Jornal Oficial
da União Europeia

PT
Série L

2025/24

7.3.2025

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2025/24 DA COMISSÃO

de 19 de dezembro de 2024

que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012 no que respeita aos requisitos aplicáveis aos operadores de aeronaves em matéria de atividades de assistência em escala

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho ([1]), nomeadamente o artigo 31.º, n.º 1, alínea a),

Considerando o seguinte:

(1) O Regulamento (UE) 2018/1139 estabelece os requisitos essenciais para a prestação segura de serviços de assistência em escala pelas entidades que prestam serviços de assistência em escala e pelos operadores de aeronaves que praticam a autoassistência.

(2) O Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão ([2]) estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas e, nomeadamente para instruções e procedimentos para o pessoal envolvido em operações no solo, funções, responsabilidades e formação do pessoal envolvido em operações no solo e atividades contratadas de operadores de aeronaves. Esses requisitos técnicos e procedimentos administrativos devem ser atualizados, clarificados e alinhados com os requisitos relativos aos serviços de assistência em escala e às entidades que os prestam, tal como estabelecidos no Regulamento Delegado (UE) 2025/20 da Comissão ([3]).

(3) A fim de assegurar um elevado nível de segurança da aviação civil na União, o presente regulamento deve refletir o estado da técnica e as melhores práticas no domínio da assistência em escala; ter em conta as normas e práticas recomendadas da Organização da Aviação Civil Internacional aplicáveis; bem como a experiência mundial em operações de assistência em escala, assim como o progresso científico e técnico no domínio da assistência em escala; ser proporcional à dimensão e complexidade das atividades de assistência em escala; assim como permitir a necessária flexibilidade para uma conformidade adaptada.

(4) O Regulamento (UE) n.º 965/2012 deve, por conseguinte, ser alterado a fim de ter em conta as alterações introduzidas pelas disposições em matéria de assistência em escala estabelecidas no Regulamento Delegado (UE) 2025/20, tanto quando estes serviços são contratados a um terceiro prestador de serviços de assistência em escala como quando são prestados em autoassistência por operadores de aeronaves de transporte aéreo comercial com aeronaves a motor complexas.

(5) Os requisitos de assistência em escala aplicáveis aos operadores de aeronaves introduzem novos termos para definir as tarefas e os processos de assistência em escala, pelo que devem ser aditadas novas definições para estes termos.

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

([2]) Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 296 de 25.10.2012, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([3]) Regulamento Delegado (UE) 2025/20 da Comissão, de 19 de dezembro de 2024, que complementa o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho através do estabelecimento de requisitos de prestação segura de serviços de assistência em escala aplicáveis às entidades que os prestam (JO L, 2025/20, 7.3.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/20/oj).

(6) Todas as entidades abrangidas pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2018/1139 são responsáveis pela gestão dos riscos para a segurança e visam a melhoria contínua da segurança, incluindo a partilha mútua de informações pertinentes para a segurança. O objetivo é assegurar uma abordagem comum para fazer face aos riscos para a segurança das interfaces nas operações de assistência em escala, além das obrigações de comunicação de ocorrências. Esta abordagem completaria as obrigações de comunicação de ocorrências às autoridades competentes e asseguraria um fluxo mais direto de informações de segurança entre as partes interessadas. Por conseguinte, devem alterar-se as regras de modo que permitam que os operadores de aeronaves partilhem com outras entidades informações pertinentes em matéria de segurança resultantes de relatórios de ocorrências ou de inspeções e auditorias de supervisão, a fim de as ajudar a manter a segurança das suas próprias operações.

(7) Os requisitos essenciais do Regulamento (UE) 2018/1139 exigem que as entidades prestem serviços de assistência em escala em conformidade com os procedimentos e as instruções operacionais dos operadores das aeronaves. Os procedimentos operacionais para o mesmo serviço de assistência em escala aplicados para o mesmo tipo de aeronave podem diferir significativamente entre os operadores de aeronaves, o que aumenta o risco de erro humano, uma vez que pode causar danos nas aeronaves e pôr em perigo a segurança de voo. Por conseguinte, a harmonização de vários procedimentos operacionais é essencial para a prestação segura e eficaz de serviços de assistência em escala. O presente regulamento deverá permitir reduzir, tanto quanto possível, os muitos procedimentos operacionais diferentes para o mesmo serviço de assistência em escala aplicados ao mesmo tipo de aeronave e assegurar a harmonização desses procedimentos. Uma vez que as entidades de assistência em escala são obrigadas a desenvolver os seus próprios procedimentos operacionais para a prestação de serviços de assistência em escala, dando prioridade à segurança e mantendo um equilíbrio entre a segurança e a pressão comercial, as regras relativas às operações aéreas deverão ser alteradas para permitir que os operadores de aeronaves acordem em que a entidade de assistência em escala que declara a sua atividade em conformidade com o Regulamento Delegado (UE) 2025/20 aplique os seus próprios procedimentos operacionais para a prestação dos serviços de assistência em escala.

