

Regolamento di esecuzione (UE) 2025/23 della Commissione, del 19 dicembre 2024, recante modalità di applicazione del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti per la sorveglianza dei servizi di assistenza a terra e delle organizzazioni che li forniscono

C/2024/8929

GU L, 2025/23, 7.3.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/23/oj (BG, ES, CS, DA, DE, ET, EL, EN, FR, GA, HR, IT, LV, LT, HU, MT, NL, PL, PT, RO, SK, SL, FI, SV)

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/23/oj

> Lingue, formati e versione facente fede

> Visualizzazione multilingue

∨ Testo



Gazzetta ufficiale
dell'Unione europea

IT

Serie L

2025/23

7.3.2025

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2025/23 DELLA COMMISSIONE

del 19 dicembre 2024

recante modalità di applicazione del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti per la sorveglianza dei servizi di assistenza a terra e delle organizzazioni che li forniscono

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti

(CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 62, paragrafo 14, lettera d), l'articolo 62, paragrafo 15, lettere a), b) e c), e l'articolo 72, paragrafo 5,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) 2018/1139 stabilisce i requisiti essenziali per la fornitura in sicurezza di servizi di assistenza a terra e le organizzazioni che li forniscono negli aeroporti rientranti nell'ambito di applicazione di tale regolamento, nonché disposizioni per la sorveglianza da parte delle autorità nazionali competenti di tali organizzazioni e dei servizi di assistenza a terra forniti negli aeroporti dell'Unione rientranti nell'ambito di applicazione di tale regolamento.
- (2) Al fine di garantire un livello elevato di sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione e in linea con il principio di sussidiarietà, il presente regolamento dovrebbe rispecchiare lo stato dell'arte e le migliori prassi nel settore dell'assistenza a terra. Dovrebbe altresì tenere conto degli standard e delle norme raccomandate dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (*International Civil Aviation Organization* – ICAO) applicabili e dell'esperienza acquisita a livello mondiale in materia di operazioni di assistenza a terra, nonché del progresso scientifico e tecnico nel settore dell'assistenza a terra. Inoltre, al fine di garantire un livello adeguato di sorveglianza delle organizzazioni fornitrici di servizi di assistenza a terra, le norme stabilite nel presente regolamento dovrebbero essere proporzionate, adeguate al rischio in materia di sicurezza delle attività di assistenza a terra e alla prestazione di sicurezza delle organizzazioni di assistenza a terra e dovrebbero altresì prevedere la flessibilità necessaria per definirne la conformità.
- (3) I requisiti di cui al presente regolamento dovrebbero garantire che gli Stati membri svolgano una sorveglianza armonizzata e coerente delle organizzazioni fornitrici di servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione. Di conseguenza il presente regolamento dovrebbe fornire il quadro per l'elaborazione e l'attuazione da parte delle autorità competenti di un sistema di gestione che comprenda i processi, la formazione e la qualifica del personale, nonché le procedure per la sorveglianza e, in particolare, per la sorveglianza cooperativa delle organizzazioni di assistenza a terra che si rendono necessari.
- (4) Al fine di garantire che la sorveglianza delle organizzazioni di assistenza a terra dichiaranti sia eseguita in modo competente e corretto e che i risultati della sorveglianza siano utilizzati in maniera adeguata per migliorare la sicurezza delle organizzazioni soggette a sorveglianza, le autorità nazionali competenti dovrebbero garantire che gli ispettori che svolgono attività di sorveglianza siano adeguatamente formati e qualificati e dispongano delle competenze e

dell'esperienza adeguate per valutare la prestazione di sicurezza delle organizzazioni di assistenza a terra soggette alla loro sorveglianza.

- (5) Al fine di consentire un uso efficiente delle risorse delle autorità competenti nello svolgimento delle attività di sorveglianza e di incoraggiare l'armonizzazione dei processi operativi e delle procedure di assistenza a terra mediante l'uso volontario di standard di settore, il presente regolamento dovrebbe consentire agli Stati membri di valutare congiuntamente la conformità degli standard del settore agli allegati I e II del regolamento delegato (UE) 2025/20 della Commissione ⁽²⁾.
- (6) Le attività di sorveglianza relative alla verifica del rispetto da parte delle organizzazioni di assistenza a terra di tutti i requisiti applicabili e conformi alla dichiarazione presentata dovrebbero essere applicate in maniera coerente e per tutto il periodo stabilito nel presente regolamento. Le autorità competenti dovrebbero a tal fine elaborare e attuare un programma di sorveglianza per garantire che l'ambito della sorveglianza sia coperto integralmente, come previsto.
- (7) Per garantire l'attuazione di una sorveglianza basata sui rischi, il programma di sorveglianza dovrebbe basarsi in parte sui dati sulla sicurezza raccolti presso le organizzazioni di assistenza a terra, cosicché le autorità competenti possano avvalersi di un quadro completo del livello di sicurezza per ciascuna organizzazione di assistenza a terra soggetta a sorveglianza. Le segnalazioni sulla sicurezza dovrebbero garantire informazioni affidabili e sufficienti per consentire un'analisi accurata della sicurezza.
- (8) Al fine di garantire che gli obblighi di segnalazione delle organizzazioni di assistenza a terra contribuiscano a migliorare la sicurezza delle operazioni di assistenza a terra, il presente regolamento dovrebbe istituire un quadro che consenta alle autorità competenti di fornire un riscontro diretto e coerente in merito agli eventi di assistenza a terra segnalati direttamente alle organizzazioni di assistenza a terra; ciò dovrebbe essere reso possibile, tra l'altro, attraverso il processo di sorveglianza.
- (9) Le misure di regolamentazione dovrebbero dare la priorità alla cooperazione tra le autorità nazionali competenti nel contesto della sorveglianza delle organizzazioni fornitrici di servizi di assistenza a terra in aeroporti situati in più di uno Stato membro, al fine di migliorare l'utilizzo delle risorse ed evitare la duplicazione del lavoro e della sorveglianza. Le autorità nazionali competenti coinvolte nella sorveglianza di organizzazioni fornitrici di servizi di assistenza a terra in aeroporti situati in più di uno Stato membro dovrebbero condividere le informazioni necessarie ai fini di una sorveglianza efficiente e armonizzata. Un buon coordinamento dell'intero processo e la condivisione dei compiti di sorveglianza tra gli Stati membri interessati sono essenziali al fine di garantire una sorveglianza cooperativa efficace. In tal senso, le autorità nazionali

competenti coinvolte nel processo di sorveglianza cooperativa dovrebbero fare affidamento su norme chiare che definiscano i loro compiti e disporre degli strumenti adeguati per condividere tra loro i risultati delle attività di sorveglianza svolte negli aeroporti soggetti alla loro sorveglianza e presso il luogo principale delle attività delle organizzazioni di assistenza a terra, a partire dal quale tali organizzazioni esercitano il controllo e applicano il sistema di gestione in tutti i loro siti di attività.

- (10) Le misure di cui al presente regolamento si basano sul parere n. 01/2024 ⁽³⁾, emesso dall’Agenzia dell’Unione europea per la sicurezza aerea («Agenzia») in conformità all’articolo 75, paragrafo 2, lettere b) e c), e all’articolo 76, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139.
- (11) È necessario concedere alle autorità competenti tempo sufficiente per attuare il nuovo quadro normativo in seguito all’entrata in vigore del presente regolamento. Di conseguenza l’applicazione del presente regolamento dovrebbe essere rinviata al 27 marzo 2028.
- (12) I requisiti stabiliti nel presente regolamento sono conformi al parere del comitato per l’applicazione delle norme comuni di sicurezza nel settore dell’aviazione civile, istituito dall’articolo 127 del regolamento (UE) 2018/1139,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento stabilisce norme dettagliate sull’attribuzione delle competenze delle autorità nazionali competenti per la sorveglianza dei servizi di assistenza a terra e delle organizzazioni che forniscono tali servizi, così come norme concernenti lo scambio di informazioni, la qualifica del personale e i sistemi amministrativi e di gestione di tali autorità competenti.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni seguenti:

- (1) «sorveglianza cooperativa»: un processo di sorveglianza coordinato che coinvolge più di un’autorità competente per sorvegliare un’organizzazione fornitrice di servizi di assistenza a terra in aeroporti soggetti alla giurisdizione di più di un’autorità competente o situati in più di uno Stato membro; le autorità competenti stabiliscono i loro compiti individuali, condividono i dati e le informazioni pertinenti per la sorveglianza, promuovono la cooperazione per garantire una sorveglianza uniforme e un uso efficiente delle risorse anche

evitando duplicazioni di compiti, audit e ispezioni;

- (2) «audit»: procedura sistematica, indipendente e documentata per l'ottenimento di prove oggettive e la valutazione obiettiva delle stesse al fine di determinare in che misura i requisiti siano rispettati; gli audit possono comprendere delle ispezioni;
- (3) «ispezione»: nel contesto della sorveglianza e del monitoraggio della conformità, una valutazione della conformità indipendente e documentata, mediante osservazione e giudizio, accompagnata, se del caso, da misurazioni, prove o calibrature, al fine di verificare la conformità ai requisiti applicabili; un'ispezione può far parte di un audit, ma può anche essere condotta al di fuori del normale piano di audit, in particolare per verificare la chiusura di un determinato rilievo;

Articolo 3

Obblighi principali degli Stati membri

1. Ciascuno Stato membro designa al suo interno una o più autorità competenti dotate dei poteri e delle competenze necessari per lo svolgimento dei compiti di sorveglianza e di applicazione delle norme concernenti le organizzazioni di assistenza a terra che operano negli aeroporti rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2018/1139.
2. Le autorità nazionali competenti sono soggette agli obblighi seguenti, descritti in dettaglio nell'allegato del presente regolamento:
 - a) ricevere le dichiarazioni delle organizzazioni che svolgono servizi di assistenza a terra negli aeroporti soggetti alla loro giurisdizione;
 - b) svolgere le attività di sorveglianza relative a dette organizzazioni di assistenza a terra;
 - c) garantire che il personale addetto alla sorveglianza dell'assistenza a terra sia debitamente formato e qualificato e disponga di competenze adeguate, e fare in modo che dette competenze siano mantenute;
 - d) contribuire all'attuazione di una sorveglianza cooperativa efficace;
 - e) adottare o avviare, ove opportuno, misure atte a garantire l'applicazione delle norme.
3. Gli Stati membri assicurano che le autorità competenti dispongano delle risorse e capacità necessarie per ottemperare ai loro obblighi a norma del presente regolamento.
4. Gli Stati membri provvedono affinché le autorità competenti esercitino i loro poteri in modo imparziale e trasparente.

Articolo 4

Sorveglianza

1. Qualora designi più di un'autorità competente, uno Stato membro stabilisce le competenze e la relativa portata geografica per ciascuna autorità competente.

Tra tali autorità è istituito un coordinamento al fine di assicurare una sorveglianza efficace di tutte le attività di assistenza a terra e delle organizzazioni che le svolgono nell'ambito dei rispettivi mandati.

2. Gli Stati membri assicurano che il personale delle autorità competenti non svolga attività di sorveglianza quando ciò potrebbe tradursi direttamente o indirettamente in un conflitto di interessi.

3. Il personale autorizzato dall'autorità competente a svolgere attività di sorveglianza è abilitato a svolgere i compiti seguenti:

- a) esaminare registri, dati, procedure e qualsiasi altro materiale pertinente ai fini dello svolgimento dei compiti di sorveglianza;
- b) prelevare copie o estratti di detti registri, dati, procedure e altro materiale;
- c) chiedere chiarimenti a voce in loco, se necessario;
- d) accedere a locali, siti operativi o altre aree e mezzi di trasporto pertinenti;
- e) effettuare audit, indagini, prove, esercitazioni, valutazioni, ispezioni; e
- f) adottare o avviare, ove opportuno, misure atte a garantire l'applicazione delle norme.

Se necessario, gli Stati membri autorizzano il personale a svolgere compiti aggiuntivi ai fini delle attività di sorveglianza.

4. Se un'organizzazione di assistenza a terra rientra nell'ambito di applicazione dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera c), del regolamento delegato (UE) 2022/1645 della Commissione ⁽⁴⁾ e lo Stato membro interessato ha designato un soggetto indipendente e autonomo incaricato di assolvere il ruolo e le competenze assegnati all'autorità competente per il controllo della conformità a detto regolamento, sono stabilite misure di coordinamento tra tale soggetto e l'autorità nazionale competente designata a norma del presente regolamento, al fine di garantire una sorveglianza efficace di tutti i requisiti che l'organizzazione di assistenza a terra deve soddisfare.

5. Gli Stati membri elaborano e attuano le misure atte a garantire l'applicazione delle norme di cui all'articolo 62, paragrafo 2, lettere d) ed e), del regolamento (UE) 2018/1139.

Articolo 5

Sostegno dell'Agenzia volto ad agevolare la sorveglianza cooperativa

L'Agenzia agevola l'attuazione efficace degli obblighi di sorveglianza cooperativa

da parte degli Stati membri, al fine di consentire l'accesso sicuro alle informazioni e alla documentazione pertinenti e il loro scambio sicuro tra le autorità competenti, necessari ai fini dello svolgimento dei loro compiti relativi alla sorveglianza e all'applicazione delle norme conformemente al presente regolamento.

Articolo 6

Disposizioni transitorie

In deroga al punto ARGH.OVS.305, lettera c), le autorità competenti effettuano almeno una sorveglianza approfondita di tutte le organizzazioni dichiaranti nel loro Stato membro al più tardi entro il 27 marzo 2030.

Nell'elaborazione del proprio piano di sorveglianza l'autorità competente tiene conto dell'esperienza operativa precedente di un'organizzazione.

Articolo 7

Entrata in vigore e applicazione

1. Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
2. Il presente regolamento si applica a decorrere dal 27 marzo 2028.
3. I punti seguenti si applicano a decorrere dal 27 marzo 2031.
 - a) punto ARGH.GEN.125, lettera c);
 - b) punto ARGH.GEN.136;
 - c) punto ARGH.MGM.200, lettera e);
 - d) punto ARGH.MGM.205, lettera e);
 - e) punto ARGH.MGM.211;
 - f) punto ARGH.OVS.300, lettera f).

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

Fatto a Bruxelles, il 19 dicembre 2024

Per la
Commissione
La presidente
Ursula VON
DER LEYEN

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

⁽²⁾ Regolamento delegato (UE) 2025/20 della Commissione, del 19 dicembre 2024, che integra il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio stabilendo requisiti per la fornitura in sicurezza di servizi di assistenza a terra e per le organizzazioni che li forniscono (GU L, 2025/20, 7.3.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/20/oj).

⁽³⁾ <https://www.easa.europa.eu/it/document-library/opinions/opinion-no-012024>.

⁽⁴⁾ Regolamento delegato (UE) 2022/1645 della Commissione, del 14 luglio 2022, recante modalità di applicazione del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti per la gestione dei rischi per la sicurezza delle informazioni con un potenziale impatto sulla sicurezza aerea per le imprese disciplinate dai regolamenti (UE) n. 748/2012 e (UE) n. 139/2014 della Commissione e che modifica i regolamenti (UE) n. 748/2012 e (UE) n. 139/2014 della Commissione (GU L 248 del 26.9.2022, pag. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/1645/oj).

ALLEGATO

REQUISITI PER LE AUTORITÀ – ASSISTENZA A TERRA

(PARTE ARGH)

CAPO GEN

REQUISITI GENERALI

ARGH.GEN.005 Ambito di applicazione

Il presente allegato stabilisce i requisiti per le autorità competenti e le loro competenze di cui all'articolo 3, paragrafo 1, e all'articolo 4 del presente regolamento ai fini dello svolgimento delle attività di sorveglianza sulle organizzazioni di assistenza a terra e sui servizi di assistenza a terra che esse forniscono in conformità al regolamento delegato (UE) 2025/20 della Commissione.

ARGH.GEN.100 Autorità competente

- a) L'autorità competente per la sorveglianza sulle organizzazioni fornitrici di servizi di assistenza a terra in un aeroporto rientrante nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2018/1139 deve essere l'autorità designata dallo Stato membro in cui è situato l'aeroporto.
- b) Fatta salva la lettera a), l'autorità competente per il ricevimento della dichiarazione da un unico raggruppamento imprenditoriale di organizzazioni di assistenza a terra o un operatore di aeromobile che effettua l'auto-assistenza che ha il proprio luogo principale delle attività in uno Stato membro e fornisce servizi di assistenza a terra in più di uno Stato membro deve essere l'autorità designata dallo Stato membro nel quale è situato il luogo principale delle attività dell'organizzazione.

La dichiarazione in questione deve essere considerata presentata a tutte le autorità competenti interessate se sono soddisfatte entrambe le condizioni seguenti:

- 1) in essa figurano informazioni sui servizi di assistenza a terra forniti in tutti gli aeroporti rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2018/1139 in tutti gli Stati membri in cui l'organizzazione di assistenza a terra eroga servizi;
- 2) essa è indirizzata a tutti gli Stati membri interessati attraverso il repertorio di informazioni istituito a norma dell'articolo 74 del regolamento (UE) 2018/1139.
- c) Una volta presentata, la dichiarazione è valida e riconosciuta in tutti gli Stati membri senza ulteriori requisiti o valutazioni, conformemente all'articolo 67, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139.
- d) L'autorità competente per la sorveglianza sulle organizzazioni di cui alla lettera b) deve essere l'autorità designata dallo Stato membro in cui è situato l'aeroporto. La condivisione dei compiti tra le autorità competenti interessate nella sorveglianza su tali organizzazioni deve essere effettuata conformemente al punto ARGH.OVS.330.

ARGH.GEN.115 Documentazione relativa alla sorveglianza

L'autorità competente deve fornire al proprio personale gli atti giuridici, le norme, le regole, le pubblicazioni tecniche e i relativi documenti, così come il materiale di orientamento, pertinenti affinché possa svolgere i propri compiti e ottemperare ai propri obblighi.

ARGH.GEN.120 Metodi di rispondenza

L'Agenzia deve sviluppare metodi accettabili di rispondenza che possono essere utilizzati per stabilire la conformità al regolamento (UE) 2018/1139 e ai relativi atti delegati e di esecuzione.

ARGH.GEN.125 Informazioni da fornire all'Agenzia

- a) Se viene a conoscenza di problemi significativi nell'attuazione, da parte di un'organizzazione di assistenza a terra, del regolamento (UE) 2018/1139 e dei relativi atti delegati e di esecuzione, l'autorità competente deve informare in merito l'Agenzia senza indebito ritardo e in ogni caso entro 30 giorni dal momento in cui è venuta a conoscenza di tali problemi.
- b) Fatto salvo il regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ e i relativi atti delegati e di esecuzione, l'autorità competente deve fornire quanto prima all'Agenzia le informazioni rilevanti sotto il profilo della sicurezza derivanti dalle segnalazioni di eventi registrate nella banca dati nazionale a norma dell'articolo 6, paragrafo 6, del regolamento (UE) n. 376/2014.
- c) L'autorità competente deve fornire quanto prima all'Agenzia le informazioni

rilevanti sotto il profilo della sicurezza derivanti dalle segnalazioni della sicurezza delle informazioni ricevute conformemente al punto IS.D.OR.230 dell'allegato del regolamento delegato (UE) 2022/1645.

ARGH.GEN.135 Reazione immediata a un problema di sicurezza

- a) Fatti salvi il regolamento (UE) n. 376/2014 e i relativi atti delegati e di esecuzione, l'autorità competente deve attuare un sistema per raccogliere, analizzare e diffondere le informazioni in materia di sicurezza.
- b) L'Agenzia deve attuare un sistema per analizzare tutte le informazioni rilevanti per la sicurezza ricevute e deve trasmettere, senza indebito ritardo, alle autorità competenti degli Stati membri e alla Commissione tutte le informazioni, incluse le raccomandazioni o le azioni correttive da intraprendere, necessarie per reagire tempestivamente a un problema di sicurezza concernente le organizzazioni responsabili della fornitura di servizi di assistenza a terra soggette al regolamento (UE) 2018/1139 e ai relativi atti delegati e di esecuzione.
- c) Non appena ricevute le informazioni di cui alle lettere a) e b), l'autorità competente deve adottare le misure adeguate per affrontare il problema di sicurezza.
- d) L'autorità competente deve trasmettere immediatamente le misure adottate conformemente alla lettera c) all'organizzazione di assistenza a terra che è tenuta a rispettarle a norma del regolamento (UE) 2018/1139 e dei relativi atti delegati e di esecuzione. L'autorità competente deve inoltre notificare tali misure all'Agenzia e, nel caso in cui fosse necessaria un'azione combinata, alle altre autorità competenti interessate.
- e) Se pertinente, le misure notificate a un'organizzazione di assistenza a terra devono essere notificate anche al gestore aeroportuale presso il cui aeroporto detta organizzazione fornisce i servizi di assistenza a terra oggetto di tali misure.

ARGH.GEN.136 Reazione immediata a un inconveniente o a una vulnerabilità riguardante la sicurezza delle informazioni con un impatto sulla sicurezza aerea

- a) L'autorità competente deve attuare un sistema per la raccolta, l'analisi e la diffusione delle informazioni relative agli inconvenienti e alle vulnerabilità relativi alla sicurezza delle informazioni con un potenziale impatto sulla sicurezza aerea segnalati dalle organizzazioni. A tal fine si deve coordinare con eventuali altre pertinenti autorità competenti per la sicurezza delle informazioni o la cibersicurezza all'interno dello Stato membro interessato, per migliorare il coordinamento e la compatibilità dei sistemi di segnalazione.
- b) L'Agenzia deve attuare un sistema per analizzare tutte le pertinenti informazioni rilevanti sotto il profilo della sicurezza ricevute conformemente al punto

ARGH.GEN.125, lettera c), e deve trasmettere senza indebito ritardo agli Stati membri e alla Commissione tutte le informazioni, incluse le raccomandazioni o le azioni correttive da intraprendere, necessarie per reagire tempestivamente a un inconveniente o a una vulnerabilità riguardante la sicurezza delle informazioni con un potenziale impatto sulla sicurezza aerea concernente prodotti, equipaggiamenti, persone od organizzazioni soggetti al regolamento (UE) 2018/1139 e ai relativi atti delegati e di esecuzione.

- c) Al ricevimento delle informazioni di cui alle lettere a) e b), l'autorità competente deve adottare misure adeguate per affrontare il potenziale impatto dell'inconveniente o della vulnerabilità riguardante la sicurezza delle informazioni sulla sicurezza aerea.
- d) Le misure adottate conformemente alla lettera c) devono essere notificate immediatamente a tutte le persone o organizzazioni tenute a rispettarle a norma del regolamento (UE) 2018/1139 e dei relativi atti delegati e di esecuzione. L'autorità competente deve notificare inoltre tali misure all'Agenzia e, nel caso in cui fosse necessaria un'azione combinata, agli altri Stati membri interessati.

