und Sicherheitsleistung aller Bodenabfertigungstätigkeiten auf allen Flugplätzen oder auf regionaler Ebene verantwortlich. Die für diese Funktion zuständige Person muss direkten Zugang zum verantwortlichen Manager und zu den für betriebliche Fragen zuständigen Führungskräften haben. Luftfahrzeugbetreiber, die Inhaber eines Luftverkehrsbesitzerzeugnisses sind und Selbstabfertigung durchführen, können diese Funktion in die bereits bestehende Funktion der von der Organisation für den Bodenabfertigungsbetrieb benannten Person integrieren.

f) Gemäß den Festlegungen der Bodenabfertigungsorganisation, die in ihren Standards und Zielen nach Punkt ORGH.GEN.110 Buchstabe c präzisiert werden, ist die

für die Luftfrachtabfertigung zuständige Person für die Koordinierung und Sicherheitsleistung aller Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Luftfrachtabfertigung entweder auf allen Flugplätzen oder auf regionaler Ebene verantwortlich.

g) Darüber hinaus muss die Bodenabfertigungsorganisation folgende Funktionen festlegen:

1. eine Funktion für die Durchführung des Compliance-Überwachungsprozesses nach Punkt ORGH.MGM.200 Buchstabe b Nummer 6; die für diese Funktion zuständige(n) Person(en) hat/haben direkten Zugang zum verantwortlichen Manger;
2. eine Funktion für den Betrieb und die Instandhaltung der Bodenabfertigungsausrüstung (GSE), sofern die Organisation GSE im Rahmen ihres Betriebs einsetzt; die Bodenabfertigungsorganisation muss die Meldekette für diese Funktion festlegen, die von einer oder mehreren Personen wahrgenommen werden kann.

h) Die Bodenabfertigungsorganisation muss unter Berücksichtigung der Struktur der Organisation und der Zahl der Beschäftigten eine angemessene Anzahl von Aufsichtsfunktionen schaffen. Personen in Aufsichtsfunktionen sorgen koordinierend und beratend dafür, dass die Mitarbeiter eines Teams die Bodenabfertigungstätigkeiten im Einklang mit den im Bodenabfertigungshandbuchs der Organisation festgelegten Standards und Betriebsverfahren durchführen. Die Pflichten und Verantwortlichkeiten der Personen, die diese Funktionen wahrnehmen, müssen genau festgelegt werden, und es sind alle sonstigen Vorkehrungen zu treffen, um sicherzustellen, dass sie ihren Verantwortlichkeiten nachkommen können. Die Aufsichtsfunktionen müssen von kompetenten Personen wahrgenommen werden, die über die erforderlichen Fähigkeiten verfügen, um die Durchführung der Bodenabfertigungstätigkeiten gemäß den im Bodenabfertigungshandbuch festgelegten Standards der Organisation zu gewährleisten.

i) Die unter den Buchstaben b, g und h genannten Funktionen können von ein und derselben Person wahrgenommen werden, sofern die beiden folgenden Bedingungen erfüllt sind:

1. Sie ist für die Ausführung der zugewiesenen Aufgaben ausgebildet und qualifiziert.

2. Jedweder Interessenkonflikt bei der Wahrnehmung der zugewiesenen Aufgaben wurde gelöst, bevor die Person ihre Tätigkeit im Rahmen dieser Funktion aufnimmt.
- j) Die Bodenabfertigungsorganisation muss über ausreichendes und qualifiziertes Personal für die sichere Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten gemäß dieser Verordnung verfügen.

ORGH.MGM.215 Einrichtungen

- a) Die Bodenabfertigungsorganisation muss sicherstellen, dass Einrichtungen zur Verfügung stehen, die die Durchführung und das Management aller geplanten Aufgaben und Tätigkeiten gemäß den Anhängen I und II dieser Verordnung ermöglichen.
- b) Nutzt die Bodenabfertigungsorganisation ein Lager auf dem Gelände eines Flugplatzes im Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2018/1139 zur Lagerung und Vorbereitung von Fracht, die gefährliche Güter enthält, müssen alle folgenden Anforderungen erfüllt sein:
1. Die Einrichtung verfügt über klar getrennte Eingangs- und Ausgangsfrachtströme und spezielle Bereiche für die Annahme gefährlicher Güter sowie für das Be- und Entladen von Paketen und Ladeeinheiten.
 2. Es ist ein Röntgenprüfbereich vorhanden.
 3. Die Trennung gefährlicher Güter gemäß ihrer Verträglichkeit und deren Trennung von der allgemeinen Fracht werden im Einklang mit den internationalen Richtlinien und Empfehlungen sichergestellt.
 4. Es liegen angemessene Bedingungen vor, um jegliche Beschädigung der gefährlichen Güter zu verhindern.
 5. Der Lagerbereich für gefährliche Güter ist sichtbar gekennzeichnet und gegebenenfalls temperaturgeregelt.
 6. Ein Notfall-Toolkit steht jederzeit zur Verfügung.

ORGH.MGM.220 Software für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten

Die Bodenabfertigungsorganisation muss sicherstellen, dass die für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten verwendete Software funktionsfähig ist und die Sicherheit des Fluges nicht beeinträchtigt. Die Bodenabfertigungsorganisation muss sicherstellen, dass

- a) ein Backup-System zur Verfügung steht, um im Falle eines Ausfalls den Betrieb aufrechtzuerhalten;
- b) die Daten leicht zugänglich und auf Verlangen befugter Personen abrufbar sind;
- c) die Software, sofern sie eine Funktion zur Ausstellung von Dokumenten umfasst, den Anforderungen von Punkt ORGH.DOC.100 entspricht;
- d) das Personal ausgebildet und kompetent ist, um die Software zur Erfüllung der ihm zugewiesenen Aufgaben zu nutzen.

Teilabschnitt DEC - Erklärung

ORGH.DEC.100 Erklärung — Allgemeine Anforderungen

- a)** Die Bodenabfertigungsorganisation muss der nach Punkt ORGH.GEN.105 zuständigen Behörde eine ordnungsgemäß ausgefüllte Erklärung einschließlich des Anhangs für jeden Flugplatz, auf dem sie Dienste erbringt, vorlegen.
- b)** Nimmt die Bodenabfertigungsorganisation eine der folgenden Änderungen vor, die sich auf den Inhalt der Erklärung auswirken, so muss sie diese Änderungen der zuständigen Behörde mitteilen und eine geänderte Erklärung vorlegen:
 - 1. Änderung des Namens der Organisation;
 - 2. Änderung des Namens und/oder der Kontaktdaten des verantwortlichen Managers;
 - 3. Hinzufügung oder Streichung von Flugplätzen, an denen sie Bodenabfertigungsdienste erbringt;
 - 4. Hinzufügung oder Streichung von Bodenabfertigungsdiensten, die auf einem in der Erklärung aufgeführten Flugplatz erbracht werden;
 - 5. neue AltMoC;
 - 6. Umsetzung eines Industriestandards.
- c)** Die Bodenabfertigungsorganisation muss die Einhaltung dieser Verordnung und die Übereinstimmung mit den in der Erklärung enthaltenen Informationen sicherstellen und dies über die gesamte Dauer ihrer Tätigkeiten gewährleisten.

ORGH.DEC.105 Beendigung der Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten

Beabsichtigt eine Bodenabfertigungsorganisation, die Erbringung des Bodenabferti-

gungsdienstes auf einem Flugplatz endgültig einzustellen, so muss sie

- a) so bald wie möglich den Flugplatzbetreiber und die zuständige Behörde sowie die betroffenen Luftfahrzeugbetreiber gemäß der Vereinbarung darüber unterrichten;
- b) bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Austragung der Erklärung zum Datum der Beendigung der Erbringung des Dienstes stellen.

Die vorherige Unterrichtung des Flugplatzbetreibers nach Buchstabe a muss, wie in den förmlichen Vereinbarungen mit dem Flugplatzbetreiber festgelegt, rechtzeitig im Voraus erfolgen, damit dieser erforderlichenfalls geeignete Maßnahmen für die Fortsetzung des Dienstes auf dem Flugplatz ergreifen kann.

Anlage 1 Formblatt für die Erklärung

ERKLÄRUNG			
gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2025/20			
Name der Organisation:			
Name, E-Mail-Adresse und Telefonnummer des verantwortlichen Managers:			
Anschrift des Hauptgeschäftssitzes der Organisation:			
Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten: für Luftfahrzeugbetreiber als Dritte ☐			
Selbstabfertigung (*) ☐			
Bei dieser Organisation handelt es sich um:			
☐ eine eigenständige Bodenabfertigungsorganisation			
☐ einen integrierten Bestandteil eines Flugplatzbetreibers, nämlich.....			
☐ einen integrierten Bestandteil eines Luftfahrzeugbetreibers oder einer Luftfahrtunternehmensgruppe, nämlich			
Name, E-Mail-Adresse und Telefonnummer der mit der Sicherheit der Bodenabfertigungsdienste betrauten Person:			
Beabsichtigtes Datum des Beginns des Bodenabfertigungsbetriebs (**):			
(*) Einschließlich der Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten für Luftfahrzeugbetreiber, die Teil derselben Luftfahrtunternehmensgruppe sind.			
(**) Bei Organisationen, die zum Zeitpunkt des Beginns der Anwendung dieser Verordnung bereits tätig sind, ist das Datum anzugeben, an dem die Erklärung eingereicht wird.			
Vollständige Bezeichnung und ICAO-Code der EU-Flugplätze, an denen die Organisation Dienste erbringt:			
Nr	Name des Flugplatzes	ICAO-Code	Staat
1	<i>z. B. Flughafen Köln/Bonn „Konrad-Adenauer“</i>	<i>EDDK</i>	<i>Deutschland</i>
2			
3			
4			

Erklärungen

☐ Die Bodenabfertigungsorganisation hat im Einklang mit den grundlegenden Anforderungen in Anhang VII Nummer 4.2 der Verordnung (EU) 2018/1139 und in Anhang I Punkt ORGH.MGM.200 (Allgemeine Anforderungen an das Managementsystem) der Delegierten Verordnung (EU) 2025/20 ein Managementsystem entwickelt und umgesetzt, das Sicherheitsrichtlinien, ein Sicherheitsrisikomanagement und Verfahren für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten, die unter diese Erklärung fallen, umfasst.

☐ (Falls zutreffend)

Der zuständigen Behörde wurden die AltMoC mit Verweisen auf die zugehörigen AMC, die sie ersetzen, vorgelegt.

☐ Die Bodenabfertigungsdienste werden im Einklang mit dem Bodenabfertigungshandbuch durchgeführt, das als Teil der grundlegenden Anforderungen nach Anhang VII Abschnitt 4.2.3 der Verordnung (EU) 2018/1139 und nach Anhang I Punkt ORGH.DOC.110 der Delegierten Verordnung (EU) 2025/20 erstellt wurde.

☐ Alle verwendeten Bodenabfertigungsausrüstungen sind gemäß dem Instandhaltungsprogramm nach Anhang I Teilabschnitt ORGH.GSE der Delegierten Verordnung (EU) 2025/20 auf aktuellem Stand.

☐ Das gesamte Bodenabfertigungspersonal ist nach Anhang I Teilabschnitt ORGH.TRG der Delegierten Verordnung (EU) 2025/20 ausgebildet und seine Kompetenz wird aufrechterhalten, damit es seine Aufgaben sicher und gemäß den von der Bodenabfertigungsorganisation festgelegten Standards wahrnehmen kann.

☐ Die Bodenabfertigungsorganisation erfüllt die in [den grundlegenden Anforderungen nach] Anhang VII Abschnitt 4.2.2 der Verordnung (EU) 2018/1139 festgelegten Verpflichtungen zur Meldung von Ereignissen sowie die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 und deren delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten und wird sie auch in Zukunft erfüllen.

☐ (Falls zutreffend)

Die Bodenabfertigungsorganisation setzt Industriestandards und bewährte Verfahren um.

