



2025/20

7.3.2025

**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**

**(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 <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 39.º, n.º 1, alíneas d) e e),

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (UE) 2018/1139 estabelece os 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. O artigo 37.º, n.º 2, exige que os prestadores de serviços de assistência em escala elaborem uma declaração sobre a sua capacidade para assumir as suas responsabilidades associadas à prestação segura de serviços de assistência em escala.
- (2) A fim de assegurar uma abordagem global e um modelo de referência para a segurança em todas as atividades relacionadas com a aviação, e em conformidade com o princípio da subsidiariedade, devem ser estabelecidas regras pormenorizadas para a prestação de serviços de assistência em escala e as prerrogativas e as responsabilidades das entidades que os prestam.
- (3) Nos termos do artigo 4.º do Regulamento (UE) 2018/1139, essas regras devem refletir o estado da técnica e as melhores práticas no domínio da assistência em escala; devem ter em conta as normas e práticas recomendadas (SARP) da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) aplicáveis e a experiência mundial em operações de assistência em escala, bem como o progresso científico e técnico no domínio da assistência em escala; devem ser proporcionais à dimensão e complexidade das atividades de assistência em escala; assim como permitir a necessária flexibilidade para uma conformidade adaptada.
- (4) O regulamento deve assegurar condições de concorrência equitativas para a prestação de serviços de assistência em escala a todas as entidades que prestam esses serviços, incluindo a autoassistência por operadores de aeronaves, em aeródromos abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2018/1139.
- (5) No caso dos operadores de aeronaves que efetuam a autoassistência ou dos operadores de aeródromos que prestam serviços de assistência em escala, que já disponham das estruturas do sistema de gestão exigidas ao abrigo de outros regulamentos da União no setor da aviação, os requisitos em matéria de assistência em escala deverão ser fáceis de integrar, de modo que se crie um mínimo de perturbações no sistema estabelecido de entidades e autoridades nacionais competentes. Por conseguinte, deve harmonizar-se o presente regulamento, tanto quanto possível, com os Regulamentos (UE) n.º 965/2012 <sup>(2)</sup> e (UE) n.º 139/2014 <sup>(3)</sup> da Comissão, uma vez que o domínio da assistência em escala é uma interface entre as operações aéreas e as operações dos aeródromos, pelo que os sistemas de gestão regulamentados por estes atos devem ser harmonizados e devem ser estabelecidas as referências cruzadas necessárias.

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

<sup>(2)</sup> 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>).

<sup>(3)</sup> 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) O presente regulamento não abrange as atividades de assistência em escala já regulamentadas por outros atos, como o despacho do voo, o controlo da carga e a supervisão em terra, que são abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 965/2012, a orientação de aeronaves por sinaleiro, que é abrangida pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014, ou o abastecimento de óleo, que é abrangido pelo Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão <sup>(4)</sup>.
- (7) Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, no que diz respeito à autoassistência por operadores de aeronaves, o presente regulamento deve aplicar-se apenas às atividades de autoassistência realizadas por operadores de aeronaves que efetuem operações de transporte aéreo comercial com aeronaves a motor complexas. Considera-se que o Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão aborda suficientemente os riscos para a segurança das atividades de autoassistência realizadas por operadores que realizam operações à exceção de operações de transporte aéreo comercial, quer com aeronaves complexas quer com aeronaves a motor diferentes das complexas.
- (8) As medidas previstas no presente regulamento devem melhorar e promover a segurança dos serviços de assistência em escala e uma cultura de segurança nas entidades que prestam esses serviços. Por conseguinte, os requisitos estabelecidos no presente regulamento devem fornecer os instrumentos necessários e uma descrição do processo para que as entidades apliquem um sistema de comunicação de informações de segurança, a fim de as ajudar a recolher e analisar os dados de segurança obtidos a partir desses relatórios e de estabelecer e promover uma cultura de segurança com cada indivíduo empregado na sua entidade.
- (9) Com o presente regulamento, as entidades de assistência em escala devem assumir plena responsabilidade pela prestação segura de serviços, pelas suas operações e pelo controlo dos riscos operacionais das suas atividades, enquanto os operadores de aeronaves continuam a ser responsáveis pela segurança das aeronaves e pelo voo, e os operadores de aeródromos continuam a ser responsáveis pela operação segura dos aeródromos. Por conseguinte, as entidades de assistência em escala devem desenvolver e aplicar um sistema de gestão com processos de gestão da segurança eficazes, capazes de identificar e gerir os riscos para a segurança, incluindo os decorrentes das interfaces com os operadores de aeronaves e os operadores dos aeródromos, através da aplicação de medidas de mitigação adequadas e proporcionadas.
- (10) O sistema de gestão desenvolvido e aplicado pelas entidades de assistência em escala deve ser proporcionado, adaptável à dimensão e complexidade da sua organização e das suas atividades e abranger a gestão da segurança, a gestão das alterações, a comunicação de informações de segurança, a formação do pessoal, os registos e a documentação, a manutenção do equipamento de apoio no solo utilizado, a identificação de interfaces relacionadas com a segurança com outras partes interessadas envolvidas em atividades de assistência em escala, os procedimentos operacionais e o controlo da conformidade. As entidades de assistência em escala devem esforçar-se por desenvolver e promover uma cultura de segurança organizacional, na qual os trabalhadores compreendam a sua importância individual na cadeia de segurança da aviação e contribuam ativamente para manter e melhorar o nível de segurança nas suas funções operacionais quotidianas. O presente regulamento contém disposições para ajudar as entidades a desenvolver e promover uma cultura de comunicação de informações saudável.
- (11) A fim de assegurar uma abordagem comum para fazer face aos riscos para a segurança decorrentes das interfaces entre a assistência em escala, as aeronaves e as operações de aeródromo, e promover um entendimento comum dos perigos e riscos, as entidades de assistência em escala, os operadores de aeronaves e os operadores de aeródromos devem dispor das mesmas informações de segurança e dados de segurança sempre que estes sejam pertinentes para eles e quando essas informações e dados possam afetar o desempenho de segurança de qualquer uma das entidades. Para o efeito, essas entidades devem poder partilhar entre si informações de segurança pertinentes, bem como informações resultantes de relatórios de ocorrências ou de inspeções e auditorias de supervisão.
- (12) Os serviços de assistência em escala, prestados a uma aeronave num aeródromo, são, em si mesmos, uma interface entre a aeronave e as operações do aeródromo. Os riscos para a segurança decorrentes desta situação devem ser devidamente reconhecidos através de um quadro regulamentar para a interação entre as entidades, a fim de lhes permitir identificar as interfaces operacionais com efeitos na segurança e aplicar medidas de mitigação adequadas para minimizar os riscos em operação. Ao mesmo tempo, as entidades de assistência em escala devem poder debater a segurança em pé de igualdade com as outras partes interessadas envolvidas nessas interfaces operacionais e dar-lhes a possibilidade de aplicar os seus próprios procedimentos operacionais, caso se baseiem nos seus processos de gestão dos riscos para a segurança e se tal for acordado com o operador da aeronave ao qual prestam serviços.

<sup>(4)</sup> Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, de 26 de novembro de 2014, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas (JO L 362 de 17.12.2014, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1321/oj>).

- (13) A fim de assegurar uma transição harmoniosa da regulamentação nacional em vigor nos Estados-Membros para o presente regulamento, é necessário proporcionar às entidades de assistência em escala já em operação no momento em que o presente regulamento se torna aplicável tempo e condições mínimas suficientes para passar da regulamentação nacional em vigor nos Estados-Membros para o presente regulamento.
- (14) A formação do pessoal operacional de assistência em escala é uma das medidas mais importantes para mitigar os riscos para a segurança nas atividades de assistência em escala. As entidades de assistência em escala devem assegurar que todo o pessoal operacional envolvido em atividades de assistência em escala seja competente para prestar esses serviços. A competência do pessoal operacional deve ser sempre mantida. Por conseguinte, o presente regulamento estabelece requisitos mínimos relativos ao programa de formação e avaliação do pessoal pertinente para a segurança, a fim de assegurar que este desenvolve e mantém as competências necessárias para desempenhar as suas funções de forma segura e eficaz.
- (15) A fim de apoiar a mobilidade do pessoal entre as entidades de assistência em escala e reduzir os custos de formação decorrentes da reconversão de um novo trabalhador que já tenha obtido as qualificações exigidas no emprego anterior, o pessoal de assistência em escala deve poder apresentar facilmente provas da formação já concluída. Por conseguinte, a entidade de assistência em escala deve fornecer ao trabalhador uma cópia dos respetivos registos de formação, mediante pedido, o que deverá permitir uma avaliação fácil e o reconhecimento mútuo da formação entre as entidades abrangidas pelo presente regulamento.
- (16) A segurança de voo e a prestação segura de serviços de assistência em escala dependem fortemente da utilização de equipamentos de apoio no solo funcionais e com manutenção adequada. A funcionalidade do equipamento utilizado para a prestação de serviços de assistência em escala deve ser assegurada através da aplicação de um programa de manutenção, incluindo a manutenção preventiva, desenvolvido e aplicado em conformidade com as instruções e os manuais do fabricante do equipamento. As regras devem também ser neutras do ponto de vista tecnológico, a fim de permitir inovações e uma adoção harmoniosa das novas tecnologias a um ritmo acelerado, mantendo simultaneamente uma abordagem respeitadora do ambiente para a escolha dos equipamentos de apoio no solo. Ao mesmo tempo, as regras devem prever a possibilidade de as entidades adotarem e aplicarem práticas e modelos de negócio que minimizem o congestionamento nos aeródromos e tornem as operações dos aeródromos mais seguras e eficientes, tais como o agrupamento de equipamentos ou um modelo de empilhamento em segurança, sempre que a especificidade do aeródromo permita a aplicação desses modelos de negócio.
- (17) O presente regulamento deve assegurar uma abordagem pragmática e equilibrada entre regras prescritivas e regras baseadas no desempenho. A flexibilidade na abordagem dos requisitos em matéria de procedimentos operacionais para os serviços de assistência em escala é fundamental para alcançar os objetivos de segurança. Por conseguinte, é essencial que os requisitos que abrangem os procedimentos operacionais continuem a basear-se no desempenho e dependam da aplicação voluntária de boas práticas e normas do setor, bem como de procedimentos operacionais bem estabelecidos pelos operadores de aeronaves e pelas entidades de assistência em escala.
- (18) Os requisitos essenciais constantes do anexo VII, ponto 4.1, alínea c), 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 e 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. Os requisitos essenciais constantes do anexo VII, ponto 4.2.3, do Regulamento (UE) 2018/1139 exigem que as entidades de assistência em escala elaborem os seus próprios procedimentos operacionais para a prestação de serviços de assistência em escala. O presente regulamento permite que as entidades de assistência em escala apliquem os seus próprios procedimentos operacionais, se tal for acordado pelo operador da aeronave. Além disso, o presente regulamento responsabiliza formalmente as entidades de assistência em escala pela segurança dos seus próprios serviços através da aplicação de um sistema de gestão da segurança eficaz. Tal deve também ajudar as entidades de assistência em escala a elaborar, avaliar, debater e acordar com os operadores das aeronaves procedimentos operacionais comuns que sejam seguros para ambas as partes. Todos estes elementos, sujeitos a vários requisitos, deverão melhorar o nível de confiança existente entre o operador da aeronave e o seu prestador de serviços de assistência em escala e conduzir a uma harmonização dos procedimentos operacionais.

- (19) O presente regulamento deve ainda assegurar que fornece elementos sólidos para que as entidades possam melhorar a sua análise das causas dos eventos identificados através dos seus próprios processos de controlo da conformidade ou através da supervisão da autoridade nacional competente, bem como melhorar a sua cultura de comunicação de informações de segurança. Ao mesmo tempo, o regulamento deve também proporcionar um quadro para a prestação, pelas autoridades nacionais competentes, de informações diretas e coerentes sobre os eventos de assistência em escala comunicados diretamente às entidades de assistência em escala.
- (20) É necessário proporcionar tempo suficiente para que o setor da assistência em escala e as autoridades nacionais competentes apliquem o novo quadro regulamentar após a entrada em vigor do presente regulamento, pelo que deve prever-se um período transitório de três anos para a sua aplicabilidade diferida e um período transitório de seis anos para a aplicabilidade diferida dos requisitos que abrangem a gestão da segurança da informação.
- (21) Os requisitos estabelecidos no presente regulamento baseiam-se no Parecer n.º 01/2024 <sup>(5)</sup>, emitido pela 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.
- (22) 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 <sup>(6)</sup>,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

#### Artigo 1.º

##### **Objeto**

O presente regulamento estabelece requisitos comuns para a prestação de serviços de assistência em escala e as entidades que os prestam em aeródromos abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2018/1139.

#### Artigo 2.º

##### **Âmbito de aplicação**

1. O presente regulamento é aplicável às entidades de assistência em escala que prestem qualquer dos serviços de assistência em escala especificados no n.º 2 num ou mais aeródromos abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2018/1139.
2. O presente regulamento é aplicável aos seguintes serviços prestados a aviões:
  - a) Assistência a passageiros, incluindo passageiros com mobilidade reduzida, nomeadamente aspetos de segurança da aceitação de passageiros e bagagem no aeródromo, segurança dos passageiros durante o embarque e desembarque utilizando equipamento de apoio no solo e durante o trânsito ou em correspondência, e transporte em terra de passageiros entre o terminal do aeródromo e a aeronave;
  - b) Assistência a bagagem, incluindo identificação, triagem, empilhamento, transferência, chegada e recuperação de bagagem;
  - c) As seguintes atividades de manutenção de aeronaves:
    - i) operação de equipamento de apoio no solo (GSE) utilizado para serviços de assistência em escala, incluindo carregamento e descarregamento de artigos de restauração, e movimentação desses equipamentos na placa de estacionamento e em torno da aeronave,
    - ii) abastecimento e extração de combustível de aeronaves, nomeadamente serviços de abastecimento de combustível ao avião no aeródromo,
    - iii) manutenção das instalações sanitárias da aeronave,

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

<sup>(6)</sup> JO L 123 de 12.5.2016, p. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree\\_interinstitut/2016/512/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_interinstitut/2016/512/oj).

- iv) serviços de água potável,
  - v) limpeza exterior da aeronave,
  - vi) operações de degelo e antigelo da aeronave;
- d) As seguintes atividades de rotação de aeronaves:
- i) atividades à chegada das aeronaves, incluindo a imobilização da aeronave no solo,
  - ii) carregamento e descarregamento de bagagem, carga, correio e artigos de restauração e supervisão do carregamento,
  - iii) atividades à partida das aeronaves,
  - iv) reboque e recuo de aeronaves;
- e) A seguinte assistência a carga e correio num aeródromo:
- i) aceitação da carga em nome do operador da aeronave,
  - ii) empilhamento e armazenamento finais,
  - iii) pesagem final e etiquetagem dos dispositivos de carga unitária,
  - iv) controlos finais antes do transporte aéreo,
  - v) transporte em terra de carga e correio entre o ponto de controlo final e a aeronave.
3. O presente regulamento não se aplica às seguintes atividades e entidades que as realizam:
- a) Orientação de aeronaves com sinaleiro;
  - b) Tarefas de despacho do voo realizadas por despachantes de voo, na aceção do Regulamento (UE) n.º 965/2012;
  - c) Tarefas de controlo da carga relacionadas com o planeamento da carga, cálculos de massa e centragem, mensagens e comunicações de controlo da carga e emissão de documentos de controlo da carga;
  - d) Supervisão em terra;
  - e) Abastecimento de óleo da aeronave (incluindo reaprovisionamento e assistência técnica) efetuado por entidades de manutenção certificadas nos termos do Regulamento (UE) n.º 1321/2014, outras entidades conformes com o Regulamento (UE) n.º 1321/2014 e outras entidades de manutenção titulares de uma certificação emitida em conformidade com o anexo 8, capítulo 6, da OACI;
  - f) Limpeza exterior da aeronave, quando efetuada por entidades de manutenção certificadas nos termos do Regulamento (UE) n.º 1321/2014, outras entidades conformes com o Regulamento (UE) n.º 1321/2014 e outras entidades de manutenção titulares de uma certificação emitida em conformidade com o anexo 8, capítulo 6, da OACI, e a atividade está incluída no manual de manutenção da entidade;
  - g) Qualquer outra atividade de assistência em escala, quando realizada por uma entidade de manutenção certificada nos termos do Regulamento (UE) n.º 1321/2014, outras entidades conformes com o Regulamento (UE) n.º 1321/2014 e outras entidades de manutenção titulares de uma certificação emitida em conformidade com o anexo 8, capítulo 6, da OACI, para efeitos de manutenção das aeronaves;
  - h) Transporte em terra de passageiros e tripulantes, quando este é o único serviço prestado por uma entidade;
  - i) Autoassistência, quando efetuada por operadores de aeronaves que realizam um dos seguintes tipos de operações:
    - i) operações de transporte aéreo comercial com aeronaves diferentes das aeronaves a motor complexas,
    - ii) operações de voo com aeronaves a motor complexas ou diferentes das aeronaves a motor complexas à exceção das operações de transporte aéreo comercial;
  - j) Assistência a passageiros com mobilidade reduzida ou transporte em terra de passageiros e tripulantes, ou ambos, quando estes sejam os únicos serviços de assistência em escala prestados por um operador de aeródromo com o seu próprio pessoal, não cumulados com outros serviços de assistência em escala prestados por esse operador do aeródromo.