CAPO MGM

GESTIONE

ARGH.MGM.200 Sistema di gestione

- a) L'autorità competente deve stabilire, attuare e mantenere un sistema di gestione, che preveda tutti gli elementi seguenti:
 - 1) politiche e procedure documentate atte a descrivere l'organizzazione, i mezzi e i metodi per conseguire la conformità dell'autorità competente al regolamento (UE) 2018/1139 e ai relativi atti delegati e di esecuzione, che devono essere tenute aggiornate e fungono da documenti di lavoro di base all'interno di tale autorità competente per tutti i compiti correlati;
 - 2) un organico sufficiente, inclusi gli ispettori, per svolgere i propri compiti e per ottemperare ai propri obblighi;
 - 3) strutture e locali adeguati per svolgere i compiti assegnati;
 - 4) una funzione atta a monitorare la conformità del sistema di gestione ai requisiti pertinenti e l'adeguatezza delle procedure, comprendente l'istituzione di una procedura di audit interno e di una procedura di gestione dei rischi in materia di sicurezza;
 - 5) una persona o un gruppo di persone che risponde in ultima istanza all'alta dirigenza dell'autorità competente per la funzione di monitoraggio della conformità.
- b) Per quanto concerne il personale di cui alla lettera a), punto 2), l'autorità

competente deve garantire quanto segue:

- 1) il personale deve possedere le conoscenze e l'esperienza pertinenti in materia di aviazione ed essere adeguatamente formato e qualificato per lo svolgimento dei compiti assegnati;
 - 2) gli ispettori devono ricevere una formazione iniziale, una formazione sul posto di lavoro e una formazione periodica al fine di garantire il mantenimento delle loro competenze, in funzione delle loro qualifiche ed esperienze precedenti al momento dell'assunzione delle loro funzioni;
 - 3) è necessario che l'autorità disponga di un sistema per pianificare la disponibilità del personale, al fine di garantire il corretto espletamento di tutti i compiti.
- c) La funzione di monitoraggio della conformità di cui alla lettera a), punto 4), deve includere un sistema di riscontro sui rilievi dell'audit all'alta dirigenza dell'autorità competente per assicurare la necessaria attuazione delle azioni correttive.
- d) Per ogni settore di attività, incluso il sistema di gestione, l'autorità competente deve designare una o più persone cui è conferita la responsabilità generale della gestione dei compiti di cui alla lettera a).
- e) Oltre ai requisiti di cui alla lettera a), il sistema di gestione istituito e attuato dall'autorità competente deve essere conforme all'allegato I (parte IS.AR) del regolamento di esecuzione (UE) 2023/203 della Commissione ⁽²⁾ al fine di garantire la corretta gestione dei rischi per la sicurezza delle informazioni che possono avere un impatto sulla sicurezza aerea.

ARGH.MGM.205 Assegnazione di compiti a soggetti qualificati

- a) L'autorità competente può assegnare a soggetti qualificati i compiti relativi alla registrazione di dichiarazioni o alla sorveglianza continua di organizzazioni di assistenza a terra soggette al regolamento (UE) 2018/1139 e ai relativi atti delegati e di esecuzione.
- b) Nell'assegnare tali compiti a un soggetto qualificato, l'autorità competente deve assicurare che:
- 1) detta autorità disponga di un sistema per valutare, inizialmente e in maniera continua, se il soggetto qualificato sia conforme o meno all'allegato VI del regolamento (UE) 2018/1139;
 - 2) il sistema di cui al punto 1) e i risultati delle valutazioni siano documentati;
 - 3) l'autorità abbia stipulato un accordo documentato con il soggetto qualificato, approvato da entrambe le parti al livello dirigenziale appropriato, che definisca chiaramente:

- i) i compiti che devono essere svolti;
 - ii) le dichiarazioni, le segnalazioni e i registri da fornire;
 - iii) le condizioni tecniche che devono essere soddisfatte nello svolgimento di tali compiti;
 - iv) la corrispondente copertura di responsabilità;
 - v) la protezione delle informazioni acquisite nello svolgimento dei suddetti compiti.
- c) L'autorità competente deve stabilire procedure volte a garantire che tutte le informazioni relative alla presentazione di una dichiarazione da parte di un'organizzazione di assistenza a terra siano comunicate tempestivamente tra l'autorità competente e il soggetto qualificato.
- d) L'autorità competente deve assicurare che la procedura di audit interno e quella di gestione dei rischi per la sicurezza di cui al punto ARGH.MGM.200, lettera a), punto 4), del presente allegato contempli tutti i compiti relativi all'accettazione di dichiarazioni o tutti i compiti di sorveglianza continua svolti per suo conto.
- e) Per quanto concerne la sorveglianza della conformità dell'organizzazione fornitrice di assistenza a terra all'allegato I, norma ORGH.MGM.201, del regolamento delegato (UE) 2025/20, l'autorità competente può assegnare compiti a soggetti qualificati in conformità alla lettera a), o a qualsiasi autorità pertinente competente per la sicurezza delle informazioni o la cibersecurity nello Stato membro. Nell'assegnare tali compiti, l'autorità competente deve assicurare che:
- 1) tutti gli aspetti legati alla sicurezza aerea siano coordinati e presi in considerazione dal soggetto qualificato o dall'autorità pertinente;
 - 2) i risultati delle attività di sorveglianza svolte dal soggetto qualificato o dall'autorità pertinente siano integrati nei fascicoli complessivi di sorveglianza dell'organizzazione di assistenza a terra;
 - 3) il proprio sistema di gestione della sicurezza delle informazioni, istituito in conformità al punto ARGH.MGM.200, lettera e), includa tutti i compiti di sorveglianza continua svolti per suo conto.

ARGH.MGM.210 Modifiche del sistema di gestione

- a) L'autorità competente deve disporre di un sistema per identificare le modifiche che incidono sulla sua capacità di svolgere i propri compiti e di ottemperare ai propri obblighi come previsto dal regolamento (UE) 2018/1139 e dai relativi atti delegati e di esecuzione. Tale sistema deve permettere di agire in modo appropriato al fine di assicurare che il sistema di gestione resti adeguato ed efficace.

- b) L'autorità competente deve aggiornare tempestivamente il proprio sistema di gestione per tenere conto delle modifiche del regolamento (UE) 2018/1139 e dei relativi atti delegati e di esecuzione.
- c) L'autorità competente deve notificare all'Agenzia le modifiche che incidono sulla sua capacità di svolgere i propri compiti e ottemperare ai propri obblighi come previsto dal regolamento (UE) 2018/1139 e dai relativi atti delegati e di esecuzione.

ARGH.MGM.211 Modifiche del sistema di gestione della sicurezza delle informazioni di un'organizzazione di assistenza a terra

- a) Il riesame delle modifiche gestite e notificate all'autorità competente in conformità alla procedura di cui alla norma IS.D.OR.255, lettera a), dell'allegato del regolamento delegato (UE) 2022/1645, deve essere incluso dall'autorità competente nella sua sorveglianza continua, conformemente ai principi stabiliti al punto ARGH.OVS.300 del presente allegato. Quando si riscontra una non conformità, l'autorità competente deve informare l'organizzazione, richiedere ulteriori modifiche e agire in conformità al punto ARGH.OVS.325 del presente allegato.
- b) Per altre modifiche di cui all'allegato, punto IS.D.OR.255, lettera b), del regolamento delegato (UE) 2022/1645, l'autorità competente deve verificare la conformità dell'organizzazione di assistenza a terra ai requisiti applicabili nell'ambito dei compiti di sorveglianza.

ARGH.MGM.215 Archiviazione dei documenti

- a) L'autorità competente deve stabilire un sistema per l'archiviazione dei documenti che assicuri una conservazione adeguata, l'accessibilità e una tracciabilità affidabile per quanto concerne:
 - 1) le politiche e le procedure documentate del sistema di gestione;
 - 2) la formazione, la qualifica e l'autorizzazione del personale dell'autorità competente;
 - 3) se del caso, l'assegnazione dei compiti ai soggetti qualificati, inclusi gli elementi previsti dal punto ARGH.MGM.205, nonché i dettagli dei compiti assegnati;
 - 4) la procedura di dichiarazione e la sorveglianza continua delle organizzazioni responsabili della fornitura di servizi di assistenza a terra;
 - 5) la valutazione e la notifica all'Agenzia dei metodi alternativi di rispondenza proposti dalle organizzazioni responsabili della fornitura di servizi di assistenza a terra e la valutazione di tali metodi utilizzati dall'autorità competente stessa;

- 6) i rilievi, le azioni correttive e la data di chiusura delle azioni, nonché le osservazioni;
 - 7) le misure atte a garantire l'applicazione delle norme adottate;
 - 8) le informazioni in materia di sicurezza e le misure di follow-up;
 - 9) l'utilizzo delle disposizioni di flessibilità di cui all'articolo 71 del regolamento (UE) 2018/1139.
- b) L'autorità competente deve conservare un elenco aggiornato di tutte le dichiarazioni da essa ricevute.
- c) I registri di cui alle lettere a) e b) devono essere conservate per un periodo minimo di cinque anni fatta salva la normativa applicabile dell'Unione in materia di protezione dei dati.

CAPO OVS

SORVEGLIANZA E APPLICAZIONE DELLE NORME

ARGH.OVS.300 Sorveglianza

- a) Durante il processo di sorveglianza l'autorità competente deve verificare entrambi gli aspetti seguenti:
- 1) il mantenimento della conformità dell'organizzazione di assistenza a terra al regolamento delegato (UE) 2025/20;
 - 2) l'attuazione di misure di sicurezza appropriate imposte dall'autorità competente in conformità al punto ARGH.GEN.135.
- b) La sorveglianza di cui alla lettera a) deve:
- 1) essere sostenuta da documentazione atta a fornire orientamenti al personale dell'autorità competente ai fini dello svolgimento delle loro funzioni;
 - 2) fornire all'organizzazione di assistenza a terra interessata i risultati della sorveglianza;
 - 3) essere basata su audit e ispezioni, tra cui le ispezioni a terra e senza preavviso, ove opportuno;
 - 4) fornire all'autorità competente gli elementi di prova necessari nel caso in cui siano richieste ulteriori azioni, incluse le misure previste al punto ARGH.OVS.325, lettera d).
- c) L'ambito della sorveglianza deve tenere conto dei risultati delle attività di sorveglianza precedenti svolte dall'autorità competente così come delle priorità in materia di sicurezza individuate attraverso il piano europeo per la sicurezza aerea.
- d) L'autorità competente deve raccogliere ed elaborare tutte le informazioni ritenute

utili per la sorveglianza e per la sorveglianza basata sui rischi, anche per le ispezioni senza preavviso, ove opportuno.

- e) Laddove più di un'autorità sia competente per la sorveglianza della medesima organizzazione, detta sorveglianza deve essere condotta in conformità al punto ARGH.OVS.330.
- f) Per quanto riguarda la sorveglianza relativa alla conformità dell'organizzazione della norma ORGH.MGM.201 di cui all'allegato I del regolamento delegato (UE) 2025/20, oltre a rispettare le lettere da a) a d) del presente punto, l'autorità competente deve riesaminare qualsiasi esenzione concessa a norma del punto IS.D.OR.200, lettera e), dell'allegato del regolamento delegato (UE) 2022/1645 a seguito del ciclo di audit di sorveglianza applicabile e ogniqualvolta siano attuate modifiche nell'ambito delle attività dell'organizzazione.

ARGH.OVS.305 Programma di sorveglianza

- a) L'autorità competente deve stabilire e mantenere un programma di sorveglianza che includa le attività di sorveglianza prescritte dal punto ARGH.OVS.300.
- b) Il programma di sorveglianza deve essere elaborato e attuato tenendo conto degli elementi seguenti:
 - 1) i servizi forniti dall'organizzazione di assistenza a terra;
 - 2) la complessità dell'organizzazione di assistenza a terra;
 - 3) i risultati della sorveglianza precedente, se del caso;
 - 4) la valutazione dei rischi associati ai servizi di assistenza a terra forniti dall'organizzazione di assistenza a terra e la sua esposizione ai rischi;
 - 5) la prestazione di sicurezza dell'organizzazione di assistenza a terra, se del caso.
- c) L'autorità competente deve applicare un ciclo di pianificazione della sorveglianza non superiore a 48 mesi a decorrere dalla data di ricevimento della dichiarazione iniziale. Il programma di sorveglianza e la pianificazione della sorveglianza devono rispecchiare la prestazione di sicurezza dell'organizzazione di assistenza a terra, nonché la sua esposizione ai rischi. Il ciclo di sorveglianza deve prevedere audit e ispezioni, comprese ispezioni senza preavviso, ove opportuno.
- d) Il ciclo di pianificazione della sorveglianza può essere prorogato fino a un massimo di 72 mesi nel caso in cui l'autorità competente abbia stabilito che, durante il ciclo di audit precedente:
 - 1) l'organizzazione di assistenza a terra ha dimostrato l'efficacia del sistema di gestione, che comprende il monitoraggio della conformità, l'individuazione dei pericoli per la sicurezza aerea e la gestione dei rischi associati;

- 2) l'organizzazione di assistenza a terra ha dimostrato costantemente di avere il pieno controllo di tutte le modifiche in conformità della norma ORGH.GEN.130 di cui all'allegato I del regolamento delegato (UE) 2025/20;
 - 3) non sono stati emessi rilievi di livello 1;
 - 4) tutte le azioni correttive sono state attuate entro il periodo di tempo accettato o prorogato dall'autorità competente in conformità al punto ARGH.OVS.325, lettera d), del presente allegato.
- e) Il ciclo di sorveglianza può essere ridotto laddove sia dimostrato che la prestazione di sicurezza dell'organizzazione di assistenza a terra è peggiorata o se rischi specifici nelle condizioni locali dell'aeroporto di esercizio richiedono una sorveglianza rafforzata.
- f) Il programma di sorveglianza deve includere la registrazione delle date in cui devono svolgersi audit e ispezioni e delle date di svolgimento effettivo di tali audit e ispezioni.

ARGH.OVS.310 Standard del settore

Ai fini della raccolta, dello scambio e della diffusione delle informazioni pertinenti tra la Commissione, l'Agenzia e le autorità nazionali competenti, l'Agenzia, tenendo conto delle competenze messe a disposizione dagli Stati membri, deve valutare, sulla base di criteri oggettivi, il contenuto degli standard del settore e i relativi aggiornamenti, quando sono utilizzati su base volontaria dalle organizzazioni di assistenza a terra per ottemperare ai loro obblighi relativi alla fornitura in sicurezza di servizi di assistenza a terra.

ARGH.OVS.315 Compiti di sorveglianza

- a) L'autorità nazionale competente per la sorveglianza di un'organizzazione fornitrice di servizi di assistenza a terra in aeroporti situati nello Stato membro di detta autorità deve assicurare la verifica degli aspetti seguenti durante un ciclo di sorveglianza:
- 1) conformità all'allegato I del regolamento delegato (UE) 2025/20:
 - i) il sistema di gestione dell'organizzazione, compresi la struttura organizzativa, i processi, i programmi e le procedure applicabili all'organizzazione di assistenza a terra nel suo complesso;
 - ii) le politiche e i processi in materia di sicurezza, il sistema di gestione della sicurezza, compresa l'individuazione dei pericoli, la valutazione e l'attenuazione dei rischi, compresa l'attenuazione dei rischi per la sicurezza specifici del contesto operativo dell'aeroporto o degli aeroporti soggetti a sorveglianza;
 - iii) il processo per le segnalazioni di eventi e sulla sicurezza e le segnalazioni relative ai siti di attività soggetti a sorveglianza;

- iv) la gestione delle modifiche di cui all'allegato I, norma ORGH.GEN.130, del regolamento delegato (UE) 2025/20 e la dichiarazione;
 - v) la funzione di monitoraggio della conformità;
 - vi) il sistema di archiviazione dei documenti e di documentazione, compreso il manuale per l'assistenza a terra;
 - vii) i programmi di formazione per l'assistenza a terra, compresi i registri della formazione;
 - viii) il programma di manutenzione delle attrezzature di supporto a terra;
 - ix) eventuali altri processi, programmi e procedure organizzativi generali che rientrano nell'ambito di applicazione della dichiarazione dell'organizzazione di assistenza a terra e applicabili a tale organizzazione nel suo complesso;
- 2) conformità ai requisiti operativi di cui all'allegato II del regolamento delegato (UE) 2025/20.
- b) In caso di sorveglianza di un'organizzazione fornitrice di servizi di assistenza a terra in più di uno Stato membro, si devono applicare le disposizioni di cui al punto ARGH.OVS.330.

ARGH.OVS.320 Dichiarazione delle organizzazioni di assistenza a terra

- a) Al ricevimento di una dichiarazione di un'organizzazione di assistenza a terra, l'autorità competente deve accusare il ricevimento o la notifica di modifica, compresa l'assegnazione di un numero di riferimento individuale, e deve verificare che essa contenga tutte le informazioni richieste dalla norma ORGH.DEC.100 e, per la notifica delle modifiche, dalla norma ORGH.GEN.130 di cui all'allegato I del regolamento delegato (UE) 2025/20. L'autorità competente deve provvedere affinché la dichiarazione sia trasmessa al repertorio di informazioni, conformemente ai termini e alle condizioni di cui al regolamento di esecuzione (UE) 2023/2117 della Commissione ⁽³⁾.
- b) Se la dichiarazione non è debitamente compilata o contiene informazioni non conformi all'allegato I, norma ORGH.DEC.100 e appendice del capo ORGH.DEC, del regolamento delegato (UE) 2025/20, l'autorità competente deve notificare all'organizzazione di assistenza a terra gli elementi mancanti o inesatti e richiedere ulteriori informazioni. Se lo ritiene necessario, l'autorità competente deve effettuare un'ispezione dell'organizzazione di assistenza a terra. Se la non conformità è confermata, l'autorità competente deve prendere le iniziative previste al punto ARGH.OVS.325.
- c) Se la dichiarazione contiene informazioni attestanti che l'organizzazione di assistenza a terra fornisce o intende fornire servizi anche in aeroporti di altri Stati membri, l'autorità competente che riceve la dichiarazione o la notifica di

modifica deve garantire che tutte le altre autorità competenti interessate siano informate e abbiano accesso alla dichiarazione, alla notifica di modifica e a tutta la relativa documentazione.

ARGH.OVS.325 Rilievi, osservazioni, azioni correttive e misure atte a garantire l'applicazione delle norme

- a) L'autorità competente deve disporre di un sistema per analizzare i rilievi al fine di determinarne la rilevanza per la sicurezza e per gestirli al fine di:
- 1) garantire che sia accertata quanto prima la conformità al regolamento delegato (UE) 2025/20;
 - 2) prevenirne il ripetersi.
- b) L'autorità competente deve emettere un rilievo di livello 1 qualora rilevi una non conformità significativa rispetto al regolamento delegato (UE) 2025/20 o alla dichiarazione presentata che riduca o comprometta gravemente la sicurezza del volo o quella a terra.

Nello specifico, i rilievi di livello 1 devono comprendere quanto segue:

- 1) l'eventuale mancata concessione all'autorità competente dell'accesso alle strutture dell'organizzazione di assistenza a terra conformemente all'allegato I, norma ORGH.GEN.140, del regolamento delegato (UE) 2025/20 durante il normale orario di esercizio e a seguito di due richieste scritte;
 - 2) ogni prova di uso improprio o fraudolento della dichiarazione;
 - 3) la mancanza di un dirigente responsabile.
- c) L'autorità competente deve emettere un rilievo di livello 2 qualora rilevi una non conformità rispetto al regolamento delegato (UE) 2025/20 o alla dichiarazione presentata che non è classificata come di livello 1 e che potrebbe ridurre o potenzialmente compromettere la sicurezza del volo o del suolo.
- d) Qualora riscontri, durante le indagini o la sorveglianza o con qualsiasi altro mezzo, prove del mancato rispetto da parte dell'organizzazione di assistenza a terra del regolamento delegato (UE) 2025/20 o della dichiarazione presentata conformemente alla norma ORGH.DEC.100 di tale regolamento, l'autorità competente deve:
- 1) emettere un rilievo, registrarlo, comunicarlo per iscritto al rappresentante dell'organizzazione di assistenza a terra e stabilire un periodo di tempo ragionevole entro il quale l'organizzazione deve adottare le misure di cui all'allegato I, norma ORGH.GEN.150, del regolamento delegato (UE) 2025/20;
 - 2) in caso di rilievi di livello 1, se non presenta un'azione correttiva accettabile conformemente all'allegato I, norma ORGH.GEN.150, del regolamento delegato (UE) 2025/20, l'organizzazione di assistenza a terra deve adottare

misure immediate e adeguate per limitare o vietare le attività di assistenza a terra interessate dalla non conformità fino a quando non abbia adottato le misure correttive di cui al punto 1); le autorità competenti coinvolte nella sorveglianza dell'organizzazione devono valutare se la mancata chiusura di un rilievo di livello 1 da parte di un'autorità competente incida sulle operazioni negli aeroporti soggetti alla loro sorveglianza e devono adottare le misure appropriate sulla base di tale valutazione;

3) in caso di rilievi di livello 2:

i) chiedere che l'organizzazione fornisca un piano di azioni correttive che indichi un periodo di attuazione adeguato alla natura del rilievo che, in ogni caso, non deve inizialmente essere superiore a tre mesi; al termine di tale periodo e in funzione della natura del rilievo, l'autorità competente può prorogare il periodo iniziale previa revisione soddisfacente da parte dell'organizzazione del piano di azioni correttive iniziale in merito al quale aveva espresso il proprio accordo;

ii) valutare il piano di azioni correttive proposto dall'organizzazione e, se in seguito a tale valutazione conclude che è sufficiente a correggere la o le non conformità, accettarlo.

Se l'organizzazione di assistenza a terra non presenta un piano di azioni correttive accettabile o non esegue detto piano entro il periodo di tempo accettato o prorogato dall'autorità competente, quest'ultima può trasformare il rilievo di livello 2 in un rilievo di livello 1 e adottare le misure di cui al punto 2);

4) nell'applicare le azioni di cui ai punti 2) e 3), coordinarsi con le altre autorità competenti interessate, se necessario, al fine di garantire che la continuità delle operazioni e la fornitura dei servizi di assistenza a terra nell'aeroporto in questione non siano ostacolate;

5) adottare tutte le ulteriori misure atte a garantire l'applicazione delle norme necessarie al fine di garantire la chiusura della non conformità e, se del caso, porre rimedio alle sue conseguenze;

6) registrare tutti i rilievi emessi e, se del caso, le misure atte a garantire l'applicazione delle norme da essa applicate come specificato all'articolo 62, paragrafo 2, lettere d) ed e), del regolamento (UE) 2018/1139, nonché tutte le azioni correttive e la data di chiusura delle azioni relative a rilievi.

e) L'autorità competente deve informare il gestore aeroportuale interessato dei rilievi relativi all'organizzazione di assistenza a terra, laddove pertinenti per la sicurezza dell'aeroporto in questione.

f) Per i casi che non prevedono rilievi di livello 1 o di livello 2, l'autorità competente può emettere osservazioni.

