



2025/21

7.3.2025

REGULAMENTO DELEGADO (UE) 2025/21 DA COMISSÃO

de 19 de dezembro de 2024

que altera o Regulamento (UE) n.º 139/2014 no que respeita aos requisitos aplicáveis aos operadores de aeródromos 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 39.º, n.º 1, alínea a),

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (UE) 2018/1139 estabelece requisitos essenciais para a prestação segura de serviços de assistência em escala e as entidades que os prestam nos aeródromos da União abrangidos pelo âmbito de aplicação desse regulamento.
- (2) O Regulamento (UE) n.º 139/2014 ⁽²⁾ da Comissão estabelece requisitos e procedimentos administrativos relativos aos aeródromos, incluindo sobre determinadas operações e instalações diretamente relacionadas com os serviços de assistência em escala e as entidades que os prestam.
- (3) Todas as entidades abrangidas pelo Regulamento (UE) 2018/1139 são responsáveis pela gestão dos riscos para a segurança e pela melhoria contínua da segurança, incluindo a partilha mútua de informações pertinentes para a segurança. O objetivo do presente regulamento 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 os requisitos dos aeródromos de modo que permitam que os operadores de aeródromos 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.
- (4) A fim de assegurar condições de concorrência equitativas para todas as entidades que prestam serviços de assistência em escala nos aeródromos da União abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2018/1139 e um nível fundamental de segurança das atividades de assistência em escala, os operadores de aeródromos devem também cumprir os requisitos de assistência em escala quando prestam serviços de assistência em escala. No entanto, uma vez que os operadores de aeródromos já dispõem de um sistema de gestão, os requisitos de assistência em escala devem ser fáceis de integrar, a fim de criar um mínimo de perturbações no sistema estabelecido do operador do aeródromo. Por conseguinte, os novos requisitos em matéria de atividades de assistência em escala devem abranger apenas as diferenças e os elementos em falta do sistema de gestão do operador do aeródromo, evitando assim contradições ou duplicações dos requisitos existentes.
- (5) As mercadorias perigosas presentes na carga ou no correio podem constituir um perigo significativo para a saúde, a segurança, o ambiente ou a propriedade quando não são corretamente armazenadas. Quando são armazenadas nas instalações de armazenamento do aeródromo, as condições de armazenamento devem ser adequadas para evitar danos a esses pacotes. Por conseguinte, os requisitos dos aeródromos devem ser alterados a fim de garantir o cumprimento das condições mínimas de segurança no que respeita às instalações de armazenamento.

⁽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 139/2014 da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014, que estabelece requisitos e procedimentos administrativos relativos aos aeródromos em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 44 de 14.2.2014, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/139/oj>).