## Artigo 3.º

**Definições**

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- 1) «Entidade de assistência em escala», uma das seguintes definições:
  - a) Uma entidade de assistência em escala autónoma ou uma entidade de assistência em escala que faz parte de um grupo empresarial único de entidades de assistência em escala;
  - b) Um operador de aeródromo que preste serviços de assistência em escala;
  - c) Um operador de aeronaves que preste serviços de assistência em escala a si próprio ou a um grupo empresarial único de transportadoras aéreas (autoassistência);
- 2) «Grupo empresarial único de entidades de assistência em escala», duas ou mais entidades de assistência em escala que prestam serviços em mais do que um Estado-Membro e estão registadas em territórios a que se aplicam os Tratados, que facilitam a harmonização dos seus sistemas de gestão e dos principais processos de organização para efeitos de conformidade com o presente regulamento, incluindo a aplicação das mesmas políticas, processos e procedimentos aos componentes dos seus sistemas de gestão, tais como a gestão da segurança, a documentação, o controlo da conformidade, a gestão das alterações, a formação do pessoal de assistência em escala, os procedimentos operacionais e o programa de manutenção do equipamento de apoio no solo;
- 3) «Assistência a passageiros», atividades relacionadas com qualquer tipo de assistência aos passageiros à chegada, à partida, em trânsito ou em correspondência, incluindo, se for caso disso, a aceitação dos passageiros e da bagagem, o controlo dos bilhetes de voo e dos documentos de viagem, a emissão do cartão de embarque, as atividades na porta de embarque, o embarque e o desembarque dos passageiros;
- 4) «Equipamento de apoio no solo (GSE)», um veículo móvel motorizado ou não motorizado, um aparelho ou um equipamento concebido, construído e utilizado para a prestação de serviços de assistência em escala na área de movimento de um aeródromo;
- 5) «Assistência a bagagem», um processo que consiste em várias etapas que abrangem a triagem da bagagem, o empilhamento da bagagem, o transporte da bagagem da sala de triagem para a aeronave e vice-versa, a bagagem de entrega direta na porta, a chegada da bagagem, a bagagem incorretamente tramitada e o processo de reconciliação da bagagem;
- 6) «Serviço de abastecimento de combustível ao avião», o fornecimento de combustível a uma aeronave;
- 7) «Degelo da aeronave», um procedimento no solo, através do qual a geada, o gelo, a neve e a mistura de água e neve são removidos de uma aeronave para descontaminar as superfícies. O processo pode combinar o degelo e o antigelo realizados em duas fases;
- 8) «Antigelo da aeronave», um procedimento no solo de proteção contra a formação de geada ou de gelo e a acumulação de neve ou neve derretida nas superfícies tratadas de uma aeronave por um determinado período de tempo (período de proteção);
- 9) «Rotação da aeronave», um processo coordenado de atividades associadas à assistência a uma aeronave, aos seus passageiros, bagagem, correio e carga, num intervalo de tempo predeterminado entre a chegada e a partida da aeronave;
- 10) «Carregamento da aeronave», o carregamento de estiva ou os dispositivos de carga unitária (ULD) a bordo da aeronave, em conformidade com as instruções de carregamento;
- 11) «Bagagem», os bens pessoais ou outros artigos de um passageiro ou de um membro da tripulação transportados num voo;
- 12) «Carga» ou «mercadoria», mercadorias ou bens transportados numa aeronave, com exceção da bagagem, do correio, do material da empresa, do correio da empresa e das provisões de bordo, que não são consumidas ou utilizadas durante o voo;
- 13) «Correio», o despacho de correspondência e outros objetos, excluindo correio do operador da aeronave, enviados por serviços postais e a eles destinados, em conformidade com as regras da União Postal Universal (UPU);
- 14) «Reboque da aeronave», o movimento para a frente de uma aeronave em serviço ou fora de serviço, utilizando a potência externa do equipamento de apoio no solo que serve de suporte ao trem de aterragem do nariz da aeronave ou que está fixado no mesmo;
- 15) «Recuo da aeronave», o movimento de uma aeronave a partir de uma posição de estacionamento com nariz para dentro, utilizando a potência externa do equipamento de apoio no solo. A operação pode envolver uma barra de reboque;

- 16) «Dispositivo de carga unitária (ULD)», um dispositivo de agrupamento e retenção da carga, do correio e da bagagem para transporte aéreo, constituído quer por um contentor de uma aeronave quer por uma combinação de uma paleta de uma aeronave e uma rede de paletes de aeronaves, concebido para ser diretamente imobilizado pelo sistema de carregamento da aeronave (CLS);
- 17) «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;
- 18) «Entidade de prestação de serviços de assistência em escala em mais do que um Estado-Membro», uma entidade de assistência em escala ou um operador de aeronaves que pratica a autoassistência e que presta serviços em aeródromos em mais do que um Estado-Membro e é supervisionada por mais do que uma autoridade competente. Inclui entidades que podem ou não fazer parte de um grupo empresarial único de entidades de assistência em escala ou de um grupo empresarial único de transportadoras aéreas;
- 19) «Auditoria», um processo sistemático, independente e documentado para obter provas e avaliá-las objetivamente, a fim de determinar em que medida os requisitos estão a ser cumpridos;
- 20) «Inspeção», no contexto do controlo da conformidade e da supervisão, uma avaliação da conformidade independente e documentada, através de observação e julgamento, acompanhados, quando apropriado, de medição, ensaio ou aferição, de modo a verificar o cumprimento dos requisitos aplicáveis; considerando que uma inspeção pode fazer parte de uma auditoria, mas pode também ser realizada fora do plano normal de auditoria, nomeadamente para verificar o encerramento de uma determinada constatação;
- 21) «Mercadorias perigosas» (DG)», artigos ou substâncias suscetíveis de constituírem um risco para a saúde, a segurança, os bens ou o meio ambiente, enumerados na lista de mercadorias perigosas constante das instruções técnicas ou classificados em conformidade com as referidas instruções;
- 22) «Instruções técnicas da OACI», o Documento 9284 da OACI «Instruções técnicas para o transporte seguro de mercadorias perigosas por via aérea»;
- 23) «Notificação ao comandante (NOTOC)», as informações escritas exatas e legíveis fornecidas ao comandante ou ao piloto-comandante sobre as remessas de mercadorias perigosas ou outra carga especial a transportar a bordo da aeronave;
- 24) «Cultura justa», cultura justa na aceção do artigo 2.º, ponto 12, do Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho (7);
- 25) «Assistência a aeronaves», todas as atividades e comunicações de assistência em escala que ocorrem na área de movimento, incluindo o abastecimento e a extração de combustível de aeronaves, as operações de degelo e antigelo das aeronaves, o reabastecimento com água potável, os serviços às instalações sanitárias e águas residuais, a assistência à restauração, os serviços de limpeza de aeronaves, o fornecimento e a operação de equipamento de apoio no solo, o acesso às aeronaves, a imobilização das aeronaves no solo, o carregamento e descarregamento de aeronaves, o reboque ou recuo de aeronaves, a fixação e remoção de equipamento, a operação de veículos e de equipamento na proximidade imediata da aeronave;
- 26) «Manga de embarque de passageiros», um corredor telescópico que se estende de um terminal aeroportuário para uma aeronave para o embarque e desembarque de passageiros;
- 27) «Coordenação da rotação», uma função de assistência em escala com um papel de segurança, que coordena as atividades de assistência em pista e termina com a disponibilização (despacho) de um voo após a conclusão dos serviços de assistência em escala para a aeronave na placa de estacionamento;
- 28) «Compartimento de carga», a área de uma aeronave que pode ser utilizada para o transporte de carga e/ou bagagem;
- 29) «Área de retenção do equipamento (ERA)», uma zona tampão de segurança em torno da aeronave, que deve permanecer livre de obstruções e de detritos estranhos de objetos antes e depois da chegada e partida da aeronave e durante as manobras da aeronave para e do lugar de estacionamento, com exceção do equipamento de apoio no solo e do pessoal necessário para a manobra;

(7) Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativo à comunicação, à análise e ao seguimento de ocorrências na aviação civil, que altera o Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga a Diretiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, e os Regulamentos (CE) n.º 1321/2007 e (CE) n.º 1330/2007 da Comissão (JO L 122 de 24.4.2014, p. 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj>).

- 30) «Instruções de carregamento», um conjunto de instruções que ajudam a pessoa que supervisiona o carregamento da aeronave a garantir o seu carregamento correto e seguro;
- 31) «Documentação sobre massa e centragem», documentos que contêm dados sobre a massa e centragem da aeronave, o centro de gravidade, a carga da aeronave, a notificação ao comandante (NOTOC) de mercadorias perigosas, as instruções de carregamento e as informações relativas à carga.

*Artigo 4.º*

**Condições e procedimentos aplicáveis às entidades que prestam serviços de assistência em escala**

Os anexos I e II do presente regulamento estabelecem as condições e os procedimentos aplicáveis às entidades que prestam serviços de assistência em escala para declararem a sua capacidade e a disponibilidade de meios para assumirem as responsabilidades pela prestação segura de serviços a que se refere o artigo 37.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2018/1139.

*Artigo 5.º*

**Disposições transitórias**

As entidades que já prestam serviços de assistência em escala em 27 de março de 2025 devem apresentar uma declaração em conformidade com o anexo I, secção ORGH.DEC.100, do presente regulamento a partir de 27 de março de 2024, em conformidade com um plano estabelecido e acordado com a respetiva autoridade competente identificada no anexo I, secção ORGH.GEN.105, do presente regulamento.

*Artigo 6.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.
3. Contudo, o anexo I, secção ORGH.MGM.201, do presente regulamento é aplicável a partir de 27 de março de 2031.

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

## ANEXO I

**RESPONSABILIDADES DAS ENTIDADES DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA NO QUE RESPEITA À PRESTAÇÃO SEGURA DE SERVIÇOS E CONDIÇÕES E PROCEDIMENTOS PARA A DECLARAÇÃO****(PARTE ORGH)**

## SUBPARTE GEN

**REQUISITOS GERAIS****ORGH.GEN.100 Âmbito de aplicação**

O presente anexo estabelece requisitos sobre o seguinte:

- a) Responsabilidades das entidades enumeradas no artigo 3.º, definição 1, do presente regulamento, que prestam serviços de assistência em escala num ou mais aeródromos abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2018/1139;
- b) Condições e procedimentos para a declaração por parte dessas entidades.

**ORGH.GEN.105 Autoridade competente**

- a) A autoridade competente responsável pela receção de declarações da parte de uma entidade que presta serviços de assistência em escala num aeródromo abrangido pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2018/1139 é a autoridade designada pelo Estado-Membro onde o aeródromo está situado.
- b) Um grupo empresarial único de entidades de assistência em escala ou um operador de aeronaves que pratica a autoassistência que tenha o seu estabelecimento principal num Estado-Membro e preste serviços de assistência em escala em mais do que um Estado-Membro deve apresentar uma declaração à autoridade competente designada pelo Estado-Membro onde está situado o estabelecimento principal da entidade.
- c) O estabelecimento principal de um grupo empresarial único de entidades de assistência em escala a que se refere a alínea b) deve ser determinado com base em todos os seguintes critérios:
  - 1) É o local onde são exercidas as funções financeiras da empresa; estas incluem todas as atividades financeiras necessárias para gerir e manter a entidade viável e financeiramente adequada;
  - 2) É o local onde o administrador responsável, que, em última instância, é responsável pela segurança na sua entidade, exerce as suas funções;
  - 3) É o centro de controlo efetivo e real a partir do qual o desenvolvimento e a continuidade das atividades, a estratégia e o planeamento das atividades que afetam o grupo empresarial único de entidades de assistência em escala no seu conjunto são geridos regularmente.

**ORGH.GEN.110 Responsabilidades da entidade de assistência em escala**

- a) A entidade de assistência em escala é responsável pela prestação segura de serviços em conformidade com todos os seguintes elementos:
  - 1) O Regulamento (UE) 2018/1139 e respetivos atos delegados e de execução;
  - 2) A sua declaração apresentada nos termos do artigo 37.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2018/1139;
  - 3) Os procedimentos de operação local constantes do manual do aeródromo, tal como referido no anexo VII, ponto 4.1, alínea b), do Regulamento (UE) 2018/1139, que lhe são aplicáveis enquanto utilizador do aeródromo;
  - 4) Os procedimentos e instruções operacionais do operador de aeronave relacionados com os serviços de assistência em escala, quando prestados ou, quando não prestados, em conformidade com os procedimentos operacionais da entidade de assistência em escala.
- b) A entidade de assistência em escala deve estabelecer um manual de assistência em escala em conformidade com a secção ORGH.DOC.110 e operar em conformidade com o mesmo.
- c) A entidade de assistência em escala deve estabelecer normas e objetivos para o desempenho seguro das atividades de assistência em escala e elaborar procedimentos operacionais para os alcançar. Deve definir igualmente as funções necessárias ao desempenho dessas atividades, incluindo a tomada de decisões, a autoridade, as funções e as responsabilidades associadas a essas funções.

- d) A entidade de assistência em escala deve assegurar que todo o pessoal envolvido em atividades de assistência em escala:
- 1) Tenha recebido formação adequada e tenha demonstrado a sua competência para desempenhar as funções atribuídas antes de ser autorizado a exercer as suas funções sem supervisão, e que mantenha a sua competência;
  - 2) Esteja ciente das suas responsabilidades e compreenda o seu papel e a forma como as suas funções estão relacionadas com a segurança das operações dos aeródromos e de transporte aéreo.
- e) Ao utilizar qualquer equipamento de apoio no solo (GSE) para realizar atividades de assistência em escala, a entidade de assistência em escala deve estabelecer e aplicar um programa de manutenção para o mesmo equipamento.

#### **ORGH.GEN.115 Início da operação**

Uma entidade de assistência em escala pode começar a operar num aeródromo se preencher ambas as seguintes condições:

- a) Tiverem sido estabelecidos acordos formais com esse operador de aeródromo;
- b) A entidade de assistência em escala tiver declarado a sua atividade à autoridade competente utilizando o formulário constante do apêndice 1.

#### **ORGH.GEN.120 Meios de conformidade**

- a) A entidade de assistência em escala pode utilizar meios de conformidade alternativos (AltMoC) aos meios de conformidade aceitáveis (AMC) adotados pela Agência para demonstrar a conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e os seus atos delegados e de execução.
- b) Se a entidade de assistência em escala utilizar AltMoC, deve fornecer à autoridade competente a lista desses AltMoC e disponibilizá-los à autoridade competente em tempo útil para efeitos de supervisão.
- c) Se uma entidade que presta serviços de assistência em escala em mais do que um Estado-Membro e que tem o seu estabelecimento principal num Estado-Membro aplicar um AltMoC apenas a aeródromos de um Estado-Membro, a entidade deve informar apenas a autoridade competente desse Estado-Membro. Se essa entidade aplicar AltMoC a todas as suas instalações nos Estados-Membros, deve informar a autoridade competente designada pelo Estado-Membro onde está situado o seu estabelecimento principal.