ARGH.OVS.330 Sorveglianza cooperativa

- a) Le autorità competenti per la sorveglianza delle organizzazioni fornitrici di servizi di assistenza a terra in più di uno Stato membro o in aeroporti soggetti alla sorveglianza di più di un'autorità competente devono cooperare al fine di garantire una sorveglianza efficace ed efficiente di tali organizzazioni e dei loro servizi. Tali autorità competenti devono garantire lo scambio reciproco di informazioni e assistenza ai fini del completamento dei loro compiti e dell'osservanza dei loro obblighi in materia di sorveglianza.
- b) La sorveglianza cooperativa deve riguardare le organizzazioni seguenti aventi il luogo principale delle attività in uno Stato membro e fornitrici di servizi di assistenza a terra in più di uno Stato membro o in aeroporti soggetti alla sorveglianza di più di un'autorità competente:
- 1) fornitori indipendenti di servizi di assistenza a terra;
 - 2) operatori di aeromobile che effettuano l'auto-assistenza che possono far parte o no di un unico raggruppamento di imprese di vettori aerei.
- c) Lo scambio reciproco di informazioni deve riguardare gli elementi seguenti:
- 1) le dichiarazioni delle organizzazioni di assistenza a terra e i relativi documenti atti a dimostrare la conformità al regolamento (UE) 2018/1139 e ai relativi atti delegati e di esecuzione;
 - 2) i metodi alternativi di rispondenza utilizzati;
 - 3) le relazioni di audit, i rilievi emessi, le azioni correttive, i piani di azioni correttive, le analisi delle cause profonde e qualsiasi altra informazione sui pertinenti rilievi emessi, sulle azioni di follow-up e sulle eventuali misure atte a garantire l'applicazione delle norme adottate a seguito della sorveglianza;
 - 4) le informazioni derivanti dalla segnalazione di eventi obbligatoria e volontaria di cui all'allegato I, norma ORGH.GEN.160, del regolamento delegato (UE) 2025/20.
- d) I compiti di sorveglianza di un'organizzazione di assistenza a terra di cui alla lettera b) devono essere assegnati conformemente alle lettere e) ed f).
- e) L'autorità competente dello Stato membro in cui l'organizzazione ha il suo luogo principale delle attività deve verificare tutti gli elementi seguenti elencati negli allegati I e II del regolamento delegato (UE) 2025/20, autonomamente o con il sostegno di una delle altre autorità competenti interessate, procedendo poi a ispezioni delle attività di assistenza a terra svolte negli aeroporti del proprio Stato, al fine di verificare che l'attuazione degli elementi del sistema di gestione dell'organizzazione sia effettuata come documentato tramite:
- 1) gli elementi del sistema di gestione dell'organizzazione di cui all'allegato I, norma ORGH.MGM.200, del regolamento delegato (UE) 2025/20 relativi

- alla struttura organizzativa, ai processi, ai programmi e alle procedure applicabili all'organizzazione di assistenza a terra nel suo complesso;
- 2) le politiche e i processi in materia di sicurezza, il sistema di gestione della sicurezza, compresa l'individuazione dei pericoli, la valutazione e l'attenuazione dei rischi, compresa l'attenuazione dei rischi per la sicurezza specifici del contesto operativo dell'aeroporto o degli aeroporti soggetti a sorveglianza;
 - 3) il processo per le segnalazioni di eventi e le segnalazioni sulla sicurezza, come pure le segnalazioni relative alla fornitura di servizi di assistenza a terra nell'aeroporto o negli aeroporti soggetti a sorveglianza;
 - 4) la gestione delle modifiche e la dichiarazione;
 - 5) la funzione di monitoraggio della conformità;
 - 6) il sistema di archiviazione dei documenti e di documentazione, compreso il manuale per l'assistenza a terra;
 - 7) i programmi di formazione per l'assistenza a terra, compresi i registri della formazione;
 - 8) il programma di manutenzione delle attrezzature di supporto a terra;
 - 9) eventuali altri processi, programmi e procedure organizzativi generali che rientrano nell'ambito di applicazione della dichiarazione dell'organizzazione e applicabili alla stessa nel suo complesso.
- f) Ciascuna autorità competente degli Stati membri nei quali l'organizzazione fornisce servizi di assistenza a terra, diversi dallo Stato membro nel quale è situato il suo luogo principale delle attività, deve sorvegliare la fornitura in sicurezza dei servizi presso i siti di attività nel proprio Stato membro, verificando l'attuazione effettiva degli elementi seguenti:
- 1) gli elementi del sistema di gestione dell'organizzazione di cui all'allegato I, norma ORGH.MGM.200, del regolamento delegato (UE) 2025/20, in particolare quelli relativi alle attività dell'organizzazione di assistenza a terra presso il sito di attività soggetto alla sua sorveglianza:
 - i) la struttura organizzativa di cui all'allegato I, norma ORGH.MGM.200, lettera b), punto 1), del regolamento delegato (UE) 2025/20 e le attività di assistenza a terra;
 - ii) l'individuazione dei pericoli;
 - iii) la valutazione e l'attenuazione dei rischi, compresa l'attenuazione dei rischi per la sicurezza specifici per la fornitura di servizi presso i siti di attività soggetti a sorveglianza;
 - iv) il contenuto del manuale per l'assistenza a terra, comprese le procedure e le istruzioni degli operatori di aeromobile che operano presso i siti di

attività soggetti a sorveglianza, nonché le procedure dei gestori aeroportuali pertinenti;

v) i registri della formazione e l'attuazione del programma di formazione presso i siti di attività soggetti a sorveglianza;

vi) il programma di manutenzione delle attrezzature di supporto a terra;

vii) le segnalazioni di eventi e le segnalazioni interne sulla sicurezza pertinenti per la fornitura di servizi di assistenza a terra presso i siti di attività soggetti a sorveglianza;

2) i requisiti operativi di cui all'allegato II del regolamento delegato (UE) 2025/20.

g) Ciascuna delle autorità competenti di cui alle lettere e) ed f) deve:

1) concordare con l'organizzazione fornitrice di assistenza a terra il piano di azioni correttive proposto e le azioni correttive volte ad affrontare le non conformità individuate presso il sito di attività soggetto alla sua sorveglianza;

2) informare tutte le altre autorità competenti interessate in merito alle relazioni di audit e ispezione e alle azioni correttive;

3) in caso di rilievo di livello 1 emesso nei confronti di un'organizzazione di cui alla lettera b), l'autorità competente che ha emesso il rilievo deve informarne immediatamente le altre autorità competenti interessate. Ciascuna delle autorità competenti per la sorveglianza dell'organizzazione in questione deve valutare se e in quale misura il rilievo riguardi i siti di attività soggetti alla propria sorveglianza. Ciascuna autorità competente deve intraprendere l'azione più idonea che ritiene necessaria al fine di garantire, ove opportuno, la chiusura della non conformità e porre rimedio alle sue conseguenze;

4) In caso di rilievo di livello 1 emesso in relazione alla mancanza di un dirigente responsabile, l'autorità competente che ha emesso il rilievo deve informarne immediatamente le altre autorità competenti interessate e tutte le autorità in questione devono intraprendere la stessa azione in modo uniforme presso tutti i siti di attività soggetti alla loro sorveglianza. Dette autorità devono adottare tutte le ulteriori misure atte a garantire l'applicazione delle norme necessarie al fine di garantire la chiusura della non conformità e porre rimedio alle sue conseguenze.

h) Tutte le autorità competenti coinvolte nella sorveglianza di un'organizzazione di cui alla lettera b) devono sostenere l'autorità competente del luogo principale delle attività dell'organizzazione nell'aggiornare periodicamente la valutazione della prestazione di sicurezza dell'organizzazione sulla base delle relazioni sulla sorveglianza dei singoli siti di attività degli altri Stati membri.

i) Ogni autorità competente per la sorveglianza di un'organizzazione di cui alla lettera b) può sostenere l'autorità competente dello Stato membro in cui

l'organizzazione ha il suo luogo principale delle attività nell'esecuzione degli audit o delle ispezioni di cui alla lettera e).

- j) Le autorità competenti interessate devono stabilire procedure per l'attuazione del processo di sorveglianza cooperativa al fine di coprire tutti gli aspetti di cui alle lettere da a) a i).
- k) Le autorità competenti devono utilizzare il repertorio di informazioni istituito a norma dell'articolo 74 del regolamento (UE) 2018/1139 per accedere ai documenti e alle informazioni di cui alla lettera c).

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 1321/2007 e (CE) n. 1330/2007 della Commissione (GU L 122 del 24.4.2014, pag. 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj>).

⁽²⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2023/203 della Commissione, del 27 ottobre 2022, che stabilisce le regole per l'applicazione del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti relativi alla gestione dei rischi per la sicurezza delle informazioni con un potenziale impatto sulla sicurezza aerea per le organizzazioni di cui ai regolamenti (UE) n. 1321/2014, (UE) n. 965/2012, (UE) n. 1178/2011 e (UE) 2015/340 della Commissione e ai regolamenti di esecuzione (UE) 2017/373 e (UE) 2021/664 della Commissione, e per le autorità competenti di cui ai regolamenti (UE) n. 748/2012, (UE) n. 1321/2014, (UE) n. 965/2012, (UE) n. 1178/2011, (UE) 2015/340 e (UE) n. 139/2014 della Commissione e ai regolamenti di esecuzione (UE) 2017/373 e (UE) 2021/664 della Commissione, e che modifica i regolamenti (UE) n. 1178/2011, (UE) n. 748/2012, (UE) n. 965/2012, (UE) n. 139/2014, (UE) n. 1321/2014 e (UE) 2015/340 della Commissione e i regolamenti di esecuzione (UE) 2017/373 e (UE) 2021/664 della Commissione (GU L 31 del 2.2.2023, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/203/oj).

⁽³⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2023/2117 della Commissione, del 12 ottobre 2023, che stabilisce le norme necessarie e i requisiti dettagliati per il funzionamento e la gestione di un repertorio di informazioni ai sensi del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L, 2023/2117, 13.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2117/oj).

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/23/oj

ISSN 1977-0707 (electronic edition)

[In alto](#)



Il sito è gestito dall' [Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea](#)

Serve aiuto?

[Guida](#)

[Contatti](#)

[Mappa del sito](#)

Seguici

✕ X

Aspetti giuridici

[Note legali](#)

[Politica sull'uso dei cookie](#)

[Accessibilità](#)

[Informativa sulla privacy](#)

Informazioni

[Cos'è EUR-Lex](#)

[Newsletter](#)

[Link utili](#)

Altri servizi

[Dati europei](#)

[Appalti dell'UE](#)

[Risultati della ricerca dell'UE](#)

[EU Whoiswho](#)

[Pubblicazioni dell'UE](#)

[N-Lex](#)

[Diritto dell'UE in vigore](#)

[EU Law Tracker](#)



Scopri di più su europa.eu

Contatta l'UE

Chiamaci al numero 00 800 6 7 8 9 10 11

Usa altre opzioni telefoniche

Scrivici usando l'apposito modulo

[Incontraci presso uno dei centri dell'UE](#)

Social media

[Cerca i canali social dell'UE](#)

Aspetti giuridici

[Usò delle lingue sui nostri siti web](#)

[Politica di tutela della privacy](#)

[Note legali](#)

[Cookie](#)

EU institutions

[Parlamento europeo](#)

[Consiglio europeo](#)

[Consiglio dell'Unione europea](#)

[Commissione europea](#)

[Corte di giustizia dell'Unione europea \(CGUE\)](#)

[Banca centrale europea \(BCE\)](#)

[Corte dei conti europea](#)

[Servizio europeo per l'azione esterna \(SEAE\)](#)

[Comitato economico e sociale europeo](#)

[Comitato europeo delle regioni \(CoR\)](#)

[Banca europea per gli investimenti](#)

[Mediatore europeo](#)

[Garante europeo della protezione dei dati \(GEPD\)](#)

[Comitato europeo per la protezione dei dati](#)

[Ufficio europeo di selezione del personale](#)

[Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea](#)

[Agenzie](#)

[Passa a versione desktop](#) 

Regolamento delegato (UE) 2025/21 della Commissione, del 19 dicembre 2024, che modifica il regolamento (UE) n. 139/2014 per quanto riguarda i requisiti per i gestori aeroportuali relativi alle attività di assistenza a terra

C/2024/8927

GU L, 2025/21, 7.3.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/21/oj
(BG, ES, CS, DA, DE, ET, EL, EN, FR, GA, HR, IT, LV, LT, HU, MT, NL, PL, PT, RO, SK, SL, FI, SV)

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/21/oj

> Lingue, formati e versione facente fede

> Visualizzazione multilingue

∨ Testo



Gazzetta ufficiale
dell'Unione europea

IT
Serie L

2025/21

7.3.2025

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2025/21 DELLA COMMISSIONE

del 19 dicembre 2024

che modifica il regolamento (UE) n. 139/2014 per quanto riguarda i requisiti per i gestori aeroportuali relativi alle attività di assistenza a terra

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

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

l'articolo 39, paragrafo 1, lettera a),

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) 2018/1139 stabilisce i requisiti essenziali per la fornitura in sicurezza di servizi di assistenza a terra e le organizzazioni che li forniscono negli aeroporti dell'Unione che rientrano nell'ambito di applicazione di tale regolamento.
- (2) Il regolamento (UE) n. 139/2014 della Commissione ⁽²⁾ stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativi agli aeroporti, anche per quanto riguarda determinati impianti e operazioni direttamente connessi ai servizi di assistenza a terra e alle organizzazioni che li forniscono.
- (3) Tutte le organizzazioni di cui al regolamento (UE) 2018/1139 sono responsabili della gestione dei rischi per la sicurezza e mirano al miglioramento continuo della sicurezza, compresa la condivisione reciproca delle informazioni afferenti alla sicurezza. Lo scopo del presente regolamento è garantire un approccio comune nell'affrontare i rischi per la sicurezza delle interfacce nelle operazioni di assistenza a terra, al di là degli obblighi di segnalazione di eventi. Tale approccio completerebbe gli obblighi di segnalazione di eventi alle autorità competenti e garantirebbe un flusso di informazioni sulla sicurezza più diretto tra i portatori di interessi coinvolti. I requisiti relativi agli aeroporti dovrebbero pertanto essere modificati per consentire ai gestori aeroportuali di condividere le informazioni pertinenti in materia di sicurezza risultanti dalle segnalazioni di eventi o dagli audit e dalle ispezioni di sorveglianza con altre organizzazioni al fine di sostenerle nel mantenere la sicurezza delle loro operazioni.
- (4) Per garantire condizioni di parità per tutte le organizzazioni fornitrici di servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2018/1139 nonché un livello di base di sicurezza delle attività di assistenza a terra, i gestori aeroportuali dovrebbero altresì rispettare i requisiti in materia di assistenza a terra quando forniscono servizi di assistenza a terra. Tuttavia, poiché i gestori aeroportuali già dispongono di un sistema di gestione, i requisiti in materia di assistenza a terra dovrebbero essere di facile integrazione per causare perturbazioni minime al sistema consolidato del gestore aeroportuale. I nuovi requisiti relativi alle attività di assistenza a terra dovrebbero pertanto riguardare solo le differenze e gli elementi mancanti rispetto al sistema di gestione del gestore aeroportuale, evitando così contraddizioni o duplicazioni dei requisiti esistenti.
- (5) Se non sono depositate correttamente, le merci pericolose contenute nel carico o nella posta possono costituire un rischio significativo per la salute, la sicurezza, l'ambiente o i beni materiali. Quando sono depositate presso gli impianti di deposito aeroportuali, le condizioni di deposito dovrebbero essere atte a prevenire eventuali danni a tali colli. È pertanto opportuno modificare i requisiti relativi agli aeroporti al fine di garantire il rispetto delle condizioni minime di

sicurezza per gli impianti di deposito.

- (6) In caso di utilizzo per il trasporto di bagagli e merci, le unità di carico devono essere depositate in buone condizioni quando non sono in uso. È pertanto importante che, quando il gestore aeroportuale mette a disposizione impianti per il deposito di unità di carico, tali impianti siano adeguati e ne prevengano il danneggiamento, il deterioramento o il deposito a terra. I requisiti relativi agli aeroporti dovrebbero essere modificati per chiarire tale aspetto.
- (7) Per evitare inutili duplicazioni della documentazione, i gestori aeroportuali che forniscono essi stessi servizi di assistenza a terra possono includere gli elementi di assistenza a terra nel proprio manuale dell'aeroporto esistente, se ritengono che ciò sia più efficace della creazione di un manuale supplementare per l'assistenza a terra, oppure aggiungerli in un manuale separato. In entrambi i casi, il manuale per l'assistenza a terra e le eventuali modifiche e revisioni successive dello stesso non dovrebbero richiedere l'approvazione dell'autorità competente. Il requisito pertinente di cui al regolamento (UE) n. 139/2014 dovrebbe essere modificato di conseguenza per tenere conto di tale aspetto.
- (8) Se forniscono anche servizi di assistenza a terra, i gestori aeroportuali o i fornitori di servizi di gestione del piazzale sono tenuti a sviluppare e attuare un sistema di gestione conforme al regolamento delegato (UE) 2025/20 della Commissione ⁽³⁾. Allo scopo di evitare la duplicazione degli stessi elementi del proprio sistema di gestione a fini di conformità a tutti i regolamenti ad esse applicabili, tali organizzazioni dovrebbero poter disporre di un sistema di gestione integrato per ragioni di efficienza. I requisiti relativi agli aeroporti e quelli relativi ai servizi di gestione del piazzale dovrebbero pertanto essere modificati per consentire a tali organizzazioni di istituire e applicare un sistema di gestione integrato.
- (9) Il settore dell'assistenza a terra rappresenta di per sé un'interfaccia, con servizi che sono forniti *a* un aeromobile *in* un aeroporto. Ciò rende talvolta difficile operare una chiara distinzione tra le responsabilità, in determinate fasi in cui potrebbero sovrapporsi, dei diversi portatori di interessi coinvolti nelle stesse attività. Una di queste attività riguarda il controllo dei pedoni nell'area di movimento e attorno all'aeromobile. Mentre il gestore aeroportuale è responsabile di garantire che siano predisposte procedure per la sicurezza dei pedoni nell'area di movimento, senza necessariamente essere anche il soggetto che le attua, l'organizzazione che attua tali procedure è solitamente l'organizzazione di assistenza a terra che svolge più attività sul piazzale e attorno all'aeromobile durante l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri. In tal caso, il gestore aeroportuale avrebbe piuttosto un ruolo di coordinamento e monitoraggio. Per distinguere chiaramente tra i diversi ruoli del gestore aeroportuale e dell'organizzazione di assistenza a terra quando quest'ultima è diversa dal gestore aeroportuale, e tenuto conto del modo in cui al momento tali procedure

sono effettivamente attuate, la formulazione del requisito pertinente dovrebbe essere adeguata per apportare maggiore chiarezza in termini di responsabilità di ciascuna parte coinvolta.

(10) Il rifornimento di carburante agli aeromobili è un'attività che coinvolge diversi portatori di interessi (gestore aeroportuale, operatore di aeromobile e fornitore di servizi di assistenza a terra) con responsabilità diverse nel processo, tutte volte a garantire la sicurezza dell'operazione, dell'aeromobile e dell'aeroporto. Per una migliore individuazione della responsabilità del gestore aeroportuale nel garantire la sicurezza dell'aeroporto e una buona gestione del piazzale durante il rifornimento di carburante agli aeromobili, è opportuno adeguare lievemente il requisito relativo al rifornimento di carburante agli aeromobili. Ciò dovrebbe inoltre evitare l'interpretazione non prevista secondo cui il gestore aeroportuale potrebbe essere responsabile della procedura relativa al rifornimento di carburante agli aeromobili, che incombe all'operatore di aeromobile in quanto attività connessa alla manutenzione del suo aeromobile.

(11) È pertanto opportuno modificare il regolamento (UE) n. 139/2014.

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

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

(14) Conformemente all'articolo 128, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2018/1139, la Commissione ha consultato gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016 ⁽⁵⁾,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Gli allegati III e IV del regolamento (UE) n. 139/2014 sono modificati conformemente all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Entrata in vigore e applicazione

1. Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
2. Esso si applica a decorrere dal 27 marzo 2028.

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

Fatto a Bruxelles, il 19 dicembre 2024

Per la
Commissione
La presidente
Ursula VON
DER LEYEN

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

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 139/2014 della Commissione, del 12 febbraio 2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativi agli aeroporti ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 44 del 14.2.2014, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/139/oj>).

⁽³⁾ Regolamento delegato (UE) 2025/20 della Commissione, del 19 dicembre 2024, che integra il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio stabilendo requisiti per la fornitura in sicurezza di servizi di assistenza a terra e per le organizzazioni che li forniscono (GU L, 2025/20, 7.3.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/20/oj).

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

⁽⁵⁾ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

ALLEGATO

Gli allegati del regolamento (UE) n. 139/2014 sono così modificati:

1) L'allegato III è così modificato:

a) alla norma ADR.OR.C.020 è aggiunta la lettera d) seguente:

«d)informa le organizzazioni di assistenza a terra dell'aeroporto in merito alle azioni intraprese per affrontare la non conformità quando quest'ultima incide direttamente sul rischio per la sicurezza all'interno di tali organizzazioni o sulle loro responsabilità.»;

b) alla norma ADR.OR.D.005 è aggiunta la lettera f) seguente:

«f)Se fa parte di un soggetto giuridico che è titolare di uno o più certificati, approvazioni o autorizzazioni supplementari di organizzazione, o dichiara le proprie attività a norma del regolamento (UE) 2018/1139, il gestore aeroportuale può integrare il proprio sistema di gestione nel sistema di gestione previsto dal regolamento (UE) n. 139/2014.»;

c) la norma ADR.OR.D.020 è così modificata:

i) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b)Il gestore aeroportuale designa delle aree appropriate nell'aeroporto adibite al deposito di merci pericolose trasportate attraverso

l'aeroporto. Le condizioni di deposito delle merci pericolose garantiscono quanto segue:

- 1) che la separazione delle merci pericolose possa essere assicurata conformemente agli standard e alle pratiche raccomandate internazionali;
- 2) che l'impianto offra condizioni adeguate a prevenire eventuali danni alle merci pericolose.»;

ii) è aggiunta la lettera c) seguente:

«c)Quando designa anche delle aree appropriate nell'aeroporto adibite al deposito di unità di carico, il gestore aeroportuale garantisce che tali aree siano adeguate a prevenire il danneggiamento, il deterioramento o il deposito a terra di tali unità e a garantirne la protezione dalle condizioni di tempo atmosferico avverse.»;

d) alla norma ADR.OR.E.005, la lettera f) è sostituita dalla seguente:

«f)In deroga alla lettera e), quando sono necessarie modifiche o revisioni nell'interesse della sicurezza, esse possono essere pubblicate ed applicate immediatamente, a condizione che venga fatta la relativa domanda di approvazione nei casi in cui sia prevista. Non è necessario presentare per approvazione all'autorità competente le modifiche e le revisioni riguardanti le attività di assistenza a terra soggette al regolamento delegato (UE) 2025/20 della Commissione (*1).»;

(*1) Regolamento delegato (UE) 2025/20 della Commissione, del 19 dicembre 2024, che integra il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio stabilendo requisiti per la fornitura in sicurezza di servizi di assistenza a terra e per le organizzazioni che li forniscono (GU L, 2025/20, 7.3.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/20/oj)."

e) alla norma ADR.OR.F.045 è aggiunta la lettera d) seguente:

«d)In deroga alle lettere da a) a c), se fa parte di un soggetto giuridico che dichiara la propria responsabilità per la fornitura di servizi di assistenza a terra conformemente al regolamento delegato (UE) 2025/2020 della Commissione, il fornitore di AMS può integrare il proprio sistema di gestione al sistema di gestione previsto da tale regolamento.».

2) L'allegato IV è così modificato:

a) la norma ADR.OPS.B.033 è così modificata:

i) alla lettera a), il punto 3) è sostituito dal seguente:

«3)controllare i movimenti delle persone sul piazzale.»;

ii) è inserita la lettera a1) seguente:

«a1) Il gestore aeroportuale deve istituire procedure al fine di garantire che i passeggeri che si imbarcano su un aeromobile o che sbarcano dallo stesso o che devono procedere a piedi da o verso il piazzale, oppure che devono attraversarlo:

- 1) siano scortati da personale addestrato e competente;
- 2) non interferiscano con gli aeromobili che vi stazionano e con le attività di manutenzione a terra;
- 3) siano protetti dagli aeromobili operativi, compresi gli effetti dei loro motori, nonché dalle operazioni dei veicoli o altre attività.»;

b) alla norma ADR.OPS.D.001, lettera a), il punto 4) è sostituito dal seguente:

«4) contemplare quanto segue:

- i) l'assegnazione delle piazzole di sosta per aeromobili;
- ii) la fornitura di servizi di segnalazione;
- iii) il parcheggio degli aeromobili e la partenza degli stessi dalle piazzole di sosta;
- iv) le precauzioni contro il getto dei reattori (*jet blast*) e le prove dei motori;
- v) le autorizzazioni alla messa in moto e le istruzioni di rullaggio.»;

c) la norma ADR.OPS.D.060 è sostituita dalla seguente:

«ADR.OPS.D.060 Sicurezza del piazzale durante il rifornimento di carburante agli aeromobili

- a) Il gestore aeroportuale deve stabilire una procedura per garantire la sicurezza delle operazioni sul piazzale durante il rifornimento di carburante agli aeromobili.
- b) La procedura deve imporre quanto segue:
 - 1) il divieto di fiamme libere e di utilizzo, da parte del personale nelle immediate vicinanze del punto di rifornimento carburante, di strumenti elettrici o simili che possano produrre scintille o archi all'interno della zona di rifornimento carburante;
 - 2) il divieto di avviare gruppi elettrogeni esterni (*Ground Power Unit - GPU*) durante il rifornimento di carburante;
 - 3) per le autocisterne di carburante: la presenza di un percorso dagli aeromobili privo di ostacoli per consentire la rapida rimozione delle cisterne per il carburante e delle persone in caso di emergenza;
 - 4) il corretto collegamento degli aeromobili e delle fonti di approvvigionamento di carburante e la corretta applicazione delle

procedure di messa a terra;

- 5) la notifica immediata al fornitore di servizi di rifornimento di carburante *into-plane* in caso di fuoriuscita di carburante e istruzioni dettagliate su come gestire le fuoriuscite di carburante;
- 6) il posizionamento delle attrezzature di supporto a terra in modo tale che le uscite di emergenza siano prive di ostacoli per consentire la rapida evacuazione dei passeggeri, se i passeggeri si imbarcano, sbarcano o rimangono a bordo dell'aeromobile durante il rifornimento di carburante;
- 7) la disponibilità immediata di estintori del tipo idoneo per almeno un primo intervento in caso di incendio di carburante;
- 8) la predisposizione di una via di uscita priva di ostacoli per il veicolo adibito al rifornimento di carburante e di un accesso privo di ostacoli all'idrante per il carburante e all'arresto di emergenza;
- 9) l'interruzione delle operazioni di rifornimento di carburante in caso di tempeste elettriche presso l'aeroporto o nelle sue vicinanze.»