(8) A fim de assegurar a proporcionalidade do âmbito de aplicação e a harmonização com o Regulamento Delegado (UE) 2025/20, apenas os operadores de aviões que efetuem operações de transporte aéreo comercial com aeronaves a motor complexas quando realizam autoassistência serão afetados pelas novas responsabilidades relacionadas com a assistência em escala. As regras relativas às operações aéreas devem conter a ligação necessária ao Regulamento Delegado (UE) 2025/20, evitando assim duplicações. Ao mesmo tempo, os requisitos devem proporcionar uma base de segurança para a prestação de serviços de assistência em escala que estejam excluídos do Regulamento Delegado (UE) 2025/20 e permaneçam sob a plena responsabilidade e controlo do operador da aeronave.

(9) Os operadores de aeronaves são responsáveis pela realização de determinadas atividades de assistência em escala que permanecem sob o seu pleno controlo e não são abrangidas pelo Regulamento Delegado (UE) 2025/20. É o caso da supervisão em terra quando esta atividade é realizada em regime de autoassistência por qualquer operador, com o seu próprio pessoal, bem como certas fases do processo de controlo da carga, nomeadamente cálculos de massa e centragem, planeamento da carga, emissão de documentos de massa e centragem e comunicações conexas, independentemente de estas atividades serem realizadas em regime de autoassistência ou subcontratadas como serviços contratados. As regras relativas às operações aéreas devem ser alteradas para clarificar as responsabilidades do operador no que respeita a estas atividades de assistência em escala.

(10) O programa de formação para o pessoal de assistência em escala dos operadores de aeronaves que praticam a autoassistência deve também ser incluído no seu manual de operações sem qualquer aprovação da autoridade competente. No entanto, a fim de assegurar a igualdade de tratamento de todas as entidades que prestam serviços de assistência em escala, o programa de formação incluído no manual de operações só deve ser sujeito a verificação durante as atividades de supervisão regulares. O requisito aplicável às operações aéreas deve ser alterado em conformidade, a fim de refletir esta igualdade de tratamento.

(11) O controlo da carga é um processo de assistência em escala que é simultaneamente crítico para a segurança e complexo. O processo de controlo da carga consiste em várias fases e implica uma repartição clara das tarefas e responsabilidades entre as pessoas envolvidas na sua execução. Os cálculos de massa e centragem, o planeamento da carga, a emissão de documentos de massa e centragem e as comunicações conexas são partes do processo de controlo da carga que permanecem plenamente sob o controlo e a responsabilidade do operador de aeronave, na medida em que se baseiam inteiramente nos dados fornecidos pelo fabricante da aeronave e pelo operador da aeronave. Embora este processo já seja conhecido dos operadores de aeronaves e aplicado no âmbito do seu sistema

de controlo operacional, as regras atuais não definem claramente o processo de controlo da carga e não identificam as várias tarefas e responsabilidades das pessoas que executam essas atividades. Uma vez que as fases do processo de controlo da carga acima identificadas podem ser realizadas pelo operador da aeronave como autoassistência ou contratadas a uma entidade terceira de assistência em escala, é importante que as regras proporcionem clareza e segurança jurídica a este respeito, bem como condições de concorrência equitativas para todas as organizações que realizam estas atividades. Os requisitos aplicáveis às operações aéreas devem ser alterados de modo que se assegure que as funções e responsabilidades das pessoas envolvidas no controlo da carga sejam identificadas e descritas no manual de operações do operador da aeronave.

(12) Os requisitos estabelecidos no presente regulamento baseiam-se no Parecer n.º 01/2024 ([4]) emitido pela Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação («Agência») em conformidade com o artigo 75.º, n.º 2, alíneas b) e c), e com o artigo 76.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1139.

(13) É necessário proporcionar tempo suficiente para que o setor da assistência em escala e as autoridades competentes apliquem o novo quadro regulamentar após a entrada em vigor do presente regulamento, pelo que o presente regulamento deve prever um período transitório de três anos.

(14) Os requisitos estabelecidos no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité para a aplicação das regras comuns de segurança no domínio da aviação civil, instituído pelo artigo 127.º do Regulamento (UE) 2018/1139,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Os anexos I, III e IV do Regulamento (UE) n.º 965/2012 são alterados em conformidade com o anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

Entrada em vigor e aplicação

1. O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

2. É aplicável de 27 de março de 2028.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 19 de dezembro de 2024.