#### **ORGH.GEN.125 Utilização de normas do setor**

A fim de assumir as suas responsabilidades em matéria de prestação segura de serviços de assistência em escala, a entidade de assistência em escala pode utilizar os seus próprios procedimentos operacionais ou normas do setor, ou ambos.

#### **ORGH.GEN.130 Gestão das alterações**

- a) A entidade de assistência em escala deve desenvolver, aplicar e manter um processo no âmbito do seu sistema de gestão para gerir as alterações aos seus processos, procedimentos e serviços estabelecidos. Se as alterações afetarem diretamente a sua capacidade de prestar serviços de assistência em escala em segurança, esta deve assegurar o seguinte:
  - 1) Avaliar os riscos para a segurança das alterações esperadas e aplicar medidas de mitigação para fazer face a esses riscos;
  - 2) Determinar se e de que forma as alterações afetam as suas interfaces com outras entidades e, se necessário, envolver essas entidades na avaliação dos riscos para a segurança e na mitigação dos riscos e alinhar essas medidas de mitigação para evitar contradições ou deterioração da segurança;
  - 3) Comunicar as alterações e as medidas de atenuação às entidades por elas afetadas;
  - 4) Documentar o processo.
- b) Se as alterações afetarem a sua declaração, a entidade de assistência em escala deve atualizar a declaração e apresentá-la à autoridade competente sem demora injustificada.
- c) Não obstante o disposto nas alíneas a) e b), a avaliação dos riscos decorrentes de quaisquer alterações previstas e a documentação conexa devem ser proporcionais à dimensão e complexidade da entidade de assistência em escala.

- d) Não obstante o disposto nas alíneas a), b) e c), os operadores de aeronaves que praticam a autoassistência e os operadores de aeródromos que prestam serviços de assistência em escala podem aplicar o seu processo já existente de gestão das alterações para gerir as alterações relacionadas com a prestação de serviços de assistência em escala.
- e) A entidade de assistência em escala deve fornecer à autoridade competente a documentação pertinente relativa à alínea a) em tempo útil para uma auditoria ou inspeção.

#### **ORGH.GEN.140 Acesso**

A fim de determinar se uma entidade de assistência em escala atua em conformidade com a sua declaração, a entidade de assistência em escala deve assegurar, em qualquer momento, que as pessoas devidamente autorizadas pela autoridade competente responsável pela supervisão dessa entidade:

- a) Tenham acesso a quaisquer instalações, documentos, registos, dados, procedimentos ou qualquer outro material relevante para a atividade da entidade;
- b) Sejam autorizadas a realizar ou testemunhar qualquer ação, inspeção, teste, avaliação ou exercício que a autoridade competente considere necessário.

#### **ORGH.GEN.145 Fornecimento de documentação para efeitos de supervisão**

A entidade de assistência em escala deve apresentar os seguintes documentos, na sua versão mais recente, à autoridade competente identificada na secção ORGH.GEN.105, de preferência em formato eletrónico, num prazo acordado de comum acordo com a autoridade competente e em tempo útil antes de uma auditoria ou inspeção de supervisão:

- a) Se aplicável, uma lista dos AltMoC utilizados para as atividades de assistência em escala;
- b) O manual de assistência em escala da entidade;
- c) Quaisquer outros documentos solicitados pela autoridade competente para preparar uma auditoria ou inspeção.

#### **ORGH.GEN.150 Constatações e medidas corretivas**

- a) Quando a autoridade competente levantar uma constatação de não conformidade, a entidade de assistência em escala deve tomar as seguintes medidas dentro do prazo fixado pela autoridade competente:
  - 1) Identificar a(s) causa(s) profunda(s) da(s) não conformidade(s) e os fatores que contribuem para essa(s) não conformidade(s);
  - 2) Elaborar um plano de medidas corretivas que aborde a(s) causa(s) profunda(s) e os fatores que contribuem para a(s) não conformidade(s);
  - 3) Demonstrar a aplicação da(s) medida(s) corretiva(s) a contento da autoridade competente, quer a nível do sistema de gestão, quer a nível das instalações, ou ambos, consoante o caso.
- b) Além do disposto na alínea a), no caso de uma entidade que preste serviços de assistência em escala em mais do que um Estado-Membro que possa ou não fazer parte de um grupo empresarial único, as constatações levantadas relativas ao funcionamento ou a um componente do sistema de gestão da entidade numa instalação e os planos e medidas corretivas correspondentes devem ser comunicados pela pessoa responsável nessa instalação à sede da entidade no seu estabelecimento principal.
- c) Se a não conformidade afetar diretamente o risco para a segurança ou as responsabilidades do operador da aeronave ou do operador do aeródromo, a entidade de assistência em escala deve informar, sem demora injustificada, o operador do aeródromo e os operadores de aeronaves em causa das medidas enumeradas na alínea a) e, se for caso disso, coordenar essas medidas com eles no prazo referido na alínea a).

#### **ORGH.GEN.155 Resposta imediata a um problema de segurança operacional e respetivas diretivas**

- a) A entidade de assistência em escala deve aplicar, sem demora injustificada, quaisquer medidas de segurança ou diretivas de segurança mandatadas pela autoridade competente como reação imediata a um problema de segurança.

- b) A entidade de assistência em escala deve informar, sem demora injustificada, o operador da aeronave ao qual presta serviços e os operadores de aeródromos em causa da aplicação das medidas ou diretivas de segurança referidas na alínea a).

#### **ORGH.GEN.160 Comunicação de ocorrências relacionadas com a segurança**

- a) No âmbito do seu sistema de gestão referido na secção ORGH.MGM.200 do presente anexo, a entidade de assistência em escala deve estabelecer e manter um sistema de comunicação de ocorrências e incidentes relacionados com a segurança que cumpra os requisitos do Regulamento (UE) n.º 376/2014 e do Regulamento (UE) 2018/1139, bem como dos seus atos delegados e de execução. Este sistema deve incluir a comunicação obrigatória e voluntária de informações.
- b) A entidade de assistência em escala deve comunicar:
- 1) À autoridade competente do Estado-Membro de ocorrência, bem como a qualquer outra entidade que o Estado-Membro de ocorrência exija que seja informada, todas as ocorrências relacionadas com a segurança ou condições que ponham em perigo ou, se não forem retificadas ou resolvidas, possam pôr em perigo uma aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa, em especial acidentes ou incidentes graves;
  - 2) Os incidentes com mercadorias perigosas à autoridade competente do Estado-Membro de ocorrência.
- c) A entidade de assistência em escala deve também transmitir a comunicação de ocorrência referida na alínea b) ao operador do aeródromo onde ocorreu o incidente e ao operador da aeronave afetado. Se for caso disso, a comunicação deve também ser transmitida ao prestador de serviços de tráfego aéreo e a qualquer outra entidade de assistência em escala que opere no aeródromo da ocorrência.
- d) As comunicações de ocorrências devem:
- 1) Ser transmitidas às autoridades competentes referidas na alínea b) e às entidades referidas na alínea c) o mais rapidamente possível, mas o mais tardar 72 horas após a entidade de assistência em escala ter tomado conhecimento da ocorrência, a menos que circunstâncias excecionais o impeçam; e
  - 2) Conter todas as informações pertinentes sobre a condição de que a entidade de assistência em escala tenha conhecimento no momento da comunicação.
- e) Relativamente às comunicações referidas na alínea b), a entidade de assistência em escala deve elaborar, quando pertinente, um relatório de acompanhamento que forneça informações detalhadas sobre as medidas que tenciona tomar para evitar a ocorrência de futuras situações similares, logo que tais medidas sejam identificadas. O relatório de acompanhamento deve ser:
- 1) Enviado às entidades referidas nas alíneas b) e c);
  - 2) Elaborado nos moldes estabelecidos pela autoridade competente referida na alínea b), ponto 1, ou, no caso de mercadorias perigosas, pela autoridade competente referida na alínea b), ponto 2.

#### **ORGH.GEN.165 Sistema de apresentação de relatórios de segurança operacional**

- a) O sistema de comunicação referido na secção ORGH.GEN.160 deve conter os meios e procedimentos necessários para permitir que a entidade de assistência em escala melhore e promova a prestação segura de serviços de assistência em escala e uma cultura de segurança na entidade. Deve:
- 1) Incluir um sistema interno de comunicação de informações de segurança;
  - 2) Ser utilizado para identificar as causas e fatores que contribuem para os eventuais erros, falhas evitadas e perigos comunicados e abordá-los no âmbito da gestão dos riscos de segurança em conformidade com a secção ORGH.MGM.200, alínea b), ponto 2;
  - 3) Ser utilizado para avaliar todas as informações conhecidas e pertinentes relativas a erros, falhas evitadas, perigos e incumprimento dos procedimentos operacionais;
  - 4) Permitir a partilha de quaisquer outras informações pertinentes em matéria de segurança com as entidades com as quais tem interfaces;
  - 5) Prever possibilidades de comunicação voluntária e anónima no âmbito do sistema interno de comunicação de informações de segurança;
  - 6) Proteger a identidade do autor da comunicação, assegurar a sua total confidencialidade e a de quaisquer dados, incluindo os de natureza pessoal.

- b) A entidade de assistência em escala deve dispor de procedimentos para:
- 1) Abranger a comunicação interna de informações de segurança — obrigatória e voluntária, incluindo quando a entidade de assistência em escala utiliza um regime separado para a comunicação voluntária de informações;
  - 2) Registrar todos os relatórios apresentados;
  - 3) Determinar quais os incidentes elegíveis para comunicação nos termos da secção ORGH.GEN.160, alínea b);
  - 4) Realizar investigações com base nos relatórios internos, se pertinente;
  - 5) Em cooperação com o operador da aeronave ou com o operador do aeródromo, ou com ambos, consoante o caso, analisar e avaliar as comunicações ou grupos de ocorrências com a mesma causa profunda, a fim de corrigir deficiências de segurança e identificar tendências;
  - 6) Participar na investigação de ocorrências comunicadas realizada pelo operador do aeródromo ou pelo operador da aeronave, consoante o caso, caso a entidade de assistência em escala seja diretamente afetada pela ocorrência ou pelas medidas de mitigação propostas;
  - 7) Tomar as medidas necessárias para fazer face à causa profunda do incidente e evitar novas ocorrências;
  - 8) Informar o autor da comunicação, se este for conhecido, e decidir quais os meios adequados para divulgar os resultados e as medidas de mitigação;
  - 9) Abster-se de atribuir culpas, em conformidade com o princípio de uma «cultura justa».
- c) A entidade de assistência em escala deve tomar medidas para recolher as questões de segurança relacionadas com as atividades contratadas referidas na secção ORGH.MGM.205.
- d) O sistema de comunicação de informações de segurança deve ser proporcional à dimensão e complexidade da entidade de assistência em escala.

#### **ORGH.GEN.170 Substâncias psicoativas e medicamentos**

- a) A entidade de assistência em escala deve aplicar um procedimento para assegurar que o seu pessoal:
- 1) Não desempenhe quaisquer funções sob a influência de álcool, substâncias psicoativas ou medicamentos que possam afetar a sua capacidade de desempenhar as suas funções de forma contrária à segurança;
  - 2) Não consuma nenhuma dessas substâncias durante o período de serviço.
- b) O procedimento deve ser incluído no sistema de gestão da entidade de assistência em escala.

#### SUBPARTE MGM

#### **SISTEMA DE GESTÃO**

#### **ORGH.MGM.200 Requisitos gerais para o sistema de gestão**

- a) A entidade de assistência em escala deve desenvolver e aplicar um sistema de gestão proporcional ao tipo e complexidade das atividades, à dimensão da entidade e ao contexto operacional, a fim de gerir os riscos para a segurança; deve procurar melhorar continuamente este sistema e assegurar a promoção de uma cultura de segurança na sua entidade. O sistema de gestão deve abranger todos os sistemas e processos necessários para que a entidade de assistência em escala assuma as suas responsabilidades.
- b) O sistema de gestão deve incluir o seguinte:
- 1) Linhas claramente definidas de responsabilização e responsabilidade no que diz respeito às atividades globais da entidade em toda a entidade, incluindo uma responsabilidade direta do administrador responsável em matéria de segurança;
  - 2) Um sistema de gestão da segurança que inclua os seguintes elementos:
    - i) uma descrição da filosofia e dos princípios gerais definidos pela entidade no domínio da segurança, designados por política de segurança, assinada pelo administrador responsável;
    - ii) um processo para identificar os perigos para a segurança e avaliar e mitigar os riscos para a segurança nas atividades de assistência em escala, incluindo os fatores humanos,

- iii) um processo para gerir e melhorar o desempenho da entidade em matéria de segurança, estabelecendo objetivos, normas e indicadores de segurança, e para validar a proporcionalidade e a eficácia das medidas de atenuação para fazer face aos riscos para a segurança,
  - iv) meios para promover a segurança na entidade, com o objetivo de promover uma cultura de segurança, nomeadamente meios de comunicação sobre questões de segurança, de modo que o pessoal esteja ciente do seu papel na manutenção da segurança no solo e no voo e na contribuição para a cultura de segurança,
  - v) identificação de interfaces com outras partes interessadas e responsabilização, autoridade e responsabilidade em matéria de segurança da própria entidade de assistência em escala no âmbito dessas interfaces;
- 3) Um processo de gestão das alterações em conformidade com a secção ORGH.GEN.130;
  - 4) Métodos para assegurar um nível mínimo de controlo para evitar a fadiga do seu pessoal, cumprindo os requisitos aplicáveis em vigor, tendo igualmente em conta as diferentes funções de assistência em escala e os riscos para a segurança associados às funções atribuídas;
  - 5) Um programa de formação para assegurar que o pessoal envolvido nas atividades de assistência em escala é competente para desempenhar as funções relacionadas com a segurança e está familiarizado com as regras e procedimentos pertinentes para as suas funções;
  - 6) Um processo para controlar a conformidade da entidade de assistência em escala com os requisitos e regulamentos aplicáveis nos termos da sua declaração, que deve incluir comentários sobre as constatações ao administrador responsável, a fim de assegurar a aplicação efetiva das medidas corretivas, se necessário, e a melhoria e atualização contínuas dos componentes do sistema de gestão;
  - 7) Um sistema de gestão de documentos.
- c) A entidade de assistência em escala deve documentar os processos do sistema de gestão referidos na alínea b), pontos 1 a 7.
  - d) Não obstante o disposto nas alíneas a), b) e c), se a entidade de assistência em escala fizer parte de uma entidade jurídica que seja titular de um ou mais certificados, aprovações ou autorizações adicionais ou declare a sua atividade em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e os seus atos delegados e de execução, a entidade de assistência em escala pode integrar o seu sistema de gestão no sistema de gestão já estabelecido ao abrigo das disposições aplicáveis a esse certificado, aprovação, autorização ou declaração, consoante o caso.

#### **ORGH.MGM.201 Sistema de gestão da segurança da informação**

A entidade de assistência em escala deve estabelecer, implementar e manter um sistema de gestão da segurança da informação em conformidade com o anexo (parte IS.D.OR) do Regulamento Delegado (UE) 2022/1645 da Comissão <sup>(1)</sup>, a fim de assegurar a gestão adequada dos riscos para a segurança da informação que possam ter impacto na segurança operacional da aviação.

#### **ORGH.MGM.205 Serviços ou produtos contratados**

- a) Caso a entidade de assistência em escala, para efeitos do seu funcionamento ou conformidade com o presente regulamento, celebre contratos relativos a serviços ou produtos que não sejam certificados, aprovados, autorizados ou abrangidos por uma declaração em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e os seus atos delegados e de execução, esses serviços ou produtos devem ser fornecidos logo que a entidade de assistência em escala tenha aplicado o processo de gestão da segurança para gerir o risco desses serviços ou produtos para o seu próprio funcionamento.

<sup>(1)</sup> Regulamento Delegado (UE) 2022/1645 da Comissão, de 14 de julho de 2022, que estabelece regras de execução do Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita aos requisitos em matéria de gestão dos riscos de segurança da informação com potencial impacto na segurança da aviação para as entidades abrangidas pelos Regulamentos (UE) n.º 748/2012 e (UE) n.º 139/2014 da Comissão e que altera os Regulamentos (UE) n.º 748/2012 e (UE) n.º 139/2014 da Comissão (JO L 248 de 26.9.2022, p. 18, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2022/1645/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/1645/oj)).