(*1) Regolamento delegato (UE) 2025/20 della Commissione, del 19 dicembre 2024, che integra il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio stabilendo requisiti per la fornitura in sicurezza di servizi di assistenza a terra e per le organizzazioni che li forniscono (GU L, 2025/20, 7.3.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/20/oj).»

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/21/oj

ISSN 1977-0707 (electronic edition)

[In alto](#)



Il sito è gestito dall' [Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea](#)

Serve aiuto?

[Guida](#)

[Contatti](#)

[Mappa del sito](#)

Seguici



Aspetti giuridici

[Note legali](#)

[Politica sull'uso dei cookie](#)

[Accessibilità](#)

[Informativa sulla privacy](#)

Informazioni

[Cos'è EUR-Lex](#)

[Newsletter](#)

[Link utili](#)

Altri servizi

[Dati europei](#)

[Appalti dell'UE](#)

[Risultati della ricerca dell'UE](#)

[EU Whoiswho](#)

[Pubblicazioni dell'UE](#)

[N-Lex](#)

[Diritto dell'UE in vigore](#)

[EU Law Tracker](#)



Scopri di più su europa.eu

Contatta l'UE

Chiamaci al numero 00 800 6 7 8 9 10 11

[Usa altre opzioni telefoniche](#)

[Scrivici usando l'apposito modulo](#)

[Incontraci presso uno dei centri dell'UE](#)

Social media

[Cerca i canali social dell'UE](#)

Aspetti giuridici

[Uso delle lingue sui nostri siti web](#)

[Politica di tutela della privacy](#)

[Note legali](#)

[Cookie](#)

EU institutions

[Parlamento europeo](#)

[Consiglio europeo](#)

[Consiglio dell'Unione europea](#)

[Commissione europea](#)

[Corte di giustizia dell'Unione europea \(CGUE\)](#)

[Banca centrale europea \(BCE\)](#)

[Corte dei conti europea](#)

[Servizio europeo per l'azione esterna \(SEAE\)](#)

[Comitato economico e sociale europeo](#)

[Comitato europeo delle regioni \(CoR\)](#)

[Banca europea per gli investimenti](#)

[Mediatore europeo](#)

[Garante europeo della protezione dei dati \(GEPD\)](#)

[Comitato europeo per la protezione dei dati](#)

[Ufficio europeo di selezione del personale](#)

[Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea](#)

[Agenzie](#)

[Passa a versione desktop](#) 

Regolamento di esecuzione (UE) 2025/24 della Commissione, del 19 dicembre 2024, che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012 per quanto riguarda i requisiti per gli operatori di aeromobili relativi alle attività di assistenza a terra

C/2024/8931

GU L, 2025/24, 7.3.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/24/oj (BG, ES, CS, DA, DE, ET, EL, EN, FR, GA, HR, IT, LV, LT, HU, MT, NL, PL, PT, RO, SK, SL, FI, SV)

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/24/oj

> Lingue, formati e versione facente fede

> Visualizzazione multilingue

∨ Testo



Gazzetta ufficiale
dell'Unione europea

IT
Serie L

2025/24

7.3.2025

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2025/24 DELLA COMMISSIONE

del 19 dicembre 2024

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

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

del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 31, paragrafo 1, lettera a),

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) 2018/1139 stabilisce i requisiti essenziali per la fornitura in sicurezza di servizi di assistenza a terra da parte delle organizzazioni fornitrici di servizi di assistenza a terra e degli operatori di aeromobili che svolgono auto-assistenza.
- (2) Il regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione ⁽²⁾ stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo e, tra l'altro, le istruzioni e le procedure per il personale coinvolto nelle operazioni a terra, i compiti, le responsabilità e la formazione del personale coinvolto nelle operazioni a terra e le attività appaltate degli operatori di aeromobili. Tali requisiti tecnici e procedure amministrative dovrebbero essere aggiornati, chiariti e allineati ai requisiti relativi ai servizi di assistenza a terra e alle organizzazioni che li forniscono di cui al regolamento delegato (UE) 2025/20 della Commissione ⁽³⁾.
- (3) Al fine di garantire un livello elevato di sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione, il presente regolamento dovrebbe: rispecchiare lo stato dell'arte e le migliori pratiche nel settore dell'assistenza a terra; tenere conto degli standard e delle pratiche raccomandate applicabili dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale, delle esperienze in termini di operazioni di assistenza a terra a livello internazionale, nonché del progresso scientifico e tecnico nel campo dell'assistenza a terra; essere proporzionato alle dimensioni e alla complessità delle attività di assistenza a terra e prevedere la flessibilità necessaria per la conformità richiesta.
- (4) È pertanto opportuno modificare il regolamento (UE) n. 965/2012 per tener conto delle modifiche introdotte dalle disposizioni in materia di assistenza a terra di cui al regolamento delegato (UE) 2025/20, sia quando tali servizi sono appaltati a un fornitore terzo di servizi di assistenza a terra sia quando sono svolti come auto-assistenza da operatori di aeromobili del trasporto aereo commerciale con aeromobili a motore complessi.
- (5) I requisiti in materia di assistenza a terra applicabili agli operatori di aeromobili introducono nuovi termini per definire i compiti e i processi di assistenza a terra ed è pertanto opportuno aggiungere nuove definizioni per tali termini.
- (6) Tutte le organizzazioni che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2018/1139 sono responsabili della gestione dei rischi per la sicurezza e mirano al miglioramento continuo della sicurezza, compresa la condivisione reciproca delle informazioni afferenti alla sicurezza. Lo scopo è garantire un approccio comune nell'affrontare i rischi per la sicurezza delle interfacce nelle operazioni di assistenza a terra, al di là degli obblighi di segnalazione di eventi.

Tale approccio completerebbe gli obblighi di segnalazione di eventi alle autorità competenti e garantirebbe un flusso di informazioni sulla sicurezza più diretto tra i portatori di interessi coinvolti. Le norme dovrebbero pertanto essere modificate per consentire agli operatori di aeromobili di condividere le informazioni pertinenti in materia di sicurezza risultanti dalle segnalazioni di eventi o dalle ispezioni e dagli audit di sorveglianza con altre organizzazioni al fine di sostenerle nel mantenere la sicurezza delle loro operazioni.

- (7) I requisiti essenziali del regolamento (UE) 2018/1139 impongono alle organizzazioni di fornire servizi di assistenza a terra conformemente alle istruzioni e alle procedure operative degli operatori di aeromobili. Le procedure operative per lo stesso servizio di assistenza a terra applicate allo stesso tipo di aeromobile possono differire notevolmente tra gli operatori di aeromobili, il che aumenta il rischio di errore umano in quanto potrebbe causare danni agli aeromobili e costituire un serio pericolo per la sicurezza del volo. L'armonizzazione delle varie procedure operative è pertanto essenziale per la fornitura efficiente e in sicurezza di servizi di assistenza a terra. Il presente regolamento dovrebbe consentire il più possibile la riduzione delle numerose procedure operative diverse per lo stesso servizio di assistenza a terra applicate allo stesso tipo di aeromobile e garantire l'armonizzazione di tali procedure. Poiché le organizzazioni di assistenza a terra sono tenute a sviluppare le proprie procedure operative per la fornitura di servizi di assistenza a terra, dando priorità alla sicurezza e mantenendo un equilibrio tra sicurezza e pressione commerciale, le norme sulle operazioni di volo dovrebbero essere modificate per consentire agli operatori di aeromobili di convenire che l'organizzazione di assistenza a terra che dichiara la propria attività a norma del regolamento delegato (UE) 2025/20 applichi le sue procedure operative per la fornitura dei servizi di assistenza a terra.
- (8) Per garantire la proporzionalità dell'ambito di applicazione e l'allineamento al regolamento delegato (UE) 2025/20, le nuove responsabilità relative all'assistenza a terra interesseranno solo gli operatori di velivoli che effettuano operazioni di trasporto aereo commerciale con aeromobili a motore complessi quando detti operatori svolgono auto-assistenza. Le norme sulle operazioni di volo dovrebbero contenere il necessario riferimento al regolamento delegato (UE) 2025/20, evitando in tal modo duplicazioni. Allo stesso tempo, i requisiti dovrebbero costituire un riferimento in termini di sicurezza per la fornitura dei servizi di assistenza a terra che sono esclusi dal regolamento delegato (UE) 2025/20 e che restano sotto la piena responsabilità e il pieno controllo dell'operatore di aeromobile.
- (9) Gli operatori di aeromobili sono responsabili dell'esecuzione di determinate attività di assistenza a terra che restano sotto il loro pieno controllo e che non sono disciplinate dal regolamento delegato (UE) 2025/20. È il caso della supervisione a terra quando detta attività è svolta come auto-assistenza da parte

di qualsiasi operatore, con personale proprio, nonché di determinate fasi del processo di controllo del carico, vale a dire i calcoli della massa e del centraggio, la pianificazione del carico, l'emissione di documenti riguardanti la massa e il centraggio e le relative comunicazioni, indipendentemente dal fatto che tali attività siano svolte come auto-assistenza o esternalizzate come servizi appaltati. Le norme sulle operazioni di volo dovrebbero essere modificate per chiarire le responsabilità dell'operatore per quanto riguarda dette attività di assistenza a terra.

- (10) Il programma di formazione per il personale addetto all'assistenza a terra degli operatori di aeromobili che svolgono auto-assistenza dovrebbe anche essere incluso nel loro manuale delle operazioni senza alcuna approvazione da parte dell'autorità competente. Tuttavia, al fine di garantire parità di trattamento per tutte le organizzazioni fornitrici di servizi di assistenza a terra, il programma di formazione incluso nel manuale delle operazioni dovrebbe essere soggetto a verifica solo durante le regolari attività di sorveglianza. È pertanto opportuno modificare di conseguenza il pertinente requisito relativo alle operazioni di volo al fine di rispecchiare tale parità di trattamento.
- (11) Il controllo del carico è un processo di assistenza a terra che è al tempo stesso critico per la sicurezza e complesso. Il processo di controllo del carico si articola in diverse fasi e implica una chiara ripartizione delle responsabilità e dei compiti tra le persone coinvolte nella loro esecuzione. I calcoli della massa e del centraggio, la pianificazione del carico, l'emissione di documenti riguardanti la massa e il centraggio e le relative comunicazioni sono elementi del processo di controllo del carico che restano sotto il pieno controllo e la piena responsabilità dell'operatore di aeromobile, in quanto interamente basati su dati forniti dal costruttore dell'aeromobile e dall'operatore di aeromobile. Sebbene tale processo sia già noto agli operatori di aeromobili e applicato nell'ambito del loro sistema di controllo operativo, le norme vigenti non definiscono chiaramente il processo di controllo del carico e non individuano i vari compiti e le varie responsabilità delle persone che eseguono tali attività. Poiché le fasi del processo di controllo del carico di cui sopra possono essere svolte dall'operatore di aeromobile come auto-assistenza o appaltate a un'organizzazione terza di assistenza a terra, è importante che le norme garantiscano chiarezza e certezza giuridica a tale riguardo, nonché condizioni di parità per tutte le organizzazioni che eseguono tali attività. I requisiti relativi alle operazioni di volo dovrebbero essere modificati per garantire che le funzioni e le responsabilità in materia di controllo del carico delle persone coinvolte siano individuate e descritte nel manuale delle operazioni dell'operatore di aeromobile.
- (12) I requisiti di cui al presente regolamento si basano sul parere n. 01/2024 ⁽⁴⁾ emesso dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea («Agenzia») conformemente all'articolo 75, paragrafo 2, lettere b) e c), e all'articolo 76, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139.

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

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

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

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

Articolo 2

Entrata in vigore e applicazione

1. Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
2. Esso si applica a decorrere del 27 marzo 2028.

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

Fatto a Bruxelles, il 19 dicembre 2024

Per la
Commissione
La presidente
Ursula VON
DER LEYEN

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

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

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

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

ALLEGATO

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

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

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

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

2) L'allegato III è così modificato:

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

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

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

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

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

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

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

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

- 2) l'organizzazione di assistenza a terra che fornisce i servizi ha dichiarato di essere in grado di ottemperare alle responsabilità relative ai servizi forniti e tale dichiarazione è valida;
 - 3) l'operatore non può fornire all'organizzazione di assistenza a terra le proprie procedure e istruzioni.
 - d) Quando assicura la supervisione a terra con il proprio personale come auto-assistenza o appalta detta attività a un fornitore terzo di servizi, l'operatore deve garantire che la funzione di supervisione a terra sia conforme al punto ORO.GEN.110 e includere i seguenti elementi nel proprio manuale delle operazioni:
 - 1) una descrizione delle attività incluse nell'ambito della supervisione a terra e le eventuali procedure necessarie;
 - 2) le responsabilità associate a tale funzione;
 - 3) il programma di formazione per tale funzione, con particolare attenzione alla formazione in materia di sicurezza quando detta funzione presenta compiti connessi alla sicurezza.».
- 3) L'allegato IV del regolamento (UE) n. 965/2012 è così modificato:
- 1) al capo GEN, sezione 1 «Aeromobili a motore», è aggiunto il punto CAT.GEN.MPA.220 seguente:

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

 - a) L'operatore che fornisce le attività di assistenza a terra di cui all'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento delegato (UE) 2025/20 a se stesso o nell'ambito di un unico raggruppamento di imprese di vettori aerei (auto-assistenza) deve rispettare i requisiti applicabili di cui agli allegati I e II di tale regolamento, ad eccezione dei requisiti applicabili alla funzione di supervisione a terra, che devono essere conformi al punto ORO.GEN.315.
 - b) L'operatore deve presentare all'autorità competente per la sorveglianza delle attività di assistenza a terra il programma di formazione per il proprio personale addetto all'assistenza a terra conformemente alla norma ORGH.GEN.145 del regolamento delegato (UE) 2025/20. Il programma di addestramento relativo alle merci pericolose è soggetto ad approvazione conformemente al punto ORO.GEN.110, lettera j).»;
 - 2) al punto CAT.POL.MAB.105, lettera b), il punto 1) è sostituito dal seguente:

«1) verificare l'integrità dei dati ottenuti per accertarsi che detti dati rispettino le limitazioni contenute nel manuale di volo del velivolo o le limitazioni contenute nel manuale delle operazioni, se più restrittive; e»;
 - 3) è aggiunto il punto CAT.POL.MAB.110 seguente:

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

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

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/24/oj

ISSN 1977-0707 (electronic edition)

[In alto](#)



Il sito è gestito dall' [Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea](#)

Serve aiuto?

[Guida](#)

[Contatti](#)

[Mappa del sito](#)

Seguici

✕ X

Aspetti giuridici

[Note legali](#)

[Politica sull'uso dei cookie](#)

[Accessibilità](#)

[Informativa sulla privacy](#)

Informazioni

[Cos'è EUR-Lex](#)

[Newsletter](#)

[Link utili](#)

Altri servizi

[Dati europei](#)

[Appalti dell'UE](#)

[Risultati della ricerca dell'UE](#)

[EU Whoiswho](#)
[Pubblicazioni dell'UE](#)

[N-Lex](#)
[Diritto dell'UE in vigore](#)
[EU Law Tracker](#)



Scopri di più su europa.eu

Contatta l'UE

[Chiamaci al numero 00 800 6 7 8 9 10 11](#)
[Usa altre opzioni telefoniche](#)
[Scrivici usando l'apposito modulo](#)
[Incontraci presso uno dei centri dell'UE](#)

Social media

[Cerca i canali social dell'UE](#)

Aspetti giuridici

[Uso delle lingue sui nostri siti web](#)
[Politica di tutela della privacy](#)
[Note legali](#)
[Cookie](#)

EU institutions

[Parlamento europeo](#)
[Consiglio europeo](#)
[Consiglio dell'Unione europea](#)
[Commissione europea](#)
[Corte di giustizia dell'Unione europea \(CGUE\)](#)
[Banca centrale europea \(BCE\)](#)
[Corte dei conti europea](#)
[Servizio europeo per l'azione esterna \(SEAE\)](#)
[Comitato economico e sociale europeo](#)
[Comitato europeo delle regioni \(CoR\)](#)
[Banca europea per gli investimenti](#)
[Mediatore europeo](#)
[Garante europeo della protezione dei dati \(GEPD\)](#)
[Comitato europeo per la protezione dei dati](#)

Ufficio europeo di selezione del personale
Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea
Agenzie

[Passa a versione desktop](#) 

Regolamento delegato (UE) 2025/20 della Commissione, del 19 dicembre 2024, che integra il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio stabilendo requisiti per la fornitura in sicurezza di servizi di assistenza a terra e per le organizzazioni che li forniscono

C/2024/8926

GU L, 2025/20, 7.3.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/20/oj
(BG, ES, CS, DA, DE, ET, EL, EN, FR, GA, HR, IT, LV, LT, HU, MT, NL, PL, PT, RO, SK, SL, FI, SV)

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/20/oj

> Lingue, formati e versione facente fede

> Visualizzazione multilingue

∨ Testo



Gazzetta ufficiale
dell'Unione europea

IT
Serie L

2025/20

7.3.2025

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2025/20 DELLA COMMISSIONE

del 19 dicembre 2024

che integra il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio stabilendo requisiti per la fornitura in sicurezza di servizi di assistenza a terra e per le organizzazioni che li forniscono

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e

abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 39, paragrafo 1, lettere d) ed e),

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) 2018/1139 stabilisce i requisiti essenziali per la fornitura in sicurezza di servizi di assistenza a terra e le organizzazioni che li forniscono negli aeroporti dell'Unione rientranti nell'ambito di applicazione di tale regolamento. L'articolo 37, paragrafo 2, impone ai fornitori di servizi di assistenza a terra di presentare una dichiarazione relativa alla loro capacità di ottemperare ai loro obblighi associati alla fornitura in sicurezza di servizi di assistenza a terra.
- (2) Al fine di assicurare un approccio sistemico globale e garantire una base di riferimento per la sicurezza in tutte le attività relative all'aviazione, e in linea con il principio di sussidiarietà, dovrebbero essere stabilite norme dettagliate per la fornitura di servizi di assistenza a terra e i privilegi e le responsabilità delle organizzazioni che li forniscono.
- (3) A norma dell'articolo 4 del regolamento (UE) 2018/1139, tali norme devono rispecchiare lo stato dell'arte e le migliori prassi nel settore dell'assistenza a terra; tenere conto degli standard e delle pratiche raccomandate dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (*International Civil Aviation Organization*, ICAO) applicabili e dell'esperienza mondiale in materia di operazioni di assistenza a terra, nonché del progresso scientifico e tecnico nel settore dell'assistenza a terra; essere proporzionate alle dimensioni e alla complessità delle attività di assistenza a terra; e prevedere la flessibilità necessaria per la conformità richiesta.
- (4) Il regolamento dovrebbe garantire parità di condizioni per la fornitura di servizi di assistenza a terra per tutte le organizzazioni che forniscono tali servizi, compresa l'auto-assistenza da parte degli operatori di aeromobile, negli aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2018/1139.
- (5) Per gli operatori di aeromobile che effettuano l'auto-assistenza o per i gestori aeroportuali che forniscono servizi di assistenza a terra, che dispongono già di strutture del sistema di gestione previste da altre normative dell'Unione nel settore dell'aviazione, i requisiti per l'assistenza a terra dovrebbero essere facilmente integrati in modo da creare perturbazioni minime del sistema consolidato di organizzazioni e autorità nazionali competenti. Pertanto il presente regolamento dovrebbe essere allineato il più possibile in particolare ai regolamenti (UE) n. 965/2012 ⁽²⁾ e (UE) n. 139/2014 ⁽³⁾ della Commissione, in quanto il settore dell'assistenza a terra funge da interfaccia tra operazioni di volo e operazioni aeroportuali e pertanto è opportuno allineare i sistemi di gestione disciplinati da tali atti e stabilire i necessari riferimenti incrociati.

- (6) Il presente regolamento non riguarda le attività di assistenza a terra che sono già disciplinate da altri atti, quali la pianificazione dei voli, il controllo del carico e la supervisione a terra, che sono disciplinate dal regolamento (UE) n. 965/2012, la segnalazione agli aeromobili, che è disciplinata dal regolamento (UE) n. 139/2014, o l'assistenza olio, che è disciplinata dal regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione ⁽⁴⁾.
- (7) In linea con il principio di proporzionalità, per quanto concerne l'auto-assistenza da parte degli operatori di aeromobile, il presente regolamento dovrebbe applicarsi soltanto alle attività di auto-assistenza degli operatori di aeromobile che effettuano operazioni di trasporto aereo commerciale con aeromobili a motore complessi. Si ritiene che il regolamento (UE) n. 965/2012 affronti in misura sufficiente i rischi per la sicurezza delle attività di auto-assistenza svolte da operatori che effettuano operazioni che non sono operazioni di trasporto aereo commerciale, con aeromobili a motore complessi o non complessi.
- (8) Le misure previste dal presente regolamento dovrebbero migliorare e promuovere la sicurezza dei servizi di assistenza a terra e una cultura della sicurezza all'interno delle organizzazioni che forniscono tali servizi. Di conseguenza i requisiti di cui al presente regolamento dovrebbero fornire gli strumenti necessari e una descrizione del processo che consentano alle organizzazioni di attuare un sistema di segnalazione in materia di sicurezza, che le aiutino a raccogliere e analizzare i dati sulla sicurezza ottenuti da tali segnalazioni e a creare e promuovere una cultura della sicurezza con ogni persona impiegata in seno alla loro organizzazione.
- (9) Con il presente regolamento, le organizzazioni fornitrici di assistenza a terra devono assumersi la piena responsabilità della fornitura in sicurezza dei servizi, delle loro operazioni e del controllo dei rischi operativi delle loro attività, mentre gli operatori di aeromobile continuano a essere responsabili della sicurezza degli aeromobili e del volo e, a loro volta, i gestori aeroportuali continuano a essere responsabili dell'esercizio in sicurezza degli aeroporti. Pertanto le organizzazioni fornitrici di assistenza a terra dovrebbero sviluppare e attuare un sistema di gestione che preveda processi efficaci di gestione della sicurezza in grado di individuare e gestire i rischi in materia di sicurezza, compresi quelli derivanti dalle interfacce con gli operatori di aeromobile e i gestori aeroportuali, attraverso l'applicazione di misure di attenuazione adeguate e proporzionate.
- (10) Il sistema di gestione sviluppato e attuato dalle organizzazioni fornitrici di assistenza a terra dovrebbe essere proporzionato, modulabile in funzione delle dimensioni e della complessità della loro organizzazione e delle loro attività e dovrebbe comprendere la gestione della sicurezza, la gestione delle modifiche, le segnalazioni in materia di sicurezza, la formazione del personale, i registri e la documentazione, la manutenzione delle attrezzature di supporto a terra utilizzate, l'identificazione delle interfacce relative alla sicurezza con altri

portatori di interessi coinvolti nelle attività di assistenza a terra, le procedure operative e il monitoraggio della conformità. Le organizzazioni fornitrici di assistenza a terra dovrebbero adoperarsi per sviluppare e promuovere una cultura della sicurezza organizzativa, nel contesto della quale i dipendenti comprendano la loro importanza individuale nella catena della sicurezza aerea e contribuiscano attivamente a mantenere e migliorare il livello di sicurezza nei loro compiti operativi quotidiani. Il presente regolamento contiene disposizioni volte a sostenere le organizzazioni nello sviluppo e nella promozione di una sana cultura della segnalazione.