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN

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

ANEXO

Os anexos do Regulamento (UE) n.º 965/2012 são alterados do seguinte modo:

1. No anexo I, são aditados os seguintes pontos 130 e 131:

«130. "Supervisão em terra", serviço de assistência em escala constituído por atividades relacionadas com a supervisão de todos os serviços de assistência em escala prestados a um operador num aeródromo. Este serviço pode ser contratado a uma entidade de assistência em escala ou prestado pelo próprio operador da aeronave, a título de autoassistência;

131. "Controlo da carga", um processo sob a responsabilidade do operador da aeronave para garantir que a aeronave é carregada de forma segura e eficiente antes de cada voo;».

2. O anexo III é alterado do seguinte modo:

1) Na secção ORO.GEN.150, é aditada a alínea d), com a seguinte redação:

«d) Informar quaisquer entidades de assistência em escala contratadas das medidas tomadas para resolver a não conformidade se essa não conformidade afetar diretamente o risco para a segurança ou as responsabilidades dessa entidade de assistência em escala.»;

2) Na subparte GEN, secção III, «Requisitos organizacionais adicionais», é aditada a seguinte secção ORO.GEN.315:

«**ORO.GEN.315 Procedimentos operacionais para a assistência em escala**

a) O operador deve assegurar que os serviços de assistência em escala para as suas aeronaves, passageiros, correio e carga sejam prestados em regime de autoassistência pelo seu próprio pessoal ou como serviços contratados a uma entidade terceira de assistência em escala, ou uma combinação de ambos.

b) O operador deve assegurar que a entidade terceira de assistência em escala preste serviços em conformidade com as instruções e procedimentos do operador.

c) Ao contratar serviços de assistência em escala enumerados no artigo 2.º, n.º 2, do Regulamento Delegado (UE) 2025/20 a uma entidade que opere nos termos de uma declaração em conformidade com esse regulamento, o operador pode utilizar os procedimentos operacionais da entidade contratada em qualquer dos seguintes casos:

1) O operador concorda que a entidade de assistência em escala aplique os seus próprios procedimentos operacionais para a prestação de serviços de assistência em escala, em conformidade com a secção GH.OPS.005, alínea b), do Regulamento Delegado (UE) 2025/20. Tal deve ser documentado;

2) A entidade de assistência em escala que presta os serviços declarou a sua capacidade para assumir as responsabilidades associadas aos serviços prestados e que essa declaração é válida;

3) O operador não pode fornecer os seus próprios procedimentos e instruções à entidade de assistência em escala.

d) Quando o operador assegura a supervisão em terra com o seu próprio pessoal como autoassistência ou contrata esta atividade a um terceiro prestador de serviços, deve assegurar que a função de supervisão em terra cumpre o disposto na secção ORO.GEN.110 e que o operador inclui os seguintes elementos no seu manual de operações:

1) Uma descrição das atividades incluídas no âmbito da supervisão em terra e quaisquer procedimentos necessários;

2) As responsabilidades associadas a esta função;

3) O programa de formação para esta função, com destaque para a formação em matéria de segurança quando esta função tem tarefas relacionadas com a segurança.»

3. O anexo IV é alterado do seguinte modo:

1) Na subparte GEN, secção 1, «Aeronaves a motor», é aditada a seguinte secção CAT.GEN.MPA.220:

«CAT.GEN.MPA.220 Responsabilidades adicionais para os operadores CAT de aviões a motor complexos que efetuam autoassistência

a) O operador que efetua qualquer uma das atividades de assistência em escala enumeradas no artigo 2.º, n.º 2, do Regulamento Delegado (UE) 2025/20 a si próprio ou a um agrupamento empresarial único de transportadoras aéreas (autoassistência) deve cumprir os requisitos aplicáveis do anexo I e do anexo II desse regulamento, com exceção dos requisitos aplicáveis à função de supervisão em terra, que devem cumprir o disposto na secção ORO.GEN.315.

b) O operador deve apresentar o programa de formação do seu pessoal de assistência em escala em conformidade com a secção ORGH.GEN.145 do Regulamento Delegado (UE) 2025/20 à autoridade competente responsável pela supervisão das atividades de assistência em escala. O programa de formação sobre mercadorias perigosas está sujeito a aprovação em conformidade com a secção ORO.GEN.110, alínea j).»;

2) Na secção CAT.POL.MAB.105, a alínea b), ponto 1), passa a ter a seguinte redação:

«1) Verificar a integridade dos dados fornecidos, a fim de se assegurar que estes se encontram dentro das limitações do AFM ou do manual de operações, caso seja mais restritivo; e»;

3) É aditada a seguinte secção CAT.POL.MAB.110:

«CAT.POL.MAB.110 Processo de controlo da carga

O operador deve estabelecer e aplicar um processo de controlo da carga e procedimentos conexos, que devem ser incluídos no manual de operações.»