- b) Quando a entidade de assistência em escala celebrar contratos de serviços ou produtos que sejam certificados, autorizados, aprovados ou declarados em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e os seus atos delegados e de execução, a entidade que presta esses serviços ou fornece esses produtos é responsável pela sua segurança, em conformidade com os diplomas legais da aviação da UE aplicáveis a essa entidade e com os requisitos pertinentes do anexo I ou do anexo II do presente regulamento.
- c) A entidade de assistência em escala deve assegurar todos os seguintes elementos:
  - 1) Os serviços ou produtos contratados cumprem os requisitos aplicáveis, dependendo do tipo de serviço ou produto;
  - 2) Os riscos para a segurança da aviação associados aos serviços ou produtos contratados são avaliados no âmbito do seu próprio sistema de gestão;
  - 3) A autoridade competente tem acesso ao terceiro prestador de serviços, a fim de determinar o cumprimento contínuo dos requisitos aplicáveis;
  - 4) Qualquer contrato deste tipo está documentado.

#### **ORGH.MGM.210 Pessoal**

- a) A entidade de assistência em escala deve designar um administrador responsável. Essa pessoa deve:
  - 1) Ser responsabilizada pela prestação segura de serviços de assistência em escala;
  - 2) Ter autoridade para assegurar a afetação de recursos suficientes para que todas as atividades possam ser realizadas em conformidade com o presente regulamento;
  - 3) Ser responsável por estabelecer e manter um sistema de gestão eficaz.
- b) A entidade de assistência em escala deve designar uma ou mais pessoas competentes para as seguintes funções:
  - 1) Gestão da segurança;
  - 2) Formação em assistência em escala;
  - 3) Operações de assistência em escala;
  - 4) Se aplicável, operações de carga.
- c) A pessoa competente para a função de gestão da segurança é responsável pela gestão e aplicação do sistema de gestão da segurança em toda a entidade de assistência em escala. A pessoa competente para esta função deve atuar de modo independente das outras funções da entidade, ter acesso direto ao administrador responsável e a outro pessoal de gestão, conforme pertinente para as questões de segurança operacional, e efetuar comunicações ao administrador responsável. Podem aplicar-se as seguintes disposições:
  - 1) Consoante a escala das operações, podem ser designadas uma ou mais pessoas para gerir a segurança da prestação de serviços de assistência em escala em cada aeródromo. Uma pessoa pode ser responsável por mais do que um aeródromo. Essa(s) pessoa(s) deve(m) efetuar comunicações à(s) pessoa(s) competente(s) para a gestão da segurança [da entidade], tal como determinado pela entidade de assistência em escala e clarificado no seu manual de assistência em escala;
  - 2) Os operadores de aeronaves que praticam a autoassistência e os operadores de aeródromos que prestam serviços de assistência em escala podem integrar a função de gestor de segurança noutra função com responsabilidades semelhantes já existente na sua entidade ao abrigo dos requisitos aplicáveis.
- d) A pessoa competente para a função de formação em assistência em escala é responsável pelo desenvolvimento e aplicação do programa de formação e avaliação e pela competência contínua do pessoal envolvido nas atividades de assistência em escala. A pessoa competente para esta função deve ter acesso direto ao administrador responsável e à gestão adequada para as questões de formação.

- e) A pessoa competente para a função de operações de assistência em escala é responsável pela coordenação e pelo desempenho em matéria de segurança de todas as atividades de assistência em escala em todos os aeródromos ou a nível regional, tal como estabelecido pela entidade de assistência em escala e descrito nas suas normas e objetivos, em conformidade com a secção ORGH.GEN.110, alínea c). A pessoa competente para esta função deve ter acesso direto ao administrador responsável e à gestão adequada para as questões operacionais. Os operadores de aeronaves titulares de um certificado de operador aéreo que pratiquem a autoassistência podem integrar esta função na função já existente da pessoa designada pela entidade para as operações em terra.
- f) A pessoa competente para a função de operações de carga é responsável pela coordenação e pelo desempenho em matéria de segurança de todas as operações de carga em todos os aeródromos ou a nível regional, tal como estabelecido pela entidade e descrito nas suas normas e objetivos, em conformidade com a secção ORGH.GEN.110, alínea c).
- g) Além disso, a entidade de assistência em escala deve estabelecer as seguintes funções:
- 1) Uma função para a aplicação do processo de controlo da conformidade exigido na secção ORGH.MGM.200, alínea b), ponto 6; a(s) pessoa(s) competente(s) para essa função deve(m) ter acesso direto ao administrador responsável;
  - 2) Uma função para a operação e a manutenção do equipamento de apoio no solo, se a entidade o utilizar no âmbito do seu funcionamento; a entidade de assistência em escala deve determinar as linhas hierárquicas para esta função, que pode ser desempenhada por uma ou mais pessoas.
- h) A entidade de assistência em escala deve estabelecer um número proporcional de funções de supervisão, tendo em conta a estrutura da entidade e o número de efetivos. As pessoas que exercem funções de supervisão devem coordenar, aconselhar e assegurar que as pessoas de uma equipa realizem as atividades de assistência em escala em conformidade com as normas e os procedimentos operacionais estabelecidos, incluindo o manual de assistência em escala da entidade. Devem ser bem definidas as obrigações e responsabilidades da(s) pessoa(s) que exerce(m) essas funções e adotadas todas as medidas para garantir que estas podem cumprir as suas responsabilidades. As funções de supervisão devem ser exercidas por pessoas competentes com as habilitações necessárias para assegurar o desempenho das atividades de assistência em escala de acordo com as normas da entidade especificadas no manual de assistência em escala.
- i) A mesma pessoa pode desempenhar mais do que uma das funções referidas nas alíneas b), g) e h) se estiverem preenchidas as duas condições seguintes:
- 1) Têm formação e qualificações para desempenhar as funções atribuídas;
  - 2) Qualquer conflito de interesses no desempenho das funções atribuídas foi resolvido antes de a pessoa assumir essas funções.
- j) A entidade de assistência em escala deve dispor de pessoal suficiente e qualificado para a prestação segura de serviços de assistência em escala em conformidade com o presente regulamento.

#### **ORGH.MGM.215 Instalações**

- a) A entidade de assistência em escala deve assegurar a disponibilidade de instalações que permitam o desempenho e a gestão de todas as funções e atividades previstas nos anexos I e II do presente regulamento.
- b) Se a entidade de assistência em escala utilizar um armazém nas instalações de um aeródromo abrangido pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2018/1139 para armazenar e preparar artigos de carga que contenham mercadorias perigosas, devem ser cumpridos todos os seguintes requisitos:
- 1) A instalação dispõe de fluxos de entrada e de saída claros e de zonas específicas para a aceitação de mercadorias perigosas e para o carregamento e descarregamento de embalagens e ULD;
  - 2) Está prevista uma zona de verificação por raios X;
  - 3) A separação das mercadorias perigosas de acordo com a sua compatibilidade e a sua separação da carga geral são asseguradas em conformidade com as normas internacionais e as práticas recomendadas;
  - 4) São proporcionadas condições adequadas para evitar danos nos artigos de mercadorias perigosas;
  - 5) A zona de armazenamento de mercadorias perigosas está marcada de forma visível e tem temperatura controlada, se for caso disso;
  - 6) Está facilmente disponível um conjunto de ferramentas de emergência.

**ORGH.MGM.220 Software utilizado para a prestação de serviços de assistência em escala**

A entidade de assistência em escala deve assegurar que o *software* que utiliza para a prestação de serviços de assistência em escala é funcional e não afeta negativamente a segurança do voo. Deve garantir que:

- a) Esteja disponível um sistema de salvaguarda para assegurar a continuidade operacional em caso de avaria;
- b) Os dados sejam facilmente acessíveis e possam ser recuperados a pedido de pessoas autorizadas;
- c) Se o *software* incluir a emissão de documentos, cumpra o disposto na secção ORGH.DOC.100;
- d) O pessoal tenha formação e competência para utilizar o *software* para desempenhar as funções que lhe foram atribuídas.

SUBPARTE DEC

**DECLARAÇÃO****ORGH.DEC.100 Declaração — Requisitos gerais**

- a) A entidade de assistência em escala deve apresentar uma declaração devidamente preenchida, incluindo o anexo relativo a cada aeródromo em que presta serviços, à autoridade competente identificada na secção ORGH.GEN.105.
- b) Se a entidade de assistência em escala aplicar qualquer uma das seguintes alterações que afetem o conteúdo da declaração, deve notificar a autoridade competente dessas alterações e apresentar uma declaração alterada:
  - 1) O nome da entidade;
  - 2) Nome e/ou dados de contacto do administrador responsável;
  - 3) Acrescentar ou eliminar aeródromos onde presta serviços de assistência em escala;
  - 4) Acrescentar ou eliminar serviços de assistência em escala prestados num aeródromo enumerado na declaração;
  - 5) Novos AltMoC;
  - 6) Aplicação de uma norma do setor.
- c) A entidade de assistência em escala deve assegurar a conformidade com o presente regulamento e com as informações fornecidas na declaração e manter a conformidade contínua ao longo de todas as suas atividades.

**ORGH.DEC.105 Cessação da prestação de serviços de assistência em escala**

Se uma entidade de assistência em escala tencionar cessar definitivamente a prestação do serviço de assistência em escala num aeródromo, deve:

- a) Notificar o operador do aeródromo e a autoridade competente o mais rapidamente possível, bem como os operadores de aeronaves afetados, em conformidade com o acordo;
- b) Apresentar à autoridade competente um pedido de cancelamento do registo da declaração, na data em que cessa a prestação dos serviços.

A notificação prévia do operador do aeródromo a que se refere a alínea a) deve ser feita com antecedência suficiente, tal como estabelecido nos acordos formais com o operador do aeródromo, para que este possa tomar as medidas adequadas, se necessário, para a continuação do serviço no aeródromo.

## Apêndice 1

## FORMULÁRIO DE DECLARAÇÃO

<b>DECLARAÇÃO</b>			
em conformidade com o Regulamento Delegado (UE) 2025/20			
<b>Nome da entidade:</b>			
Nome, endereço eletrónico e número de telefone do administrador responsável: .....			
Estabelecimento principal da entidade: .....			
Prestação de serviços de assistência em escala: A operadores de aeronaves terceiros <input type="checkbox"/>			
Autoassistência <sup>(*)</sup> <input type="checkbox"/>			
Esta entidade é:			
<input type="checkbox"/> uma entidade de assistência em escala autónoma			
<input type="checkbox"/> parte integrante de um operador de aeródromo, nomeadamente .....			
<input type="checkbox"/> parte integrante de um operador de aeronave ou de um grupo empresarial único de transportadoras aéreas, nomeadamente .....			
Nome, endereço eletrónico e número de telefone da pessoa a quem foi atribuída a função de segurança da assistência em escala: .....			
Data prevista para o início das operações de assistência em escala <sup>(**)</sup> : .....			
(*) Incluindo a operadores de aeronaves que façam parte do mesmo grupo empresarial único de transportadoras aéreas.			
(**) Para as entidades que já operam à data de aplicação do presente regulamento, esta data deve indicar a data em que a declaração é apresentada.			
Aeródromo(s) da UE onde a entidade presta serviços, em nome completo e código OACI:			
N.º	Nome do aeródromo	Código OACI	País
1	<i>por exemplo, Konrad-Adenauer Colónia Bona</i>	<i>EDDK</i>	<i>Alemanha</i>
2			
3			
4			

**Exoneração de responsabilidades**

A entidade de assistência em escala desenvolveu e aplica um sistema de gestão que inclui uma política de segurança, a gestão dos riscos para a segurança e procedimentos para a prestação de serviços de assistência em escala abrangidos pela presente declaração, em conformidade com os requisitos essenciais estabelecidos no anexo VII, ponto 4.2, do Regulamento (UE) 2018/1139 e no anexo I, secção ORGH.MGM.200 (Sistema de gestão), do Regulamento Delegado (UE) 2025/20.

(Se aplicável)

Os AltMoC com referências aos AMC conexos que substituem foram apresentados à autoridade competente.

Os serviços de assistência em escala são efetuados em conformidade com o manual de assistência em escala estabelecido no âmbito dos requisitos essenciais estabelecidos no anexo VII, ponto 4.2.3, do Regulamento (UE) 2018/1139 e conforme exigido pelo anexo I, secção ORGH.DOC.110, do Regulamento Delegado (UE) 2025/20.

Todas as peças de GSE utilizadas têm o programa de manutenção especificado no anexo I, subparte ORGH.GSE, do Regulamento Delegado (UE) 2025/20 em dia.

Todo o pessoal de assistência em escala recebe formação em conformidade com o anexo I, subparte ORGH.TRG, do Regulamento Delegado (UE) 2025/20 e a sua competência é mantida de modo que desempenhe as suas funções de forma segura e de acordo com as normas estabelecidas pela entidade de assistência em escala.

A entidade de assistência em escala cumpre e continuará a cumprir as obrigações de comunicação de ocorrências estabelecidas no[s] [requisitos essenciais do] anexo VII, ponto 4.2.2, do Regulamento (UE) 2018/1139, bem como as disposições do Regulamento (UE) n.º 376/2014 e dos respetivos atos delegados e de execução.

(Se aplicável)

A entidade de assistência em escala aplica as boas práticas e normas do setor.

\_\_\_\_\_  
 Designação das boas práticas/normas do setor:  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

A entidade de assistência em escala notificará a autoridade competente de quaisquer alterações à sua entidade, aos componentes do seu sistema de gestão e ao seu funcionamento, tal como declarado em seguida e especificado no anexo I, secção ORGH.DEC.100, do Regulamento Delegado (UE) 2025/20.

A entidade de assistência em escala confirma que todos os acordos necessários com o(s) operador(es) de aeródromos foram devidamente celebrados antes do início da operação, tais como, sem carácter limitativo:

- a) O tipo de serviços de assistência em escala a prestar nesse aeródromo;
- b) A data de início da operação no aeródromo;
- c) Métodos de intercâmbio de informações operacionais e de segurança pertinentes com o operador do aeródromo, incluindo a comunicação e análise de ocorrências pertinentes em matéria de segurança; e
- d) Participação nos comités de segurança do aeródromo.

A entidade de assistência em escala confirma que as informações divulgadas na presente declaração, incluindo todos os anexos, estão corretas.

A entidade de assistência em escala autoriza a publicação dos seus dados de contacto fornecidos na presente declaração, quer no sítio Web da sua autoridade nacional competente ou da AESA, quer em ambos, uma vez recebida a declaração pela autoridade competente em causa.

.....  
.....

Data, nome e assinatura do administrador responsável:

## Anexo da Declaração (\*)

- (\*) A preencher individualmente para cada aeródromo onde a organização presta serviços de assistência em escala ao abrigo da presente declaração.