- (11) Al fine di garantire un approccio comune nell'affrontare i rischi per la sicurezza derivanti dalle interfacce tra l'assistenza a terra, le operazioni degli aeromobili e quelle aeroportuali, nonché di promuovere una comprensione comune dei pericoli e dei rischi, le organizzazioni fornitrici di assistenza a terra, gli operatori di aeromobile e i gestori aeroportuali dovrebbero disporre delle medesime informazioni in materia di sicurezza e degli stessi dati sulla sicurezza quando questi sono pertinenti per loro e quando tali informazioni e dati possono incidere sulle prestazioni di sicurezza di tali organizzazioni. A tal fine dette organizzazioni dovrebbero poter condividere tra loro informazioni pertinenti in materia di sicurezza, nonché informazioni risultanti da segnalazioni di eventi o da ispezioni e audit di sorveglianza.
- (12) I servizi di assistenza a terra, forniti *a* un aeromobile *in* un aeroporto, costituiscono di per sé un'interfaccia tra le operazioni degli aeromobili e quelle aeroportuali. I rischi per la sicurezza derivanti da tale situazione dovrebbero essere adeguatamente riconosciuti attraverso un quadro normativo per l'interazione tra le organizzazioni, in modo da consentire loro di individuare le interfacce operative che incidono sulla sicurezza e di applicare misure di attenuazione adeguate per ridurre al minimo i rischi durante l'esercizio. Allo stesso tempo, le organizzazioni di assistenza a terra dovrebbero poter discutere la sicurezza su un piano di parità con gli altri portatori di interessi coinvolti in tali interfacce operative nonché offrire loro la possibilità di applicare le proprie procedure operative se si basano sui propri processi di gestione dei rischi in materia di sicurezza e se ciò è concordato con l'operatore di aeromobile al quale forniscono i servizi.
- (13) Per garantire una transizione agevole dalle normative nazionali vigenti degli Stati membri al presente regolamento, è necessario concedere alle organizzazioni fornitrici di assistenza a terra già operative nel momento in cui il presente regolamento diventa applicabile un lasso di tempo e condizioni minime sufficienti per passare dalle normative nazionali vigenti degli Stati membri al presente regolamento.
- (14) La formazione del personale operativo addetto all'assistenza a terra è una delle misure più importanti per attenuare i rischi in materia di sicurezza nelle attività di assistenza a terra. Le organizzazioni fornitrici di assistenza a terra dovrebbero

garantire che tutto il personale operativo coinvolto in tali attività sia competente a fornire i servizi in questione. Le competenze del personale operativo dovrebbero essere sempre mantenute. Di conseguenza il presente regolamento stabilisce i requisiti minimi relativi al programma di formazione e valutazione del personale rilevante per la sicurezza al fine di garantire che sviluppi e mantenga le competenze necessarie per svolgere i suoi compiti in modo sicuro ed efficace.

- (15) Al fine di sostenere la mobilità del personale tra le organizzazioni fornitrici di assistenza a terra e ridurre i costi di formazione al momento della nuova formazione di un nuovo dipendente che ha già conseguito le qualifiche richieste nel contesto di un precedente impiego, il personale addetto all'assistenza a terra dovrebbe essere in grado di fornire facilmente prova della formazione già completata. L'organizzazione fornitrice di assistenza a terra dovrebbe pertanto fornire al dipendente, su richiesta, una copia dei rispettivi registri di formazione, il che dovrebbe consentire l'agevole valutazione e il riconoscimento reciproco della formazione tra le organizzazioni soggette al presente regolamento.
- (16) La sicurezza del volo e la fornitura in sicurezza di servizi di assistenza a terra dipendono in larga misura dall'uso di attrezzature di supporto a terra funzionali, sottoposte a manutenzione adeguata. La funzionalità delle attrezzature utilizzate per la fornitura di servizi di assistenza a terra dovrebbe essere garantita dall'applicazione di un programma di manutenzione, comprendente interventi di manutenzione preventiva, sviluppato e applicato conformemente alle istruzioni e ai manuali del costruttore dell'attrezzatura. Le norme dovrebbero essere inoltre tecnologicamente neutre, al fine di consentire innovazioni e un'agevole adozione di tecnologie nuove a un ritmo sostenuto, mantenendo nel contempo un approccio rispettoso dell'ambiente per quanto riguarda la scelta delle attrezzature di supporto a terra. Allo stesso tempo, le norme dovrebbero prevedere la possibilità per le organizzazioni di adottare e attuare pratiche e modelli imprenditoriali che riducano al minimo la congestione degli aeroporti e rendano le operazioni aeroportuali più sicure ed efficienti, quali la messa in comune delle attrezzature o un modello di sicurezza che riunisce più attori (*safety stack*), laddove la specificità dell'aeroporto consenta l'attuazione di tali modelli imprenditoriali.
- (17) Il presente regolamento dovrebbe garantire un approccio pragmatico ed equilibrato tra le norme prescrittive e quelle basate sulle prestazioni. La flessibilità nell'approccio ai requisiti relativi alle procedure operative per i servizi di assistenza a terra è fondamentale per conseguire gli obiettivi in materia di sicurezza. Di conseguenza è essenziale che i requisiti relativi alle procedure operative rimangano basati sulle prestazioni e si fondino sull'applicazione volontaria degli standard e delle buone pratiche del settore, nonché sulle procedure operative stabilite dagli operatori di aeromobile e dalle organizzazioni di assistenza a terra.

- (18) I requisiti essenziali di cui all'allegato VII, punto 4.1, lettera c), del regolamento (UE) 2018/1139 impongono alle organizzazioni di fornire servizi di assistenza a terra conformemente alle istruzioni e alle procedure operative degli operatori di aeromobile. Le procedure operative per lo stesso servizio di assistenza a terra e per lo stesso tipo di aeromobile possono differire notevolmente tra gli operatori di aeromobile, una circostanza questa che aumenta il rischio di errore umano in quanto potrebbe causare danni agli aeromobili e costituire un serio pericolo per la sicurezza del volo. I requisiti essenziali di cui all'allegato VII, punto 4.2.3, del regolamento (UE) 2018/1139 prevedono che le organizzazioni fornitrici di assistenza a terra sviluppino le proprie procedure operative per la fornitura di servizi di assistenza a terra. Il presente regolamento consente alle organizzazioni fornitrici di assistenza a terra di applicare le loro procedure operative, previo accordo dell'operatore di aeromobile. Inoltre il presente regolamento rende le organizzazioni fornitrici di assistenza a terra formalmente responsabili e garanti della sicurezza dei loro servizi mediante l'applicazione di un sistema di gestione della sicurezza efficace. Ciò dovrebbe inoltre sostenere le organizzazioni fornitrici di assistenza a terra nello sviluppo, nella valutazione, nella discussione e nella pattuizione, insieme agli operatori di aeromobile, di procedure operative comuni che siano sicure per entrambe le parti. Tutti questi elementi, inseriti in diversi requisiti, dovrebbero migliorare il livello attuale di fiducia tra l'operatore di aeromobile e il suo fornitore di servizi di assistenza a terra e condurre a un'armonizzazione delle procedure operative.
- (19) È inoltre opportuno che il presente regolamento fornisca alle organizzazioni elementi solidi per migliorare l'analisi delle cause degli eventi individuati attraverso i loro processi di monitoraggio della conformità o attraverso la sorveglianza svolta dall'autorità nazionale competente, nonché per migliorare la loro cultura della segnalazione in materia di sicurezza. Allo stesso tempo, il regolamento dovrebbe altresì stabilire un quadro affinché le autorità nazionali competenti forniscano direttamente alle organizzazioni di assistenza a terra un riscontro diretto e coerente in merito agli eventi di assistenza a terra segnalati.
- (20) È necessario concedere tempo sufficiente all'industria dell'assistenza a terra e alle autorità nazionali competenti per attuare il nuovo quadro normativo dopo l'entrata in vigore del presente regolamento ed è pertanto opportuno prevedere un periodo di transizione di tre anni per la sua applicabilità differita e un periodo di transizione di sei anni per l'applicabilità differita dei requisiti relativi alla gestione della sicurezza delle informazioni.
- (21) I requisiti stabiliti nel presente regolamento si basano sul parere n. 01/2024 ⁽⁵⁾, emesso dall'Agenzia in conformità all'articolo 75, paragrafo 2, lettere b) e c), e all'articolo 76, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139.
- (22) Conformemente all'articolo 128, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2018/1139, la Commissione ha consultato gli esperti designati da ciascuno Stato membro

nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016 ⁽⁶⁾,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di assistenza a terra e per le organizzazioni che li forniscono negli aeroporti rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2018/1139.

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica alle organizzazioni di assistenza a terra che forniscono uno qualsiasi dei servizi di assistenza a terra di cui al paragrafo 2 in uno o più aeroporti rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2018/1139.
2. Il presente regolamento si applica ai servizi seguenti forniti ai velivoli:
 - a) la gestione dei passeggeri, compresi i passeggeri a mobilità ridotta, compresi altresì gli aspetti relativi alla sicurezza dell'accettazione dei passeggeri e dei bagagli nell'aeroporto, la sicurezza dei passeggeri durante l'imbarco e lo sbarco utilizzando attrezzature di supporto a terra e durante il transito o il trasferimento, nonché il trasporto a terra di passeggeri tra il terminale aeroportuale e l'aeromobile;
 - b) l'assistenza bagagli, compresi l'identificazione, lo smistamento, il consolidamento, il trasferimento, l'arrivo e il recupero dei bagagli;
 - c) le attività seguenti di fornitura di servizi all'aeromobile:
 - i) l'esercizio delle attrezzature di supporto a terra utilizzate per i servizi di assistenza a terra, compresi i servizi di carico e scarico relativi alla ristorazione, nonché i movimenti di tali attrezzature sul piazzale e intorno all'aeromobile;
 - ii) le operazioni di rifornimento dell'aeromobile e di prelevamento di combustibile dallo stesso, ossia i servizi di rifornimento *into-plane* nell'aeroporto;
 - iii) la fornitura di servizi relativi ai servizi igienici dell'aeromobile;
 - iv) la fornitura di servizi relativi all'acqua potabile;
 - v) la pulizia esterna dell'aeromobile;
 - vi) lo sghiacciamento dell'aeromobile e la procedura antighiaccio

sull'aeromobile;

d) le attività seguenti di turnaround dell'aeromobile:

- i) le attività all'arrivo dell'aeromobile, compreso il bloccaggio dell'aeromobile a terra;
- ii) il carico e lo scarico di bagagli, merci, posta e prodotti relativi alla ristorazione, nonché la supervisione delle operazioni di carico;
- iii) le attività alla partenza dell'aeromobile;
- iv) il traino e il pushback dell'aeromobile;

e) le operazioni seguenti di assistenza merci e posta in un aeroporto:

- i) l'accettazione delle merci per conto dell'operatore di aeromobile;
- ii) il consolidamento finale e l'immagazzinamento;
- iii) la pesatura finale e l'etichettatura delle unità di carico;
- iv) i controlli finali prima del trasporto aereo;
- v) il trasporto a terra di merci e posta tra il punto dei controlli finali e l'aeromobile.

3. Il presente regolamento non si applica alle attività seguenti e alle organizzazioni che le svolgono:

- a) la segnalazione agli aeromobili;
- b) i compiti di dispatching dei voli svolti dai flight dispatcher quali definiti dal regolamento (UE) n. 965/2012;
- c) i compiti di controllo del carico relativi alla pianificazione del carico, ai calcoli della massa e del centraggio, ai messaggi e alle comunicazioni relativi al controllo del carico e al rilascio di documenti concernenti il controllo del carico;
- d) la supervisione a terra;
- e) l'assistenza olio per l'aeromobile (compresi il rabbocco e interventi di manutenzione) effettuata da imprese di manutenzione approvate a norma del regolamento (UE) n. 1321/2014, da altre organizzazioni conformi al regolamento (UE) n. 1321/2014 e da altre imprese di manutenzione in possesso di un'approvazione rilasciata in conformità dell'annesso 8, capo 6, dell'ICAO;
- f) la pulizia esterna dell'aeromobile se effettuata da imprese di manutenzione approvate a norma del regolamento (UE) n. 1321/2014, da altre organizzazioni conformi al regolamento (UE) n. 1321/2014 e da altre imprese di manutenzione in possesso di un'approvazione rilasciata in conformità dell'annesso 8, capo 6, dell'ICAO e se l'attività è inclusa nel manuale di manutenzione dell'organizzazione;
- g) qualsiasi altra attività di assistenza a terra, se svolta da un'impresa di

manutenzione approvata a norma del regolamento (UE) n. 1321/2014, da altre organizzazioni conformi al regolamento (UE) n. 1321/2014 e da altre imprese di manutenzione in possesso di un'approvazione rilasciata in conformità dell'annesso 8, capo 6, dell'ICAO ai fini della manutenzione dell'aeromobile;

- h) il trasporto a terra di passeggeri e membri dell'equipaggio quando si tratta dell'unico servizio fornito da un soggetto;
- i) l'auto-assistenza, se effettuata da operatori di aeromobile che svolgono uno dei tipi seguenti di operazioni:
 - i) le operazioni di trasporto aereo commerciale con aeromobili a motore non complessi;
 - ii) le operazioni di volo con aeromobili a motore complessi o non complessi che non sono operazioni di trasporto aereo commerciale;
- j) la gestione dei passeggeri a mobilità ridotta, o il trasporto a terra di passeggeri e membri dell'equipaggio, o entrambi, quando si tratta degli unici servizi di assistenza a terra forniti da un gestore aeroportuale con personale proprio, non cumulati con altri servizi di assistenza a terra forniti da tale gestore aeroportuale.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni seguenti:

- 1) «organizzazione di assistenza a terra»: uno dei soggetti seguenti:
 - a) un'organizzazione di assistenza a terra autonoma o un'organizzazione di assistenza a terra che fa parte di un unico raggruppamento imprenditoriale di organizzazioni di assistenza a terra;
 - b) un gestore aeroportuale che fornisce servizi di assistenza a terra;
 - c) un operatore di aeromobile che fornisce servizi di assistenza a terra a sé stesso o nell'ambito di un unico raggruppamento di imprese di vettori aerei (auto-assistenza);
- 2) «unico raggruppamento imprenditoriale di organizzazioni di assistenza a terra»: due o più organizzazioni di assistenza a terra che forniscono servizi in più di uno Stato membro e sono registrate in territori cui si applicano i trattati, che facilitano l'armonizzazione dei loro sistemi di gestione e dei loro principali processi organizzativi ai fini della conformità al presente regolamento, anche applicando le stesse politiche, gli stessi processi e le stesse procedure ai componenti dei loro sistemi di gestione quali la gestione della sicurezza, la documentazione, il monitoraggio della conformità, la gestione delle modifiche, la formazione del personale addetto all'assistenza a terra, le procedure operative e il programma di manutenzione per le attrezzature di supporto a terra;

- 3) «gestione dei passeggeri»: le attività connesse a qualsiasi tipo di assistenza ai passeggeri in arrivo, in partenza, in trasferimento o in transito, compresi, se del caso, l'accettazione dei passeggeri e dei bagagli, la verifica dei documenti di viaggio e dei biglietti aerei, il rilascio delle carte d'imbarco, le attività relative alle porte d'imbarco, l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri;
- 4) «attrezzatura di supporto a terra»: un veicolo, un apparecchio o un elemento di equipaggiamento mobile motorizzato o non motorizzato che è progettato, costruito e utilizzato per la fornitura di servizi di assistenza a terra nell'area di movimento di un aeroporto;
- 5) «assistenza bagagli»: un processo che consiste in più fasi riguardanti lo smistamento dei bagagli, il loro consolidamento, il trasporto dei bagagli dalla zona di smistamento all'aeromobile e viceversa, la consegna dei bagagli alla porta d'imbarco, l'arrivo dei bagagli, i bagagli disguidati e il riconcilio dei bagagli;
- 6) «servizio di rifornimento *into-plane*»: fornitura di combustibile a un aeromobile;
- 7) «sghiacciamento dell'aeromobile»: una procedura a terra per mezzo della quale brina, ghiaccio, neve o neve mista ad acqua vengono rimossi da un aeromobile per ottenere una superficie pulita. Il processo può combinare lo sghiacciamento e la procedura antighiaccio effettuati in due fasi;
- 8) «procedura antighiaccio sull'aeromobile»: una procedura a terra che assicura protezione contro la formazione di brina o ghiaccio e l'accumulo di neve o neve mista ad acqua sulle superfici trattate dell'aeromobile per un periodo limitato di tempo (tempo di tenuta);
- 9) «turnaround dell'aeromobile»: un processo coordinato di attività connesse all'assistenza fornita a un aeromobile, ai suoi passeggeri, ai bagagli, alla posta e alle merci, che si svolge in un intervallo di tempo prestabilito tra l'arrivo dell'aeromobile e la sua partenza;
- 10) «carico dell'aeromobile»: lo stivaggio del carico o di unità di carico a bordo dell'aeromobile conformemente alle istruzioni di carico;
- 11) «bagagli»: beni materiali personali o altri oggetti di un passeggero o di un membro dell'equipaggio trasportati a bordo di un volo;
- 12) «merci»: generi o beni materiali trasportati a bordo di un aeromobile, diversi da bagagli, posta, materiale dell'impresa, posta dell'impresa e provviste di bordo, non consumati o utilizzati durante il volo;
- 13) «posta»: spedizioni costituite da corrispondenza e altri articoli consegnati dai servizi postali e destinati ad essere trasmessi ai servizi postali, con esclusione della posta dell'operatore di aeromobile, conformemente alle norme dell'Unione postale universale;
- 14) «traino dell'aeromobile»: il movimento in avanti di un aeromobile in servizio o

fuori servizio mediante l'utilizzo della potenza esterna di un'attrezzatura di supporto a terra che sostiene il carrello d'atterraggio anteriore dell'aeromobile o è collegata allo stesso;

- 15) «pushback dell'aeromobile»: il movimento di un aeromobile da una posizione di stazionamento *nose-in* utilizzando la potenza esterna dell'attrezzatura di supporto a terra. L'operazione può comprendere una barra di traino;
- 16) «unità di carico»: un dispositivo per raggruppare e trattenere merci, posta e bagagli per il trasporto aereo, costituito da un contenitore per aeromobile o da una combinazione di una paletta per aeromobile e di una rete per paletta per aeromobile, progettato per essere trattenuto direttamente dal sistema di carico merci dell'aeromobile;
- 17) «controllo del carico»: processo, sotto la responsabilità dell'operatore di aeromobile, volto a garantire che l'aeromobile sia caricato in modo sicuro ed efficiente prima di ogni volo;
- 18) «organizzazione fornitrice di servizi di assistenza a terra in più di uno Stato membro»: un'organizzazione di assistenza a terra o un operatore di aeromobile che effettua l'auto-assistenza che fornisce servizi negli aeroporti di più di uno Stato membro ed è sottoposta o sottoposto alla sorveglianza di più di un'autorità competente. Rientrano in tale contesto organizzazioni che possono far parte o meno di un unico raggruppamento imprenditoriale di organizzazioni di assistenza a terra o di un unico raggruppamento di imprese di vettori aerei;
- 19) «audit»: procedura sistematica, indipendente e documentata per l'ottenimento di prove oggettive e la valutazione obiettiva delle stesse al fine di determinare in che misura i requisiti siano rispettati;
- 20) «ispezione»: nel contesto della sorveglianza e del monitoraggio della conformità, una valutazione della conformità indipendente e documentata, mediante osservazione e giudizio, accompagnata, se del caso, da misurazioni, prove o calibrature, al fine di verificare la conformità ai requisiti applicabili; un'ispezione può far parte di un audit, ma può anche essere condotta al di fuori del normale piano di audit, in particolare per verificare la chiusura di un determinato rilievo;
- 21) «merci pericolose»: articoli o sostanze tali da rappresentare un pericolo per la salute, la sicurezza, i beni materiali o l'ambiente e che sono riportati in un elenco di merci pericolose nelle istruzioni tecniche o che sono classificati secondo tali istruzioni;
- 22) «istruzioni tecniche dell'ICAO»: il documento ICAO 9284 «Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air»;
- 23) «notifica al comandante» (*Notification to Captain*, NOTOC): informazioni scritte precise e leggibili fornite al comandante o al pilota in comando in merito alle spedizioni di merci pericolose o ad altre merci speciali che devono essere

- trasportate a bordo dell'aeromobile;
- 24)«cultura giusta»: una cultura giusta quale definita all'articolo 2, punto 12), del regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁷⁾;
- 25)«assistenza all'aeromobile»: tutte le attività e le comunicazioni di assistenza a terra che si svolgono nell'area di movimento, compresi il rifornimento dell'aeromobile e il prelievo di combustibile dallo stesso, lo sghiacciamento dell'aeromobile e la procedura antighiaccio svolta sullo stesso, il rifornimento con acqua potabile, i servizi relativi a servizi igienici e acque reflue, la gestione della ristorazione, i servizi di pulizia dell'aeromobile, la fornitura e l'esercizio di attrezzature di supporto a terra, l'accesso all'aeromobile, il bloccaggio dell'aeromobile a terra, il carico e lo scarico dell'aeromobile, il pushback o il traino dell'aeromobile, il collegamento e la rimozione delle attrezzature nonché l'esercizio di veicoli e attrezzature nelle immediate vicinanze dell'aeromobile;
- 26)«pontile d'imbarco passeggeri»: un corridoio telescopico che si estende da un terminale aeroportuale a un aeromobile per l'imbarco e lo sbarco di passeggeri;
- 27)«coordinamento del turnaround»: funzione di assistenza a terra avente un ruolo di sicurezza, che coordina le attività di assistenza in rampa e termina con il rilascio (*dispatch*) di un volo al completamento dei servizi di assistenza a terra all'aeromobile sul piazzale;
- 28)«stiva»: area di un aeromobile che può essere utilizzata per il trasporto di merci e/o bagagli;
- 29)«area di accesso limitato per i mezzi di rampa» (*Equipment Restraint Area, ERA*): un'area cuscinetto di sicurezza intorno all'aeromobile, che deve rimanere libera da ostruzioni e detriti di oggetti estranei prima e dopo l'arrivo e la partenza dell'aeromobile e durante le manovre dell'aeromobile da e verso la piazzola di stazionamento, ad eccezione delle attrezzature di supporto a terra e del personale necessario per le manovre;
- 30)«istruzioni di carico»: una serie di istruzioni che aiutano la persona che supervisiona il carico dell'aeromobile a garantire il carico corretto e sicuro dell'aeromobile;
- 31)«foglio di carico e centraggio»: documenti contenenti dati relativi alla massa e al centraggio dell'aeromobile, al baricentro, al carico dell'aeromobile, alla notifica al comandante (NOTOC) per le merci pericolose, alle istruzioni di carico e alle informazioni sul carico.

