REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2025/24 DELLA COMMISSIONE

del 19 dicembre 2024

che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012 per quanto riguarda i requisiti per gli operatori di aeromobili relativi alle attività di assistenza a terra

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio ([1]), in particolare l'articolo 31, paragrafo 1, lettera a),

considerando quanto segue:

(1) Il regolamento (UE) 2018/1139 stabilisce i requisiti essenziali per la fornitura in sicurezza di servizi di assistenza a terra da parte delle organizzazioni fornitrici di servizi di assistenza a terra e degli operatori di aeromobili che svolgono auto-assistenza.

(2) Il regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione ([2]) stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo e, tra l'altro, le istruzioni e le procedure per il personale coinvolto nelle operazioni a terra, i compiti, le responsabilità e la formazione del personale coinvolto nelle operazioni a terra e le attività appaltate degli operatori di aeromobili. Tali requisiti tecnici e procedure amministrative dovrebbero essere aggiornati, chiariti e allineati ai requisiti relativi ai servizi di assistenza a terra e alle organizzazioni che li forniscono di cui al regolamento delegato (UE) 2025/20 della Commissione ([3]).

(3) Al fine di garantire un livello elevato di sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione, il presente regolamento dovrebbe: rispecchiare lo stato dell'arte e le migliori pratiche nel settore dell'assistenza a terra; tenere conto degli standard e delle pratiche raccomandate applicabili dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale, delle esperienze in termini di operazioni di assistenza a terra a livello internazionale, nonché del progresso scientifico e tecnico nel campo dell'assistenza a terra; essere proporzionato alle dimensioni e alla complessità delle attività di assistenza a terra e prevedere la flessibilità necessaria per la conformità richiesta.

(4) È pertanto opportuno modificare il regolamento (UE) n. 965/2012 per tener conto delle modifiche introdotte dalle disposizioni in materia di assistenza a terra di cui al regolamento delegato (UE) 2025/20, sia quando tali servizi sono appaltati a un fornitore terzo di servizi di assistenza a terra sia quando sono svolti come auto-assistenza da operatori di aeromobili del trasporto aereo commerciale con aeromobili a motore complessi.

(5) I requisiti in materia di assistenza a terra applicabili agli operatori di aeromobili introducono nuovi termini per definire i compiti e i processi di assistenza a terra ed è pertanto opportuno aggiungere nuove definizioni per tali termini.

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

([2]) Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 296 del 25.10.2012, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([3]) Regolamento delegato (UE) 2025/20 della Commissione, del 19 dicembre 2024, che integra il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio stabilendo requisiti per la fornitura in sicurezza di servizi di assistenza a terra e per le organizzazioni che li forniscono (GU L, 2025/20, dd.mm.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/20/oj)..

(6) Tutte le organizzazioni che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2018/1139 sono responsabili della gestione dei rischi per la sicurezza e mirano al miglioramento continuo della sicurezza, compresa la condivisione reciproca delle informazioni afferenti alla sicurezza. Lo scopo è garantire un approccio comune nell'affrontare i rischi per la sicurezza delle interfacce nelle operazioni di assistenza a terra, al di là degli obblighi di segnalazione di eventi. Tale approccio completerebbe gli obblighi di segnalazione di eventi alle autorità competenti e garantirebbe un flusso di informazioni sulla sicurezza più diretto tra i portatori di interessi coinvolti. Le norme dovrebbero pertanto essere modificate per consentire agli operatori di aeromobili di condividere le informazioni pertinenti in materia di sicurezza risultanti dalle segnalazioni di eventi o dalle ispezioni e dagli audit di sorveglianza con altre organizzazioni al fine di sostenerle nel mantenere la sicurezza delle loro operazioni.

(7) I requisiti essenziali del regolamento (UE) 2018/1139 impongono alle organizzazioni di fornire servizi di assistenza a terra conformemente alle istruzioni e alle procedure operative degli operatori di aeromobili. Le procedure operative per lo stesso servizio di assistenza a terra applicate allo stesso tipo di aeromobile possono differire notevolmente tra gli operatori di aeromobili, il che aumenta il rischio di errore umano in quanto potrebbe causare danni agli aeromobili e costituire un serio pericolo per la sicurezza del volo. L'armonizzazione delle varie procedure operative è pertanto essenziale per la fornitura efficiente e in sicurezza di servizi di assistenza a terra. Il presente regolamento dovrebbe consentire il più possibile la riduzione delle numerose procedure operative diverse per lo stesso servizio di assistenza a terra applicate allo stesso tipo di aeromobile e garantire l'armonizzazione di tali procedure. Poiché le organizzazioni di assistenza a terra sono tenute a sviluppare le proprie procedure operative per la fornitura di servizi di assistenza a terra, dando priorità alla sicurezza e mantenendo un equilibrio tra sicurezza e pressione commerciale, le norme sulle operazioni di volo dovrebbero essere modificate per consentire agli operatori di aeromobili di convenire che l'organizzazione di assistenza a terra che dichiara la propria attività a norma del regolamento delegato (UE) 2025/20 applichi le sue procedure operative per la fornitura dei servizi di assistenza a terra.