<b>Anexo n.º XXX da Declaração</b>	
de .....	(1)
.....	(2)
Notas:	
(1) Nome completo do aeródromo,	
(2) Código OACI.	
1. Nome, endereço eletrónico e número de telefone do representante da entidade de assistência em escala no aeródromo referido no presente anexo: .....	
2. Nome, endereço eletrónico e número de telefone da pessoa responsável pela gestão da segurança no aeródromo referido no presente anexo (*): .....	
Nota: A mesma pessoa pode acumular as responsabilidades referidas nos pontos 1 e 2 e pode ser responsável por mais do que um aeródromo.	
Data de início da operação neste aeródromo (*): .....	
(*) Se a entidade já prestar serviços neste aeródromo à data em que o presente regulamento se torna aplicável, esta data deve indicar a data em que a declaração é apresentada.)	
<b>Lista dos serviços de assistência em escala prestados no aeródromo abrangido pelo presente anexo da Declaração, nos termos do artigo 2.º, n.º 2, do Regulamento Delegado (UE) 2025/20</b>	
Assistência a passageiros [artigo 2.º, n.º 2, alínea a)] — especificar: .....	<input type="checkbox"/>
Assistência a passageiros com mobilidade reduzida [artigo 2.º, n.º 2, alínea a)]	<input type="checkbox"/>
Assistência a bagagem [artigo 2.º, n.º 2, alínea b)] — especificar: .....	<input type="checkbox"/>
<b>Manutenção de aeronaves</b>	
Operação de GSE utilizados para serviços de assistência em escala [artigo 2.º, n.º 2, alínea c), subalínea i)]	<input type="checkbox"/>
Abastecimento e extração de combustível de aeronaves, nomeadamente serviços de abastecimento de combustível no avião [artigo 2.º, n.º 2, alínea c), subalínea ii)]	<input type="checkbox"/>
Manutenção das instalações sanitárias da aeronave [artigo 2.º, n.º 2, alínea c), subalínea iii)]	<input type="checkbox"/>
Serviços de água potável da aeronave [artigo 2.º, n.º 2, alínea c), subalínea iv)]	<input type="checkbox"/>
Limpeza exterior da aeronave [artigo 2.º, n.º 2, alínea c), subalínea v)]	<input type="checkbox"/>
Operações de degelo/antigelo da aeronave [artigo 2.º, n.º 2, alínea c), subalínea vi)]; especificar igualmente se é assegurada a supervisão do degelo/antigelo: .....	<input type="checkbox"/>
<b>Atividades de rotação</b>	
Atividades à chegada da aeronave [artigo 2.º, n.º 2, alínea d), subalínea i)]	<input type="checkbox"/>
Carregamento/descarregamento da aeronave [artigo 2.º, n.º 2, alínea d), subalínea ii)]	<input type="checkbox"/>
Supervisão do carregamento [artigo 2.º, n.º 2, alínea d), subalínea ii)]	<input type="checkbox"/>
Atividades à partida da aeronave [artigo 2.º, n.º 2, alínea d), subalínea iii)]	<input type="checkbox"/>

Reboque/recuo da aeronave [artigo 2.º, n.º 2, alínea d), subalínea iv)]:		
Reboque	Recuo	
Operação de veículos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Comunicação por auscultadores	<input type="checkbox"/>	
Orientação pessoal	<input type="checkbox"/>	
<b>Assistência a carga e correio</b>		
Aceitação da carga em nome do operador da aeronave [artigo 2.º, n.º 2, alínea e), subalínea i)]		<input type="checkbox"/>
Empilhamento e armazenamento finais [artigo 2.º, n.º 2, alínea e), subalínea ii)]		<input type="checkbox"/>
Pesagem final e etiquetagem de ULD [artigo 2.º, n.º 2, alínea e), subalínea iii)]		<input type="checkbox"/>
Controlos finais antes do transporte aéreo [artigo 2.º, n.º 2, alínea e), subalínea iv)]		<input type="checkbox"/>
Transporte em terra de carga/correio entre o ponto de controlo final e a aeronave [artigo 2.º, n.º 2, alínea e), subalínea v)]		<input type="checkbox"/>
<b>Mercadorias perigosas</b>		
Assistência a passageiros		<input type="checkbox"/>
Assistência a bagagem		<input type="checkbox"/>
Aceitação de mercadorias perigosas como carga		<input type="checkbox"/>
Assistência a mercadorias perigosas como carga		<input type="checkbox"/>

## SUBPARTE DOC

**DOCUMENTOS E REGISTOS****ORGH.DOC.100 Sistemas de documentos e registos**

- a) A entidade de assistência em escala deve estabelecer um sistema de documentos e um sistema de registos como parte do seu sistema de gestão.
- b) A entidade de assistência em escala deve assegurar que todos os documentos e registos, bem como quaisquer alterações conexas, sejam acessíveis ao pessoal da entidade de assistência em escala para fins de serviço, bem como às autoridades ou a outras entidades para efeitos de auditoria ou inspeção, mediante pedido. Os registos devem ser facilmente rastreados e recuperáveis durante todo o período de conservação exigido.
- c) Os documentos e registos devem ser conservados e protegidos para garantir a proteção contra danos, alterações e roubo.
- d) Os documentos e registos devem ser facilmente legíveis em qualquer formato. A entidade de assistência em escala deve especificar na sua documentação o método de eliminação ou supressão dos documentos e registos.

**ORGH.DOC.105 Conservação de registos**

- a) A entidade de assistência em escala deve conservar os registos em conformidade com os requisitos nacionais do(s) Estado(s)-Membro(s) onde presta os seus serviços.
- b) Não obstante o disposto na alínea a), a entidade de assistência em escala deve conservar os seguintes registos, do seguinte modo ou em conformidade com outros requisitos aplicáveis, consoante o que tiver a maior duração:
  - 1) A declaração da entidade de assistência em escala e os AltMoC em utilização, durante o período de validade da declaração;

- 2) Acordos escritos com outras entidades, tais como operadores de aeronaves e operadores de aeródromos, para efeitos da prestação segura de serviços de assistência em escala, enquanto tais acordos estiverem em vigor;
- 3) O manual de assistência em escala e quaisquer outros procedimentos operacionais, os procedimentos e instruções do operador do aeródromo e os procedimentos e instruções do operador de aeronave, enquanto forem utilizados pela entidade de assistência em escala nesse aeródromo, ou para esse operador de aeronave;
- 4) Relatórios de avaliação da segurança, incluindo relatórios de investigação de acidentes e incidentes graves, durante a vida útil da entidade de assistência em escala;
- 5) Certificados de formação do pessoal, qualificações e, se for caso disso, registos médicos, autorização para condução na placa de estacionamento ou respetiva revogação ou cancelamento, durante, pelo menos, 24 meses após o termo do contrato da pessoa;
- 6) Autorizações de veículos e de equipamentos de apoio no solo, plano de manutenção preventiva e registos de manutenção, durante, pelo menos, 24 meses após o veículo ter sido desativado;
- 7) Documentos para a preparação e manutenção de um voo, durante três meses.

#### **ORGH.DOC.110 Manual de assistência em escala**

- a) A entidade de assistência em escala deve incluir os seguintes elementos no seu manual de assistência em escala:
  - 1) Todas as instruções, informações e procedimentos necessários para a prestação segura de serviços de assistência em escala, adaptados ao contexto operacional e local e ao risco para a segurança em cada aeródromo;
  - 2) Os procedimentos operacionais previstos pelos operadores de aeronaves aos quais a entidade de assistência em escala presta serviços;
  - 3) Os procedimentos do aeródromo fornecidos pelo operador do aeródromo, a fim de assegurar a conformidade com os requisitos do aeródromo aplicáveis à entidade de assistência em escala;
  - 4) Os deveres e responsabilidades do pessoal de assistência em escala;
  - 5) O sistema de gestão da entidade de assistência em escala;
  - 6) O processo da entidade de assistência em escala para a gestão das alterações;
  - 7) O programa de formação do pessoal da entidade envolvido em atividades de assistência em escala;
  - 8) O programa de manutenção do equipamento de apoio no solo;
  - 9) Quaisquer outras funções no âmbito dos serviços de assistência em escala mencionadas na sua declaração.
- b) O manual de assistência em escala pode consistir num conjunto de documentos separados, interligados por referências cruzadas.
- c) Os operadores de aeródromos e os operadores de aeronaves que prestam serviços de assistência em escala podem integrar os elementos de assistência em escala nos seus manuais existentes.
- d) A entidade de assistência em escala deve assegurar que todas as informações extraídas de outros documentos controlados, como os referidos na alínea a), pontos 2 e 3, ou de outros documentos pertinentes para a prestação segura de serviços de assistência em escala, bem como qualquer alteração dos mesmos, sejam refletidas correta e atempadamente no manual de assistência em escala.
- e) A entidade de assistência em escala deve assegurar que o manual de assistência em escala:
  - 1) Seja aprovado pela(s) pessoa(s) responsável(is) designada(s) pela entidade de assistência em escala, na íntegra ou por partes, e existam provas dessa aprovação;
  - 2) Seja de leitura fácil e tenha uma estrutura que facilite a sua elaboração, utilização e revisão;
  - 3) Seja facilmente acessível ao pessoal da entidade de assistência em escala e a entidades terceiras, na íntegra ou em partes, conforme pertinente para as suas funções e responsabilidades, e o pessoal receba instruções sobre como aceder e onde encontrar as partes que lhes dizem respeito;
  - 4) Esteja à disposição da autoridade competente, incluindo as suas últimas alterações, em tempo útil antes de uma inspeção ou auditoria.

- f) A entidade de assistência em escala deve:
- 1) Rever regularmente o conteúdo do manual de assistência em escala, assegurar a sua atualização e introduzir alterações sempre que necessário;
  - 2) Assegurar que os procedimentos de alteração e distribuição do manual de assistência em escala sejam comunicados e compreendidos pelo pessoal que utiliza o manual;
  - 3) Desenvolver e aplicar um processo de gestão e controlo das sucessivas versões do manual de assistência em escala e torná-lo visível no manual;
  - 4) Remover ou assinalar claramente as partes obsoletas;
  - 5) Incorporar todas as alterações e revisões exigidas pela autoridade competente, pelos operadores de aeronaves aos quais a entidade de assistência em escala presta serviços, pelo operador do aeródromo ou por alterações das suas operações;
  - 6) Divulgar sem demora ao pessoal em causa as instruções operacionais e respetivas alterações, bem como quaisquer outras informações pertinentes.
- g) A entidade de assistência em escala deve assegurar que as instruções de trabalho e os procedimentos operacionais correspondam às partes pertinentes do manual de assistência em escala e sejam escritos ou comunicados numa língua e de uma forma que possam ser compreendidos pelo pessoal competente.

SUBPARTE TRG

**FORMAÇÃO DO PESSOAL DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA**

**ORGH.TRG.100 Programa de formação e avaliação**

- a) No âmbito do seu sistema de gestão, a entidade de assistência em escala deve desenvolver e aplicar um programa de formação e avaliação em intenção do seu pessoal, a fim de garantir que este possui a competência necessária para desempenhar as suas funções de acordo com as normas e objetivos estabelecidos em conformidade com a secção ORGH.GEN.110, alínea c), e para assegurar a continuidade das competências do pessoal.
- b) O programa de formação e avaliação deve:
- 1) Definir normas e objetivos de formação com base nas funções e tarefas específicas de cada função de assistência em escala, nos procedimentos operacionais, no contexto operacional e nos perigos e riscos de segurança associados inerentes a cada função de assistência em escala;
  - 2) Estabelecer o nível de competência necessário e desenvolver o programa de formação para o alcançar;
  - 3) Incluir uma análise das necessidades de formação que é realizada antes de inscrever uma pessoa na formação inicial; esta etapa deve ser utilizada para permitir o reconhecimento de qualquer formação anterior concluída por uma pessoa, quando pertinente para a função e tarefas atribuídas;
  - 4) Abranger conhecimentos, competências e atitudes proporcionais às tarefas genéricas e específicas de cada função de assistência em escala, do seguinte modo:
    - i) a componente «conhecimentos» deve basear-se em procedimentos operacionais normalizados relacionados com a função de assistência em escala, procedimentos do operador de aeronave, aspetos pertinentes dos procedimentos do aeródromo e, se for caso disso, operações em condições meteorológicas adversas, operações de inverno e operações noturnas,
    - ii) a componente «competências» deve abordar as competências técnicas e humanas, a fim de assegurar que a pessoa atinge as capacidades práticas para desempenhar corretamente as tarefas específicas do seu papel, e o desenvolvimento de competências deve também abordar os procedimentos específicos do operador,
    - iii) a componente «atitude» deve ter por objetivo preparar o indivíduo para desempenhar as suas funções de forma segura e eficiente, com a compreensão e a vontade de contribuir para manter a segurança de funcionamento a um nível elevado;
  - 5) Estabelecer um processo de avaliação do nível de competência alcançado no que respeita às componentes referidas nos pontos 2, 3 e 4, no final da formação;
  - 6) Abranger a formação inicial, incluindo a formação no local de trabalho, e a formação contínua em matéria de competências.

- c) Tendo em conta as funções e responsabilidades específicas de cada função, o programa de formação e avaliação deve abranger os seguintes elementos:
- 1) Conhecimentos básicos no domínio da aviação;
  - 2) Formação específica por tipo de atividade de assistência em escala;
  - 3) O sistema de gestão da segurança e os elementos de gestão da segurança da entidade;
  - 4) Segurança do lado ar e trabalho em torno da aeronave, incluindo os riscos colocados por outros operadores na placa de estacionamento;
  - 5) Operação de equipamentos de apoio no solo e de qualquer instalação, infraestrutura ou equipamento fornecido pelo operador do aeródromo para a prestação de serviços de assistência em escala;
  - 6) Fatores humanos;
  - 7) Processo de rotação;
  - 8) Comunicação de incidentes de segurança;
  - 9) Mercadorias perigosas;
  - 10) Procedimentos operacionais dos operadores de aeronaves pertinentes para a função específica de assistência em escala atribuída;
  - 11) Procedimentos e programas operacionais locais dos operadores de aeródromos pertinentes para a função específica de assistência em escala;
  - 12) Qualquer outra formação exigida por outras disposições aplicáveis do Regulamento (UE) n.º 139/2014, do Regulamento (UE) n.º 965/2012 ou do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão <sup>(\*)</sup>.
- d) A entidade de assistência em escala deve assegurar, no âmbito do seu programa de formação e avaliação, a continuidade das competências do pessoal, mantendo os seus conhecimentos, aptidões e atitudes a um nível que lhe permita desempenhar as suas funções em conformidade com as normas e os objetivos estabelecidos pela entidade de assistência em escala em conformidade com a secção ORGH.GEN.110, alínea c). Para o efeito, realizam-se os tipos de formação referidos nas alíneas e) a h), concluindo cada uma delas com uma fase de avaliação.
- e) A formação contínua deve ser ministrada, o mais tardar, a cada 36 meses. A formação contínua pode ser concluída em qualquer data nos últimos três meses civis do intervalo de recorrência, podendo o novo período ter início na data de conclusão da última formação contínua.
- f) A formação de reciclagem deve ser realizada quando uma pessoa não puder demonstrar a competência exigida na função atribuída ou não tiver realizado tarefas na função atribuída durante 3 a 12 meses consecutivos. O conteúdo e a forma de prestação da formação de reciclagem devem ser adaptados à duração da pausa. A formação de reciclagem também pode ser realizada como uma forma de variações sazonais das atividades.

A formação de atualização deve ser realizada, como subcategoria da formação de reciclagem, em qualquer dos seguintes casos:

- 1) São atribuídas a uma pessoa novas tarefas ou uma nova função de assistência em escala;
  - 2) Existem alterações dos regulamentos que afetam diretamente a execução das suas tarefas;
  - 3) Existem novos processos, procedimentos ou alterações do ambiente operacional.
- g) A formação de requalificação de uma pessoa deve ser realizada sempre que existam lacunas no seu desempenho identificadas durante o funcionamento diário ou quando uma pessoa não tenha desempenhado tarefas na função atribuída durante 12 a 24 meses consecutivos. Deve incluir formação sobre as lacunas identificadas no desempenho e uma avaliação de competências.
- h) A reconversão de acordo com o programa de formação inicial deve ser efetuada quando uma pessoa não tiver realizado tarefas na função atribuída durante mais de 24 meses consecutivos.

<sup>(\*)</sup> Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão, de 26 de setembro de 2012, que estabelece as regras do ar comuns e as disposições operacionais no respeitante aos serviços e procedimentos de navegação aérea e que altera o Regulamento de Execução (UE) n.º 1035/2011, e os Regulamentos (CE) n.º 1265/2007, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 e (UE) n.º 255/2010 (JO L 281 de 13.10.2012, p. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2012/923/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2012/923/oj)).

- i) A entidade de assistência em escala deve assegurar que as pessoas que ministram formação e realizam a avaliação sejam competentes na matéria para receber instruções e possuam competências para ministrar a formação e realizar a avaliação de forma eficaz.
- j) O programa de formação e avaliação deve ser incluído no manual de assistência em escala da entidade e revisto regularmente para efeitos de melhoria.

#### **ORGH.TRG.105 Requisitos adicionais relacionados com a formação**

- a) A entidade de assistência em escala deve assegurar a utilização de instalações, meios, equipamentos e ferramentas adequados para a ministração de formação e a realização de avaliações.
- b) A entidade de assistência em escala deve assegurar que o material de formação seja fornecido numa língua que possa ser compreendida pelo pessoal de assistência em escala em causa.
- c) A entidade de assistência em escala deve manter registos da formação e das avaliações e das qualificações associadas. Deve fornecer uma cópia desses registos à pessoa, mediante pedido. Tais registos devem incluir os seguintes pormenores:
  - 1) Nome da entidade empregadora ou, quando a formação é ministrada por um terceiro, da entidade que ministra a formação;
  - 2) Nome da formação;
  - 3) Competências específicas da formação;
  - 4) Resumo dos temas abrangidos;
  - 5) Competências adquiridas e, se for caso disso, grau ou taxa de aprovação da avaliação;
  - 6) Data de conclusão da formação e da avaliação.