Articolo 4

Condizioni e procedure per le organizzazioni fornitrici di servizi di assistenza a terra

Le condizioni e le procedure che consentono alle organizzazioni fornitrici di servizi di assistenza a terra di dichiarare di possedere la capacità e di disporre dei mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati alla fornitura in sicurezza di servizi di cui all'articolo 37, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/1139 sono stabilite negli allegati I e II del presente regolamento.

Articolo 5

Disposizioni transitorie

Le organizzazioni che già forniscono servizi di assistenza a terra al 27 marzo 2025 presentano una dichiarazione conformemente all'allegato I, norma ORGH.DEC.100, del presente regolamento a decorrere dal 27 marzo 2024, conformemente a un piano elaborato e concordato con la rispettiva autorità competente di cui all'allegato I, norma ORGH.GEN.105, del presente regolamento.

Articolo 6

Entrata in vigore e applicazione

1. Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
2. Esso si applica a decorrere dal 27 marzo 2028.
3. Tuttavia l'allegato I, norma ORGH.MGM.201, del presente regolamento si applica a decorrere dal 27 marzo 2031.

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

Fatto a Bruxelles, il 19 dicembre 2024

Per la
Commissione
La presidente
Ursula VON
DER LEYEN

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

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

⁽³⁾ Regolamento (UE) n. 139/2014 della Commissione, del 12 febbraio 2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativi agli aeroporti ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 44 del 14.2.2014, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/139/oj>).

⁽⁴⁾ Regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione, del 26 novembre 2014, sul mantenimento dell'aeronavigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle organizzazioni e del personale autorizzato a tali mansioni (GU L 362 del 17.12.2014, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1321/oj>).

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

⁽⁶⁾ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

⁽⁷⁾ Regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 1321/2007 e (CE) n. 1330/2007 della Commissione (GU L 122 del 24.4.2014, pag. 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj>).

ALLEGATO I

RESPONSABILITÀ DELLE ORGANIZZAZIONI DI ASSISTENZA A TERRA PER QUANTO RIGUARDA LA FORNITURA IN SICUREZZA DI SERVIZI E CONDIZIONI E PROCEDURE PER LA DICHIARAZIONE

(PARTE ORGH)

CAPO GEN

REQUISITI GENERALI

ORGH.GEN.100 Ambito di applicazione

Il presente allegato stabilisce requisiti riguardanti:

- a) le responsabilità delle organizzazioni che figurano all'articolo 3, definizione di cui al punto 1), del presente regolamento e forniscono servizi di assistenza a terra in uno o più aeroporti rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2018/1139;
- b) le condizioni e le procedure per la dichiarazione da parte di tali organizzazioni.

ORGH.GEN.105 Autorità competente

- a) L'autorità competente per la ricezione delle dichiarazioni di un'organizzazione fornitrice di servizi di assistenza a terra in un aeroporto rientrante nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2018/1139 deve essere l'autorità designata dallo Stato membro in cui è situato l'aeroporto.
- b) Un unico raggruppamento imprenditoriale di organizzazioni di assistenza a terra o un operatore di aeromobile che effettua l'auto-assistenza che ha il proprio luogo principale delle attività in uno Stato membro e fornisce servizi di assistenza a terra in più di uno Stato membro deve presentare una dichiarazione all'autorità competente designata dallo Stato membro in cui è situato il luogo

principale delle attività dell'organizzazione.

- c) Il luogo principale delle attività di un unico raggruppamento imprenditoriale di organizzazioni di assistenza a terra di cui alla lettera b) deve essere determinato sulla base di tutti i criteri seguenti:
- 1) si tratta del luogo in cui vengono esercitate le funzioni finanziarie aziendali; figurano in tale contesto tutte le attività finanziarie necessarie per gestire l'organizzazione e mantenerla sostenibile e finanziariamente capace;
 - 2) si tratta del luogo in cui il dirigente responsabile, che detiene la responsabilità finale per la sicurezza all'interno della propria organizzazione, esercita il suo ruolo;
 - 3) si tratta del centro di controllo efficace ed effettivo a partire dal quale vengono gestite su base regolare lo sviluppo e la continuità aziendale, la strategia e le attività di pianificazione che incidono sull'unico raggruppamento imprenditoriale di organizzazioni di assistenza a terra nel suo complesso.

ORGH.GEN.110 Responsabilità dell'organizzazione di assistenza a terra

- a) L'organizzazione di assistenza a terra deve essere responsabile della fornitura in sicurezza di servizi conformemente a tutti gli elementi seguenti:
- 1) il regolamento (UE) 2018/1139 e i relativi atti delegati e di esecuzione;
 - 2) la propria dichiarazione presentata a norma dell'articolo 37, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/1139;
 - 3) le procedure per le operazioni locali contenute nel manuale dell'aeroporto, di cui all'allegato VII, punto 4.1, lettera b), del regolamento (UE) 2018/1139, ad essa applicabili in qualità di utente dell'aeroporto;
 - 4) le procedure operative e le istruzioni dell'operatore di aeromobile relative ai servizi di assistenza a terra, se fornite, oppure, se non fornite, conformemente alle procedure operative dell'organizzazione di assistenza a terra.
- b) L'organizzazione di assistenza a terra deve redigere un manuale per l'assistenza a terra conformemente alla norma ORGH.DOC.110 e deve operare in conformità ad esso.
- c) L'organizzazione di assistenza a terra deve stabilire norme e obiettivi per lo svolgimento sicuro delle attività di assistenza a terra e sviluppare procedure operative per conseguirli. Essa deve inoltre definire le funzioni necessarie per svolgere tali attività, compresi il processo decisionale, l'autorità, i compiti e le responsabilità associati a tali funzioni.
- d) L'organizzazione di assistenza a terra deve garantire che tutto il personale coinvolto nelle attività di assistenza a terra:

- 1) sia adeguatamente formato e abbia dimostrato le sue competenze a svolgere i compiti assegnati prima di essere autorizzato a esercitare le sue funzioni senza supervisione, e mantenga in essere le sue competenze;
 - 2) sia consapevole delle sue responsabilità e comprenda il suo ruolo e il modo in cui i suoi compiti sono connessi alla sicurezza delle operazioni aeroportuali e di trasporto aereo.
- e) Quando utilizza attrezzature di supporto a terra per svolgere attività di assistenza a terra, l'organizzazione di assistenza a terra deve stabilire e attuare un programma di manutenzione per le proprie attrezzature di supporto a terra.

ORGH.GEN.115 Avvio delle operazioni

Un'organizzazione di assistenza a terra può iniziare a operare in un aeroporto se soddisfa entrambe le condizioni seguenti:

- a) sono stati conclusi accordi formali con il gestore aeroportuale in questione;
- b) l'organizzazione di assistenza a terra ha dichiarato la propria attività all'autorità competente utilizzando il modulo di cui all'appendice 1.

ORGH.GEN.120 Metodi di rispondenza

- a) L'organizzazione di assistenza a terra può utilizzare metodi alternativi di rispondenza (*alternative means of compliance*, AltMoC) rispetto ai metodi accettabili di rispondenza (*acceptable means of compliance*, AMC) adottati dall'Agenzia per dimostrare la conformità al regolamento (UE) 2018/1139 e ai relativi atti delegati e di esecuzione.
- b) Se utilizza AltMoC, l'organizzazione di assistenza a terra deve fornire all'autorità competente l'elenco di tali AltMoC e deve metterli a disposizione dell'autorità competente a tempo debito a fini di sorveglianza.
- c) Se un'organizzazione fornitrice di servizi di assistenza a terra in più di uno Stato membro e avente il proprio luogo principale delle attività in uno Stato membro applica un AltMoC soltanto agli aeroporti in uno Stato membro, detta organizzazione deve informare soltanto l'autorità competente di tale Stato membro. Se tale organizzazione applica AltMoC a tutti i propri siti di attività negli Stati membri, essa deve informare l'autorità competente designata dallo Stato membro in cui è situato il proprio luogo principale delle attività.

ORGH.GEN.125 Uso di standard del settore

Al fine di ottemperare ai propri obblighi per quanto riguarda la fornitura in sicurezza di servizi di assistenza a terra, l'organizzazione di assistenza a terra può utilizzare le proprie procedure operative o gli standard del settore o entrambi.

ORGH.GEN.130 Gestione delle modifiche

- a) L'organizzazione di assistenza a terra deve sviluppare, attuare e mantenere in essere un processo nel contesto del proprio sistema di gestione per gestire le modifiche dei processi, delle procedure e dei servizi stabiliti. Se le modifiche incidono direttamente sulla sua capacità di fornire in sicurezza servizi di assistenza a terra, essa deve garantire quanto segue:
- 1) la valutazione dei rischi in materia di sicurezza delle modifiche previste e l'attuazione di misure di attenuazione per affrontare tali rischi;
 - 2) la determinazione del se e del come le modifiche incidano sulle sue interfacce con altre organizzazioni e, se necessario, il coinvolgimento di tali organizzazioni nella valutazione dei rischi per la sicurezza e nell'attenuazione dei rischi nonché l'allineamento di tali misure di attenuazione al fine di evitare contraddizioni o un deterioramento della sicurezza;
 - 3) la comunicazione delle modifiche e delle misure di attenuazione alle organizzazioni interessate dalle stesse;
 - 4) la documentazione del processo.
- b) Qualora le modifiche incidano sulla sua dichiarazione, l'organizzazione di assistenza a terra deve aggiornare la dichiarazione e presentarla all'autorità competente senza indebito ritardo.
- c) Fatte salve le lettere a) e b), la valutazione dei rischi derivanti da eventuali modifiche pianificate e la relativa documentazione devono essere proporzionate alle dimensioni e alla complessità dell'organizzazione di assistenza a terra.
- d) In deroga alle lettere a), b) e c), gli operatori di aeromobile che effettuano l'auto-assistenza e i gestori aeroportuali che forniscono servizi di assistenza a terra possono applicare il loro processo per la gestione delle modifiche già esistente al fine di gestire le modifiche relative alla fornitura di servizi di assistenza a terra.
- e) L'organizzazione di assistenza a terra deve fornire all'autorità competente la documentazione pertinente relativa alla lettera a) in tempo utile per un audit o un'ispezione.

ORGH.GEN.140 Accesso

Al fine di determinare se un'organizzazione di assistenza a terra agisca conformemente alla propria dichiarazione, l'organizzazione di assistenza a terra deve provvedere affinché, in qualsiasi momento, alle persone debitamente autorizzate dall'autorità competente per la sorveglianza di tale organizzazione:

- a) sia concesso l'accesso a qualsiasi struttura, documento, registro, dato, procedura o a qualsiasi altro materiale pertinente all'attività dell'organizzazione;
- b) sia consentito di effettuare qualsiasi azione, ispezione, prova, valutazione o attività che l'autorità competente ritenga necessaria o di assistervi.

ORGH.GEN.145 Fornitura di documentazione a fini di sorveglianza

L'organizzazione di assistenza a terra deve presentare i documenti seguenti nella loro ultima versione all'autorità competente di cui alla norma ORGH.GEN.105, preferibilmente in formato elettronico, entro un termine stabilito di comune accordo con l'autorità competente e a tempo debito prima di un audit o di un'ispezione di sorveglianza:

- a) se applicabile, un elenco degli AltMoC utilizzati per le attività di assistenza a terra;
- b) il manuale per l'assistenza a terra dell'organizzazione;
- c) qualsiasi altro documento richiesto dall'autorità competente in preparazione di un audit o di un'ispezione.

ORGH.GEN.150 Rilievi e azioni correttive

- a) Qualora l'autorità competente rilevi non conformità, l'organizzazione di assistenza a terra deve adottare le misure seguenti entro il termine stabilito dall'autorità competente:
 - 1) individuare le cause profonde delle non conformità e i fattori che hanno contribuito a tali non conformità;
 - 2) elaborare un piano di azioni correttive che affronti le cause profonde e i fattori che contribuiscono alle non conformità;
 - 3) dimostrare l'attuazione delle azioni correttive in modo soddisfacente per l'autorità competente, a livello di sistema di gestione o a livello di sito di attività, o di entrambi, a seconda dei casi.
- b) In aggiunta alla lettera a), nel caso di un'organizzazione fornitrice di servizi di assistenza a terra in più di uno Stato membro che può o meno far parte di un unico raggruppamento imprenditoriale, i rilievi emersi sul funzionamento o su un componente del sistema di gestione dell'organizzazione presso un sito di attività nonché i relativi piani di azioni correttive e le relative azioni correttive devono essere comunicati dalla persona responsabile di tale sito di attività alla sede principale dell'organizzazione presso il suo luogo principale delle attività.
- c) Se la non conformità incide direttamente sul rischio in materia di sicurezza o sulle responsabilità dell'operatore di aeromobile o del gestore aeroportuale, l'organizzazione di assistenza a terra deve informare senza indebito ritardo il gestore aeroportuale e gli operatori di aeromobile interessati delle azioni di cui alla lettera a) e, se del caso, coordinare tali azioni con loro entro il termine di cui alla lettera a).

ORGH.GEN.155 Reazione immediata a un problema di sicurezza e direttive sulla sicurezza

- a) L'organizzazione di assistenza a terra deve attuare senza indebito ritardo tutte le misure di sicurezza o le direttive sulla sicurezza imposte dall'autorità competente come reazione immediata a un problema di sicurezza.
- b) L'organizzazione di assistenza a terra deve informare senza indebito ritardo l'operatore di aeromobile cui fornisce servizi e i gestori aeroportuali interessati in merito all'attuazione delle misure o delle direttive sulla sicurezza di cui alla lettera a).

ORGH.GEN.160 Segnalazione di eventi relativi alla sicurezza

- a) Nel quadro del proprio sistema di gestione di cui alla norma ORGH.MGM.200 del presente allegato, l'organizzazione di assistenza a terra deve istituire e mantenere in essere un sistema di segnalazione degli eventi relativi alla sicurezza che soddisfi i requisiti del regolamento (UE) n. 376/2014 e del regolamento (UE) 2018/1139, nonché dei relativi atti delegati e di esecuzione. Tale sistema deve comprendere segnalazioni obbligatorie e volontarie.
- b) L'organizzazione di assistenza a terra deve segnalare:
 - 1) all'autorità competente dello Stato membro in cui si verifica l'evento così come a ogni altra organizzazione che lo Stato membro prevede debba essere informata dell'evento, gli eventi o le condizioni relativi alla sicurezza che mettono in pericolo o che, se non corretti o risolti, potrebbero mettere in pericolo un aeromobile, i suoi occupanti o qualsiasi altra persona, e in particolare gli incidenti o gli inconvenienti gravi;
 - 2) gli eventi relativi a merci pericolose all'autorità competente dello Stato membro in cui si verificano.
- c) L'organizzazione di assistenza a terra deve inoltre trasmettere la segnalazione di eventi di cui alla lettera b) al gestore aeroportuale presso il quale si è verificato l'evento e all'operatore di aeromobile interessato. Se del caso, la segnalazione deve essere trasmessa anche al fornitore di servizi del traffico aereo e a qualsiasi altra organizzazione di assistenza a terra interessata che opera nell'aeroporto in cui si è verificato l'evento.
- d) Le segnalazioni di eventi devono:
 - 1) essere trasmesse alle rispettive autorità di cui alla lettera b) e alle organizzazioni di cui alla lettera c) non appena possibile, ma non oltre 72 ore dal momento in cui l'organizzazione di assistenza a terra è venuta a conoscenza dell'evento, fatto salvo il caso in cui circostanze eccezionali lo impediscano; e
 - 2) contenere tutte le informazioni pertinenti sulla condizione nota all'organizzazione di assistenza a terra al momento della segnalazione.
- e) Per le segnalazioni di cui alla lettera b), l'organizzazione di assistenza a terra

deve trasmettere, se pertinente, una segnalazione di follow-up nella quale fornisce i dettagli delle azioni che intende intraprendere per prevenire il verificarsi di eventi simili in futuro, non appena tali azioni siano state individuate. Tale segnalazione di follow-up deve essere:

- 1) inviata ai soggetti di cui alle lettere b) e c);
- 2) effettuata nella forma e nei modi stabiliti dall'autorità competente di cui alla lettera b), punto 1) o, nel caso di merci pericolose, dall'autorità competente di cui alla lettera b), punto 2).

ORGH.GEN.165 Sistema di segnalazione in materia di sicurezza

a) Il sistema di segnalazione di cui alla norma ORGH.GEN.160 deve contemplare i mezzi e le procedure necessari per consentire all'organizzazione di assistenza a terra di migliorare e promuovere la fornitura in sicurezza di servizi di assistenza a terra e una cultura della sicurezza all'interno dell'organizzazione stessa. Esso deve:

- 1) includere un sistema interno di segnalazione in materia di sicurezza;
- 2) essere utilizzato per individuare le cause e i fattori che hanno contribuito agli errori, ai quasi incidenti e ai pericoli segnalati e affrontarli nell'ambito del processo di gestione dei rischi in materia di sicurezza in conformità alla norma ORGH.MGM.200, lettera b), punto 2);
- 3) essere utilizzato per valutare tutte le informazioni note e pertinenti relative a errori, quasi incidenti, pericoli e al mancato rispetto delle procedure operative;
- 4) consentire la condivisione di qualsiasi altra informazione pertinente in materia di sicurezza con le organizzazioni con cui ha interfacce;
- 5) prevedere possibilità di segnalazione volontaria e anonima nel contesto del sistema interno di segnalazione in materia di sicurezza;
- 6) proteggere l'identità della persona che effettua la segnalazione, garantire la piena riservatezza della persona che effettua la segnalazione e quella dei dettagli o dei dati personali.

b) L'organizzazione di assistenza a terra deve disporre di procedure per:

- 1) gestire le segnalazioni interne in materia di sicurezza, obbligatorie e volontarie, anche quando l'organizzazione di assistenza a terra utilizza un sistema distinto per la segnalazione volontaria;
- 2) registrare tutte le segnalazioni presentate;
- 3) stabilire quali eventi possono essere segnalati ai sensi della norma ORGH.GEN.160, lettera b);
- 4) condurre indagini sulle segnalazioni interne, a seconda dei casi;

- 5) in cooperazione con l'operatore di aeromobile o con il gestore aeroportuale, o con entrambi, a seconda dei casi, analizzare e valutare le segnalazioni o i gruppi di eventi aventi la medesima causa profonda, al fine di ovviare alle carenze in materia di sicurezza e individuare le tendenze;
 - 6) partecipare all'indagine sugli eventi segnalati condotta dal gestore aeroportuale o dall'operatore di aeromobile, a seconda dei casi, qualora l'organizzazione di assistenza a terra sia direttamente interessata dall'evento o dalle misure di attenuazione proposte;
 - 7) adottare le misure necessarie per affrontare la causa profonda dell'evento e prevenire il ripetersi di eventi;
 - 8) fornire un riscontro alla persona che effettua la segnalazione, se nota, e decidere in merito ai mezzi appropriati per diffondere i risultati e le misure di attenuazione;
 - 9) astenersi dall'attribuire colpe, in linea con il principio della «cultura giusta».
- c) L'organizzazione di assistenza a terra deve provvedere alla raccolta delle questioni di sicurezza relative alle attività appaltate di cui alla norma ORGH.MGM.205.
- d) Il sistema di segnalazione in materia di sicurezza deve essere proporzionato alle dimensioni e alla complessità dell'organizzazione di assistenza a terra.

ORGH.GEN.170 Sostanze psicoattive e medicinali

- a) L'organizzazione di assistenza a terra deve attuare una procedura volta a garantire che il proprio personale:
- 1) non svolga funzioni sotto l'influenza di alcool, sostanze psicoattive o medicinali che possano incidere sulla sua capacità di svolgere i suoi compiti in modo da compromettere la sicurezza;
 - 2) non consumi alcuna di tali sostanze durante il servizio.
- b) La procedura deve essere inclusa nel sistema di gestione dell'organizzazione di assistenza a terra.

CAPO MGM

SISTEMA DI GESTIONE

ORGH.MGM.200 Requisiti generali per il sistema di gestione

- a) Al fine di gestire i rischi in materia di sicurezza, l'organizzazione di assistenza a terra deve sviluppare e attuare un sistema di gestione proporzionato al tipo e alla complessità delle attività, alle dimensioni dell'organizzazione e al contesto operativo; essa deve mirare a migliorare costantemente tale sistema e a garantire

la promozione di una cultura della sicurezza all'interno della propria organizzazione. Il sistema di gestione deve comprendere tutti i sistemi e i processi necessari affinché l'organizzazione di assistenza a terra ottemperi ai propri obblighi.

b) Il sistema di gestione deve includere quanto segue:

- 1) linee di responsabilità ben definite per quanto riguarda le attività generali dell'organizzazione in tutta l'organizzazione, inclusa la responsabilità diretta in materia di sicurezza del dirigente responsabile;
- 2) un sistema di gestione della sicurezza che comprenda gli elementi seguenti:
 - i) una descrizione della filosofia e dei principi generali dell'organizzazione in merito alla sicurezza, indicata come politica in materia di sicurezza, sottoscritta dal dirigente responsabile;
 - ii) un processo volto a individuare i pericoli per la sicurezza e a valutare e attenuare i rischi in materia di sicurezza nelle attività di assistenza a terra, compresi i fattori umani;
 - iii) un processo volto a gestire e migliorare le prestazioni di sicurezza dell'organizzazione stabilendo obiettivi, standard e indicatori di sicurezza, nonché a convalidare la proporzionalità e l'efficacia delle misure di attenuazione nell'affrontare i rischi in materia di sicurezza;
 - iv) mezzi destinati a promuovere la sicurezza all'interno dell'organizzazione, al fine di promuovere una cultura della sicurezza, in particolare mezzi di comunicazione su temi relativi alla sicurezza, in modo che il personale sia consapevole del suo ruolo nel mantenimento della sicurezza a terra e in volo e nel contribuire alla cultura della sicurezza;
 - v) individuazione delle interfacce con altri portatori di interessi e della responsabilità in materia di sicurezza, dell'autorità e della responsabilità nell'ambito di tali interfacce dell'organizzazione di assistenza a terra;
- 3) un processo di gestione delle modifiche in conformità alla norma ORGH.GEN.130;
- 4) metodi per garantire un livello minimo di controllo per prevenire l'affaticamento del personale rispettando i requisiti applicabili esistenti, tenendo conto altresì delle diverse funzioni di assistenza a terra e dei rischi in materia di sicurezza associati ai compiti assegnati;
- 5) un programma di formazione atto a garantire che il personale coinvolto nelle attività di assistenza a terra sia competente a svolgere i compiti relativi alla sicurezza e abbia familiarità con le norme e le procedure pertinenti per i suoi compiti;
- 6) un processo per monitorare la conformità dell'organizzazione di assistenza a terra rispetto ai requisiti e alle normative applicabili ai sensi della sua

dichiarazione, che deve comprendere un riscontro sui rilievi al dirigente responsabile per garantire l'attuazione efficace delle azioni correttive nella misura necessaria, nonché il miglioramento e l'aggiornamento continui dei componenti del sistema di gestione;

7) un sistema di gestione dei documenti.

- c) L'organizzazione di assistenza a terra deve documentare i processi del sistema di gestione di cui alla lettera b), punti da 1) a 7).
- d) In deroga alle lettere a), b) e c), se fa parte di un soggetto giuridico che è titolare di uno o più certificati, approvazioni o autorizzazioni aggiuntivi o dichiara la propria attività a norma del regolamento (UE) 2018/1139 e dei relativi atti delegati e di esecuzione, l'organizzazione di assistenza a terra può integrare il proprio sistema di gestione con quello che ha già istituito a norma delle disposizioni applicabili a tale certificato, approvazione, autorizzazione o dichiarazione, a seconda dei casi.