(8) Per garantire la proporzionalità dell'ambito di applicazione e l'allineamento al regolamento delegato (UE) 2025/20, le nuove responsabilità relative all'assistenza a terra interesseranno solo gli operatori di velivoli che effettuano operazioni di trasporto aereo commerciale con aeromobili a motore complessi quando detti operatori svolgono auto-assistenza. Le norme sulle operazioni di volo dovrebbero contenere il necessario riferimento al regolamento delegato (UE) 2025/20, evitando in tal modo duplicazioni. Allo stesso tempo, i requisiti dovrebbero costituire un riferimento in termini di sicurezza per la fornitura dei servizi di assistenza a terra che sono esclusi dal regolamento delegato (UE) 2025/20 e che restano sotto la piena responsabilità e il pieno controllo dell'operatore di aeromobile.

(9) Gli operatori di aeromobili sono responsabili dell'esecuzione di determinate attività di assistenza a terra che restano sotto il loro pieno controllo e che non sono disciplinate dal regolamento delegato (UE) 2025/20. È il caso della supervisione a terra quando detta attività è svolta come auto-assistenza da parte di qualsiasi operatore, con personale proprio, nonché di determinate fasi del processo di controllo del carico, vale a dire i calcoli della massa e del centraggio, la pianificazione del carico, l'emissione di documenti riguardanti la massa e il centraggio e le relative comunicazioni, indipendentemente dal fatto che tali attività siano svolte come auto-assistenza o esternalizzate come servizi appaltati. Le norme sulle operazioni di volo dovrebbero essere modificate per chiarire le responsabilità dell'operatore per quanto riguarda dette attività di assistenza a terra.

(10) Il programma di formazione per il personale addetto all'assistenza a terra degli operatori di aeromobili che svolgono auto-assistenza dovrebbe anche essere incluso nel loro manuale delle operazioni senza alcuna approvazione da parte dell'autorità competente. Tuttavia, al fine di garantire parità di trattamento per tutte le organizzazioni fornitrici di servizi di assistenza a terra, il programma di formazione incluso nel manuale delle operazioni dovrebbe essere soggetto a verifica solo durante le regolari attività di sorveglianza. È pertanto opportuno modificare di conseguenza il pertinente requisito relativo alle operazioni di volo al fine di rispecchiare tale parità di trattamento.

(11) Il controllo del carico è un processo di assistenza a terra che è al tempo stesso critico per la sicurezza e complesso. Il processo di controllo del carico si articola in diverse fasi e implica una chiara ripartizione delle responsabilità e dei compiti tra le persone coinvolte nella loro esecuzione. I calcoli della massa e del centraggio, la pianificazione del carico, l'emissione di documenti riguardanti la massa e il centraggio e le relative comunicazioni sono elementi del processo di controllo del carico che restano sotto il pieno controllo e la piena responsabilità dell'operatore di aeromobile, in quanto interamente basati su dati forniti dal costruttore dell'aeromobile e dall'operatore di

aeromobile. Sebbene tale processo sia già noto agli operatori di aeromobili e applicato nell'ambito del loro sistema di controllo operativo, le norme vigenti non definiscono chiaramente il processo di controllo del carico e non individuano i vari compiti e le varie responsabilità delle persone che eseguono tali attività. Poiché le fasi del processo di controllo del carico di cui sopra possono essere svolte dall'operatore di aeromobile come auto-assistenza o appaltate a un'organizzazione terza di assistenza a terra, è importante che le norme garantiscano chiarezza e certezza giuridica a tale riguardo, nonché condizioni di parità per tutte le organizzazioni che eseguono tali attività. I requisiti relativi alle operazioni di volo dovrebbero essere modificati per garantire che le funzioni e le responsabilità in materia di controllo del carico delle persone coinvolte siano individuate e descritte nel manuale delle operazioni dell'operatore di aeromobile.

(12) I requisiti di cui al presente regolamento si basano sul parere n. 01/2024 ([4]) emesso dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea («Agenzia») conformemente all'articolo 75, paragrafo 2, lettere b) e c), e all'articolo 76, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139.

(13) È necessario concedere al settore dell'assistenza a terra e alle autorità competenti un lasso di tempo sufficiente per attuare il nuovo quadro normativo dopo l'entrata in vigore del presente regolamento ed è pertanto opportuno prevedere nello stesso un periodo di transizione di tre anni.