#### **ORGH.TRG.110 Formação sobre mercadorias perigosas**

- a) As entidades de assistência em escala, incluindo as que não manuseiam mercadorias perigosas, devem aplicar e manter um programa de formação sobre mercadorias perigosas destinado ao pessoal de assistência em escala, proporcional às suas funções e responsabilidades, incluindo a deteção de mercadorias perigosas não declaradas ou incorretamente declaradas e a comunicação de ocorrências envolvendo mercadorias perigosas, em conformidade com a secção GH.OPS.020 e o anexo 18 da Convenção de Chicago e com as instruções técnicas da OACI.
- b) O pessoal deve também receber formação sobre os procedimentos específicos em matéria de mercadorias perigosas dos operadores de aeronaves para os quais a entidade de assistência em escala presta serviços de assistência a mercadorias perigosas.
- c) A formação contínua sobre mercadorias perigosas deve ser ministrada, o mais tardar, a cada 24 meses.
- d) O pessoal de uma entidade de assistência em escala que desempenhe qualquer uma das seguintes funções fica isento do cumprimento do disposto na alínea a):
  - 1) Abastecimento e extração de combustível de aeronaves;
  - 2) Manutenção das instalações sanitárias da aeronave;
  - 3) Serviços de água potável;
  - 4) Limpeza exterior da aeronave;
  - 5) Operações de degelo e antigelo da aeronave;
  - 6) Reboque ou recuo de aeronaves.

#### SUBPARTE GSE

#### **EQUIPAMENTO DE APOIO NO SOLO**

#### **ORGH.GSE.100 Equipamento de apoio no solo — Requisitos gerais**

- a) No âmbito do seu sistema de gestão, a entidade de assistência em escala deve dispor de um processo para garantir que o equipamento de apoio no solo utilizado para a prestação de serviços de assistência em escala:
  - 1) Esteja sujeito a inspeção antes da primeira utilização em operação ou antes do início da operação sazonal;
  - 2) Esteja operacional e em boas condições, de modo que não cause ferimentos a pessoas nem danos à aeronave ou a outros equipamentos ou bens;

- 3) Seja operado de acordo com as instruções de utilização e dentro dos parâmetros de projeto do equipamento;
  - 4) Seja utilizado apenas para a(s) finalidade(s) para a(s) qual (quais) foi concebido;
  - 5) Seja adequado ao tipo de aeronave a que se destina;
  - 6) Seja mantido em conformidade com o programa de manutenção e as instruções da entidade de assistência em escala, tendo devidamente em conta um impacto mínimo no ambiente.
- b) Para efeitos da alínea a), a entidade de assistência em escala deve:
- 1) Dispor de procedimentos e instruções adequados para a operação segura do equipamento de apoio no solo e aplicá-los;
  - 2) Ter estabelecido meios para assegurar a receção de boletins de serviço, atualizações de serviço, recolhas e outras notificações relativas à segurança e à utilização do equipamento emitidos pelo fabricante e/ou pelas autoridades, bem como medidas adequadas em relação aos mesmos;
  - 3) Assegurar que o pessoal que opera o equipamento de apoio no solo possui uma licença de condução válida e qualquer outra licença necessária para a operação de veículos especializados, foi autorizado pelo operador do aeródromo a conduzir na placa de estacionamento e possui a formação adequada e as suas competências são mantidas;
  - 4) Cumprir os requisitos em matéria de programa de manutenção estabelecidos na secção ORGH.GSE.105;
  - 5) Quando os serviços de manutenção do equipamento de apoio no solo são subcontratados, assegurar que:
    - i) a manutenção seja efetuada em conformidade com as instruções e especificações do fabricante do equipamento, que abrangem as instruções de manutenção e reparação, as informações relativas à assistência técnica, a resolução de problemas e os procedimentos de inspeção,
    - ii) a entidade de assistência em escala disponha de provas da manutenção do equipamento de apoio no solo provenientes da empresa de manutenção de equipamento de apoio no solo subcontratada;
  - 6) Cumprir as normas de conceção e fabrico aplicáveis do equipamento de apoio no solo utilizado.
- c) Quando o operador do aeródromo fornecer equipamento, infraestruturas ou instalações para a prestação de serviços de assistência em escala, tais como instalações de degelo, sistema centralizado de assistência a bagagem, mangas de embarque de passageiros e pontes aéreas, os seguintes aspetos devem ser clarificados e documentados o mais cedo possível entre o operador do aeródromo e os utilizadores desses equipamentos, infraestruturas ou instalações:
- 1) A responsabilidade pela sua manutenção;
  - 2) A responsabilidade pela sua operação;
  - 3) A responsabilidade pela formação do pessoal no que respeita à operação desses equipamentos, infraestruturas ou instalações.

#### **ORGH.GSE.105 Programa de manutenção de equipamento de apoio no solo**

- a) No âmbito do seu sistema de gestão, a entidade de assistência em escala deve estabelecer e aplicar um programa de manutenção, a fim de manter os sistemas e o equipamento necessários para a prestação de serviços de assistência em escala num estado de operação que não comprometa a segurança das pessoas, das aeronaves e de outros veículos ou equipamentos, nem a regularidade da eficiência das operações. Deve assegurar o seguinte:
- 1) Aplicação de um programa de manutenção para os seus veículos e equipamentos que operam na área de movimento e noutras áreas operacionais no aeródromo;
  - 2) Estabelecimento de procedimentos para aplicar o programa de manutenção;
  - 3) Realização de manutenção em oficinas adequadas, por pessoal qualificado, e em conformidade com as instruções do fabricante ou, na sua ausência, com as instruções fornecidas pelo proprietário do equipamento de apoio no solo ou pelo locador;
  - 4) Aplicar eficazmente o programa de manutenção utilizando meios e instalações adequados e apropriados, inclusive quando os serviços de manutenção são subcontratados;
  - 5) Marcação clara de veículos e do equipamento de apoio no solo fora de serviço como «fora de serviço», não os utilizando para operações, e deslocando-os rapidamente para áreas específicas de manutenção ou armazenamento para reparações;
  - 6) Estabelecimento de um plano para as inspeções de manutenção preventiva, se for caso disso;

- 7) Conservação de registos de manutenção de cada veículo e equipamento de apoio no solo.
- b) O programa de manutenção deve ser adequado à frequência e às condições específicas de utilização de uma determinada peça de equipamento de apoio no solo. Deve incluir, no mínimo:
  - 1) Um processo de inspeção e de comunicação de falhas;
  - 2) Provas de que o equipamento de apoio no solo foi verificado antes de voltar a ser colocado em serviço.
- c) O programa de manutenção deve respeitar os princípios dos fatores humanos.
- d) O programa de manutenção deve assegurar a conformidade com o intervalo de serviço especificado durante toda a vida útil do equipamento de apoio no solo.
- e) Quando a manutenção do equipamento de apoio no solo for efetuada por outras entidades que participam num acordo de partilha de equipamento ou num contrato de aluguer, a entidade de assistência em escala deve assegurar que a responsabilidade pela manutenção seja documentada.

**ORGH.GSE.110 Partilha de equipamento de apoio no solo**

- a) Se o equipamento de apoio no solo for fornecido pelo operador do aeródromo ou por outra entidade num aeródromo, a entidade de assistência em escala pode, se for caso disso, celebrar um acordo de partilha de equipamento de apoio no solo com outras entidades que prestam serviços de assistência em escala nesse aeródromo. O operador do aeródromo deve ser permanentemente informado desse acordo.
- b) No caso de equipamento de apoio no solo partilhado, a entidade de assistência em escala deve assegurar que o acordo específico com a entidade que fornece o GSE cumpra os requisitos da presente subparte e os requisitos aplicáveis aos serviços contratados no âmbito do presente regulamento, incluindo a garantia de formação do pessoal para a operação do GSE, os procedimentos operacionais para a utilização do GSE, bem como o programa de manutenção do GSE.
- c) A entidade de assistência em escala deve aplicar efetivamente os requisitos de segurança estabelecidos através do acordo de partilha de equipamento de apoio no solo. Deve assegurar que o nível de segurança não seja inferior às normas estabelecidas pelo seu próprio sistema de gestão da segurança. Nesse caso, a entidade de assistência em escala pode solicitar uma revisão dos requisitos de segurança do acordo de partilha do equipamento de apoio no solo juntamente com as outras entidades envolvidas no acordo.

—

## ANNEX II

**RESPONSABILIDADES DAS ENTIDADES DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA NO QUE DIZ RESPEITO AOS PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS PARA SERVIÇOS DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA****(PARTE GH.OPS)****GH.OPS.005 Responsabilidades gerais para a prestação de serviços de assistência em escala**

- a) A entidade de assistência em escala deve assegurar, para todas as atividades de assistência em escala que realiza, que:
- 1) Os procedimentos operacionais e as instruções fornecidos pelo operador da aeronave e, se for caso disso, pelo operador do aeródromo sejam corretamente aplicados;
  - 2) Esteja disponível pessoal suficiente para desempenhar as tarefas atribuídas de forma segura;
  - 3) O pessoal que desempenha atividades de assistência em escala tenha formação e competências para desempenhar as tarefas atribuídas;
  - 4) A operação e a manutenção de qualquer equipamento utilizado nas atividades de assistência em escala sejam realizadas em conformidade com a subparte ORGH.GSE.
- b) Em conformidade com o anexo VII, ponto 4.1, alínea c), do Regulamento (UE) 2018/1139, a entidade de assistência em escala deve prestar serviços em conformidade com as instruções e os procedimentos do operador da aeronave. No entanto, a entidade de assistência em escala pode aplicar os seus próprios procedimentos operacionais em qualquer dos seguintes casos:
- 1) Se acordados e aceites pelo operador da aeronave;
  - 2) Se o operador da aeronave não fornecer quaisquer procedimentos operacionais.
- c) Se as instruções e os procedimentos fornecidos pelo operador da aeronave forem diferentes dos procedimentos operacionais da entidade de assistência em escala, prevalecem os procedimentos do operador da aeronave. A entidade de assistência em escala deve resolver com o operador da aeronave quaisquer diferenças contraditórias que possam afetar a segurança da aeronave, dos seus passageiros ou do pessoal de assistência em escala logo que tenham sido identificadas e determinar, juntamente com o operador da aeronave, se, em vez disso, a aplicação dos procedimentos operacionais da entidade de assistência em escala é aceite.
- d) Os procedimentos operacionais da entidade de assistência em escala devem:
- 1) Abranger, se for caso disso, todos os serviços prestados, enumerados no artigo 2.º, n.º 2, do presente regulamento;
  - 2) Ser adequados ao tipo de aeronave e ao contexto operacional;
  - 3) Assegurar que as atividades de assistência a aeronaves são realizadas de um modo que minimize os riscos de danos para a aeronave ou outros veículos no solo e as lesões do pessoal e dos passageiros e que a segurança do voo não seja comprometida.
- e) Em conformidade com o anexo VII, ponto 4.1, alínea b), do Regulamento (UE) 2018/1139, a entidade de assistência em escala deve cumprir, na medida em que tal seja pertinente para as atividades que realiza, os procedimentos que lhe são fornecidos pelo operador do aeródromo relacionados com os seguintes aspetos operacionais referidos no Regulamento (UE) n.º 139/2014:
- 1) Programa de controlo de objetos estranhos/fragmentos (FOD);
  - 2) Autorização e operação dos condutores e dos veículos;
  - 3) Reboque de aeronaves;
  - 4) Comunicações entre os veículos e o controlo de tráfego aéreo (ATC);
  - 5) Controlo dos peões;
  - 6) Qualidade do combustível e segurança da placa de estacionamento durante o reabastecimento/extração de combustível;
  - 7) Operações em condições inverniais;
  - 8) Operações noturnas;
  - 9) Operações em condições meteorológicas adversas;
  - 10) Marcação e iluminação de veículos e outros objetos móveis;
  - 11) Chegada e saída da aeronave da posição de estacionamento;
  - 12) Informações a organizações que operam na placa de estacionamento;
  - 13) Alerta dos serviços de emergência,

- 14) Precauções relativas ao sopro dos reatores;
  - 15) Vestuário de alta visibilidade.
- f) Os procedimentos do operador do aeródromo que abrangem os elementos da alínea e) prevalecem sobre os procedimentos com o mesmo âmbito da entidade de assistência em escala ou do operador da aeronave. A entidade de assistência em escala deve resolver quaisquer instruções ou procedimentos contraditórios com o operador do aeródromo logo que estes tenham sido identificados.
  - g) Sem prejuízo do disposto nas alíneas a) a f), a fim de garantir que a segurança da aeronave e das pessoas em terra não seja comprometida durante a prestação de serviços de assistência em escala, a entidade de assistência em escala pode decidir aplicar procedimentos operacionais mais rigorosos, com base nos procedimentos e instruções do operador da aeronave ou do operador do aeródromo, se considerar que o contexto operacional local exige precauções de segurança adicionais. Estes elementos de segurança adicionais devem ser documentados e comunicados aos operadores das aeronaves ou aos operadores dos aeródromos em causa, consoante o caso.
  - h) A entidade de assistência em escala deve assegurar que seja disponibilizada ao seu pessoal uma cópia das instruções e procedimentos operacionais pertinentes, de acordo com as suas funções e comunicada de uma forma que garanta a sua compreensão. A entidade de assistência em escala deve igualmente assegurar que o seu pessoal seja capaz de compreender e cumprir as instruções e procedimentos do operador do aeródromo e/ou das autoridades competentes que possam ser fornecidos apenas na língua nacional.

#### **GH.OPS.010 Interfaces com outras entidades**

No âmbito do seu sistema de gestão, a entidade de assistência em escala deve dispor de um processo para identificar as interfaces com o operador do aeródromo e o(s) operador(es) de aeronaves ao(s) qual (quais) presta serviços. O processo de tratamento das interfaces deve:

- a) Abranger os procedimentos operacionais específicos do operador da aeronave, o ambiente do aeródromo local, os procedimentos de segurança e/ou os condicionalismos operacionais, com base numa avaliação dos riscos para a segurança e com o acordo de todas as partes interessadas pertinentes;
- b) Assegurar, em coordenação com o operador do aeródromo, que as partes pertinentes do seu sistema de gestão da segurança sejam compatíveis e complementares com as do operador do aeródromo a que se refere a secção ADR.OR.D.025 e do operador da aeronave;
- c) Assegurar a comunicação mútua e a partilha regular de informações pertinentes em matéria de segurança com as entidades afetadas pelas atividades de assistência em escala.

#### **GH.OPS.020 Assistência a mercadorias perigosas**

- a) A entidade de assistência em escala deve assegurar que a assistência a mercadorias perigosas seja sempre efetuada em conformidade com as disposições pertinentes do anexo 18 da Convenção de Chicago e com as instruções técnicas da OACI relativas a esse anexo, bem como com as instruções e procedimentos do operador da aeronave.
- b) As entidades de assistência em escala não envolvidas na assistência a mercadorias perigosas devem recusar as mercadorias que contenham mercadorias perigosas ocultas ou não declaradas e comunicar a deteção de mercadorias perigosas não declaradas ou incorretamente declaradas em conformidade com a secção ORGH.GEN.160, alínea b), ponto 2.
- c) A entidade de assistência em escala deve assegurar que o pessoal envolvido na assistência a mercadorias perigosas tenha acesso e aplique as variações específicas dos operadores das aeronaves aos quais os serviços são prestados.

#### **GH.OPS.025 Transporte em terra de passageiros e membros da tripulação por um operador de aeródromo**

Quando um operador de aeródromo presta serviços de transporte em terra de passageiros e membros da tripulação com recurso ao seu próprio pessoal, quer como serviço único quer acumulado com a assistência a passageiros com mobilidade reduzida, no âmbito da isenção especificada no artigo 2.º, n.º 3, alínea h) ou j), do presente regulamento, este deve cumprir os seguintes requisitos do anexo I e do anexo II do presente regulamento:

- a) Subparte ORGH.GSE;
- b) Secção GH.OPS.300;
- c) Secção GH.OPS.305.