Bezeichnung des Industriestandards/des bewährten Verfahrens:

☐ Die Bodenabfertigungsorganisation wird die zuständige Behörde über alle Änderungen der in dieser Erklärung enthaltenen Angaben in Bezug auf ihre Organisation, die Bestandteile ihres Managementsystems und ihren Betrieb nach Anhang I Punkt ORGH.DEC.100 der Delegierten Verordnung (EU) 2025/20 unterrichten.

☐ Die Bodenabfertigungsorganisation bestätigt, dass alle erforderlichen Vereinbarungen mit dem/den Flugplatzbetreiber(n) vor der Aufnahme des Betriebs ordnungsgemäß getroffen wurden, wie u. a. Vereinbarungen über:

- a) die Art der Bodenabfertigungsdienste, die auf diesem Flugplatz erbracht werden sollen;
- b) das Datum der Aufnahme des Betriebs auf dem Flugplatz;
- c) die Methoden für den Austausch betrieblicher und relevanter Sicherheitsinformationen mit dem Flugplatzbetreiber, einschließlich der Meldung und Analyse relevanter Sicherheitsereignisse; und
- d) die Teilnahme an Flugplatzsicherheitsausschüssen.

☐ Die Bodenabfertigungsorganisation bestätigt, dass die in dieser Erklärung einschließlich aller Anhänge offengelegten Informationen korrekt sind.

☐ Die Bodenabfertigungsorganisation stimmt zu, dass ihre in dieser Erklärung bereitgestellten Kontaktdaten nach Eingang der Erklärung bei der zuständigen nationalen Behörde auf der Website der betreffenden zuständigen Behörde und/oder der EASA-Website veröffentlicht werden.

.....

Datum, Name und Unterschrift des verantwortlichen Managers

Anhang zur Erklärung (*)

- (*) Einzelnen für jeden Flugplatz auszufüllen, auf dem die Organisation im Rahmen dieser Erklärung Bodenabfertigungsdienste erbringt.

Anhang Nr. XXX zur Erklärung für ⁽¹⁾ ⁽²⁾	
Hinweise: ⁽¹⁾ Vollständiger Name des Flugplatzes. ⁽²⁾ ICAO-Code.	
1. Name, E-Mail-Adresse und Telefonnummer des Vertreters der Bodenabfertigungsorganisation an dem in diesem Anhang genannten Flugplatz:	
2. Name, E-Mail-Adresse und Telefonnummer der für das Sicherheitsmanagement an dem in diesem Anhang genannten Flugplatz zuständigen Person (*): <i>Hinweis: Die in den Nummern 1 und 2 genannten Verantwortlichkeiten können in den Zuständigkeitsbereich ein und derselben Person fallen, die auch für mehr als einen Flugplatz verantwortlich sein kann.</i>	
Datum der Aufnahme des Betriebs auf diesem Flugplatz (*): (*) Erbringt die Organisation zum Zeitpunkt des Beginns der Anwendung dieser Verordnung bereits Dienste, ist das Datum anzugeben, an dem die Erklärung eingereicht wird.	
Liste der Bodenabfertigungsdienste gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Delegierten Verordnung (EU) 2025/20, die auf dem unter diesen Anhang der Erklärung fallenden Flugplatz erbracht werden	
Abfertigung von Fluggästen (Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a) — bitte angeben:	☐
Abfertigung von Fluggästen mit eingeschränkter Mobilität (Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a)	☐
Gepäckabfertigung (Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe b) — bitte angeben:	☐
Luftfahrzeug-Service	
Betrieb der für die Bodenabfertigungsdienste eingesetzten Bodenabfertigungsausrüstung (Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe c Ziffer i)	☐
Betanken und Enttanken von Luftfahrzeugen — Luftfahrzeugbetankungsdienste (Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe c Ziffer ii)	☐
Luftfahrzeug-Toilettenservice (Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe c Ziffer iii)	☐
Trinkwasser-Service (Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe c Ziffer iv)	☐
Außenreinigung von Luftfahrzeugen (Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe c Ziffer v)	☐
Enteisung und Vereisungsschutz von Luftfahrzeugen (Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe c Ziffer vi); bitte geben Sie auch an, ob die Überwachung der Enteisung/des Vereisungsschutzes vorgesehen ist:	☐
Turnaround-Tätigkeiten	
Tätigkeiten bei der Ankunft von Luftfahrzeugen (Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe d Ziffer i)	☐
Be- und Entladen von Luftfahrzeugen (Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe d Ziffer ii)	☐
Ladeaufsicht (Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe d Ziffer iii)	☐
Tätigkeiten beim Ausrollen von Luftfahrzeugen (Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe d Ziffer iii)	☐

Schleppen und Pushback von Luftfahrzeugen (Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe d Ziffer iv)	
Schleppen ☐ Pushback ☐ Betrieb von Fahrzeugen ☐ Kommunikation über Headsets ☐ Führung durch Vorfeldpersonal (Wing Walker) ☐	☐
Fracht- und Postabfertigung	
Frachtannahme im Namen des Luftfahrzeugbetreibers (Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe e Ziffer i)	☐
Endgültige Palettisierung/Containerisierung und Lagerung (Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe e Ziffer ii)	☐
Abschließendes Wiegen und Kennzeichnen der Ladeeinheiten (Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe e Ziffer iii)	☐
Endkontrollen vor dem Verlassen des Lagers (Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe e Ziffer iv)	☐
Beförderung von Fracht und Post am Boden zwischen dem Ort der Endkontrolle und dem Luftfahrzeug (Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe e Ziffer v)	☐
Gefährliche Güter	
Abfertigung von Fluggästen	☐
Gepäckabfertigung	☐
Annahme gefährlicher Güter als Fracht	☐
Abfertigung von gefährlichen Gütern als Fracht	☐

Teilabschnitt DOC - Dokumente und Aufzeichnungen

ORGH.DOC.100 Dokumenten- und Aufzeichnungssysteme

- a)** Die Bodenabfertigungsorganisation muss als Teil ihres Managementsystems ein Dokumenten- und ein Aufzeichnungssystem einrichten.
- b)** Die Bodenabfertigungsorganisation muss sicherstellen, dass alle Dokumente und Aufzeichnungen und alle damit zusammenhängenden Änderungen dem Personal der Bodenabfertigungsorganisation für Dienstzwecke und den Behörden oder anderen Stellen zu Audit- oder Inspektionszwecken auf Verlangen zugänglich sind. Die Aufzeichnungen müssen während des gesamten vorgeschriebenen Aufbewahrungszeitraums leicht zurückverfolgt und abgerufen werden können.
- c)** Die Dokumente und Aufzeichnungen müssen so aufbewahrt und gesichert werden, dass sie vor Beschädigung, Manipulation und Diebstahl geschützt sind.
- d)** Die Dokumente und Aufzeichnungen müssen in jeglichem Format leicht lesbar sein. Die Bodenabfertigungsorganisation muss in ihrer Dokumentation die Art und Weise der Entsorgung oder Löschung der Dokumente und Aufzeichnungen festlegen.

ORGH.DOC.105 Führen von Aufzeichnungen

a) Die Bodenabfertigungsorganisation muss die Aufzeichnungen im Einklang mit den nationalen Anforderungen des Mitgliedstaats bzw. der Mitgliedstaaten führen, in dem/denen die Bodenabfertigungsorganisation ihre Dienste erbringt.

b) Ungeachtet Buchstabe a muss die Bodenabfertigungsorganisation die folgenden Aufzeichnungen wie folgt oder im Einklang mit anderen geltenden Anforderungen führen, je nachdem, welcher Zeitraum länger ist:

1. die Erklärung der Bodenabfertigungsorganisation und die angewendeten AltMoC für die Geltungsdauer der Erklärung;
2. schriftliche Vereinbarungen mit anderen Organisationen, wie Luftfahrzeug- und Flugplatzbetreibern, zum Zwecke der sicheren Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten, solange solche Vereinbarungen in Kraft sind;
3. das Bodenabfertigungshandbuch und alle anderen Betriebsverfahren, Verfahren und Anweisungen des Flugplatzbetreibers sowie Verfahren und Anweisungen des Luftfahrzeugbetreibers, solange sie von der Bodenabfertigungsorganisation auf dem betreffenden Flugplatz oder für diesen Luftfahrzeugbetreiber angewandt werden;
4. Sicherheitsbewertungsberichte, einschließlich Berichte über die Untersuchung von Unfällen und schweren Störungen, für die Dauer des Bestehens der Bodenabfertigungsorganisation;
5. Bescheinigungen über Ausbildungen, Qualifikationen und gegebenenfalls medizinische Unterlagen des Personals, Fahrberechtigungen für das Vorfeld oder deren Widerruf oder Aufhebung für einen Zeitraum von mindestens 24 Monaten nach Beendigung der Beschäftigung des Mitarbeiters;
6. Genehmigungen für Fahrzeuge und GSE, präventive Instandhaltungspläne und Instandhaltungsaufzeichnungen für einen Zeitraum von mindestens 24 Monaten nach dem ein Fahrzeug außer Betrieb genommen wurde;
7. Dokumente für die Flugvorbereitung und Serviceleistungen für einen Flug über einen Zeitraum von drei Monaten.

ORGH.DOC.110 Bodenabfertigungshandbuch

a) Die Bodenabfertigungsorganisation muss die folgenden Elemente in ihr Bodenabfertigungshandbuch aufnehmen:

1. alle für die sichere Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten erforderlichen Anweisungen, Informationen und Verfahren, die an den betrieblichen und lokalen Kontext und das Sicherheitsrisiko an jedem Flugplatz angepasst sind;
2. die Betriebsverfahren der Luftfahrzeugbetreiber, für die die Bodenabfertigungsorganisation Dienste erbringt;
3. die vom Flugplatzbetreiber vorgesehenen Flugplatzverfahren, um die Einhaltung der für die Bodenabfertigungsorganisation geltenden Flugplatzanforderungen sicherzustellen;
4. die Pflichten und Verantwortlichkeiten des Bodenabfertigungspersonals;
5. das Managementsystem der Bodenabfertigungsorganisation;
6. den Prozess der Bodenabfertigungsorganisation für das Änderungsmanagement;
7. das Ausbildungsprogramm für das an Bodenabfertigungstätigkeiten beteiligte Personal der Organisation;
8. das GSE-Instandhaltungsprogramm;
9. sonstige Aufgaben im Rahmen der in der Erklärung genannten Bodenabfertigungsdienste.

b) Das Bodenabfertigungshandbuch kann aus einer Reihe separater Dokumente bestehen, die durch Querverweise miteinander verknüpft sind.

c) Flugplatzbetreiber und Luftfahrzeugbetreiber, die Bodenabfertigungsdienste durchführen, können die die Bodenabfertigung betreffenden Elemente in ihre bestehenden Handbücher aufnehmen.

d) Die Bodenabfertigungsorganisation muss sicherstellen, dass alle Informationen aus anderen ständiger Kontrolle unterliegenden Dokumenten wie den in Buchstabe a Nummern 2 und 3 genannten oder anderen Dokumenten, die für die sichere Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten relevant sind, und deren Änderungen korrekt und rechtzeitig im Bodenabfertigungshandbuch wiedergegeben werden.

e) Die Bodenabfertigungsorganisation muss sicherstellen, dass das Bodenabfertigungshandbuch

1. von den von der Bodenabfertigungsorganisation benannten verantwortlichen Personen ganz oder teilweise genehmigt wird, und Nachweise für diese Genehmigung vorliegen;

2. leicht lesbar und so aufgebaut ist, dass eine einfache Vorbereitung, Verwendung und Überarbeitung ermöglicht wird;
3. für das Personal der Bodenabfertigungsorganisation und für dritte Organisationen je nach ihren Aufgaben und Verantwortlichkeiten ganz oder teilweise leicht zugänglich ist und das Personal angewiesen wird, wie und wo die für es relevanten Teile zu finden sind;
4. der zuständigen Behörde rechtzeitig vor einer Inspektion oder einem Audit zur Verfügung steht, einschließlich der neuesten Änderungen daran.

f) Die Bodenabfertigungsorganisation muss

1. den Inhalt des Bodenabfertigungshandbuchs regelmäßig überprüfen, sicherstellen, dass es auf dem neuesten Stand gehalten und bei Bedarf geändert wird;
2. sicherstellen, dass dem Personal, das das Handbuch verwendet, die Verfahren für die Änderung und Weitergabe des Bodenabfertigungshandbuchs mitgeteilt und von ihm verstanden werden;
3. einen Prozess zur Verwaltung und Überprüfung der aufeinanderfolgenden Fassungen des Bodenabfertigungshandbuchs entwickeln und umsetzen und dafür sorgen, dass der Änderungsprozess erkennbar ist;
4. die überholten Teile entfernen oder eindeutig kennzeichnen;
5. alle Änderungen und Überarbeitungen, die von der zuständigen Behörde, den Luftfahrzeugbetreibern, für die die Bodenabfertigungsorganisation Dienste erbringt, oder vom Flugplatzbetreiber verlangt werden oder die aufgrund von Änderungen des Betriebs der Bodenabfertigungsorganisation erforderlich werden, in das Bodenabfertigungshandbuch aufnehmen;
6. Betriebsanweisungen und deren Änderungen sowie alle sonstigen relevanten Informationen unverzüglich an das betroffene Personal weitergeben.

g) Die Bodenabfertigungsorganisation muss sicherstellen, dass die Arbeitsanweisungen und Betriebsverfahren den einschlägigen Teilen des Bodenabfertigungshandbuchs entsprechen und in einer für das betreffende Personal verständlichen Sprache und Weise verfasst oder kommuniziert werden.