(14) I requisiti stabiliti nel presente regolamento sono conformi al parere del comitato per l'applicazione delle norme comuni di sicurezza nel settore dell'aviazione civile, istituito dall'articolo 127 del regolamento (UE) 2018/1139,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Gli allegati I, III e IV del regolamento (UE) n. 965/2012 sono modificati conformemente all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Entrata in vigore e applicazione

1. Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

2. Esso si applica a decorrere del 27 marzo 2028.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 19 dicembre 2024

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

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

ALLEGATO

L'allegato del regolamento (UE) n. 965/2012 è così modificato come segue:

1) All'allegato I sono aggiunti i punti 130 e 131 seguenti:

«130) «supervisione a terra», un servizio di assistenza a terra che consiste in attività connesse alla supervisione di tutti i servizi di assistenza a terra forniti a un operatore in un aeroporto. Tale servizio può essere appaltato a un'organizzazione di assistenza a terra o svolto dall'operatore di aeromobile stesso come auto-assistenza;»;

«131) «controllo del carico», un processo sotto la responsabilità dell'operatore di aeromobile volto a garantire che l'aeromobile sia caricato in modo sicuro ed efficiente prima di ogni volo.».

2) L'allegato III è così modificato:

1) al punto ORO.GEN.150 è aggiunta la lettera d) seguente:

«d) informa qualsiasi organizzazione di assistenza a terra contraente in merito alle azioni intraprese per affrontare la non conformità se tale non conformità incide direttamente sul rischio per la sicurezza all'interno di tale organizzazione o sulle responsabilità della stessa.»;

2) al capo GEN, sezione III «Requisiti organizzativi supplementari», è aggiunto il punto ORO.GEN.315 seguente:

«**ORO.GEN.315 Procedure operative per l'assistenza a terra**

a) L'operatore deve garantire che i servizi di assistenza a terra per i propri aeromobili, i propri passeggeri, la propria posta e le proprie merci siano forniti come auto-assistenza svolta dal proprio personale o come servizi appaltati a un'organizzazione terza di assistenza a terra, o come una combinazione di entrambi.

b) L'operatore deve garantire che l'organizzazione terza di assistenza a terra fornisca servizi conformemente alle istruzioni e alle procedure dell'operatore.

c) Nell'appaltare i servizi di assistenza a terra di cui all'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento delegato (UE) 2025/20 a un'organizzazione che opera a norma di una dichiarazione conformemente a tale regolamento, l'operatore può utilizzare le procedure operative dell'organizzazione contraente nei seguenti casi:

1) l'operatore accetta che l'organizzazione di assistenza a terra applichi le sue procedure operative per la fornitura di servizi di assistenza a terra, conformemente alla norma GH.OPS.005, lettera b), del regolamento delegato (UE) 2025/20. Ciò deve essere documentato;

2) l'organizzazione di assistenza a terra che fornisce i servizi ha dichiarato di essere in grado di ottemperare alle responsabilità relative ai servizi forniti e tale dichiarazione è valida;

3) l'operatore non può fornire all'organizzazione di assistenza a terra le proprie procedure e istruzioni.

d) Quando assicura la supervisione a terra con il proprio personale come auto-assistenza o appalta detta attività a un fornitore terzo di servizi, l'operatore deve garantire che la funzione di supervisione a terra sia conforme al punto ORO.GEN.110 e includere i seguenti elementi nel proprio manuale delle operazioni:

1) una descrizione delle attività incluse nell'ambito della supervisione a terra e le eventuali procedure necessarie;

2) le responsabilità associate a tale funzione;

3) il programma di formazione per tale funzione, con particolare attenzione alla formazione in materia di sicurezza quando detta funzione presenta compiti connessi alla sicurezza.».

3) L'allegato IV del regolamento (UE) n. 965/2012 è così modificato:

1) al capo GEN, sezione 1 «Aeromobili a motore», è aggiunto il punto CAT.GEN.MPA.220 seguente:

«CAT.GEN.MPA.220 Responsabilità aggiuntive per gli operatori CAT di velivoli a motore complessi che svolgono auto-assistenza

a) L'operatore che fornisce le attività di assistenza a terra di cui all'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento delegato (UE) 2025/20 a se stesso o nell'ambito di un unico raggruppamento di imprese di vettori aerei (auto-assistenza) deve rispettare i requisiti applicabili di cui agli allegati I e II di tale regolamento, ad eccezione dei requisiti applicabili alla funzione di supervisione a terra, che devono essere conformi al punto ORO.GEN.315.

b) L'operatore deve presentare all'autorità competente per la sorveglianza delle attività di assistenza a terra il programma di formazione per il proprio personale addetto all'assistenza a terra conformemente alla norma ORGH.GEN.145 del regolamento delegato (UE) 2025/20. Il programma di addestramento relativo alle merci pericolose è soggetto ad approvazione conformemente al punto ORO.GEN.110, lettera j).»;

2) al punto CAT.POL.MAB.105, lettera b), il punto 1) è sostituito dal seguente:

«1) verificare l'integrità dei dati ottenuti per accertarsi che detti dati rispettino le limitazioni contenute nel manuale di volo del velivolo o le limitazioni contenute nel manuale delle operazioni, se più restrittive; e»;

3) è aggiunto il punto CAT.POL.MAB.110 seguente:

«CAT.POL.MAB.110 Processo di controllo del carico

L'operatore deve stabilire e attuare un processo di controllo del carico e le relative procedure, che devono essere incluse nel manuale delle operazioni.».