- (6) Quando forem utilizados dispositivos de carga unitária para o transporte de bagagem e carga, estes devem ser armazenados em boas condições quando não estiverem em utilização. Por conseguinte, é importante que, quando o operador do aeródromo disponibiliza instalações para o armazenamento de dispositivos de carga unitária, essas instalações sejam adequadas e evitem danos, deterioração ou armazenamento no solo. Os requisitos dos aeródromos devem ser alterados para clarificar este aspeto.
- (7) A fim de evitar duplicações de documentação desnecessárias, os operadores de aeródromos que prestam eles próprios serviços de assistência em escala podem incluir os elementos de assistência em escala no seu manual de aeródromo em aplicação, se considerarem que tal é mais eficaz do que criar um manual de assistência em escala adicional, ou acrescentá-los num manual separado. Em qualquer dos casos, o manual de assistência em escala e quaisquer alterações e revisões subsequentes não devem exigir a aprovação da autoridade competente. O requisito pertinente do Regulamento (UE) n.º 139/2014 deve ser alterado em conformidade, a fim de refletir este elemento.
- (8) Se os operadores de aeródromos ou os prestadores de serviços de gestão da placa de estacionamento prestarem também serviços de assistência em escala, estes têm de desenvolver e aplicar um sistema de gestão conforme com o Regulamento Delegado (UE) 2025/20 da Comissão ⁽³⁾. A fim de evitar a duplicação dos mesmos elementos do seu sistema de gestão para o cumprimento de todos os regulamentos que lhes são aplicáveis, essas entidades devem poder dispor de um sistema de gestão integrado para fins de eficiência. Os requisitos dos aeródromos e os requisitos do serviço de gestão da placa de estacionamento devem, por conseguinte, ser alterados a fim de permitir que essas entidades estabeleçam e apliquem um sistema de gestão integrada.
- (9) O domínio da assistência em escala representa, por si só, uma interface, sendo os serviços prestados a uma aeronave num aeródromo, o que, por vezes, torna difícil estabelecer uma distinção clara entre as responsabilidades das diferentes partes envolvidas nas mesmas atividades ou pode sobrepor-se em determinadas etapas. Uma dessas atividades está relacionada com o controlo dos peões na área de movimento e à volta da aeronave. Embora o operador do aeródromo seja responsável por assegurar a existência de procedimentos para a segurança dos peões na área de movimento, sem ser necessariamente também aquele que os aplica, a entidade que aplica esses procedimentos é normalmente a entidade de assistência em escala que realiza mais atividades na placa de estacionamento e à volta da aeronave durante o embarque e desembarque dos passageiros. Nesse caso, o operador do aeródromo teria antes uma função de coordenação e controlo. A fim de estabelecer uma distinção clara entre as diferentes funções do operador do aeródromo e da entidade de assistência em escala quando esta é diferente do operador do aeródromo, e tendo em conta a forma como esses procedimentos são efetivamente aplicados, a redação do requisito pertinente deve ser ajustada de modo a tornar mais claras as responsabilidades de cada parte envolvida.
- (10) O reabastecimento de aeronaves é uma atividade que envolve várias partes interessadas (operador do aeródromo, operador de aeronave e prestador de serviços de assistência em escala) com responsabilidades diferentes no processo, todas elas destinadas a garantir a segurança da operação, da aeronave e do aeródromo. Para uma melhor identificação da responsabilidade do operador do aeródromo em garantir a segurança do aeródromo e a boa gestão da placa de estacionamento durante o reabastecimento das aeronaves, o requisito relativo ao reabastecimento de aeronaves deve ser ligeiramente adaptado. Tal deverá igualmente impedir a interpretação não intencional de que o operador do aeródromo pode ser responsável pelo procedimento relacionado com o reabastecimento de aeronaves que lhe pertence enquanto atividade relacionada com a manutenção da sua aeronave.
- (11) Consequentemente, o Regulamento (UE) n.º 139/2014 deve ser alterado.
- (12) 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 regulamento deve prever um período transitório de três anos.
- (13) As medidas previstas no presente regulamento baseiam-se no Parecer n.º 01/2024 ⁽⁴⁾ da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação 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.

⁽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).

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

- (14) Em conformidade com o artigo 128.º, n.º 4, do Regulamento (UE) 2018/1139, a Comissão consultou os peritos designados por cada Estado-Membro, de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor ⁽⁵⁾,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Os anexos III e IV do Regulamento (UE) n.º 139/2014 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 a partir 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

⁽⁵⁾ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

ANEXO

Os anexos do Regulamento (UE) n.º 139/2014 são alterados do seguinte modo:

- 1) O anexo III é alterado do seguinte modo:
 - a) Na secção ADR.OR.C.020, é aditada a alínea d), com a seguinte redação:

«d) informar as entidades de assistência em escala no aeródromo das medidas tomadas para resolver a não conformidade, sempre que a não conformidade afete diretamente o risco para a segurança ou as responsabilidades dessas entidades de assistência em escala.»;
 - b) Na secção ADR.OR.D.005, é aditada a alínea f), com a seguinte redação:

«f) Se o operador do aeródromo fizer parte de uma entidade jurídica que seja titular de um ou mais certificados, aprovações ou autorizações de entidade adicionais, ou declare as suas atividades em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139, o operador do aeródromo pode integrar o seu sistema de gestão no sistema de gestão exigido nos termos do Regulamento (UE) n.º 139/2014.»;
 - c) A secção ADR.OR.D.020 é alterada do seguinte modo:
 - i) a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) O operador do aeródromo deve designar áreas adequadas para o armazenamento de mercadorias perigosas movimentadas no aeródromo. As condições de armazenamento das mercadorias perigosas devem assegurar o seguinte:
 - 1) A separação das mercadorias perigosas pode ser garantida de acordo com as normas internacionais e as práticas recomendadas;
 - 2) A instalação proporciona condições adequadas para evitar danos nos artigos de mercadorias perigosas.»;
 - ii) é aditada a seguinte alínea c):

«c) Se o operador do aeródromo também designar áreas adequadas no aeródromo a utilizar para o armazenamento de dispositivos de carga unitária, este deve assegurar que essas áreas sejam adequadas para evitar danos, deterioração ou armazenamento no solo e para garantir proteção contra condições meteorológicas adversas.»;
 - d) Na secção ADR.OR.E.005, a alínea f) passa a ter a seguinte redação:

«f) Sem prejuízo do disposto na alínea e), se for necessário efetuar alterações ou revisões imediatas, por razões de segurança, estas podem ser publicadas e imediatamente aplicadas, desde que tenha sido apresentado o indispensável pedido de aprovação. As alterações e revisões relativas às atividades de assistência em escala sujeitas ao Regulamento Delegado (UE) 2025/20 da Comissão (*) não têm de ser apresentadas à autoridade competente para aprovação.
- e) Na secção ADR.OR.F.045, é aditada a alínea d), com a seguinte redação:

«d) Não obstante o disposto nas alíneas a) a c), se o prestador de AMS fizer parte de uma entidade jurídica que declare a sua responsabilidade pela prestação de serviços de assistência em escala em conformidade com o Regulamento Delegado (UE) 2025/20, o prestador de AMS pode integrar o seu sistema de gestão no sistema de gestão exigido ao abrigo desse regulamento.»
- 2) O anexo IV é alterado do seguinte modo:
 - a) A secção ADR.OPS.B.033 é alterada do seguinte modo:
 - i) na alínea a), a subalínea 3) passa a ter a seguinte redação:

«3) controlar a circulação de pessoas na placa de estacionamento.»;

(*) Regulamento Delegado (UE) 2025/30 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).»;

- ii) é inserida a seguinte alínea a-1):
- «a-1) O operador de aeródromo deve estabelecer procedimentos para assegurar que os passageiros que embarcam ou desembarcam de uma aeronave ou precisam de se deslocar a pé para ou a partir ou através da placa de estacionamento:
- 1) São escoltados por pessoal qualificado e competente;
 - 2) Não interferem com as aeronaves estacionadas nem com as atividades de assistência em escala;
 - 3) São protegidos das aeronaves operacionais, incluindo os efeitos dos seus motores, assim como das atividades dos veículos ou outras.»;
- b) Na secção ADR.OPS.D.001, a alínea a), subalínea 4), passa a ter a seguinte redação:
- «4) Abranger os seguintes elementos:
- i) atribuição da posição de estacionamento da aeronave;
 - ii) prestação de serviços de orientação por sinaleiro;
 - iii) estacionamento da aeronave e saída da posição de estacionamento;
 - iv) precauções relacionadas com o sopro dos reatores e ensaios do motor;
 - v) autorizações para colocar motores em marcha e instruções de rolagem.»;
- c) A secção ADR.OPS.D.060 passa a ter a seguinte redação:
- «ADR.OPS.D.060 Segurança na placa de estacionamento durante o reabastecimento de aeronaves**
- a) O operador do aeródromo deve estabelecer um procedimento para garantir a segurança das operações na placa de estacionamento durante o reabastecimento das aeronaves.
- b) Esse procedimento deve abranger os seguintes elementos:
- 1) A proibição de chamas abertas e de utilizar ferramentas elétricas ou similares por parte do pessoal na vizinhança imediata do ponto de abastecimento que possam produzir faíscas ou descargas na zona de abastecimento;
 - 2) A proibição de acionar grupos geradores durante o reabastecimento;
 - 3) Para camiões de combustível: a existência de um caminho livre de obstáculos até à aeronave e a partir da mesma, que permita a rápida remoção de autotanques e de pessoas em caso de emergência;
 - 4) A correta colagem e aglomeração de estruturas de aeronaves e fontes de aprovisionamento de combustível e a correta aplicação dos procedimentos de ligação à terra;
 - 5) A notificação imediata do supervisor do reabastecimento de combustível em caso de derrames de combustível e instruções pormenorizadas sobre como lidar com ocorrências deste tipo;
 - 6) O posicionamento do equipamento de apoio no solo de modo a que as saídas de emergência estejam livres de quaisquer obstruções para permitir a rápida evacuação dos passageiros, caso os passageiros estejam a embarcar ou desembarcar ou permaneçam na aeronave durante o reabastecimento;
 - 7) A disponibilidade imediata de extintores adequados com vista, pelo menos, a uma intervenção inicial em caso de incêndio do combustível;
 - 8) A garantia de uma saída livre para o veículo de abastecimento de combustível e de acesso desobstruído ao hidrante de combustível e à paragem de emergência;
 - 9) A cessação das operações de reabastecimento se ocorrerem trovoadas no aeródromo ou nas suas imediações.».