**GH.OPS.030 Língua comum**

A entidade de assistência em escala deve assegurar que o seu pessoal seja capaz de comunicar eficazmente para as suas tarefas operacionais diárias na(s) língua(s) ou nos sinais manuais que possam ser compreendidos entre si ou, dependendo das funções que lhes forem atribuídas, pelo pessoal do aeródromo ou pela tripulação de voo.

## SUBPARTE 1

**ASSISTÊNCIA A PASSAGEIROS****GH.OPS.100 Assistência a passageiros — requisitos gerais**

- a) Os procedimentos de assistência a passageiros estabelecidos pela entidade de assistência em escala devem abranger os riscos para a segurança, incluindo o transporte de mercadorias perigosas na bagagem dos passageiros ou na pessoa, relacionados com as seguintes atividades:
  - 1) Aceitação dos passageiros e da bagagem e transmissão de dados para efeitos de controlo da carga;
  - 2) Assistência a categorias especiais de passageiros, incluindo passageiros com mobilidade reduzida;
  - 3) Embarque de passageiros;
  - 4) Desembarque de passageiros, incluindo, se for caso disso, assistência a passageiros em trânsito e em correspondência;
  - 5) Correspondência ou trânsito de passageiros.
- b) A entidade de assistência em escala deve assegurar que os requisitos do aeródromo relacionados com o controlo dos peões sejam observados durante o embarque e desembarque dos passageiros.

**GH.OPS.105 Controlo dos passageiros na placa de estacionamento**

- a) O acesso dos passageiros à placa de estacionamento ou a qualquer outra zona operacional deve cumprir os requisitos aplicáveis em matéria de controlo dos peões estabelecidos no Regulamento (UE) n.º 139/2014. A entidade de assistência em escala deve assegurar que os passageiros não se desloquem para fora da área ou trajetória claramente designada/marcada para a passagem entre o terminal do aeródromo e a aeronave e não atravessem as zonas de perigo marcadas em torno da aeronave.
- b) A entidade de assistência em escala deve aplicar as instruções e os procedimentos do operador da aeronave, salvo acordo em contrário com o operador da aeronave. Ao utilizar escadas de passageiros, mangas de embarque ou pontes aéreas para o embarque e desembarque de passageiros, os procedimentos operacionais devem abranger a segurança dos passageiros durante o embarque e desembarque dos passageiros.

**GH.OPS.110 Assistência a passageiros com mobilidade reduzida por um operador de aeródromo**

Quando um operador de aeródromo presta assistência em escala a passageiros com mobilidade reduzida recorrendo ao seu próprio pessoal, quer como serviço único quer acumulado com o transporte no solo de passageiros e membros da tripulação, no âmbito da isenção especificada no artigo 2.º, n.º 3, alínea h) ou j), do presente regulamento, este deve cumprir os seguintes requisitos dos anexos I e II do presente regulamento:

- a) Subparte ORGH.GSE;
- b) Secção GH.OPS.100, alínea a), ponto 2, aplicável a esses passageiros;
- c) Secção GH.OPS.305 sobre a operação de equipamento de apoio no solo.

## SUBPARTE 2

**ASSISTÊNCIA A BAGAGEM****GH.OPS.200 Assistência a bagagem — requisitos gerais**

- a) Os procedimentos de segurança para a assistência a bagagem devem abranger as seguintes fases, em função da gama de operações da entidade de assistência em escala:
  - 1) Identificação da bagagem;
  - 2) Triagem de bagagem;
  - 3) Acumulação de bagagem, preparação para a partida ou transferência;

- 4) Chegada e recuperação da bagagem.
- b) A assistência a mercadorias perigosas na bagagem deve ser efetuada em conformidade com o anexo 18 da Convenção de Chicago e com as instruções técnicas da OACI relativas a esse anexo e com os procedimentos e instruções do operador da aeronave relativos às mercadorias perigosas contidas na bagagem de passageiros.
- c) A entidade de assistência em escala deve cumprir quaisquer procedimentos de aeródromo adicionais, consoante a infraestrutura centralizada fornecida pelo operador do aeródromo para a assistência a bagagem.
- d) A entidade de assistência em escala deve assegurar que o pessoal envolvido na assistência a bagagem receba formação em segurança pertinente para as suas tarefas e compreenda as consequências do seu desempenho para a segurança de voo.

### SUBPARTE 3

### MANUTENÇÃO DE AERONAVES

#### **GH.OPS.300 Segurança na placa de estacionamento**

A entidade de assistência em escala deve aplicar, para além dos procedimentos do operador do aeródromo aplicáveis a essa entidade enquanto utilizador do aeródromo, procedimentos operacionais para abranger os riscos para a segurança decorrentes do trabalho em torno da aeronave e na área de segurança do lado ar do aeródromo, do seguinte modo:

- a) Os procedimentos do operador do aeródromo no que respeita às seguintes atividades:
  - 1) Marcha e condução nas áreas do lado ar do aeródromo;
  - 2) Programa FOD;
  - 3) Condução na área de movimento;
  - 4) Operações em condições meteorológicas adversas, em condições inverniais ou durante a noite.
- b) Os procedimentos operacionais da entidade de assistência em escala relativos às seguintes atividades:
  - 1) Trabalho na placa de estacionamento e em torno da aeronave e segurança na placa de estacionamento;
  - 2) Inspeção das zonas exteriores e adjacentes do lado ar da aeronave, conforme adequado, antes da chegada e da partida da aeronave;
  - 3) Trabalho em torno da aeronave, aplicando-se os seguintes princípios:
    - i) as áreas perigosas das aeronaves devem ser mantidas afastadas de pessoas e veículos enquanto os motores estão prestes a arrancar ou se encontram a funcionar,
    - ii) o pessoal, com exceção do necessário para prestar assistência à chegada e à partida da aeronave, não deve aproximar-se da aeronave quando os motores estiverem a funcionar e as luzes anticollisão estiverem ligadas,
    - iii) o procedimento deve incluir princípios respeitantes aos fatores humanos;
  - 4) Posicionamento correto do equipamento de apoio no solo em torno da aeronave para a manutenção de aeronaves e para o embarque e desembarque dos passageiros;
  - 5) Consoante as responsabilidades atribuídas à entidade, uma das opções seguintes:
    - i) desenvolver e aplicar um plano de rotação de aeronaves para garantir a coordenação e a segurança de todas as atividades de assistência em escala que ocorram na aeronave durante a rotação. Deve incluir, no mínimo, uma descrição das fases, bem como as tarefas e responsabilidades necessárias para a chegada, a assistência e a partida da aeronave,
    - ii) descrever as suas tarefas e responsabilidades durante a rotação quando o plano de rotação da aeronave é elaborado por outra entidade.
- c) Os procedimentos operacionais referidos na alínea b) devem ser adaptados ao contexto operacional do aeródromo, bem como às suas condições geográficas e meteorológicas específicas.

**GH.OPS.305 Requisitos gerais para a operação do equipamento de apoio no solo**

- a) A entidade de assistência em escala deve aplicar procedimentos para a operação segura do equipamento de apoio no solo, com medidas de segurança específicas para fazer face ao risco de aproximação, posicionamento, travagem, manobras, estacionamento, partida da aeronave e da área de manutenção da aeronave, incluindo o equipamento utilizado para o transporte em terra de passageiros com mobilidade reduzida, bem como o equipamento de segurança quando não está a ser utilizado e o estacionamento em áreas designadas.
- b) A condução de equipamento de apoio no solo na placa de estacionamento e na área de movimento deve observar os procedimentos do aeródromo elaborados em conformidade com os requisitos aplicáveis do anexo IV (ADR.OPS) do Regulamento (UE) n.º 139/2014.
- c) Todos os equipamentos de apoio no solo utilizados, motorizados e não motorizados, devem ser objeto de manutenção adequada e respeitar o programa de manutenção referido no anexo I, subparte ORGH.GSE, do presente regulamento. As mangas ou escadas de embarque dos passageiros devem estar afastadas de qualquer FOD, a fim de assegurar a rápida evacuação dos passageiros e das tripulações em caso de emergência durante o abastecimento de combustível com os passageiros a bordo, o embarque ou o desembarque dos passageiros.
- d) Deve ser aplicada uma política de proibição de toque, a menos que o equipamento de apoio no solo esteja equipado com sensores de proximidade ou autoniveladores, consoante o tipo de equipamento, ou em circunstâncias especificamente aceites exigidas pelo tipo de equipamento de apoio no solo em funcionamento.

**GH.OPS.310 Abastecimento e extração de combustível de aeronaves**

- a) Os serviços de abastecimento e de extração de combustível das aeronaves podem ser prestados pela mesma entidade responsável pela prestação de outros serviços de assistência em escala ou por um prestador de serviços de abastecimento de combustível ao avião.
- b) Além de assegurar a conformidade com a secção GH.OPS.005, o prestador de serviços de abastecimento de combustível ao avião é responsável pelo seguinte:
  - 1) Garantir a prestação segura de serviços de abastecimento e extração de combustível das aeronaves e outros serviços necessários, em conformidade com os procedimentos operacionais do operador da aeronave;
  - 2) Dispor e aplicar procedimentos de comunicação com a(s) entidade(s) de assistência em escala que presta(m) outros serviços durante a rotação da aeronave, em especial com a função de coordenação da rotação, e com a tripulação em caso de incêndio ou fuga de combustível;
  - 3) Observar os requisitos relativos à prevenção e extinção de incêndios na placa de estacionamento e nos parques de estacionamento;
  - 4) Resolver quaisquer instruções contraditórias com o operador da aeronave ou com o operador do aeródromo, consoante o caso, logo que tenham sido identificadas.
- c) O prestador de serviços de abastecimento de combustível ao avião tem as seguintes responsabilidades:
  - 1) Aplicar o seu procedimento de emergência em caso de emergência durante o abastecimento ou a extração de combustível, tal como descrito no seu manual de assistência em escala, em especial:
    - i) interromper o abastecimento,
    - ii) desconectar a mangueira de abastecimento da aeronave,
    - iii) deslocar o veículo abastecedor ou, dependendo do sistema de abastecimento, carregar no botão de paragem de emergência a partir do hidrante de combustível;
  - 2) Utilizar apenas o tipo de combustível aprovado para o tipo de aeronave em conformidade com as instruções do operador da aeronave, a fim de evitar qualquer abastecimento incorreto e contaminação do combustível;
  - 3) Assegurar que o seu pessoal utilize vestuário distintivo para permitir a sua fácil identificação em caso de emergência durante as operações de abastecimento ou de extração de combustível;
  - 4) Observar as zonas de abastecimento estabelecidas pelo operador da aeronave de acordo com o tipo de aeronave e, em coordenação com a entidade de assistência em escala que exerce a função de coordenação da rotação da aeronave, impedir a entrada de passageiros ou pessoas não autorizadas nessas zonas ou, de outro modo, interromper o abastecimento até que a zona esteja desimpedida;
  - 5) Cumprir o procedimento pertinente do operador da aeronave para abastecimento ou extração de combustível com passageiros a bordo, embarque ou desembarque de passageiros, incluindo:
    - i) interromper a operação de abastecimento quando as saídas de emergência e as vias de evacuação designadas estiverem obstruídas,

- ii) comunicação com a pessoa que monitoriza a operação de abastecimento ou de extração de combustível, designada pelo operador da aeronave, em caso de incêndio ou fuga de combustível;
- 6) Cumprir o disposto na secção ADR.OPS.D.060 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, tal como refletido nos procedimentos do operador do aeródromo relativos à segurança da placa de estacionamento durante o abastecimento de aeronaves.
- d) O abastecimento ou a extração de combustível em hangares ou edifícios fechados semelhantes só podem ser efetuados com a aprovação do operador da aeronave e do operador do aeródromo e em conformidade com os procedimentos especiais por eles desenvolvidos.

#### **GH.OPS.320 Serviços de água potável**

Os procedimentos relativos a serviços de água potável devem cumprir os requisitos estabelecidos na secção GH.OPS.005, bem como os seguintes requisitos adicionais:

- a) Estabelecer contactos com o operador do aeródromo para assegurar o seguinte:
  - 1) Toda a água, destinada a consumo e a outros fins pessoais, transportada para a aeronave está isenta de substâncias químicas e microrganismos;
  - 2) O ensaio da qualidade da água potável é realizado periodicamente em conformidade com as autoridades sanitárias locais e de acordo com o procedimento do operador da aeronave;
- b) Observar os requisitos estabelecidos nos atos jurídicos da União aplicáveis em matéria de equipamento de proteção individual para o pessoal que presta serviços de água potável;
- c) Mitigar adequadamente o risco de produção de FOD durante esta atividade.

#### **GH.OPS.325 Manutenção das instalações sanitárias da aeronave**

Os procedimentos relativos à manutenção das instalações sanitárias da aeronave devem cumprir os requisitos da secção GH.OPS.005, bem como os seguintes requisitos adicionais:

- a) Descrever as medidas aplicáveis em caso de derrame;
- b) Identificar rapidamente qualquer derrame e tratá-lo de acordo com as instruções;
- c) Observar os requisitos estabelecidos nos atos jurídicos da União aplicáveis em matéria de equipamento de proteção individual para o pessoal encarregado da manutenção das instalações sanitárias da aeronave;
- d) Mitigar adequadamente o risco de produção de FOD durante a manutenção prestada às instalações sanitárias da aeronave.

#### **GH.OPS.330 Limpeza exterior da aeronave**

Os procedimentos relativos à limpeza exterior da aeronave devem cumprir os requisitos da secção GH.OPS.005, bem como os seguintes requisitos adicionais:

- a) Efetuar a limpeza exterior da aeronave com produtos aprovados pelo fabricante da aeronave, a fim de evitar danos na aeronave;
- b) Fechar corretamente os painéis exteriores e as portas da aeronave após a conclusão da limpeza;
- c) Observar os requisitos estabelecidos nos atos jurídicos da União aplicáveis em matéria de equipamento de proteção individual para o pessoal que realiza a limpeza exterior da aeronave;
- d) Utilizar uma área específica para a limpeza exterior da aeronave, conforme estabelecido pelo operador do aeródromo, se aplicável;
- e) Mitigar adequadamente o risco de produção de FOD durante a limpeza exterior da aeronave.

#### **GH.OPS.335 Operações de degelo e antigelo da aeronave**

- a) A entidade de assistência em escala deve assegurar que os controlos necessários para garantir a disponibilidade do serviço antes da estação fria sejam planeados e realizados em tempo útil para que as operações de degelo e antigelo sejam executadas em segurança.
- b) Além do cumprimento dos requisitos estabelecidos na secção GH.OPS.005, a entidade de assistência em escala é responsável por assegurar que os fluidos utilizados para o degelo e o antigelo cumpram as normas de qualidade dos fluidos, que sejam realizados ensaios periódicos e que seja assegurado um armazenamento adequado.
- c) A entidade de assistência em escala deve cooperar com o operador do aeródromo e com qualquer autoridade e entidade competente, a fim de permitir a recuperação e reciclagem do líquido de degelo e antigelo para fins de proteção ambiental.

- d) Sempre que a entidade de assistência em escala utilize plataformas e posições remotas para prestar serviços de degelo e antigelo, deve nomear um coordenador para o degelo e aplicar um procedimento que inclua:
- 1) Comunicação com a tripulação de voo numa frequência radioelétrica específica;
  - 2) Atribuição de posições para aeronaves que aguardam o serviço de degelo/antigelo na posição de degelo e antigelo;
  - 3) Indicação à tripulação de voo da remoção do equipamento e do fim da operação de degelo e antigelo para um regresso seguro da aeronave à área de movimento.