Teilabschnitt TRG - Ausbildung des Bodenabfertigungspersonals

ORGH.TRG.100 Ausbildungs- und Beurteilungsprogramm

a) Im Rahmen ihres Managementsystems muss die Bodenabfertigungsorganisation ein Ausbildungs- und Beurteilungsprogramm für ihr Personal entwickeln und umsetzen, um sicherzustellen, dass dieses über die erforderliche Kompetenz verfügt, um seine Aufgaben im Einklang mit den nach Punkt ORGH.GEN.110 Buchstabe c festgelegten Standards und Zielen erfüllen zu können, und um die Aufrechterhaltung von dessen Kompetenz zu gewährleisten.

b) Das Ausbildungs- und Beurteilungsprogramm muss

1. ausgehend von den spezifischen Aufgaben und Pflichten für jede Bodenabfertigungsfunktion, den Betriebsverfahren und dem betrieblichen Kontext Ausbildungsstandards und -ziele festlegen sowie die mit jeder Bodenabfertigungsfunktion verbundenen Gefahren und damit zusammenhängenden Sicherheitsrisiken bestimmen;
2. das erforderliche Kompetenzniveau und das zur Erreichung dieses Niveaus erforderliche Ausbildungsprogramm festlegen;
3. eine Analyse des Ausbildungsbedarfs enthalten, die vor der Anmeldung einer Person zur Erstausbildung durchgeführt wird; dieser Schritt muss angewendet werden, um die Anerkennung bereits absolvierter Ausbildungen einer Person zu ermöglichen, sofern dies für die ihr zugewiesenen Funktionen und Aufgaben relevant ist;
4. Kenntnisse, Fähigkeiten und Einstellungen, die den allgemeinen und spezifischen Aufgaben für jede Bodenabfertigungsfunktion entsprechen, wie folgt abdecken:
 - i) Die Komponente „Kenntnisse“ muss sich auf Standardbetriebsverfahren in Bezug auf die Bodenabfertigungsfunktion, Luftfahrzeugbetriebsverfahren, relevante Aspekte der Flugplatzverfahren und gegebenenfalls den Betrieb bei ungünstigen Witterungsbedingungen, Winterbetrieb und Nachtbetrieb beziehen.
 - ii) Die Komponente „Fähigkeiten“ muss sich mit den technischen und menschlichen Fähigkeiten befassen, um sicherzustellen, dass die Person die praktischen Fähigkeiten zur ordnungsgemäßen Erfüllung der für

ihre Rolle spezifischen Aufgaben erwirbt. Die Entwicklung von Fähigkeiten muss sich auch auf betreiberspezifischen Verfahren erstrecken.

iii) Die Komponente „Einstellungen“ muss darauf abzielen, die Person auf die sichere und effiziente Erfüllung ihrer Aufgaben vorzubereiten, wobei ihr das Verständnis und die Bereitschaft vermittelt werden, zur Aufrechterhaltung eines hohen Niveaus der Betriebssicherheit beizutragen;

5. einen Prozess zur Beurteilung des am Ende der Ausbildung erreichten Kompetenzniveaus in Bezug auf die in den Nummern 2, 3 und 4 genannten Komponenten festlegen;

6. die Erstausbildung, einschließlich der Ausbildung am Arbeitsplatz, und Schulungen zur Aufrechterhaltung von Kompetenzen abdecken.

c) Unter Berücksichtigung der spezifischen Aufgaben und Verantwortlichkeiten für die einzelnen Funktionen muss das Ausbildungs- und Beurteilungsprogramm folgende Elemente abdecken:

1. Grundkenntnisse der Luftfahrt;
2. spezifische Ausbildung je nach Art der Bodenabfertigungstätigkeit;
3. das Sicherheitsmanagementsystem und die Elemente des Sicherheitsmanagements der Organisation;
4. luftseitige Sicherheit und Arbeit im Umfeld eines Luftfahrzeuges, einschließlich der Gefahren, die von anderen Betreibern auf dem Vorfeld ausgehen;
5. Betrieb von GSE sowie von Anlagen, Einrichtungen oder Ausrüstungen, die vom Flugplatzbetreiber für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten bereitgestellt werden;
6. menschlichen Faktoren;
7. Turnaround-Prozess;
8. Meldung von Sicherheitsvorkommnissen;
9. gefährliche Güter;
10. Betriebsverfahren der Luftfahrzeugbetreiber, die für die zugewiesene spezifische Bodenabfertigungsfunktion relevant sind;
11. lokale Betriebsverfahren und -programme der Flugplatzbetreiber, die für die zugewiesene spezifische Bodenabfertigungsfunktion relevant sind;

12. sonstige Ausbildungen, die aufgrund anderer geltender Bestimmungen der Verordnungen (EU) Nr. 139/2014, (EU) Nr. 965/2012 oder der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission⁹ erforderlich sind.

d) Die Bodenabfertigungsorganisation muss im Rahmen ihres Ausbildungs- und Beurteilungsprogramms die fortwährende Kompetenz des Personals gewährleisten, indem sie seine Kenntnisse, Fähigkeiten und Einstellungen auf einem Niveau aufrechterhält, das es ihm ermöglicht, seine Aufgaben im Einklang mit den von der Bodenabfertigungsorganisation nach Punkt ORGH.GEN.110 Buchstabe c festgelegten Standards und Zielen wahrzunehmen. Dazu müssen die unter den Buchstaben e bis h genannten Ausbildungen durchgeführt werden, die jeweils mit einer Beurteilungsphase enden.

e) Wiederkehrende Schulungen müssen spätestens alle 36 Monate durchgeführt werden. Wiederkehrende Schulungen können zu jedem Zeitpunkt innerhalb der letzten drei Kalendermonate des Wiederholungsintervalls abgeschlossen werden; der neue Intervall beginnt ab dem Datum, zu dem die letzte wiederkehrende Schulung abgeschlossen wurde.

f) Auffrischungsschulungen müssen durchgeführt werden, wenn eine Person die erforderliche Kompetenz in der zugewiesenen Funktion nicht nachweisen kann oder über eine Dauer von drei bis zwölf aufeinanderfolgenden Monaten keine Aufgaben in der zugewiesenen Funktion wahrgenommen hat. Inhalt und Form der Auffrischungsschulung müssen an die Dauer der Pause angepasst werden. Auffrischungsschulungen können auch im Zusammenhang mit saisonal wechselnden Tätigkeiten durchgeführt werden.

Aktualisierungsschulungen müssen als Unterkategorie von Auffrischungsschulungen in jedem der folgenden Fälle durchgeführt werden:

1. einer Person werden neue Aufgaben oder eine neue Bodenabfertigungsfunktion zugewiesen;

⁹ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 (ABl. L 281 vom 13.10.2012, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2012/923/oj).

2. es gibt Änderungen der Vorschriften, die sich unmittelbar auf die Wahrnehmung ihrer Aufgaben auswirken;
 3. es gibt neue Prozesse, Verfahren oder Änderungen im Betriebsumfeld.
- g)** Eine Requalifizierung muss durchgeführt werden, wenn die Leistung einer Person im täglichen Betrieb Lücken erkennen lässt oder wenn eine Person über die Dauer von 12 bis 24 aufeinanderfolgenden Monaten keine Aufgaben in der zugewiesenen Funktion wahrgenommen hat. Die Requalifizierung muss Schulungen zu den festgestellten Leistungslücken und eine Kompetenzbeurteilung umfassen.
- h)** Eine erneute Ausbildung gemäß dem Erstausbildungsprogramm muss durchgeführt werden, wenn eine Person seit mehr als 24 aufeinanderfolgenden Monaten keine Aufgaben in der zugewiesenen Funktion wahrgenommen hat.
- i)** Die Bodenabfertigungsorganisation muss sicherstellen, dass die Personen, die Ausbildungen bzw. Schulungen und Beurteilungen durchführen, in dem zu vermittelnden Sachgebiet kompetent sind und über die Fähigkeiten verfügen, die Ausbildung bzw. Schulung durchzuführen und die Beurteilung wirksam vorzunehmen.
- j)** Das Ausbildungs- und Beurteilungsprogramm muss in das Bodenabfertigungshandbuch der Organisation aufgenommen und regelmäßig im Hinblick auf Verbesserungen überprüft werden.

ORGH.TRG.105 Zusätzliche Anforderungen an die Ausbildung

- a)** Die Bodenabfertigungsorganisation muss sicherstellen, dass in der Ausbildung und bei der Durchführung von Beurteilungen geeignete Einrichtungen, Mittel, Ausrüstung und Instrumente verwendet werden.
- b)** Die Bodenabfertigungsorganisation muss sicherstellen, dass das Ausbildungsmaterial in einer Sprache bereitgestellt wird, die von dem betreffenden Bodenabfertigungspersonal verstanden werden kann.
- c)** Die Bodenabfertigungsorganisation muss Aufzeichnungen über die Ausbildung, die damit verbundenen Qualifikationen und die Beurteilungen führen. Sie muss der betreffenden Person auf Anfrage eine Kopie dieser Aufzeichnungen zur Verfügung stellen. Solche Aufzeichnungen müssen folgende Angaben enthalten:
1. Name der Organisation des Arbeitgebers oder, wenn die Ausbildung von einem Dritten angeboten wird, der Organisation, die die Ausbildung anbietet;
 2. Bezeichnung der Ausbildung;
 3. mit der Ausbildung angestrebte Kompetenzen;

4. Zusammenfassung der behandelten Themen;
5. erworbene Kompetenzen und gegebenenfalls bei der Beurteilung erzielte Note oder Punktzahl;
6. Datum des Abschlusses der Ausbildung und der Beurteilung.

ORGH.TRG.110 Gefahrgut-Ausbildung

- a)** Bodenabfertigungsorganisationen, auch solche, die keine gefährlichen Güter abfertigen, müssen ein ihren Aufgaben und Verantwortlichkeiten entsprechendes Gefahrgut-Ausbildungsprogramm für ihr Bodenabfertigungspersonal umsetzen und aufrechterhalten, das auch die Aufdeckung von nicht oder falsch deklarierten gefährlichen Gütern und die Meldung von gefährlichen Gütern nach Punkt GH.OPS.020, Anhang 18 des Abkommens von Chicago und den Technischen Anweisungen der ICAO beinhaltet.
- b)** Zudem muss das Personal in den gefahrgutspezifischen Verfahren der Luftfahrzeugbetreiber geschult werden, für die die Bodenabfertigungsorganisation Dienste bei der Abfertigung von gefährlichen Gütern erbringt.
- c)** Wiederkehrende Schulungen zu gefährlichen Gütern müssen spätestens alle 24 Monate durchgeführt werden.
- d)** Das Personal einer Bodenabfertigungsorganisation, das eine der folgenden Funktionen wahrnimmt, muss von der Einhaltung von Buchstabe a ausgenommen werden:
1. Betankung und Enttankung von Luftfahrzeugen;
 2. Luftfahrzeug-Toilettenservice;
 3. Trinkwasserversorgung;
 4. Außenreinigung von Luftfahrzeugen;
 5. Enteisung und Vereisungsschutz von Luftfahrzeugen;
 6. Schleppen und Pushback von Luftfahrzeugen.