ORGH.MGM.201 Sistema di gestione della sicurezza delle informazioni

L'organizzazione di assistenza a terra deve istituire, realizzare e mantenere un sistema di gestione della sicurezza delle informazioni conformemente all'allegato (parte-IS.D.OR) del regolamento delegato (UE) 2022/1645 della Commissione ⁽¹⁾ al fine di garantire la corretta gestione dei rischi per la sicurezza delle informazioni che possono avere un impatto sulla sicurezza aerea.

ORGH.MGM.205 Servizi o prodotti appaltati

- a) Qualora l'organizzazione di assistenza a terra, ai fini del proprio funzionamento o della conformità al presente regolamento, concluda contratti per servizi o prodotti non certificati, approvati, autorizzati o coperti da una dichiarazione a norma del regolamento (UE) 2018/1139 e dei relativi atti delegati e di esecuzione, tali servizi o prodotti devono essere forniti una volta che l'organizzazione di assistenza a terra ha applicato il processo di gestione della sicurezza per gestire il rischio di tali servizi o prodotti per il proprio funzionamento.
- b) Quando l'organizzazione di assistenza a terra conclude contratti per servizi o prodotti certificati, autorizzati, approvati o dichiarati a norma del regolamento (UE) 2018/1139 e dei relativi atti delegati e di esecuzione, l'organizzazione che fornisce tali servizi o prodotti deve essere responsabile della loro sicurezza, conformemente alle normative dell'UE in materia di aviazione applicabili a tale organizzazione e ai pertinenti requisiti dell'allegato I o dell'allegato II del presente regolamento.
- c) L'organizzazione di assistenza a terra deve garantire tutti gli aspetti seguenti:

- 1) conformità dei servizi o dei prodotti appaltati ai requisiti applicabili, a seconda del tipo di servizio o prodotto;
- 2) valutazione dei rischi nel contesto del proprio sistema di gestione in relazione a eventuali pericoli per la sicurezza aerea associati ai servizi o ai prodotti appaltati;
- 3) consenso all'accesso da parte dell'autorità competente al fornitore terzo al fine di determinare la costante conformità ai requisiti applicabili;
- 4) documentazione di ciascun contratto.

ORGH.MGM.210 Personale

- a) L'organizzazione di assistenza a terra deve nominare un dirigente responsabile. Tale persona deve:
 - 1) essere responsabile per la fornitura in sicurezza di servizi di assistenza a terra;
 - 2) avere l'autorità per garantire che siano stanziati risorse sufficienti affinché tutte le attività possano essere svolte conformemente al presente regolamento;
 - 3) essere responsabile dell'istituzione e del mantenimento di un efficace sistema di gestione.
- b) L'organizzazione di assistenza a terra deve nominare una o più persone competenti per le funzioni seguenti:
 - 1) gestione della sicurezza;
 - 2) formazione in materia di assistenza a terra;
 - 3) operazioni di assistenza a terra;
 - 4) se del caso, operazioni merci.
- c) La persona competente per la funzione di gestione della sicurezza deve essere responsabile della gestione e dell'attuazione del sistema di gestione della sicurezza in tutta l'organizzazione di assistenza a terra. La persona competente per tale funzione deve agire in modo indipendente dalle altre funzioni presenti all'interno dell'organizzazione, deve avere accesso diretto al dirigente responsabile e ad altro personale dirigente, nella misura pertinente per le questioni in materia di sicurezza, e deve riferire al dirigente responsabile. Si possono applicare le modalità seguenti:
 - 1) a seconda della portata delle operazioni, è possibile nominare una o più persone affinché gestiscano la sicurezza della fornitura di servizi di assistenza a terra presso ciascun aeroporto. Una persona può essere responsabile per più di un aeroporto. Tale o tali persone devono riferire alla persona o alle persone competenti per la gestione della sicurezza [dell'organizzazione], come stabilito dall'organizzazione di assistenza a terra e chiarito nel suo manuale per l'assistenza a terra;

- 2) gli operatori di aeromobile che effettuano l'auto-assistenza e i gestori aeroportuali che forniscono servizi di assistenza a terra possono integrare la funzione del responsabile della sicurezza in un'altra funzione avente responsabilità analoghe già esistente all'interno della propria organizzazione ai sensi dei requisiti applicabili.
- d) La persona competente per la funzione di formazione in materia di assistenza a terra deve essere responsabile dello sviluppo e dell'attuazione del programma di formazione e valutazione e del mantenimento continuo delle competenze del personale coinvolto nelle attività di assistenza a terra. La persona competente per tale funzione deve avere accesso diretto al dirigente responsabile e alla dirigenza appropriata per le questioni relative alla formazione.
- e) La persona competente per la funzione relativa alle operazioni di assistenza a terra deve essere responsabile del coordinamento e delle prestazioni di sicurezza di tutte le attività di assistenza a terra in tutti gli aeroporti o a livello regionale, come stabilito dall'organizzazione di assistenza a terra e come descritto nelle sue norme e nei suoi obiettivi conformemente alla norma ORGH.GEN.110, lettera c). La persona competente per tale funzione deve avere accesso diretto al dirigente responsabile e alla dirigenza appropriata per le questioni operative. Gli operatori di aeromobile, titolari di un certificato di operatore di aereo, che effettuano l'auto-assistenza possono integrare tale funzione nella funzione già esistente della persona designata dall'organizzazione per le operazioni a terra.
- f) La persona competente per la funzione relativa alle operazioni merci deve essere responsabile del coordinamento e delle prestazioni di sicurezza di tutte le operazioni merci in tutti gli aeroporti o a livello regionale, come stabilito dall'organizzazione e come descritto nelle sue norme e nei suoi obiettivi di cui alla norma ORGH.GEN.110, lettera c).
- g) Inoltre l'organizzazione di assistenza a terra deve stabilire le funzioni seguenti:
- 1) una funzione per l'attuazione del processo di monitoraggio della conformità previsto dalla norma ORGH.MGM.200, lettera b), punto 6); la persona o le persone competenti per tale funzione devono avere accesso diretto al dirigente responsabile;
 - 2) una funzione per il funzionamento e la manutenzione delle attrezzature di supporto a terra, se l'organizzazione utilizza tali attrezzature nel quadro delle sue operazioni; l'organizzazione di assistenza a terra deve stabilire le linee di segnalazione per tale funzione, che può essere svolta da una o più persone.
- h) L'organizzazione di assistenza a terra deve stabilire un numero proporzionato di funzioni di supervisione tenendo conto della struttura dell'organizzazione e del numero di membri del personale impiegati. Le persone che esercitano funzioni di supervisione devono coordinare, consigliare e garantire che le persone di un gruppo svolgano le attività di assistenza a terra conformemente alle norme e alle

procedure operative stabilite incluse nel manuale per l'assistenza a terra dell'organizzazione. I compiti e le responsabilità della persona o delle persone che esercitano tali funzioni devono essere ben definiti e deve essere adottato qualsiasi altro provvedimento atto a garantire che dette persone possano adempiere le loro responsabilità. Le funzioni di supervisione devono essere esercitate da persone competenti in possesso delle abilità atte a garantire lo svolgimento delle attività di assistenza a terra conformemente alle norme dell'organizzazione specificate nel manuale per l'assistenza a terra.

- i) La medesima persona può svolgere più di una funzione di cui alle lettere b), g) e h) se sono soddisfatte entrambe le condizioni seguenti:
 - 1) tale persona è stata formata ed è qualificata per svolgere i compiti assegnati;
 - 2) qualsiasi conflitto di interessi nello svolgimento dei compiti assegnati è stato risolto prima che la persona assuma le funzioni in questione.
- j) L'organizzazione di assistenza a terra deve disporre di personale sufficiente e qualificato per la fornitura in sicurezza di servizi di assistenza a terra conformemente al presente regolamento.

ORGH.MGM.215 Strutture

- a) L'organizzazione di assistenza a terra deve garantire la disponibilità di strutture che consentano l'esecuzione e la gestione di tutti i compiti e di tutte le attività di cui agli allegati I e II del presente regolamento.
- b) Se l'organizzazione di assistenza a terra utilizza un deposito presso i locali di un aeroporto che rientra nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2018/1139 per immagazzinare e preparare merci contenenti merci pericolose, occorre siano soddisfatti tutti i requisiti seguenti:
 - 1) la struttura dispone di flussi chiari in entrata e in uscita e di aree dedicate all'accettazione di merci pericolose e al carico e allo scarico di colli e unità di carico;
 - 2) è prevista un'area di verifica a raggi X;
 - 3) la segregazione delle merci pericolose in base alla loro compatibilità e la separazione delle stesse dalle merci generali sono garantite conformemente agli standard e alle pratiche raccomandate internazionali;
 - 4) sono previste condizioni adeguate per evitare danni agli articoli di merci pericolose;
 - 5) l'area di immagazzinamento per gli articoli di merci pericolose è contrassegnata in modo visibile e sottoposta a controllo della temperatura, se del caso;
 - 6) è prontamente disponibile un insieme di strumenti di emergenza.

ORGH.MGM.220 Software utilizzato per la fornitura di servizi di assistenza a terra

L'organizzazione di assistenza a terra deve garantire che il software che utilizza per la fornitura di servizi di assistenza a terra sia funzionale e non incida negativamente sulla sicurezza del volo. Essa deve garantire che:

- a) sia disponibile un sistema di backup per garantire la continuità operativa in caso di guasto;
- b) i dati siano facilmente accessibili e recuperabili su richiesta dalle persone autorizzate;
- c) se il software comprende il rilascio di documenti, esso sia conforme alla norma ORGH.DOC.100;
- d) il personale sia formato e competente ad utilizzare il software per svolgere i compiti assegnatigli.

CAPO DEC

DICHIARAZIONE

ORGH.DEC.100 Dichiarazione — Requisiti generali

- a) L'organizzazione di assistenza a terra deve presentare all'autorità competente di cui alla norma ORGH.GEN.105 una dichiarazione debitamente compilata, comprendente l'allegato per ciascun aeroporto in cui fornisce servizi.
- b) Se applica una delle seguenti modifiche che incidono sul contenuto della dichiarazione, l'organizzazione di assistenza a terra deve notificare tali modifiche all'autorità competente e presentare una dichiarazione modificata:
 - 1) nome dell'organizzazione;
 - 2) nome e/o recapiti del dirigente responsabile;
 - 3) aggiunta o eliminazione di aeroporti presso i quali fornisce servizi di assistenza a terra;
 - 4) aggiunta o eliminazione di servizi di assistenza a terra forniti in un aeroporto elencato nella dichiarazione;
 - 5) nuovi AltMoC;
 - 6) attuazione di uno standard del settore.
- c) L'organizzazione di assistenza a terra deve garantire la conformità al presente regolamento e alle informazioni fornite nella dichiarazione e deve mantenere la costante conformità durante tutte le sue attività.

ORGH.DEC.105 Cessazione della fornitura di servizi di assistenza a terra

Se intende cessare definitivamente la fornitura di servizi di assistenza a terra in un aeroporto, un'organizzazione di assistenza a terra deve:

- a) darne notifica quanto prima al gestore aeroportuale e all'autorità competente, nonché agli operatori di aeromobile interessati conformemente all'accordo;
- b) presentare all'autorità competente una richiesta di cancellazione della dichiarazione dal registro, alla data di cessazione della fornitura di servizi.

La notifica preventiva al gestore aeroportuale di cui alla lettera a) deve essere effettuata con sufficiente anticipo, come stabilito negli accordi formali con detto gestore aeroportuale, affinché quest'ultimo possa adottare le misure appropriate, se necessario, per il proseguimento del servizio nell'aeroporto.

Appendice 1

MODULO DI DICHIARAZIONE

DICHIARAZIONE

conformemente al regolamento delegato (UE) 2025/20 della Commissione

Nome dell'organizzazione:

Nome, indirizzo di posta elettronica e numero di telefono del dirigente responsabile:

.....

Luogo principale delle attività dell'organizzazione:

.....

Fornitura di servizi di assistenza a terra: a operatori di aeromobile terzi

auto-assistenza (*)

La presente organizzazione è:

un'organizzazione di assistenza a terra autonoma;

parte integrata di un gestore aeroportuale, ossia

parte integrata di un operatore di aeromobile o di un unico raggruppamento di imprese di vettori aerei, ossia

.....

Nome, indirizzo di posta elettronica e numero di telefono della persona incaricata della funzione di sicurezza dell'assistenza a terra:

.....

Data prevista di inizio delle operazioni di assistenza a terra (**):

.....

(*) Compresi gli operatori di aeromobile che fanno parte del medesimo unico raggruppamento di imprese di vettori aerei.

(**) Per le organizzazioni già operanti alla data di applicazione del presente regolamento, tale data deve indicare la data di presentazione della dichiarazione.

Aeroporti dell'UE presso i quali l'organizzazione fornisce servizi, indicando nome completo e codice ICAO:

N.	Nome dell'aeroporto	Codice ICAO	Stato
1	<i>ad esempio Konrad-Adenauer Colonia Bonn</i>	<i>EDDK</i>	<i>Germania</i>
2			
3			
4			

Dichiarazioni

L'organizzazione di assistenza a terra ha sviluppato e attua un sistema di gestione che comprende una politica di sicurezza, una gestione dei rischi in materia di sicurezza e procedure per la fornitura di servizi di assistenza a terra oggetto della presente dichiarazione, conformemente ai requisiti essenziali di cui all'allegato VII, punto 4.2, del regolamento (UE) 2018/1139 e all'allegato I, norma ORGH.MGM.200 (Sistema di gestione), del regolamento delegato (UE) 2025/20.

(Se applicabile)

I metodi alternativi di rispondenza (AltMoC) con riferimenti ai metodi accettabili di rispondenza (AMC) associati che sostituiscono sono stati presentati all'autorità competente.

I servizi di assistenza a terra sono prestati conformemente al manuale per l'assistenza a terra stabilito nel contesto dei requisiti essenziali di cui all'allegato VII, punto 4.2.3, del regolamento (UE) 2018/1139 e come richiesto dall'allegato I, norma ORGH.DOC.110, del regolamento delegato (UE) 2025/20.

Tutte le attrezzature di supporto a terra utilizzate sono in linea con il programma di manutenzione di cui all'allegato I, capo ORGH.GSE, del regolamento delegato (UE) 2025/20.

Tutto il personale addetto all'assistenza a terra è formato in conformità all'allegato I, capo ORGH.TRG, del regolamento delegato (UE) 2025/20 e le sue competenze sono mantenute affinché possa svolgere i suoi compiti in sicurezza e secondo le norme stabilite dall'organizzazione di assistenza a terra.

L'organizzazione di assistenza a terra rispetta e continuerà a rispettare gli obblighi di segnalazione di eventi di cui [ai requisiti essenziali previsti] all'allegato VII, punto 4.2.2, del regolamento (UE) 2018/1139 e le disposizioni del regolamento (UE) n. 376/2014 e dei relativi atti delegati e di esecuzione.

(Se applicabile)

L'organizzazione di assistenza a terra attua standard e buone pratiche del settore.

Nome degli standard/delle buone pratiche del settore:

L'organizzazione di assistenza a terra notificherà all'autorità competente qualsiasi modifica apportata alla propria organizzazione, ai componenti del suo sistema di gestione e al suo funzionamento come qui dichiarato e come specificato nell'allegato I, norma ORGH.DEC.100, del regolamento delegato (UE) 2025/20.

L'organizzazione di assistenza a terra conferma che tutti gli accordi necessari con il gestore aeroportuale o i gestori aeroportuali sono stati debitamente stabiliti prima dell'avvio delle operazioni, quali, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, quelli riguardanti:

- a) il tipo di servizi di assistenza a terra destinati a essere forniti in tale aeroporto;
- b) la data di avvio delle operazioni nell'aeroporto;
- c) i metodi per lo scambio di informazioni operative e pertinenti in materia di sicurezza con il gestore aeroportuale, comprese la segnalazione e l'analisi degli eventi pertinenti in materia di sicurezza; e
- d) la partecipazione ai comitati per la sicurezza aeroportuale.

L'organizzazione di assistenza a terra conferma che le informazioni riportate nella presente dichiarazione, compresi tutti gli allegati, sono corrette.

L'organizzazione di assistenza a terra acconsente alla pubblicazione dei propri recapiti forniti nella presente dichiarazione sul sito web della propria autorità nazionale competente o su quello dell'AESA, o su entrambi, una volta che l'autorità competente interessata avrà ricevuto la dichiarazione.

.....
.....

Data, nome e firma del dirigente responsabile:

Allegato della dichiarazione ()*

(*) Da compilare individualmente per ciascun aeroporto presso il quale l'organizzazione fornisce servizi di assistenza a terra ai sensi della presente dichiarazione.

Allegato n. XXX della dichiarazione

per ... ⁽¹⁾

... ⁽²⁾

Note:

⁽¹⁾ *Nome completo dell'aeroporto.*

⁽²⁾ *Codice ICAO.*

1) Nome, indirizzo di posta elettronica e numero di telefono del rappresentante dell'organizzazione di assistenza a terra presso l'aeroporto di cui al presente allegato:

...

2) Nome, indirizzo di posta elettronica e numero di telefono della persona responsabile per la gestione della sicurezza nell'aeroporto di cui al presente allegato (*):

...

Nota: la stessa persona può cumulare le responsabilità di cui ai punti 1) e 2) e può essere responsabile di più di un aeroporto.

Data di inizio delle operazioni nell'aeroporto in questione (*):

...

(*): Se l'organizzazione fornisce già servizi nell'aeroporto in questione alla data in cui il presente regolamento diventa applicabile, tale data deve indicare la data di presentazione della dichiarazione.

Elenco dei servizi di assistenza a terra forniti nell'aeroporto di cui al presente allegato della dichiarazione, a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento delegato (UE) 2025/20

Gestione dei passeggeri [articolo 2, paragrafo 2, lettera a)] — specificare:

...

Gestione dei passeggeri a mobilità ridotta [articolo 2, paragrafo 2, lettera a)]:

Assistenza bagagli [articolo 2, paragrafo 2, lettera b)] — specificare:

...

Fornitura di servizi all'aeromobile

Esercizio delle attrezzature di supporto a terra utilizzate per i servizi di assistenza a terra [articolo 2, paragrafo 2, lettera c), punto i)]:

Rifornimento dell'aeromobile e prelevamento di combustibile dallo stesso — servizi di rifornimento <i>into-plane</i> [articolo 2, paragrafo 2, lettera c), punto ii]):	<input type="checkbox"/>
Fornitura di servizi relativi ai servizi igienici dell'aeromobile [articolo 2, paragrafo 2, lettera c), punto iii]):	<input type="checkbox"/>
Fornitura di servizi relativi all'acqua potabile dell'aeromobile [articolo 2, paragrafo 2, lettera c), punto iv]):	<input type="checkbox"/>
Pulizia esterna dell'aeromobile [articolo 2, paragrafo 2, lettera c), punto v]):	<input type="checkbox"/>
Sghiacciamento dell'aeromobile/procedura antighiaccio sull'aeromobile [articolo 2, paragrafo 2, lettera c), punto vi)]; specificare inoltre se è prevista la supervisione dello sghiacciamento/della procedura antighiaccio: ...	<input type="checkbox"/>
Attività di turnaround	
Attività all'arrivo dell'aeromobile [articolo 2, paragrafo 2, lettera d), punto i)]	<input type="checkbox"/>
Carico/scarico dell'aeromobile [articolo 2, paragrafo 2, lettera d), punto ii)]	<input type="checkbox"/>
Supervisione del carico [articolo 2, paragrafo 2, lettera d), punto ii)]	<input type="checkbox"/>
Attività alla partenza dell'aeromobile [articolo 2, paragrafo 2, lettera d), punto iii]):	<input type="checkbox"/>
Traino/pushback dell'aeromobile [articolo 2, paragrafo 2, lettera d), punto iv]): Traino <input type="checkbox"/> Pushback <input type="checkbox"/> Esercizio di <input type="checkbox"/> veicoli Comunicazione <input type="checkbox"/> via cuffie Indicazioni con <input type="checkbox"/> wing walker	<input type="checkbox"/>
Assistenza merci e posta	
Accettazione delle merci per conto dell'operatore di aeromobile [articolo 2, paragrafo 2, lettera e), punto i)]	<input type="checkbox"/>
Consolidamento finale e immagazzinamento [articolo 2, paragrafo 2, lettera e), punto ii)]	<input type="checkbox"/>
Pesatura finale ed etichettatura delle unità di carico [articolo 2, paragrafo	<input type="checkbox"/>

2, lettera e), punto iii)]	
Controlli finali prima del trasporto aereo [articolo 2, paragrafo 2, lettera e), punto iv)]	<input type="checkbox"/>
Trasporto a terra di merci/posta tra il punto dei controlli finali e l'aeromobile [articolo 2, paragrafo 2, lettera e), punto v)]	<input type="checkbox"/>
Merci pericolose	
Gestione dei passeggeri	<input type="checkbox"/>
Assistenza bagagli	<input type="checkbox"/>
Accettazione di merci pericolose come merci	<input type="checkbox"/>
Movimentazione di merci pericolose come merci	<input type="checkbox"/>

CAPO DOC

DOCUMENTI E REGISTRI

ORGH.DOC.100 Sistemi di documenti e registri

- a) L'organizzazione di assistenza a terra deve istituire un sistema di documenti e un sistema di registri nel contesto del proprio sistema di gestione.
- b) L'organizzazione di assistenza a terra deve garantire che tutti i documenti e tutti i registri e le relative modifiche siano accessibili, su richiesta, al personale di tale organizzazione a fini di servizio, così come alle autorità o ad altri soggetti a fini di audit o ispezione. I registri devono essere facilmente rintracciabili e recuperabili per tutto il periodo di conservazione richiesto.
- c) I documenti e i registri devono essere conservati e tenuti al sicuro per garantire la protezione da danni, alterazioni e furti.
- d) I documenti e i registri devono essere facilmente leggibili in qualsiasi formato possano essere. L'organizzazione di assistenza a terra deve specificare nella propria documentazione le modalità di smaltimento o di eliminazione dei documenti e dei registri.

ORGH.DOC.105 Archiviazione dei documenti

- a) L'organizzazione di assistenza a terra deve archiviare i documenti conformemente ai requisiti nazionali dello Stato membro o degli Stati membri in cui fornisce i propri servizi.
- b) In deroga alla lettera a), l'organizzazione di assistenza a terra deve archiviare i documenti seguenti come indicato in seguito o in conformità ad altri requisiti applicabili, a seconda di quale sia il periodo più lungo:

- 1) la dichiarazione dell'organizzazione di assistenza a terra e gli AltMoC in uso, per il periodo di validità della dichiarazione;
- 2) gli accordi scritti con altre organizzazioni, quali gli operatori di aeromobile e i gestori aeroportuali, ai fini della fornitura in sicurezza di servizi di assistenza a terra, per tutto il tempo in cui tali accordi sono in vigore;
- 3) il manuale per l'assistenza a terra e qualsiasi altra procedura operativa, le procedure e le istruzioni del gestore aeroportuale, nonché le procedure e le istruzioni dell'operatore di aeromobile, per tutto il tempo in cui sono utilizzate dall'organizzazione di assistenza a terra nell'aeroporto o per l'operatore di aeromobile in questione;
- 4) le relazioni di valutazione della sicurezza, comprese le relazioni d'indagine su incidenti e inconvenienti gravi, per la durata di vita dell'organizzazione di assistenza a terra;
- 5) i certificati di formazione, le qualifiche e, se del caso, le cartelle cliniche, l'autorizzazione alla guida sul piazzale o la sua revoca o cancellazione concernenti il personale, per almeno 24 mesi dopo la fine del rapporto di lavoro della persona in questione;
- 6) le autorizzazioni dei veicoli e delle attrezzature di supporto a terra, il piano di manutenzione preventiva e i registri relativi alla manutenzione, per almeno 24 mesi dopo che un veicolo è stato rimosso dall'esercizio;
- 7) i documenti per la preparazione di un volo e la fornitura di servizi allo stesso, per tre mesi.