## SUBPARTE 4

**ROTAÇÃO DE AERONAVES****GH.OPS.400 Coordenação das atividades de rotação de aeronaves**

- a) A entidade de assistência em escala deve garantir a prestação segura de serviços de assistência em escala e de assistência a aeronaves durante a rotação, estabelecendo uma função de coordenação das atividades de rotação. A coordenação das atividades de rotação deve ter em conta o plano de rotação especificado pelo operador da aeronave.
- b) Se mais do que uma entidade de assistência em escala estiver envolvida na prestação de serviços de assistência em escala ao mesmo operador de aeronave de acordo com o plano de rotação do operador de aeronave, as entidades de assistência em escala em causa devem acordar [entre si] qual é a responsável pela função de coordenação da rotação, a menos que tal seja estabelecido pelo operador da aeronave.
- c) A entidade de assistência em escala responsável pela coordenação da rotação da aeronave deve dispor de um procedimento escrito para a coordenação das atividades de rotação que inclua os seguintes aspetos:
- 1) As atividades de assistência em escala a monitorizar e coordenar durante a rotação da aeronave;
  - 2) Se a função de coordenação da rotação é desempenhada por uma pessoa ou por um dispositivo automático, no aeródromo ou à distância; se for caso disso, a pessoa responsável por esta função;
  - 3) Coordenação da comunicação com todas as entidades envolvidas, quer se trate de outras entidades de assistência em escala, do operador da aeronave ou do operador do aeródromo;
  - 4) Tarefas associadas à função de coordenação da rotação;
  - 5) Assegurar que a carga de tarefas por pessoa não compromete a segurança das atividades;
  - 6) Sempre que têm lugar operações de reabastecimento e de extração de combustível com passageiros a bordo, ou durante o embarque ou desembarque, assegurar o seguinte:
    - i) todos os seguintes pontos devem ficar desobstruídos:
      - A) saídas de emergência designadas,
      - B) vias de evacuação, incluindo as do veículo abastecedor,
      - C) a zona no solo debaixo das saídas da aeronave destinadas a evacuação de emergência e as zonas de lançamento das mangas quando as escadas não estiverem em posição de utilização em caso de evacuação,
      - D) botão de paragem de emergência de combustível, se instalado,
    - ii) o prestador de serviços de abastecimento de combustível ao avião deve ser imediatamente informado sempre que as saídas de evacuação e as vias de evacuação designadas estiverem obstruídas;
  - 7) Divulgação do procedimento escrito a todas as pessoas envolvidas.
- d) O plano de rotação aplicado a cada aeronave deve observar as especificidades e as limitações do tipo de aeronave. A coordenação da rotação deve ter em conta o contexto operacional do aeródromo.
- e) A entidade de assistência em escala deve cumprir o requisito de alertar os serviços de emergência do aeródromo em conformidade com a secção ADR.OPS.D.050 do Regulamento (UE) n.º 139/2014 relativamente a acidentes e incidentes na placa de estacionamento.

**GH.OPS.405 Chegada de aeronaves**

- a) Os procedimentos operacionais relativos à chegada de uma aeronave devem ser adequados ao tipo de aeronave e abranger:
  - 1) Imobilização da aeronave no solo;
  - 2) Marcação das zonas perigosas da aeronave;
  - 3) Funcionamento das portas do compartimento de carga e dos painéis de serviço;
  - 4) Posicionamento do equipamento de apoio no solo, incluindo o grupo gerador e a unidade de ar condicionado, se aplicável;
  - 5) Operação de mangas de embarque de passageiros ou outros equipamentos de apoio no solo, tais como escadas de passageiros.
- b) A posição de estacionamento deve ser inspecionada antes da chegada da aeronave e devem ser aplicados os procedimentos do operador do aeródromo aplicáveis.

**GH.OPS.410 Imobilização de aeronaves no solo**

- a) A entidade de assistência em escala deve dispor e aplicar procedimentos operacionais para garantir que a aeronave se encontra imobilizada contra qualquer movimento involuntário, em conformidade com os procedimentos e instruções do operador da aeronave ou, conforme acordado com o operador da aeronave, em conformidade com os procedimentos operacionais da entidade de assistência em escala.
- b) Os procedimentos a que se refere a alínea a) devem incluir medidas de segurança para garantir que apenas o pessoal de assistência em escala com tarefas específicas a executar nesta fase seja autorizado a aproximar-se da aeronave antes de as luzes anticolisão e os motores serem desligados.
- c) A área de retenção do equipamento deve ser marcada através da colocação de cones de segurança em torno das áreas da aeronave suscetíveis de danos ao solo.

**GH.OPS.415 Carregamento e descarregamento de aeronaves**

Os procedimentos operacionais de carregamento e descarregamento de aeronaves devem assegurar o seguinte:

- a) O carregamento da aeronave é efetuado em conformidade com as instruções de carregamento por escrito e são observadas quaisquer especificações e requisitos de carregamento relacionados com mercadorias perigosas e outra carga especial, correio, artigos de bagagem ou equipamento no compartimento;
- b) A estabilidade da aeronave é mantida durante o descarregamento e o carregamento;
- c) A equipa de descarregamento possui a documentação de voo de chegada adequada;
- d) O compartimento de carga da aeronave está vazio antes do carregamento, exceto no caso de voos em trânsito ou se as instruções do operador da aeronave indicarem o contrário, e não houver danos ou fugas; se forem identificados danos, o operador da aeronave deve ser informado;
- e) O carregamento é efetuado de modo que não danifique o compartimento de carga ou as portas do compartimento de carga;
- f) Os ULD e outros equipamentos soltos estão em bom estado de funcionamento, não contêm água nem neve e não há carga danificada ou com fugas;
- g) Os artigos e ULD carregados nos compartimentos de carga estão devidamente imobilizados para impedir qualquer movimento ou mudança de posição durante o voo;
- h) O tipo de ULD carregado na aeronave corresponde ao especificado nas instruções de carregamento;
- i) As portas do compartimento de carga estão devidamente fechadas;
- j) Quaisquer alterações de última hora relacionadas com o carregamento da bagagem ou da carga são registadas na documentação relativa à massa e centragem e distribuídas para informação às pessoas identificadas no procedimento do operador da aeronave;
- k) O documento relativo à massa e centragem que contém as instruções de carregamento está assinado pela pessoa responsável pela supervisão do carregamento para confirmar que o carregamento e a distribuição da carga da aeronave foram concluídos de acordo com as instruções;

- l) A comunicação relacionada com o carregamento e a distribuição da carga da aeronave é assegurada entre a pessoa responsável pela supervisão do carregamento e a pessoa responsável pelo planeamento da carga e pela emissão da documentação relativa à massa e centragem, bem como qualquer outra pessoa intermediária, se o planeamento da carga for uma função remota que não é executada na instalação de partida;
- m) Uma cópia da documentação relativa à massa e centragem que contenha as instruções de carregamento é conservada em terra e acessível ao pessoal de terra responsável pelas operações de voo até à chegada do voo;
- n) As operações de carregamento e descarregamento são efetuadas com equipamento de apoio no solo adequado ao tipo de aeronave e à tarefa, consoante o caso;
- o) Quaisquer danos ou anomalias identificados no sistema de carregamento no avião são notificados ao operador da aeronave.

#### **GH.OPS.420 Supervisão do carregamento**

A entidade de assistência em escala deve aplicar procedimentos para a supervisão das operações de carregamento e descarregamento das aeronaves, a fim de assegurar o seguinte:

- a) Informação da equipa de descarregamento, em conformidade com as mensagens de carregamento recebidas antes do descarregamento da aeronave, e informação da equipa de carregamento, em conformidade com as instruções de carregamento antes do carregamento da aeronave;
- b) Monitorização do carregamento e descarregamento da aeronave, assegurando que a carga a granel esteja intacta e que não existem danos ou derrames antes do carregamento;
- c) Carregamento e imobilização da bagagem e dos objetos de carga na posição indicada na embalagem, de modo que impeça o seu movimento em qualquer direção e que assegure a sua separação em conformidade com os requisitos aplicáveis às mercadorias perigosas;
- d) Verificar o cumprimento de todas as fases referidas na secção GH.OPS.415;
- e) Verificação da carga em relação à documentação conexa, tal como o manifesto de carga, o manifesto de bagagem ou a NOTOC de carga especial, se disponível;
- f) Confirmação de que o carregamento é efetuado conforme especificado no formulário de instruções de carregamento final;
- g) Comunicação de quaisquer desvios em relação ao carregamento previsto e de quaisquer elementos especiais, com excesso de peso ou não normalizados apresentados para carregamento que não estejam já incluídos nas instruções de carregamento.

#### **GH.OPS.425 Dispositivos de carga unitária (ULD)**

A entidade de assistência em escala deve assegurar o seguinte, no que diz respeito aos ULD, tanto para a bagagem como para a carga:

- a) São seguidas as instruções do operador da aeronave no que diz respeito à utilização correta do tipo de ULD e estes estão dentro dos limites aceitáveis estabelecidos de acordo com as instruções do fabricante e encontram-se vazios antes da utilização;
- b) Os ULD são verificados para garantir que estão operacionais antes do empilhamento e que não excedem os limites operacionais permitidos;
- c) Os ULD inoperacionais são rotulados e retirados de utilização;
- d) No caso dos ULD sob a forma de contentores de aeronaves, existem acordos com o proprietário do ULD para a reparação ou eliminação de ULD danificados;
- e) O processo de empilhamento de ULD observa os procedimentos operacionais relacionados com todos os seguintes aspetos:
  - 1) Massa e centragem da aeronave e limitações dos ULD;
  - 2) Utilização de ULD adequados no que respeita à dimensão, ao tipo e à adequação estrutural para expedição;
  - 3) Encravamento e retenção da carga em cada palete ou contentor, a fim de impedir a sua movimentação durante o voo;
  - 4) A separação de mercadorias perigosas, bem como o seu armazenamento e fixação na posição indicada na embalagem, e a prevenção de movimentos em qualquer direção dentro desse ULD;
  - 5) Integridade da carga e do ULD;
- f) Cada ULD sob a forma de contentor de aeronave é identificado por códigos de identificação ou marcações únicos;

- g) Os ULD são armazenados em condições que previnem os seus danos; não é permitido o armazenamento no solo;
- h) As limitações de armazenamento de ULD estabelecidas pelo operador do aeródromo devem ser cumpridas e, quando o número previsto de ULD armazenados no aeroporto for excedido, a entidade de assistência em escala deve dispor de procedimentos e acordos com os operadores das aeronaves a fim de transportar os ULD para outros locais disponíveis o mais rapidamente possível;
- i) Os ULD são transportados e manuseados em segurança para evitar danos ao ULD e à carga, à aeronave ou a outros veículos ou equipamento e lesões às pessoas;
- j) Os ULD estão devidamente imobilizados para evitar movimentos descontrolados em condições meteorológicas adversas;
- k) Os ULD são verificados e os danos são comunicados ao operador da aeronave de acordo com as instruções do operador da aeronave;
- l) O pessoal envolvido na assistência a ULD está devidamente formado;
- m) Em caso de partilha de ULD, as entidades em causa devem estabelecer e documentar claramente as responsabilidades de cada parte envolvida na partilha.

#### **GH.OPS.430 Atividades de partida de aeronaves**

- a) A entidade de assistência em escala deve coordenar a partida da aeronave com as outras entidades envolvidas nesta atividade.
- b) O procedimento operacional para o arranque do motor deve assegurar:
  - 1) Que apenas o pessoal e o equipamento de apoio no solo necessários para prestar assistência às operações de recuo e de reboque permanecem dentro da zona de retenção do equipamento;
  - 2) Que qualquer condição que possa pôr em perigo a segurança do arranque do motor seja imediatamente comunicada à tripulação de voo e o arranque do motor seja diferido;
  - 3) Que as instruções para a utilização da unidade de arranque de ar estejam incluídas no manual de assistência em escala;
  - 4) A segurança do pessoal em caso de utilização de uma unidade de arranque de ar ou de uma unidade de alimentação de terra;
  - 5) Desconexão segura do equipamento da aeronave antes da partida;
  - 6) Que a zona de perigo da aeronave se encontra livre de equipamento e de pessoas;
  - 7) Que a fase final do arranque do motor seja claramente indicada para que a operação de reboque ou recuo possa começar.

#### **GH.OPS.435 Reboque e recuo de aeronaves**

- a) A responsabilidade pelas operações de reboque/recuo de aeronaves pode ser dividida entre várias entidades. A entidade de assistência em escala é responsável pelo seguinte:
  - 1) Aplicação correta dos procedimentos operacionais do operador da aeronave ou da entidade de assistência em escala, se assim for acordado com o operador da aeronave, que:
    - i) sejam específicos do tipo de aeronave e do tipo de veículo de reboque/recuo e
    - ii) cumpram as instruções do fabricante do equipamento para a operação do equipamento de reboque, caso o fabricante tenha fornecido essas instruções;
  - 2) Aplicação correta dos procedimentos de comunicação com as outras pessoas envolvidas na operação de reboque ou recuo;
  - 3) Ligação e desconexão da aeronave de/para o veículo/barra de reboque;
  - 4) Condução ou controlo remoto do veículo de reboque/recuo;
  - 5) Quando está envolvido um auxiliar de manobra na asa, manter a comunicação com esse trabalhador e alertar a tripulação de voo para a perda de comunicações durante o reboque/recuo; esta fase deve ser devidamente coordenada com o prestador de serviços de gestão da placa de estacionamento;
  - 6) Assegurar a formação e a competência contínua do respetivo pessoal que executa estas atividades;
  - 7) Operação e manutenção de qualquer equipamento de apoio no solo utilizado para reboque/recuo em conformidade com a subparte ORGH.GSE.

- b) Além dos requisitos enumerados na alínea a), a entidade de assistência em escala deve aplicar os procedimentos do aeródromo estabelecidos pelo operador do aeródromo em conformidade com as disposições do Regulamento (UE) n.º 139/2014 no que respeita aos movimentos de aeronaves em terra, em especial as secções ADR.OPS.B.028, ADR.OPS.B.080, ADR.OPS.D.001, ADR.OPS.D.015, ADR.OPS.D.040.

#### **GH.OPS.440 Comunicação e fraseologia**

- a) A comunicação entre a tripulação de voo e as pessoas de assistência em escala responsáveis pelo reboque/recuo das aeronaves deve garantir a operação segura da aeronave e a segurança dos seus ocupantes, bem como das pessoas, veículos e outras aeronaves em terra.
- b) A entidade de assistência em escala deve assegurar que o seu pessoal observa a fraseologia normalizada para as operações de reboque/recuo de aeronaves, tal como estabelecido no ponto SERA.14001 do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012.

#### SUBPARTE 5

#### **ASSISTÊNCIA A CARGA E CORREIO**

#### **GH.OPS.500 Assistência a carga e correio — Requisitos gerais**

- a) As atividades referidas no artigo 2.º, n.º 2, alínea e), subalíneas i) a iv), do presente regulamento podem ser realizadas num terminal de carga ou num entreposto de carga num aeródromo ou adjacente a este.
- b) A entidade de assistência em escala deve aplicar os procedimentos operacionais para a assistência a carga e correio fornecidos pelo operador da aeronave, salvo acordo em contrário com o operador da aeronave.
- c) Não obstante o disposto na alínea a), a entidade de assistência em escala deve dispor e aplicar procedimentos operacionais para o transporte seguro de carga e correio que abrangem os seguintes aspetos:
- 1) Aceitação da expedição em nome do operador da aeronave e preparação do voo em conformidade com os requisitos e procedimentos aplicáveis do operador de aeronave, incluindo:
    - i) quaisquer verificações necessárias, não relacionadas com aspetos de segurança, tal como exigido pela regulamentação aplicável,
    - ii) se for caso disso, controlos da aceitação de mercadorias perigosas em conformidade com o anexo 18 da Convenção de Chicago e com as instruções técnicas da OACI relativas a esse anexo,
    - iii) verificações cruzadas da carga com a documentação de acompanhamento em nome do operador da aeronave,
    - iv) planeamento do empilhamento;
  - 2) Empilhamento final da carga, se este não tiver sido efetuado antes da sua chegada ao terminal de carga, e armazenamento da carga antes do voo;
  - 3) Transporte da carga de e para a aeronave;
  - 4) Intervenção em caso de danos, fugas ou derrames da carga.
- d) As operações de carga podem ser realizadas em conjunto pelo pessoal qualificado da entidade de assistência em escala e pelo operador da aeronave, tal como previamente acordado.

#### **GH.OPS.505 Assistência a carga especial, à exceção de mercadorias perigosas**

A entidade de assistência em escala deve prestar assistência a carga especial em conformidade com os procedimentos operacionais previstos pelo operador da aeronave ou, quando acordado com o operador da aeronave, em conformidade com os seus próprios procedimentos operacionais referidos no GH.OPS.500, alínea a).