Teilabschnitt GSE - Bodenabfertigungsausrüstung

ORGH.GSE.100 Bodenabfertigungsausrüstung — Allgemeine Anforderungen

- a)** Im Rahmen ihres Managementsystems muss die Bodenabfertigungsorganisation über einen Prozess verfügen, mit dem sichergestellt wird, dass die für die Erbringung

von Bodenabfertigungsdiensten verwendete Bodenabfertigungs-ausrüstung folgende Anforderungen erfüllt:

1. Sie wurde vor ihrem ersten betrieblichen Einsatz oder vor dem jeweiligen Saisonbeginn einer Inspektion unterzogen.
2. Sie ist betriebsstüchtig und in gutem Zustand, sodass sie keine Verletzungen von Personen oder Schäden an Luftfahrzeugen, anderer Ausrüstung oder an Sachwerten verursacht.
3. Sie wird gemäß den Betriebsanweisungen und innerhalb der Auslegungsp-arameter der Ausrüstung betrieben.
4. Sie wird nur bestimmungsgemäß verwendet.
5. Sie ist für das Luftfahrzeugmuster geeignet, für das sie verwendet wird.
6. Sie wird in Übereinstimmung mit dem Instandhaltungsprogramm und den Anweisungen der Bodenabfertigungsorganisation unter gebührender Berück-sichtigung möglichst geringer Auswirkungen auf die Umwelt instandgehalten.

b) Für die Zwecke von Buchstabe a muss die Bodenabfertigungsorganisation folgende Anforderungen erfüllen:

1. Sie muss über angemessene Verfahren und Anweisungen für den sicheren Betrieb der Bodenabfertigungs-ausrüstung verfügen und diese umsetzen.
2. Sie muss über bewährte Mittel verfügen, um zu gewährleisten, dass sie Ser-vice Bulletins, Service-Aktualisierungen, Rückrufe und andere vom Hersteller und/oder den Behörden herausgegebene Mitteilungen über die Sicherheit und Nutzung der Ausrüstung erhält und entsprechende Maßnahmen dazu ergreift.
3. Sie muss sicherstellen, dass das Personal, das die Bodenabfertigungs-ausrüstung bedient, über einen gültigen Führerschein und jede andere für den Betrieb von Spezialfahrzeugen erforderliche Lizenz verfügt und vom Flug-platzbetreiber die Erlaubnis für das Befahren des Vorfelds erteilt bekommen hat, und dass dieses Personal ordnungsgemäß geschult ist und seine Kom-petenzen aufrechterhalten werden.
4. Sie muss die Anforderungen des Instandhaltungsprogramms nach Punkt ORGH.GSE.105 erfüllen.
5. Sie muss gewährleisten, dass bei Auslagerung der Instandhaltung von Bo-denabfertigungs-ausrüstung

- i) die Instandhaltung gemäß den Anweisungen und Spezifikationen des Ausrüstungsherstellers durchgeführt wird, worunter Instandhaltungs- und Reparaturanweisungen, Service-Informationen, Fehlersuche und Inspektionsverfahren fallen;
- ii) ihr die mit der Instandhaltung der Bodenabfertigungsausrüstung beauftragte Instandhaltungsorganisation Belege über die Instandhaltung der Bodenabfertigungsausrüstung vorlegt.

6. Ihre Bodenabfertigungsausrüstung muss den geltenden Konstruktions- und Herstellungsstandards genügen.

c) Stellt der Flugplatzbetreiber Ausrüstungen, Einrichtungen oder Anlagen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten zur Verfügung, wie Enteisungseinrichtungen, zentrale Gepäckabfertigungssysteme, Fluggastbrücken und Fluggasttreppen, müssen die folgenden Aspekte zwischen dem Flugplatzbetreiber und den Nutzern dieser Ausrüstungen, Einrichtungen oder Anlagen so früh wie möglich geklärt und dokumentiert werden:

- 1. Verantwortlichkeit für die Instandhaltung;
- 2. Verantwortlichkeit für den Betrieb;
- 3. Verantwortlichkeit für die Ausbildung des Personals in Bezug auf den Betrieb dieser Ausrüstungen, Einrichtungen oder Anlagen.

ORGH.GSE.105 Bodenabfertigungsausrüstung — Instandhaltungsprogramm

a) Im Rahmen ihres Managementsystems muss die Bodenabfertigungsorganisation ein Instandhaltungsprogramm festlegen und umsetzen, um die für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten erforderlichen Systeme und Ausrüstungen in einem Betriebszustand zu halten, der die Sicherheit von Personen, Luftfahrzeugen und anderen Fahrzeugen oder Ausrüstungen sowie den ordnungsgemäßen und effizienten Betrieb nicht beeinträchtigt. Folgendes muss gewährleistet sein:

- 1. Umsetzung eines Instandhaltungsprogramms für die Fahrzeuge und Ausrüstungen der Organisation, die auf der Bewegungsfläche und anderen Betriebsbereichen des Flugplatzes eingesetzt werden;
- 2. Festlegung von Verfahren für die Umsetzung des Instandhaltungsprogramms;
- 3. Durchführung der Instandhaltung in geeigneten Werkstätten durch qualifiziertes Personal und gemäß den Anweisungen des Herstellers oder in Er-

mangelung solcher Anweisungen gemäß den Anweisungen des Eigentümers oder Leasinggebers der Bodenabfertigungs-ausrüstung;

4. effektive Umsetzung des Instandhaltungsprogramms durch Einsatz geeigneter und angemessener Mittel sowie Einrichtungen, auch bei Auslagerung von Instandhaltungsdiensten;
5. eindeutige „Außer-Betrieb“-Kennzeichnung nicht betriebstüchtiger Fahrzeuge und Bodenabfertigungs-ausrüstung, deren Nichtverwendung im Betrieb und deren unverzügliche Verlegung in speziell für Reparaturen vorgesehene Bereiche der Instandhaltung oder des Lagers;
6. gegebenenfalls Erstellung eines Plans für präventive Instandhaltungsinspektionen;
7. Führen von Instandhaltungsaufzeichnungen für jedes Fahrzeug und jede Bodenabfertigungs-ausrüstung.

b) Das Instandhaltungsprogramm muss der Einsatzhäufigkeit und den besonderen Nutzungsbedingungen einer bestimmten Bodenabfertigungs-ausrüstung angemessen sein. Das Programm muss mindestens Folgendes umfassen:

1. einen Inspektions- und Fehlermeldeprozess;
2. den Nachweis, dass die Bodenabfertigungs-ausrüstung vor der Wiederinbetriebnahme überprüft wurde.

c) Das Instandhaltungsprogramm muss die Prinzipien menschlicher Faktoren berücksichtigen.

d) Das Instandhaltungsprogramm muss die Einhaltung des festgelegten Instandhaltungsintervalls während der gesamten Lebensdauer der Bodenabfertigungs-ausrüstung gewährleisten.

e) Wird die Instandhaltung der Bodenabfertigungs-ausrüstung von anderen Organisationen durchgeführt, die eine Vereinbarung über die gemeinsame Nutzung der Ausrüstung oder einen Mietvertrag geschlossen haben, muss die Bodenabfertigungsorganisation sicherstellen, dass die Verantwortung für die Instandhaltung dokumentiert wird.

ORGH.GSE.110 Bodenabfertigungs-ausrüstung — Gemeinsame Nutzung („Pooling“)

- a)** Wird Bodenabfertigungs-ausrüstung vom Flugplatzbetreiber oder von einer anderen Organisation auf einem Flugplatz bereitgestellt, kann die Bodenabfertigungsorganisation gegebenenfalls mit anderen Organisationen, die Bodenabfertigungsdienste an dem betreffenden Flugplatz erbringen, eine Vereinbarung über die gemeinsame Nutzung der Bodenabfertigungs-ausrüstung abschließen. Der Flugplatzbetreiber muss über diese Vereinbarung jederzeit auf dem Laufenden gehalten werden.
- b)** Bei einer gemeinsamen Nutzung der Bodenabfertigungs-ausrüstung muss die Bodenabfertigungsorganisation sicherstellen, dass die besondere Vereinbarung mit der Organisation, die die Bodenabfertigungs-ausrüstung bereitstellt, den Anforderungen dieses Teilabschnitts und den Anforderungen genügt, die für die Vergabe von Aufträgen im Rahmen dieser Verordnung gelten, was die Ausbildung des Personals für den Betrieb der Bodenabfertigungs-ausrüstung, die Betriebsverfahren für die Nutzung der Bodenabfertigungs-ausrüstung sowie das Programm zur Instandhaltung der Bodenabfertigungs-ausrüstung einschließt.
- c)** Die Bodenabfertigungsorganisation muss die im Rahmen der Vereinbarung über die gemeinsame Nutzung von Bodenabfertigungs-ausrüstung festgelegten Sicherheitsanforderungen effektiv umsetzen. Sie muss sicherstellen, dass das Sicherheitsniveau die Standards ihres eigenen Sicherheitsmanagementsystems nicht unterschreitet. In diesem Fall kann die Bodenabfertigungsorganisation gemeinsam mit den anderen an der Vereinbarung beteiligten Organisationen eine Überprüfung der Sicherheitsanforderungen der Vereinbarung über die gemeinsame Nutzung der Bodenabfertigungs-ausrüstung beantragen.

Anhang II Verantwortlichkeiten der Bodenabfertigungsorganisationen in Bezug auf Betriebsverfahren für Bodenabfertigungsdienste - (Teil-GH.OPS)

GH.OPS.005 Allgemeine Verantwortlichkeiten für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten

- a)** Die Bodenabfertigungsorganisation muss für alle von ihr durchgeführten Bodenabfertigungstätigkeiten Folgendes gewährleisten:
1. Die Betriebsverfahren und Anweisungen des Luftfahrzeugbetreibers und gegebenenfalls des Flugplatzbetreibers werden ordnungsgemäß umgesetzt.

2. Für die sichere Ausführung der zugewiesenen Aufgaben steht genügend Personal zur Verfügung.
3. Das Personal, das Bodenabfertigungstätigkeiten durchführt, ist für die Ausführung der ihm zugewiesenen Aufgaben ausgebildet und kompetent.
4. Betrieb und Instandhaltung von Ausrüstungen, die für Bodenabfertigungstätigkeiten verwendet werden, erfolgen nach Teilabschnitt ORGH.GSE.

b) Nach Anhang VII Nummer 4.1 Buchstabe c der Verordnung (EU) 2018/1139 muss die Bodenabfertigungsorganisation Dienste im Einklang mit den Anweisungen und Verfahren des Luftfahrzeugbetreibers erbringen. In folgenden Fällen kann die Bodenabfertigungsorganisation jedoch ihre eigenen Betriebsverfahren anwenden:

1. Der Luftfahrzeugbetreiber genehmigt und akzeptiert dies.
2. Der Luftfahrzeugbetreiber stellt keine eigenen Betriebsverfahren zur Verfügung.

c) Unterscheiden sich die Anweisungen und Verfahren des Luftfahrzeugbetreibers von den Betriebsverfahren der Bodenabfertigungsorganisation, haben die Verfahren des Luftfahrzeugbetreibers Vorrang. Die Bodenabfertigungsorganisation muss gemeinsam mit dem Luftfahrzeugbetreiber etwaige Unvereinbarkeiten, die die Sicherheit von Luftfahrzeugen, Fluggästen oder des Bodenabfertigungspersonals beeinträchtigen können, beheben, sobald diese festgestellt wurden, und gemeinsam mit dem Luftfahrzeugbetreiber entscheiden, ob stattdessen die Umsetzung der Betriebsverfahren der Bodenabfertigungsorganisation akzeptiert wird.

d) Die Betriebsverfahren der Bodenabfertigungsorganisation müssen

1. gegebenenfalls alle nach Artikel 2 Absatz 2 dieser Verordnung zu erbringenden Dienste abdecken;
2. dem Luftfahrzeugmuster und dem betrieblichen Kontext entsprechen;
3. sicherstellen, dass die Luftfahrzeugabfertigung so durchgeführt wird, dass die Gefahr einer Beschädigung des Luftfahrzeugs oder anderer Fahrzeuge am Boden sowie von Verletzungen von Personal und Fluggästen minimiert und die Flugsicherheit nicht beeinträchtigt wird.

e) Nach Anhang VII Nummer 4.1 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2018/1139 muss die Bodenabfertigungsorganisation, soweit dies für die von ihr durchgeführten Tätigkeiten relevant ist, die Verfahren einhalten, die ihr vom Flugplatzbetreiber in Bezug auf

die folgenden betrieblichen Aspekte gemäß der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 vorgegeben werden:

1. Programm zur Kontrolle von Fremdkörperbruchstücken;
2. Genehmigung von Fahrern und Fahrzeugen sowie Fahrzeugbetrieb;
3. Schleppen von Luftfahrzeugen;
4. Kommunikation zwischen Fahrzeugen und Flugverkehrskontrolle (ATC);
5. Kontrolle der Bewegung von Personen;
6. Kraftstoffqualität und Sicherheit des Vorfelds beim Betanken/Enttanken;
7. Betrieb bei winterlichen Verhältnissen;
8. Betrieb bei Nacht;
9. Betrieb bei widrigen Wetterbedingungen;
10. Markierung und Beleuchtung von Fahrzeugen und sonstigen beweglichen Objekten;
11. Einrollen des Luftfahrzeugs und Ausrollen aus dem Standplatz;
12. Weitergabe von Informationen an auf dem Vorfeld tätige Organisationen;
13. Alarmieren der Notdienste;
14. Vorsichtsmaßnahmen in Bezug auf den Triebwerksstrahl;
15. hochsichtbare Warnkleidung.

f) Die Verfahren des Flugplatzbetreibers, die die unter Buchstabe e genannten Elemente abdecken, haben Vorrang vor den auf denselben Anwendungsbereich bezogenen Verfahren der Bodenabfertigungsorganisation bzw. des Luftfahrzeugbetreibers. Anweisungen oder Verfahren, die denen des Flugplatzbetreibers widersprechen, muss die Bodenabfertigungsorganisation, sobald sie festgestellt wurden, mit dem Flugplatzbetreiber klären.

g) Unbeschadet der Buchstaben a bis f kann die Bodenabfertigungsorganisation beschließen, zur Gewährleistung der Sicherheit von Luftfahrzeugen und Personen am Boden während der Erbringung ihrer Dienste strengere Betriebsverfahren auf der Grundlage der Verfahren und Anweisungen des Luftfahrzeug- oder Flugplatzbetreibers anzuwenden, wenn sie der Auffassung ist, dass der lokale betriebliche Kontext zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen erfordert. Diese zusätzlichen Sicherheitssele-

mente müssen dokumentiert und den betreffenden Luftfahrzeug- bzw. Flugplatzbetreibern mitgeteilt werden.

h) Die Bodenabfertigungsorganisation muss sicherstellen, dass ihrem Personal, abhängig von dessen Aufgaben eine Kopie der einschlägigen Betriebsanweisungen und -verfahren zur Verfügung steht und diese so kommuniziert werden, dass sie verstanden werden. Zudem muss die Bodenabfertigungsorganisation sicherstellen, dass ihr Personal in der Lage ist, die möglicherweise nur in der Landessprache bereitgestellten Anweisungen und Verfahren des Flugplatzbetreibers bzw. der zuständigen Behörden zu verstehen und einzuhalten.

GH.OPS.010 Schnittstellen zu anderen Organisationen

Als Teil ihres Managementsystems muss die Bodenabfertigungsorganisation über einen Prozess zur Ermittlung der Schnittstellen mit dem Flugplatzbetreiber und den Luftfahrzeugbetreibern, für die sie Dienste erbringt, verfügen. Der Prozess in Bezug auf die Schnittstellen muss Folgendes umfassen:

- a) besondere Betriebsverfahren des Luftfahrzeugbetreibers, die örtliche Flugplatzumgebung, die Sicherheitsverfahren und/ oder betrieblichen Zwänge — ausgehend von einer Sicherheitsrisikobewertung und im Einvernehmen mit allen einschlägigen Interessenträgern;
- b) Gewährleistung in Abstimmung mit dem Flugplatzbetreiber nach Punkt ADR.OR.D.025, dass die einschlägigen Teile ihres Sicherheitsmanagementsystems mit denen des Flugplatzbetreibers und des Luftfahrzeugbetreibers kompatibel sind und diese ergänzen;
- c) Gewährleistung der gegenseitigen Kommunikation bzw. des regelmäßigen Austauschs sicherheitsrelevanter Informationen mit den von den Bodenabfertigungstätigkeiten betroffenen Organisationen.

GH.OPS.020 Abfertigung gefährlicher Güter

a) Die Bodenabfertigungsorganisation muss sicherstellen, dass die Abfertigung gefährlicher Güter jederzeit im Einklang mit den einschlägigen Bestimmungen von Anhang 18 des Abkommens von Chicago und den zu jenem Anhang von der ICAO festgelegten Technischen Anweisungen sowie den Anweisungen und Verfahren des Luftfahrzeugbetreibers erfolgt.

b) Bodenabfertigungsorganisationen, die keine gefährlichen Güter abfertigen, müssen Güter ablehnen, die versteckte oder nicht deklarierte gefährliche Güter enthalten, und die Aufdeckung von nicht oder falsch deklarierten gefährlichen Gütern nach Punkt ORGH.GEN.160 Buchstabe b Nummer 2 melden.

c) Die Bodenabfertigungsorganisation muss sicherstellen, dass das mit der Abfertigung von gefährlichen Gütern befasste Personal Zugang zu den Informationen über die für einzelne Luftfahrzeugbetreiber, für die die Dienste erbracht werden, speziell geltenden Abweichungen hat und diese anwendet.

GH.OPS.025 Bodenbeförderung von Fluggästen und Besatzungsmitgliedern durch den Flugplatzbetreiber

Bietet ein Flugplatzbetreiber im Rahmen der in Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe h oder j aufgeführten Ausnahmen Bodenbeförderungsdienste für Fluggäste und Besatzungsmitglieder mit eigenem Personal als einzelnen Dienst oder in Verbindung mit der Abfertigung von Fluggästen mit eingeschränkter Mobilität an, müssen diese Dienste den folgenden Anforderungen der Anhänge I und II genügen:

- a) Teilabschnitt ORGH.GSE;
- b) Punkt GH.OPS.300;
- c) Punkt GH.OPS.305.

GH.OPS.030 Gemeinsame Sprache

Die Bodenabfertigungsorganisation muss sicherstellen, dass ihr Personal in der Lage ist, für seine täglichen betrieblichen Aufgaben effektiv in den Sprachen oder mit den Handzeichen zu kommunizieren, die ihrem gesamten Personal oder — je nach den ihm zugewiesenen Funktionen — vom Flugplatzpersonal oder vom fliegenden Personal verstanden werden.

Teilabschnitt 1 Fluggastabfertigung

GH.OPS.100 Fluggastabfertigung — Allgemeine Anforderungen

a) Die von der Bodenabfertigungsorganisation festgelegten Fluggastabfertigerungsverfahren müssen die mit den nachstehenden Tätigkeiten verbundenen Sicherheitsrisiken abdecken, auch im Hinblick auf das Mitführen gefährlicher Güter im Reisegepäck oder am Körper:

1. Fluggast- und Gepäckannahme sowie Übermittlung von Daten für Zwecke der Ladesteuerung;
2. Abfertigung besonderer Kategorien von Fluggästen, einschließlich Fluggästen mit eingeschränkter Mobilität;
3. Einstieg von Fluggästen;
4. Ausstieg von Fluggästen, gegebenenfalls einschließlich der Abfertigung von Transit- und Transferfluggästen;
5. Transfer oder Transit von Fluggästen.

b) Die Bodenabfertigungsorganisation muss sicherstellen, dass beim Ein- und Ausstieg die Flugplatzanforderungen in Bezug auf die Kontrolle der Bewegung von Personen eingehalten werden.

GH.OPS.105 Kontrolle der Bewegung von Fluggästen auf dem Vorfeld

a) Der Zugang von Fluggästen zum Vorfeld oder zu anderen Betriebsflächen muss den geltenden, in der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 festgelegten Anforderungen an die Kontrolle der Bewegung von Personen genügen. Die Bodenabfertigungsorganisation muss sicherstellen, dass sich die Fluggäste für den Weg zwischen dem Flugplatzterminal und dem Luftfahrzeug nicht außerhalb des eindeutig gekennzeichneten/markierten Bereichs oder Pfads bewegen und die gekennzeichneten Luftfahrzeug-Gefahrenbereiche nicht betreten.

b) Die Bodenabfertigungsorganisation muss die Anweisungen und Verfahren des Luftfahrzeugbetreibers anwenden, sofern mit diesem nichts anderes vereinbart wurde. Werden Fluggasttreppen oder Fluggastbrücken für den Ein- und Ausstieg von Fluggästen eingesetzt, müssen die Betriebsverfahren die Sicherheit der Fluggäste beim Ein- und Ausstieg abdecken.

GH.OPS.110 Abfertigung von Fluggästen mit eingeschränkter Mobilität durch den Flugplatzbetreiber

Bietet ein Flugplatzbetreiber im Rahmen der in Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe h oder j aufgeführten Ausnahmen die Abfertigung von Fluggästen mit eingeschränkter Mobilität mit eigenem Personal als einzelnen Dienst oder in Verbindung mit der Bodenbeförderung von Fluggästen und Besatzungsmitgliedern an, müssen diese Dienste den folgenden Anforderungen der Anhänge I und II genügen:

- a) Teilabschnitt ORGH.GSE;

- b) Punkt GH.OPS.100 Buchstabe a Nummer 2, der für diese Fluggäste gilt;
- c) Punkt GH.OPS.305 zum Betrieb von Bodenabfertigungs-ausrüstung.

Teilabschnitt 2 Gepäckabfertigung

GH.OPS.200 Gepäckabfertigung — Allgemeine Anforderungen

a) Die Sicherheitsverfahren für die Gepäckabfertigung müssen sich je nach Betriebsspektrum der Bodenabfertigungsorganisation auf folgende Phasen erstrecken:

1. Gepäckidentifizierung;
2. Gepäcksortierung;
3. Palettisierung/Containerisierung, Vorbereitung für den Abflug oder Transfer;
4. Ankunft und Ausgabe des Gepäcks.

b) Die Abfertigung von im Gepäck mitgeführten gefährlichen Gütern muss nach Anhang 18 des Abkommens von Chicago und den zu jenem Anhang von der ICAO festgelegten Technischen Anweisungen sowie den vom Luftfahrzeugbetreiber festgelegten Verfahren und Anweisungen für gefährliche Güter im Gepäck der Fluggäste erfolgen.

c) Abhängig von der vom Flugplatzbetreiber bereitgestellten zentralen Infrastruktur für die Gepäckabfertigung muss die Bodenabfertigungsorganisation etwaige zusätzliche Flugplatzverfahren einhalten.

d) Die Bodenabfertigungsorganisation muss sicherstellen, dass das mit der Gepäckabfertigung befasste Personal eine für seine Aufgaben relevante Sicherheitsausbildung erhält und die Folgen seiner Handlungen für die Flugsicherheit versteht.

Teilabschnitt 3 Luftfahrzeug-Service

GH.OPS.300 Sicherheit auf dem Vorfeld

Die Bodenabfertigungsorganisation muss neben den für sie als Flugplatznutzer geltenden Verfahren des Flugplatzbetreibers Betriebsverfahren zur Abdeckung der Sicherheitsrisiken anwenden, die mit Tätigkeiten im Umfeld von Luftfahrzeugen und im luftseitigen Sicherheitsbereich des Flugplatzes verbunden sind, und zwar wie folgt:

- a) Verfahren des Flugplatzbetreibers in Bezug auf folgende Tätigkeiten:
 1. Gehen und Fahren innerhalb der luftseitigen Bereiche des Flugplatzes;
 2. FOD-Programm;

3. Fahren auf der Bewegungsfläche;
 4. Betrieb bei widrigen Wetterbedingungen, im Winter oder nachts.
- b) Betriebsverfahren der Bodenabfertigungsorganisation in Bezug auf folgende Tätigkeiten:
1. Arbeiten auf dem Vorfeld und im Umfeld des Luftfahrzeugs sowie Sicherheit auf dem Vorfeld;
 2. Inspektion der Außenbereiche bzw. der angrenzenden luftseitigen Bereiche des Luftfahrzeugs vor Ein- und Ausrollen des Luftfahrzeugs;
 3. Arbeit im Umfeld des Luftfahrzeugs unter Einhaltung folgender Grundsätze:
 - i) Im Gefahrenbereich des Luftfahrzeugs dürfen sich während des Anlassens der Triebwerke oder bei eingeschalteten Triebwerken keine Personen und Fahrzeuge aufhalten.
 - ii) Personen, die nicht zur Unterstützung des Ein- oder Ausrollens des Luftfahrzeugs erforderlich sind, dürfen sich bei eingeschalteten Triebwerken und bei Angehen der Zusammenstoßwarnlichter dem Luftfahrzeug nicht nähern.
 - iii) Das Verfahren muss die Prinzipien menschlicher Faktoren beinhalten;
 4. korrekte Positionierung der Bodenabfertigungsausrüstung im Umfeld des Luftfahrzeugs für den Luftfahrzeug-Service und das Ein- und Aussteigen der Fluggäste;
 5. abhängig von den der Organisation übertragenen Verantwortlichkeiten:
 - i) Entwicklung und Umsetzung eines Luftfahrzeug-Turnaroundplans zur Gewährleistung der Koordinierung und Sicherheit aller Bodenabfertigungstätigkeiten, die während des Luftfahrzeug-Turnarounds stattfinden. Er muss mindestens eine Beschreibung der Phasen sowie der Aufgaben und Verantwortlichkeiten enthalten, die für das Einrollen, die Abfertigung und das Ausrollen des Luftfahrzeugs erforderlich sind.

- ii) Beschreibung ihrer Aufgaben und Verantwortlichkeiten während des Turnarounds, sofern der Plan für den Luftfahrzeug-Turnaround von einer anderen Organisation ausgearbeitet wird.
- c) Die in Buchstabe b genannten Betriebsverfahren müssen an den betrieblichen Kontext des Flugplatzes sowie an dessen spezifische geografische Gegebenheiten und Wetterbedingungen angepasst werden.

GH.OPS.305 Allgemeine Anforderungen an den Betrieb von Bodenabfertigungs-ausrüstung

- a)** Die Bodenabfertigungsorganisation muss für den sicheren Betrieb der Bodenabfertigungs-ausrüstung Verfahren umsetzen, die auch besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Beherrschung der Gefahren enthalten, die mit dem Heranfahren, der Positionierung, dem Abbremsen, dem Manövrieren, dem Abstellen und dem Wegfahren dieser Ausrüstung vom Luftfahrzeug und aus dem Servicebereich des Luftfahrzeugs verbunden sind, worunter auch die Ausrüstung für die Bodenbeförderung von Fluggästen mit eingeschränkter Mobilität sowie die Sicherung von nicht im Einsatz befindlicher Ausrüstung und das Abstellen in ausgewiesenen Bereichen fallen.
- b)** Beim Führen von Bodenabfertigungs-ausrüstung auf dem Vorfeld und auf der Bewegungsfläche müssen die Flugplatzverfahren, die gemäß den geltenden Anforderungen von Anhang IV (ADR.OPS) der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 entwickelt wurden, eingehalten werden.
- c)** Die gesamte eingesetzte, motorisierte und nicht motorisierte Bodenabfertigungs-ausrüstung muss angemessen und entsprechend dem in Teilabschnitt ORGH.GSE von Anhang I dieser Verordnung genannten Instandhaltungsprogramm instandgehalten werden. Damit Fluggäste und Besatzungen bei einem Notfall, der sich — während Fluggäste an Bord sind, ein- oder aussteigen — beim Betanken ereignet, rasch evakuiert werden können, müssen Fluggastbrücken oder Fluggasttreppen frei von Fremdkörpern sein.
- d)** Sofern die Bodenabfertigungs-ausrüstung je nach Muster nicht mit Abstands- oder selbstausrichtenden Sensoren ausgerüstet ist, oder unter bestimmten akzeptierten Umständen, die durch das Muster der Bodenabfertigungs-ausrüstung vorgegeben sind, gilt die Regel, dass das Luftfahrzeug nicht berührt werden darf („No-touch policy“).

GH.OPS.310 Betankung und Enttankung von Luftfahrzeugen

a) Die Betankungs- und Enttankungsdienste für Luftfahrzeuge können von derselben Organisation, die für die Erbringung anderer Bodenabfertigungsdienste zuständig ist, oder von einem Anbieter von Luftfahrzeugbetankungsdiensten erbracht werden.

b) Zusätzlich zur Gewährleistung der Einhaltung von Punkt GH.OPS.005 ist der Anbieter von Betankungsdiensten für Folgendes verantwortlich:

1. die sichere Be- und Enttankung von Luftfahrzeugen sowie die Erbringung anderer notwendiger Dienste im Einklang mit den Betriebsverfahren des Luftfahrzeugbetreibers;
2. Verfügbarkeit und Umsetzung von Kommunikationsverfahren mit den Bodenabfertigungsorganisationen, die während des Luftfahrzeug-Turnarounds andere Dienste erbringen, insbesondere mit der Turnaround-Koordinierungsfunktion und mit dem fliegenden Personal im Falle eines Brandes oder eines Kraftstoffaustritts;
3. Einhaltung der Anforderungen an den Brandschutz und das Löschen eines Feuers auf dem Vorfeld und an den Standplätzen;
4. Klärung etwaiger widersprüchlicher Anweisungen mit dem Luftfahrzeug- bzw. Flugplatzbetreiber, sobald diese festgestellt wurden.

c) Der Anbieter des Luftfahrzeugbetankungsdienstes hat folgende Verantwortlichkeiten:

1. Bei Notfällen während des Betankens oder Enttankens muss er sein Notverfahren anwenden, wie es in seinem Bodenabfertigungshandbuch beschrieben ist, wobei er insbesondere
 - i) das Betanken einstellen muss;
 - ii) den Betankungsschlauch vom Luftfahrzeug trennen muss;
 - iii) das Tankfahrzeug wegfahren oder, abhängig vom Betankungssystem, den Notausknopf am Kraftstoffhydranten betätigen muss.
2. Er darf nur den für das jeweilige Luftfahrzeugmuster zugelassenen Kraftstofftyp entsprechend den Anweisungen des Luftfahrzeugbetreibers verwenden, um eine Falschbetankung und Kontamination des Kraftstoffs zu verhindern.

3. Er muss sicherstellen, dass sein Personal während des Betankens oder Enttankens eine unverwechselbare Kleidung trägt, damit es im Notfall während des Be- oder Enttankens identifiziert werden kann.
 4. Er muss die vom Luftfahrzeugbetreiber entsprechend dem Luftfahrzeugmuster festgelegten Betankungsbereiche beachten und in Abstimmung mit der Bodenabfertigungsorganisation, die die Turnaround-Koordinierungsfunktion für das Luftfahrzeug ausübt, Fluggäste oder Unbefugte am Betreten dieser Bereiche hindern oder das Betanken stoppen, bis sich niemand mehr in dem Bereich aufhält.
 5. Er muss das vom Luftfahrzeugbetreiber vorgegebene Verfahren einhalten, das für den Fall gilt, dass während des Be- oder Enttankens Fluggäste an Bord sind, ein- oder aussteigen, wobei
 - i) der Betankungsvorgang gestoppt werden muss, wenn die ausgewiesenen Notausgänge und Fluchtwege versperrt sind;
 - ii) im Falle eines Brands oder eines Kraftstoffaustritts mit der vom Luftfahrzeugbetreiber benannten Person, die den Betankungs- oder Enttankungsvorgang überwacht, kommuniziert werden muss.
 6. Er muss die Anforderungen von Punkt ADR.OPS.D.060 der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 erfüllen, wie sie auch den Verfahren des Flugplatzbetreibers zur Sicherheit des Vorfelds beim Betanken von Luftfahrzeugen zu entnehmen sind.
- d)** Das Betanken oder Enttanken in den Hangars oder ähnlichen geschlossenen Gebäuden darf nur mit Genehmigung des Luftfahrzeugbetreibers und des Flugplatzbetreibers und gemäß den von diesen entwickelten besonderen Verfahren durchgeführt werden.

GH.OPS.320 Trinkwasser-Service

Die Verfahren für den Trinkwasser-Service müssen den Anforderungen von Punkt GH.OPS.005 sowie den folgenden zusätzlichen Anforderungen genügen:

- a) Gemeinsam mit dem Flugplatzbetreiber muss Folgendes gewährleistet werden:

1. Das gesamte Wasser zum Trinken und sonstigen persönlichen Gebrauch, das in das Luftfahrzeug vertankt wird, ist frei von chemischen Stoffen und Mikroorganismen.
 2. In Abstimmung mit den lokalen Gesundheitsbehörden und entsprechend dem Verfahren des Luftfahrzeugbetreibers wird die Qualität des Trinkwassers regelmäßig getestet.
- b) Die in den geltenden Rechtsakten der Union festgelegten Anforderungen an persönliche Schutzausrüstungen für das Personal, das den Trinkwasser-Service erbringt, müssen beachtet werden.
 - c) Während dieser Tätigkeit muss der Gefahr, dass Fremdkörperbruchstücke entstehen, in angemessener Weise begegnet werden.

GH.OPS.325 Luftfahrzeug-Toiletten-Service

Die Verfahren für den Luftfahrzeug-Toiletten-Service müssen den Anforderungen von Punkt GH.OPS.005 sowie den folgenden zusätzlichen Anforderungen genügen:

- a) Die im Falle von Leckagen geltenden Maßnahmen müssen beschrieben sein.
- b) Erkannte Leckagen müssen unverzüglich gemäß den Anweisungen behandelt werden.
- c) Die in den geltenden Rechtsakten der Union festgelegten Anforderungen an persönliche Schutzausrüstungen für das Personal, das den Luftfahrzeug-Toiletten-Service erbringt, müssen beachtet werden.
- d) Während des Luftfahrzeug-Toiletten-Service muss der Gefahr, dass Fremdkörperbruchstücke entstehen, in angemessener Weise begegnet werden.

GH.OPS.330 Außenreinigung von Luftfahrzeugen

Die Verfahren für die Außenreinigung von Luftfahrzeugen müssen den Anforderungen von Punkt GH.OPS.005 sowie den folgenden zusätzlichen Anforderungen genügen:

- a) Zur Vermeidung von Beschädigungen des Luftfahrzeugs muss die Außenreinigung des Luftfahrzeugs mit vom Luftfahrzeughersteller zugelassenen Produkten durchgeführt werden.
- b) Nach Abschluss der Reinigung müssen die Außenpaneele und Außentüren des Luftfahrzeugs ordnungsgemäß geschlossen werden.

- c) Die in den geltenden Rechtsakten der Union festgelegten Anforderungen an persönliche Schutzausrüstungen für das Personal, das die Außenreinigung des Luftfahrzeugs durchführt, müssen beachtet werden.
- d) Gegebenenfalls muss für die Außenreinigung des Luftfahrzeugs ein vom Flugplatzbetreiber vorgegebener Bereich genutzt werden.
- e) Während der Außenreinigung des Luftfahrzeugs muss der Gefahr, dass Fremdkörperbruchstücke entstehen, in angemessener Weise begegnet werden.

GH.OPS.335 Enteisung und Vereisungsschutz von Luftfahrzeugen

- a)** Die Bodenabfertigungsorganisation muss dafür sorgen, dass vor der kalten Jahreszeit die notwendigen Überprüfungen geplant und rechtzeitig durchgeführt werden, damit der Enteisungsbetrieb und Vereisungsschutz sicher ausgeführt werden können.
- b)** Zusätzlich zur Einhaltung der Anforderungen nach Punkt GH.OPS.005 ist die Bodenabfertigungsorganisation dafür verantwortlich, sicherzustellen, dass die für die Enteisung und den Vereisungsschutz verwendeten Flüssigkeiten den entsprechenden Qualitätsnormen entsprechen, regelmäßige Prüfungen durchgeführt werden und die Lagerung ordnungsgemäß erfolgt.
- c)** Die Bodenabfertigungsorganisation muss mit dem Flugplatzbetreiber und allen einschlägigen Behörden und Organisationen zusammenarbeiten, damit die für die Enteisung und den Vereisungsschutz eingesetzten Flüssigkeiten für Umweltschutzzwecke verwertet und recycelt werden können.
- d)** Nutzt die Bodenabfertigungsorganisation für die Enteisung und den Vereisungsschutz abseits liegende Plattformen und Standplätze, muss sie einen Enteisungskordinator benennen und ein Verfahren einführen, das Folgendes umfasst:
 - 1. Kommunikation mit der Flugbesatzung auf einer speziellen Funkfrequenz;
 - 2. Standplatzzuweisung für Luftfahrzeuge, die auf die Enteisung bzw. den Vereisungsschutz an dem hierfür vorgesehenen Standplatz warten;
 - 3. Unterrichtung der Flugbesatzung über die Entfernung der Ausrüstung und den Abschluss der Enteisungs- und Vereisungsschutzvorgänge im Hinblick auf eine sichere Rückkehr des Luftfahrzeugs auf die Bewegungsfläche.

Teilabschnitt 4 Luftfahrzeug-Turnaround

GH.OPS.400 Koordinierung der Luftfahrzeug-Turnaround-Tätigkeiten

a) Die Bodenabfertigungsorganisation muss die sichere Erbringung von Diensten für die Bodenabfertigung und die Luftfahrzeugabfertigung während des Turnarounds gewährleisten, indem sie eine Funktion für die Koordinierung der Turnaround-Tätigkeiten einrichtet. Bei der Koordinierung der Turnaround-Tätigkeiten muss der vom Luftfahrzeugbetreiber festgelegte Turnaround-Plan berücksichtigt werden.

b) Ist mehr als eine Bodenabfertigungsorganisation an der Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten für ein und denselben Luftfahrzeugbetreiber gemäß dem Turnaround-Plan des Luftfahrzeugbetreibers beteiligt, müssen die betreffenden Bodenabfertigungsorganisationen [untereinander] vereinbaren, welche Organisation für die Koordinierung des Turnarounds zuständig ist, es sei denn, dies wird vom Luftfahrzeugbetreiber festgelegt.

c) Die für die Koordinierung des Luftfahrzeug-Turnarounds zuständige Bodenabfertigungsorganisation muss über ein schriftliches Verfahren für die Koordinierung der Turnaround-Tätigkeiten verfügen, das folgende Aspekte umfasst:

1. während des Luftfahrzeug-Turnarounds zu überwachende und zu koordinierende Bodenabfertigungstätigkeiten;
2. die Frage, ob die Turnaround-Koordinierungsfunktion von einer Person oder automatisiert am Flugplatz oder ferngesteuert wahrgenommen wird; gegebenenfalls die für diese Funktion verantwortliche Person;
3. Koordinierung der Kommunikation mit allen beteiligten Organisationen, sei es mit anderen Bodenabfertigungsorganisationen, dem Luftfahrzeugbetreiber oder dem Flugplatzbetreiber;
4. Aufgaben im Zusammenhang mit der Turnaround-Koordinierungsfunktion;
5. Sicherstellung, dass die Aufgabenbelastung pro Person die Sicherheit der Tätigkeiten nicht gefährdet;
6. für den Fall, dass während des Be- und Enttankens Fluggäste an Bord sind oder ein- bzw. aussteigen, muss Folgendes sichergestellt sein:
 - i) Alle folgenden Stellen müssen frei von Hindernissen bleiben:
 - A. die ausgewiesenen Notausgänge;

- B. Fluchtwege, einschließlich des Fluchtwegs des Kraftstofffahrzeugs;
 - C. die Bodenfläche unter den Ausgängen des Luftfahrzeugs, die für Notfallevakuierung und das Entfalten der Notrutsche vorgesehen sind, wenn sich die Treppen im Falle einer Evakuierung nicht in Position befinden;
 - D. Notausknopf für Kraftstoff, sofern vorhanden.
- ii) Der Anbieter von Betankungsdiensten muss unverzüglich informiert werden, wenn die ausgewiesenen Notausgänge und Fluchtwege versperrt sind.
7. Verbreitung des schriftlich festgelegten Verfahrens an alle beteiligten Personen.
- d)** Der bei einem Luftfahrzeug angewandte Turnaround-Plan muss den Besonderheiten des betreffenden Luftfahrzeugmusters und dessen Beschränkungen Rechnung tragen. Bei der Turnaround-Koordinierung muss der betriebliche Kontext des Flugplatzes berücksichtigt werden.
- e)** Die Bodenabfertigungsorganisation muss die nach Punkt ADR.OPS.D.050 der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 geltende Anforderung beachten, bei Unfällen und Störungen auf dem Vorfeld die Notdienste am Flugplatz zu alarmieren.

GH.OPS.405 Einrollen von Luftfahrzeugen

- a)** Die Betriebsverfahren für das Einrollen eines Luftfahrzeugs müssen dem Luftfahrzeugmuster entsprechen und Folgendes umfassen:
- 1. Sicherung des Luftfahrzeugs am Boden;
 - 2. Kennzeichnung der Gefahrenzonen des Luftfahrzeugs;
 - 3. Bedienung der Laderaumtüren und Servicepaneele;
 - 4. Positionierung der Bodenabfertigungsausrüstung, gegebenenfalls einschließlich der Bodenstromversorgung und der klimatisierten Luftzufuhr;
 - 5. Betrieb von Fluggastbrücken oder sonstiger Bodenabfertigungsausrüstung wie Fluggasttreppen.
- b)** Der Standplatz muss vor dem Einrollen des Luftfahrzeugs inspiziert werden, und die geltenden Flugplatzbetriebsverfahren müssen angewandt werden.

GH.OPS.410 Luftfahrzeugsicherung am Boden

- a)** Die Bodenabfertigungsorganisation muss über Betriebsverfahren verfügen und diese umsetzen, damit das Luftfahrzeug gemäß den Verfahren und Anweisungen des Luftfahrzeugbetreibers oder, in dem Umfang wie mit dem Luftfahrzeugbetreiber vereinbart, gemäß den Betriebsverfahren der Bodenabfertigungsorganisation gegen unbeabsichtigte Bewegungen gesichert ist.
- b)** Die unter Buchstabe a genannten Verfahren müssen Sicherheitsmaßnahmen umfassen, mit denen sichergestellt wird, dass nur Bodenabfertigungspersonal, das in dieser Phase durchzuführende besondere Aufgaben wahrnimmt, sich dem Luftfahrzeug vor dem Ausschalten der Zusammenstoßwarnlichter und dem Abschalten der Triebwerke nähern darf.
- c)** Der freizuhaltende Bereich muss durch das Aufstellen von Sicherheitskegeln um den für Beschädigungen am Boden anfälligen Bereich des Luftfahrzeugs gekennzeichnet werden.

GH.OPS.415 Be- und Entladen von Luftfahrzeugen

Die Betriebsverfahren für das Be- und Entladen von Luftfahrzeugen müssen Folgendes gewährleisten:

- a)** Das Beladen des Luftfahrzeugs erfolgt gemäß den schriftlichen Beladungsanweisungen und alle Beladungsspezifikationen und -anforderungen in Bezug auf gefährliche Güter und andere Sonderfracht, Post, Gepäckstücke oder Ausrüstungen im Frachtraum werden eingehalten.
- b)** Die Stabilität des Luftfahrzeugs während des Be- und Entladens wird aufrechterhalten.
- c)** Das Entladeteam verfügt über die entsprechenden Unterlagen zu dem ankommenden Flug.
- d)** Der Frachtraum des Luftfahrzeugs ist vor dem Beladen leer, es sei denn, es handelt sich um Transitflüge oder der Luftfahrzeugbetreiber hat andere Anweisungen erteilt und vorausgesetzt, es sind keine Beschädigungen oder Leckagen festzustellen. Wird ein Schaden festgestellt, muss der Luftfahrzeugbetreiber unterrichtet werden.
- e)** Die Beladung wird so durchgeführt, dass der Frachtraum oder die Frachtraumtüren nicht beschädigt werden.

- f) Die ULD und andere lose Ausrüstungsteile sind betriebsstüchtig, enthalten kein Wasser oder Schnee und die Ladung weist keine Beschädigungen oder Leckagen auf.
- g) Die in die Frachträume geladenen Gegenstände und ULD sind ordnungsgemäß fixiert, sodass sie sich während des Flugs nicht bewegen oder verschieben.
- h) Der in das Luftfahrzeug verladene ULD-Typ entspricht den Angaben in den Beladungsanweisungen.
- i) Die Frachtraumtüren sind ordnungsgemäß verschlossen.
- j) Änderungen in letzter Minute im Zusammenhang mit Gepäck- oder Frachtladungen werden in der Dokumentation über Masse und Schwerpunktlage erfasst und an die im Verfahren des Luftfahrzeugbetreibers genannten Personen weitergegeben.
- k) Die Dokumentation zur Masse und Schwerpunktlage, die die Beladungsanweisungen enthält, wird von der für die Beladungsaufsicht verantwortlichen Person unterzeichnet, die mit ihrer Unterschrift bestätigt, dass die Beladung und die Beladungsverteilung des Luftfahrzeugs gemäß den Anweisungen abgeschlossen wurde.
- l) Die Kommunikation im Zusammenhang mit der Beladung von Luftfahrzeugen und der Verteilung der Ladung zwischen der für die Beladungsaufsicht zuständigen Person und der für die Beladungsplanung und die Ausstellung der zugehörigen Dokumentation zur Masse und Schwerpunktlage zuständigen Person sowie jeder anderen zwischengeschalteten Person ist sichergestellt, sofern die Beladungsplanung nicht am Abflughafen erfolgt.
- m) Ein Exemplar der Dokumentation zur Masse und Schwerpunktlage, die die Beladungsanweisungen enthält, bleibt am Boden und steht dem für den Flugbetrieb zuständigen Bodenpersonal bis nach Ankunft des Fluges zur Verfügung.
- n) Das Be- und Entladen wird mit einer abhängig vom Luftfahrzeugmuster geeigneten Bodenabfertigungsausrüstung durchgeführt.
- o) Alle Schäden oder Fehlfunktionen, die am Beladungssystem im Inneren des Luftfahrzeugs festgestellt werden, werden dem Luftfahrzeugbetreiber gemeldet.

GH.OPS.420 Beladungsaufsicht

Die Bodenabfertigungsorganisation muss Verfahren für die Beaufsichtigung des Be- und Entladens von Luftfahrzeugen einführen, damit Folgendes gewährleistet ist:

- a) Unterrichtung des Entladeteams entsprechend den vor dem Entladen des Luftfahrzeugs eingegangenen Lademeldungen und Unterrichtung des Beladeteams gemäß den Beladungsanweisungen vor dem Beladen des Luftfahrzeugs;
- b) Überwachung des Ent- und Beladens des Luftfahrzeugs, damit vor dem Beladen sichergestellt ist, dass die Gebinde unversehrt sind und keine Beschädigungen oder Leckagen aufweisen;
- c) Beladung und Sicherung von Gepäck und Fracht erfolgen in der auf der Verpackung angegebenen Position, damit sie gegen jede Bewegung gesichert sind und sie entsprechend den Vorschriften für gefährliche Güter weiterhin abgegrenzt und getrennt bleiben;
- d) Überprüfung, dass alle in Punkt GH.OPS.415 genannten Schritte eingehalten werden;
- e) Kontrolle der Ladung anhand der entsprechenden Dokumentation, wie zum Beispiel des Frachtverzeichnisses, des Gepäckverzeichnisses oder des NOTOC bei ggf. vorhandener Sonderladung;
- f) Bestätigung, dass die Beladung gemäß den Angaben in der endgültigen Beladungsanweisung erfolgt;
- g) Meldung von etwaigen Abweichungen von der geplanten Beladung sowie von Sonder-, Übergewicht- oder Nicht-Standard-Gegenständen, die zur Beladung vorgelegt wurden und nicht bereits in den Beladungsanweisungen enthalten sind.

GH.OPS.425 Ladeeinheiten

Die Bodenabfertigungsorganisation muss in Bezug auf die ULD sowohl für Gepäck als auch für Fracht Folgendes sicherstellen:

- a) Die Anweisungen des Luftfahrzeugbetreibers hinsichtlich der ordnungsgemäßen Verwendung des ULD-Typs werden eingehalten und die ULD liegen innerhalb der gemäß den Anweisungen des Herstellers festgelegten zulässigen Grenzwerte und sind vor der Verwendung leer.

- b) Die ULD werden vor der Palettisierung/Containerisierung auf ihre Betriebstüchtigkeit und die Einhaltung der Betriebstüchtigkeitsgrenzen hin überprüft.
- c) Nicht betriebstüchtige ULD werden gekennzeichnet und außer Betrieb genommen.
- d) Für ULD in Form eines Luftfahrzeugcontainers wurden mit dem ULD-Eigentümer Vorkehrungen für die Reparatur oder Entsorgung beschädigter ULD getroffen.
- e) In dem Prozess der ULD-Palettisierung/Containerisierung werden die Betriebsverfahren im Zusammenhang mit Folgendem beachtet:
 - 1. Masse und Schwerpunktlage des Luftfahrzeugs sowie ULD-Maße;
 - 2. Verwendung geeigneter ULD in Bezug auf Größe, Typ und bauliche Eignung für den Versand;
 - 3. Verriegelung und Fixierung der Ladung innerhalb jeder Palette oder jedes Containers, um eine Bewegung während des Fluges zu verhindern;
 - 4. Abgrenzung und Trennung gefährlicher Güter sowie deren Lagerung und Sicherung in der auf der Verpackung angegebenen Position und Verhinderung von Bewegungen innerhalb des betreffenden ULD in jegliche Richtung;
 - 5. Integrität der Beladung und der ULD.
- f) Jede ULD in Form eines Luftfahrzeugcontainers ist durch eindeutige Identifikationscodes oder Markierungen gekennzeichnet.
- g) Die ULD werden unter Bedingungen gelagert, die ihre Beschädigung verhindern. Die Lagerung am Boden ist nicht zulässig.
- h) Die vom Flugplatzbetreiber festgelegten Lagerkapazitäten müssen eingehalten werden und sobald die für den Flughafen vorgesehene Anzahl gelagerter ULD überschritten wird, muss die Bodenabfertigungsorganisation entsprechend ihren Verfahren und Vereinbarungen mit den Luftfahrzeugbetreibern die ULD so bald wie möglich an andere verfügbare Orte transportieren.
- i) Die ULD werden sicher transportiert und gehandhabt, um Schäden an den ULD und der Ladung, dem Luftfahrzeug oder anderen Fahrzeugen oder Ausrüstungen sowie Verletzungen von Personen zu verhindern.

- j) Die ULD sind ordnungsgemäß gesichert, um unkontrollierte Bewegungen bei ungünstigen Wetterbedingungen zu vermeiden.
- k) Die ULD werden überprüft und Schäden werden dem Luftfahrzeugbetreiber gemäß dessen Anweisungen gemeldet.
- l) Das an der Handhabung von ULD beteiligte Personal ist ordnungsgemäß geschult.
- m) Wird ein ULD-Pool gemeinsam genutzt, legen die betreffenden Organisationen die Verantwortlichkeiten jeder am Pool beteiligten Partei klar fest und dokumentieren diese.

GH.OPS.430 Tätigkeiten beim Ausrollen von Luftfahrzeugen

- a)** Die Bodenabfertigungsorganisation muss das Ausrollen des Luftfahrzeugs mit den anderen an dieser Tätigkeit beteiligten Organisationen koordinieren.
- b)** Das Betriebsverfahren für das Anlassen der Triebwerke muss Folgendes gewährleisten:
 - 1. Innerhalb des freizuhaltenden Bereichs verbleiben nur das Personal und die Bodenabfertigungsausrüstung, die zur Unterstützung des Anlassens der Triebwerke, für das Pushback oder das Schleppen benötigt werden.
 - 2. Jeder Zustand, der das sichere Anlassen des Triebwerks gefährden könnte, wird der Flugbesatzung unverzüglich mitgeteilt und das Anlassen des Triebwerks wird verzögert.
 - 3. Anweisungen für die Benutzung des Druckluftstarters sind im Bodenabfertigungshandbuch enthalten.
 - 4. Die Sicherheit des Personals bei Verwendung eines Druckluftstarters oder einer Bodenstromversorgung wird gewährleistet.
 - 5. Die Ausrüstung wird vom Luftfahrzeug vor dem Ausrollen sicher abgekoppelt.
 - 6. Der Gefahrenbereich des Luftfahrzeugs ist frei von Ausrüstungen und Personen.
 - 7. Die letzte Phase des Anlassens der Triebwerke wird klar angegeben, damit der Pushback- oder Schleppenbetrieb beginnen kann.

GH.OPS.435 Schleppen und Pushback von Luftfahrzeugen

a) Die Verantwortung für den Schlepp- bzw. Pushbackbetrieb bei Luftfahrzeugen kann auf mehrere Organisationen aufgeteilt werden. Die Bodenabfertigungsorganisation ist für Folgendes zuständig:

1. Die ordnungsgemäße Umsetzung der Betriebsverfahren des Luftfahrzeugbetreibers oder der Bodenabfertigungsorganisation, sofern dies mit dem Luftfahrzeugbetreiber vereinbart wurde, die
 - i) abhängig sind vom jeweiligen Luftfahrzeugmuster und vom Schlepp-/Pushback-Fahrzeugtyp und
 - ii) den Anweisungen des Ausrüstungsherstellers für den Betrieb der Schleppeinrichtung genügen, sofern der Hersteller diese Anweisungen bereitgestellt hat;
2. die ordnungsgemäße Umsetzung der Kommunikationsverfahren mit den anderen Personen, die am Schlepp- oder Pushbackbetrieb beteiligt sind;
3. An- und Abkoppeln des Luftfahrzeugs an das/vom Fahrzeug bzw. an die/von der Schleppstange;
4. Führen oder Fernsteuerung des Schlepp-/Pushback-Fahrzeugs;
5. bei Einbeziehung eines „Wing Walkers“ Aufrechterhaltung der Kommunikation mit diesem und Warnung der Flugbesatzung, sobald während des Pushbacks bzw. Schleppens die Kommunikation mit diesem verloren geht; dieser Schritt muss ordnungsgemäß mit dem Anbieter von Vorfeldmanagementdiensten koordiniert werden;
6. Gewährleistung der Ausbildung und Aufrechterhaltung der Kompetenz des Personals, das diese Tätigkeiten durchführt;
7. Betrieb und Instandhaltung von für das Schleppen bzw. den Pushback eingesetzter Bodenabfertigungsausrüstung erfolgen nach Teilabschnitt ORGH.GSE.

b) Zusätzlich zu den unter Buchstabe a aufgeführten Anforderungen muss die Bodenabfertigungsorganisation die Flugplatzverfahren anwenden, die der Flugplatzbetreiber gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 in Bezug auf Luftfahrzeug-Bodenbewegungen festgelegt hat, insbesondere die Punkte

ADR.OPS.B.028, ADR.OPS.B.080, ADR.OPS.D.001, ADR.OPS.D.015 und ADR.OPS.D.040.

GH.OPS.440 Kommunikation und Phraseologie

- a)** Die Kommunikation zwischen der Flugbesatzung und dem für das Pushback bzw. das Schleppen von Luftfahrzeugen zuständigen Bodenabfertigungspersonal muss den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs und die Sicherheit seiner Insassen und der Personen, Fahrzeuge und sonstigen Luftfahrzeuge am Boden gewährleisten.
- b)** Die Bodenabfertigungsorganisation muss sicherstellen, dass ihr Personal die Standardphraseologie für den Pushback- bzw. Schleppbetrieb von Luftfahrzeugen nach Punkt SERA.14001 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 beherrscht.

Teilabschnitt 5 Fracht- und Postabfertigung

GH.OPS.500 Fracht- und Postabfertigung — Allgemeine Anforderungen

- a)** Die in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe e Ziffern i bis iv dieser Verordnung genannten Tätigkeiten können in einem Frachtterminal oder in einem Frachtlager an einem Flugplatz oder in dessen Nähe durchgeführt werden.
- b)** Sofern mit dem Luftfahrzeugbetreiber nichts anderes vereinbart wurde, muss die Bodenabfertigungsorganisation die vom Luftfahrzeugbetreiber vorgegebenen Betriebsverfahren für die Fracht- und Postabfertigung anwenden.
- c)** Ungeachtet Buchstabe a muss die Bodenabfertigungsorganisation über Betriebsverfahren für die sichere Beförderung von Fracht und Post verfügen und diese anwenden, die folgende Aspekte abdecken:
 - 1. Annahme der Sendung im Namen des Luftfahrzeugbetreibers und Vorbereitung für den Flug gemäß den geltenden Anforderungen und Verfahren des Luftfahrzeugbetreibers, einschließlich
 - i) aller erforderlichen Prüfungen, die nicht mit Sicherheitsaspekten in Zusammenhang stehen, wie in den geltenden Vorschriften vorgeschrieben;
 - ii) gegebenenfalls Überprüfungen der Annahme gefährlicher Güter gemäß Anhang 18 des Abkommens von Chicago und den von der ICAO festgelegten technischen Anweisungen zu diesem Anhang;

- iii) Abgleich der Fracht mit der Begleitdokumentation im Namen des Luftfahrzeugbetreibers;
 - iv) Planung der Palettisierung/Containerisierung;
 - 2. endgültige Palettisierung/Containerisierung der Fracht, sofern dies nicht vor deren Ankunft am Frachtterminal erfolgt ist, und Lagerung der Fracht vor dem Flug;
 - 3. Beförderung der Fracht zum und vom Luftfahrzeug;
 - 4. Eingreifen bei Beschädigung, Leckagen oder Verschütten der Fracht.
- d)** Der Frachtbetrieb kann nach vorheriger Vereinbarung von qualifiziertem Personal der Bodenabfertigungsorganisation und des Luftfahrzeugbetreibers gemeinsam durchgeführt werden.

GH.OPS.505 Abfertigung von Sonderfracht, ausgenommen gefährliche Güter

Die Bodenabfertigungsorganisation muss Sonderfracht gemäß den Betriebsverfahren des Luftfahrzeugbetreibers oder, sofern mit dem Luftfahrzeugbetreiber vereinbart, gemäß ihren eigenen Betriebsverfahren nach Punkt GH.OPS.500 Buchstabe a abfertigen.