ORGH.DOC.110 Manuale per l'assistenza a terra

- a) L'organizzazione di assistenza a terra deve includere nel proprio manuale per l'assistenza a terra gli elementi seguenti:
 - 1) tutte le istruzioni, le informazioni e le procedure necessarie per la fornitura in sicurezza di servizi di assistenza a terra, adattate al contesto operativo e locale e al rischio in materia di sicurezza in ciascun aeroporto;
 - 2) le procedure operative fornite dagli operatori di aeromobile ai quali l'organizzazione di assistenza a terra fornisce servizi;
 - 3) le procedure aeroportuali fornite dal gestore aeroportuale, per garantire la conformità ai requisiti dell'aeroporto applicabili all'organizzazione di assistenza a terra;
 - 4) i compiti e le responsabilità del personale addetto all'assistenza a terra;
 - 5) il sistema di gestione dell'organizzazione di assistenza a terra;
 - 6) il processo dell'organizzazione di assistenza a terra per la gestione delle modifiche;

- 7) il programma di formazione del personale dell'organizzazione coinvolto nelle attività di assistenza a terra;
 - 8) il programma di manutenzione delle attrezzature di supporto a terra;
 - 9) qualsiasi altro compito rientrante nell'ambito di applicazione dei servizi di assistenza a terra menzionato nella sua dichiarazione.
- b) Il manuale per l'assistenza a terra può consistere in una serie di documenti separati interconnessi da riferimenti incrociati.
- c) I gestori aeroportuali e gli operatori di aeromobile che svolgono servizi di assistenza a terra possono integrare gli elementi di assistenza a terra nei loro manuali esistenti.
- d) L'organizzazione di assistenza a terra deve garantire che tutte le informazioni ricavate da altri documenti controllati, quali quelli di cui alla lettera a), punti 2) e 3), o da altri documenti pertinenti per la fornitura in sicurezza di servizi di assistenza a terra, e qualsiasi loro modifica, siano correttamente e tempestivamente rispecchiate nel manuale per l'assistenza a terra.
- e) L'organizzazione di assistenza a terra deve garantire che il manuale per l'assistenza a terra:
- 1) sia approvato dalla persona o dalle persone responsabili incaricate dall'organizzazione di assistenza a terra, integralmente o per parti, e vi sia prova di tale approvazione;
 - 2) sia di facile lettura e sia organizzato in modo da facilitarne la preparazione, l'utilizzo e la revisione;
 - 3) sia facilmente accessibile al personale dell'organizzazione di assistenza a terra e alle organizzazioni terze, in tutto o in parte, secondo quanto pertinente per i compiti e le responsabilità corrispondenti, e il personale riceva istruzioni su come accedervi e dove trovare le parti ad esso pertinenti;
 - 4) sia disponibile per l'autorità competente, comprese le sue modifiche più recenti, in tempo utile prima di un'ispezione o di un audit.
- f) L'organizzazione di assistenza a terra deve:
- 1) riesaminare periodicamente il contenuto del manuale per l'assistenza a terra, assicurandone l'aggiornamento e la modifica ogniqualvolta necessario;
 - 2) garantire che le procedure per la modifica e la distribuzione del manuale per l'assistenza a terra siano comunicate al personale che lo utilizza e comprese da quest'ultimo;
 - 3) sviluppare e attuare un processo per gestire e controllare le versioni successive del manuale per l'assistenza a terra e renderlo visibile nel manuale;
 - 4) eliminare o contrassegnare chiaramente le parti obsolete;

- 5) incorporare tutte le modifiche e le revisioni richieste dall'autorità competente, dagli operatori di aeromobile ai quali l'organizzazione di assistenza a terra fornisce servizi, dal gestore aeroportuale o da modifiche delle sue operazioni;
- 6) diffondere senza indugio le istruzioni operative e le relative modifiche, nonché qualsiasi altra informazione pertinente al personale interessato.
- g) L'organizzazione di assistenza a terra deve garantire che le istruzioni di lavoro e le procedure operative corrispondano alle parti pertinenti del manuale per l'assistenza a terra e siano scritte o comunicate in una lingua e secondo modalità comprensibili per il personale interessato.

CAPO TRG

FORMAZIONE DEL PERSONALE ADDETTO ALL'ASSISTENZA A TERRA

ORGH.TRG.100 Programma di formazione e valutazione

- a) Nel contesto del proprio sistema di gestione, l'organizzazione di assistenza a terra deve elaborare e attuare un programma di formazione e valutazione per il proprio personale, al fine di garantire che quest'ultimo raggiunga le competenze necessarie per svolgere i propri compiti conformemente alle norme e agli obiettivi stabiliti ai sensi della norma ORGH.GEN.110, lettera c), e per garantire che il personale continui a mantenere tali competenze.
- b) Il programma di formazione e valutazione deve:
 - 1) definire le norme e gli obiettivi di formazione sulla base dei compiti e delle mansioni specifici di ciascuna funzione di assistenza a terra, delle procedure operative, del contesto operativo e dei pericoli e dei rischi in materia di sicurezza associati inerenti a ciascuna funzione di assistenza a terra;
 - 2) stabilire il livello richiesto di competenze e sviluppare il programma di formazione per conseguirlo;
 - 3) includere un'analisi delle esigenze di formazione effettuata prima dell'iscrizione di una persona alla formazione iniziale; questa fase deve essere utilizzata per consentire il riconoscimento di qualsiasi formazione precedente completata da una persona, se pertinente alla funzione e ai compiti assegnati;
 - 4) trattare le conoscenze, le abilità e gli atteggiamenti commisurati ai compiti generici e specifici per ciascuna funzione di assistenza a terra come segue:
 - i) la componente delle conoscenze deve basarsi sulle procedure operative standard relative alla funzione di assistenza a terra, alle procedure dell'operatore di aeromobile, agli aspetti pertinenti delle procedure aeroportuali e, se del caso, alle operazioni in condizioni atmosferiche avverse, alle operazioni invernali e alle operazioni notturne;

- ii) la componente relativa alle abilità deve riguardare le abilità tecniche e umane volte a garantire che la persona in questione raggiunga le capacità pratiche per svolgere correttamente i compiti specifici del suo ruolo e lo sviluppo di abilità deve riguardare altresì le procedure specifiche per operatore;
 - iii) la componente degli atteggiamenti deve mirare a preparare la persona a svolgere i suoi compiti in modo sicuro ed efficiente, con la comprensione e la volontà di contribuire a mantenere la sicurezza delle operazioni a un livello elevato;
- 5) stabilire un processo per la valutazione del livello di competenze conseguito per quanto concerne le componenti di cui ai punti 2), 3) e 4), al termine della formazione;
- 6) trattare la formazione iniziale, compresa la formazione sul posto di lavoro, così come la formazione per il mantenimento continuo delle competenze.
- c) Tenendo conto dei compiti e delle responsabilità specifici delle singole funzioni, il programma di formazione e valutazione deve comprendere gli elementi seguenti:
- 1) le conoscenze di base sul settore dell'aviazione;
 - 2) la formazione specifica per tipo di attività di assistenza a terra;
 - 3) il sistema di gestione della sicurezza e gli elementi di gestione della sicurezza dell'organizzazione;
 - 4) la sicurezza dell'area lato volo e le attività intorno all'aeromobile, compresi i pericoli posti da altri operatori presenti sul piazzale;
 - 5) l'esercizio delle attrezzature di supporto a terra e di qualsiasi installazione, struttura o equipaggiamento forniti dal gestore aeroportuale per la fornitura di servizi di assistenza a terra;
 - 6) i fattori umani;
 - 7) il processo di turnaround;
 - 8) la segnalazione di eventi legati alla sicurezza;
 - 9) le merci pericolose;
 - 10) le procedure operative degli operatori di aeromobile pertinenti per la funzione specifica di assistenza a terra assegnata;
 - 11) i programmi e le procedure operative locali dei gestori aeroportuali pertinenti per la funzione specifica di assistenza a terra;
 - 12) qualsiasi altra formazione richiesta da altre disposizioni applicabili di cui al regolamento (UE) n. 139/2014, al regolamento (UE) n. 965/2012 o al regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione ⁽²⁾.

- d) L'organizzazione di assistenza a terra deve garantire, nell'ambito del suo programma di formazione e valutazione, il mantenimento continuo delle competenze del personale conservandone le conoscenze, le abilità e gli atteggiamenti a un livello che gli consenta di svolgere i relativi compiti conformemente alle norme e agli obiettivi stabiliti dall'organizzazione di assistenza a terra ai sensi della norma ORGH.GEN.110, lettera c). Tale obiettivo deve essere conseguito svolgendo i tipi di formazione di cui alle lettere da e) a h), ciascuno dei quali si conclude con una fase di valutazione.
- e) La formazione periodica deve essere svolta al più tardi ogni 36 mesi. La formazione periodica può essere completata in qualsiasi data entro gli ultimi tre mesi di calendario del periodo di ricorrenza e quindi il nuovo periodo di ricorrenza può iniziare alla data di completamento dell'ultima formazione periodica.
- f) La formazione di mantenimento deve essere svolta quando una persona non è in grado di dimostrare la competenza richiesta nella funzione assegnata o non ha svolto compiti nella funzione assegnata per 3-12 mesi consecutivi. Il contenuto e la forma di erogazione della formazione di mantenimento devono essere adattati alla durata della pausa. La formazione di mantenimento può essere svolta anche come forma di variazione stagionale delle attività.

La formazione di aggiornamento deve essere effettuata, come sottocategoria della formazione di mantenimento, in uno dei casi seguenti:

- 1) a una persona sono assegnati nuovi compiti o una nuova funzione di assistenza a terra;
 - 2) vi sono modifiche delle normative che incidono direttamente sull'esecuzione dei relativi compiti;
 - 3) vi sono nuovi processi, procedure o modifiche nell'ambiente operativo.
- g) La formazione di riqualificazione di una persona deve essere eseguita quando si registrano carenze nelle prestazioni della persona individuate durante le operazioni quotidiane o quando una persona non ha svolto compiti nella funzione assegnata per 12-24 mesi consecutivi. Detta formazione deve comprendere una formazione sulle carenze individuate in termini di prestazioni e una valutazione delle competenze.
 - h) La ripetizione della formazione conformemente al programma di formazione iniziale deve essere effettuata quando una persona non ha svolto compiti nella funzione assegnata per più di 24 mesi consecutivi.
 - i) L'organizzazione di assistenza a terra deve garantire che le persone che forniscono la formazione e che effettuano la valutazione siano competenti in materia e dispongano delle abilità necessarie per impartire la formazione e condurre la valutazione in modo efficace.
 - j) Il programma di formazione e valutazione deve essere incluso nel manuale per

l'assistenza a terra dell'organizzazione e deve essere riesaminato periodicamente a scopo di miglioramento.

ORGH.TRG.105 Requisiti aggiuntivi relativi alla formazione

- a) L'organizzazione di assistenza a terra deve garantire l'uso di strutture, mezzi, dispositivi e strumenti adeguati per l'erogazione della formazione e lo svolgimento delle valutazioni.
- b) L'organizzazione di assistenza a terra deve garantire che il materiale formativo sia fornito in una lingua comprensibile per il personale addetto all'assistenza a terra interessato.
- c) L'organizzazione di assistenza a terra deve tenere registri della formazione e delle valutazioni, nonché delle qualifiche associate. Su richiesta, deve fornire copia di tali registri alla persona in questione. Tali registri devono comprendere i dettagli seguenti:
 - 1) nome dell'organizzazione datrice di lavoro o, qualora la formazione sia erogata da terzi, dell'organizzazione che eroga la formazione;
 - 2) nome della formazione;
 - 3) competenze mirate della formazione;
 - 4) sintesi degli argomenti trattati;
 - 5) competenze conseguite e, se del caso, voto o tasso di superamento della valutazione;
 - 6) data di completamento della formazione e della valutazione.

ORGH.TRG.110 Formazione in materia di merci pericolose

- a) Le organizzazioni fornitrici di assistenza a terra, comprese quelle che non movimentano merci pericolose, devono attuare e mantenere in essere un programma di formazione in materia di merci pericolose per il personale addetto all'assistenza a terra, commisurato alle relative funzioni e responsabilità e comprendente l'individuazione di merci pericolose non dichiarate o dichiarate in maniera inesatta e la segnalazione di eventi relativi a merci pericolose, conformemente alla norma GH.OPS.020 e all'annesso 18 della convenzione di Chicago nonché alle istruzioni tecniche dell'ICAO.
- b) Il personale deve inoltre ricevere una formazione sulle procedure specifiche per le merci pericolose degli operatori di aeromobile ai quali l'organizzazione di assistenza a terra fornisce servizi di movimentazione di merci pericolose.
- c) La formazione periodica sulle merci pericolose deve essere svolta al più tardi ogni 24 mesi.
- d) Il personale di un'organizzazione di assistenza a terra che svolge una delle

funzioni seguenti deve essere esentato dal rispetto della lettera a):

- 1) rifornimento dell'aeromobile e prelievo di combustibile dallo stesso;
- 2) fornitura di servizi relativi ai servizi igienici dell'aeromobile;
- 3) fornitura di servizi relativi all'acqua potabile;
- 4) pulizia esterna dell'aeromobile;
- 5) sghiacciamento dell'aeromobile e procedura antighiaccio sull'aeromobile;
- 6) traino o pushback dell'aeromobile.

CAPO GSE

ATTREZZATURE DI SUPPORTO A TERRA

ORGH.GSE.100 Attrezzature di supporto a terra — Requisiti generali

- a) Nel contesto del proprio sistema di gestione l'organizzazione di assistenza a terra deve disporre di un processo atto a garantire che le attrezzature di supporto a terra utilizzate per la fornitura di servizi di assistenza a terra siano:
 - 1) sottoposte a un'ispezione prima del primo utilizzo in esercizio o prima dell'inizio dell'esercizio stagionale;
 - 2) efficienti e in buone condizioni in modo da non causare lesioni alle persone o danni all'aeromobile o ad altre attrezzature o altri beni materiali;
 - 3) fatte funzionare conformemente alle istruzioni operative e nel rispetto dei parametri di progettazione delle attrezzature;
 - 4) utilizzate esclusivamente per la finalità o le finalità per le quali sono progettate;
 - 5) adatte al tipo di aeromobile per il quale sono utilizzate;
 - 6) sottoposte a manutenzione conformemente alle istruzioni e al programma di manutenzione dell'organizzazione di assistenza a terra, tenendo debitamente conto di un impatto minimo sull'ambiente.
- b) Ai fini della lettera a), l'organizzazione di assistenza a terra deve:
 - 1) stabilire e attuare procedure e istruzioni adeguate per l'esercizio in sicurezza delle attrezzature di supporto a terra;
 - 2) aver istituito mezzi atti a garantire la ricezione di bollettini di servizio, aggiornamenti di servizio, richiami e altre notifiche riguardanti la sicurezza e l'uso delle attrezzature da parte del fabbricante e/o delle autorità, nonché atti a garantire l'adozione di azioni appropriate al riguardo;
 - 3) garantire che il personale addetto all'esercizio delle attrezzature di supporto a terra sia in possesso di una patente di guida valida e di qualsiasi altra patente

necessaria per l'esercizio di veicoli specializzati, sia stato autorizzato dal gestore aeroportuale a guidare sul piazzale, sia adeguatamente formato e le sue competenze siano mantenute nel tempo;

- 4) soddisfare i requisiti del programma di manutenzione di cui alla norma ORGH.GSE.105;
 - 5) garantire, in caso di esternalizzazione dei servizi di manutenzione delle attrezzature di supporto a terra, che:
 - i) la manutenzione sia svolta conformemente alle istruzioni e alle specifiche del fabbricante delle attrezzature, che comprendono le istruzioni di manutenzione e riparazione, le informazioni sugli interventi di manutenzione, la risoluzione di problemi e le procedure di ispezione;
 - ii) l'organizzazione di assistenza a terra disponga di prove della manutenzione delle attrezzature di supporto a terra fornite dall'impresa cui la manutenzione di tali attrezzature è stata esternalizzata;
 - 6) rispettare le norme di progettazione e fabbricazione applicabili alle attrezzature di supporto a terra utilizzate.
- c) Quando il gestore aeroportuale mette a disposizione attrezzature, strutture o installazioni per la fornitura di servizi di assistenza a terra, quali sistemi di sghiacciamento, sistemi centralizzati di assistenza bagagli, passerelle e pontili d'imbarco passeggeri, gli aspetti che seguono devono essere chiariti e documentati il prima possibile tra il gestore aeroportuale e gli utenti di tali attrezzature, strutture o installazioni:
- 1) la responsabilità per la loro manutenzione;
 - 2) la responsabilità per il loro esercizio;
 - 3) la responsabilità per la formazione del personale per quanto concerne l'esercizio di tali attrezzature, strutture o installazioni.

ORGH.GSE.105 Programma di manutenzione per le attrezzature di supporto a terra

- a) Nel contesto del proprio sistema di gestione, l'organizzazione di assistenza a terra deve istituire e attuare un programma di manutenzione volto a mantenere i sistemi e le attrezzature necessari per la fornitura di servizi di assistenza a terra in uno stato di esercizio che non comprometta la sicurezza delle persone, degli aeromobili e di altri veicoli o attrezzature, nonché la regolarità dell'efficienza delle operazioni. Essa deve garantire quanto segue:
- 1) l'attuazione di un programma di manutenzione per i propri veicoli e le proprie attrezzature che operano nell'area di movimento e in altre aree operative dell'aeroporto;
 - 2) la definizione di procedure per l'attuazione del programma di manutenzione;

- 3) lo svolgimento di interventi di manutenzione presso officine adeguate, da parte di personale qualificato e in conformità alle istruzioni del fabbricante o, in loro assenza, alle istruzioni fornite dal proprietario o dal locatore delle attrezzature di supporto a terra;
 - 4) l'attuazione efficace del programma di manutenzione utilizzando mezzi e strutture appropriati e adeguati, anche quando i servizi di manutenzione sono esternalizzati;
 - 5) la marcatura in maniera chiara di veicoli e attrezzature di supporto a terra inutilizzabili come «fuori servizio», evitando di utilizzarli per le operazioni e spostandoli tempestivamente in apposite aree di manutenzione o immagazzinamento per le riparazioni;
 - 6) la definizione di un piano per le ispezioni di manutenzione preventiva, se del caso;
 - 7) la conservazione di registri relativi alla manutenzione per ciascun veicolo e ciascuna attrezzatura di supporto a terra.
- b) Il programma di manutenzione deve essere adeguato alla frequenza e alle condizioni d'uso specifiche di una determinata attrezzatura di supporto a terra. Esso deve contenere come minimo:
- 1) un processo di ispezione e di segnalazione dei guasti;
 - 2) prove del fatto che le attrezzature di supporto a terra sono state verificate prima di essere rimesse in servizio.
- c) Il programma di manutenzione deve rispettare i principi relativi ai fattori umani.
- d) Il programma di manutenzione deve garantire il rispetto dell'intervallo di manutenzione specificato per tutta la durata di vita delle attrezzature di supporto a terra.
- e) Quando la manutenzione delle attrezzature di supporto a terra è eseguita da altre organizzazioni che partecipano a un accordo di messa in comune di attrezzature o a un accordo di noleggio, l'organizzazione di assistenza a terra deve garantire che la responsabilità della manutenzione sia documentata.

ORGH.GSE.110 Messa in comune di attrezzature di supporto a terra

- a) Se le attrezzature di supporto a terra sono fornite dal gestore aeroportuale o da un'altra organizzazione in un aeroporto, l'organizzazione di assistenza a terra può, se del caso, concludere un accordo di messa in comune delle attrezzature di supporto a terra con altre organizzazioni fornitrici di servizi di assistenza a terra in tale aeroporto. Il gestore aeroportuale deve essere tenuto costantemente informato in merito a tale accordo.
- b) Nel caso di attrezzature di supporto a terra messe in comune, l'organizzazione di assistenza a terra deve garantire che l'accordo specifico con l'organizzazione che

fornisce le attrezzature di supporto a terra soddisfi i requisiti del presente capo e quelli applicabili ai servizi appaltati nel quadro del presente regolamento, compresa la formazione del personale per l'esercizio delle attrezzature di supporto a terra, le procedure operative per l'uso di tali attrezzature e il programma di manutenzione di dette attrezzature.

- c) L'organizzazione di assistenza a terra deve attuare in maniera efficace i requisiti di sicurezza stabiliti mediante l'accordo di messa in comune delle attrezzature di supporto a terra. Essa deve garantire che il livello di sicurezza non sia inferiore alle norme stabilite dal proprio sistema di gestione della sicurezza. In tal caso, l'organizzazione di assistenza a terra può chiedere un riesame dei requisiti di sicurezza di cui all'accordo di messa in comune delle attrezzature di supporto a terra unitamente alle altre organizzazioni coinvolte nell'accordo.

⁽¹⁾ Regolamento delegato (UE) 2022/1645 della Commissione, del 14 luglio 2022, recante modalità di applicazione del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti per la gestione dei rischi per la sicurezza delle informazioni con un potenziale impatto sulla sicurezza aerea per le imprese disciplinate dai regolamenti (UE) n. 748/2012 e (UE) n. 139/2014 della Commissione e che modifica i regolamenti (UE) n. 748/2012 e (UE) n. 139/2014 della Commissione (GU L 248 del 26.9.2022, pag. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/1645/oj).

⁽²⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione, del 26 settembre 2012, che stabilisce regole dell'aria comuni e disposizioni operative concernenti servizi e procedure della navigazione aerea e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 1035/2011 e i regolamenti (CE) n. 1265/2007, (CE) n. 1794/2006, (CE) n. 730/2006, (CE) n. 1033/2006 e (UE) n. 255/2010 (GU L 281 del 13.10.2012, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2012/923/oj).

ALLEGATO II

RESPONSABILITÀ DELLE ORGANIZZAZIONI DI ASSISTENZA A TERRA PER QUANTO CONCERNE LE PROCEDURE OPERATIVE PER I SERVIZI DI ASSISTENZA A TERRA

(PARTE GH.OPS)

GH.OPS.005 Responsabilità generali per la fornitura di servizi di assistenza a terra

- a) L'organizzazione di assistenza a terra deve garantire, per tutte le attività di assistenza a terra da essa svolte, che:
- 1) le procedure operative e le istruzioni fornite dall'operatore di aeromobile e, se del caso, dal gestore aeroportuale siano attuate correttamente;
 - 2) vi sia una disponibilità sufficiente di personale per svolgere in condizioni di sicurezza i compiti assegnati;
 - 3) il personale che svolge attività di assistenza a terra sia formato e competente a svolgere i compiti assegnati;

- 4) l'esercizio e la manutenzione di tutte le attrezzature utilizzate per le attività di assistenza a terra siano effettuati in conformità al capo ORGH.GSE.
- b) Conformemente all'allegato VII, punto 4.1, lettera c), del regolamento (UE) 2018/1139, l'organizzazione di assistenza a terra deve fornire servizi di assistenza a terra conformemente alle istruzioni e alle procedure dell'operatore di aeromobile. L'organizzazione di assistenza a terra può tuttavia applicare le proprie procedure operative in uno dei seguenti casi:
 - 1) qualora ciò sia concordato con l'operatore di aeromobile e accettato dallo stesso;
 - 2) qualora l'operatore di aeromobile non fornisca alcuna procedura operativa.
 - c) Se le istruzioni e le procedure fornite dall'operatore di aeromobile differiscono dalle procedure operative dell'organizzazione di assistenza a terra, devono prevalere le procedure dell'operatore di aeromobile. L'organizzazione di assistenza a terra deve affrontare con l'operatore di aeromobile eventuali divergenze contrastanti che possano incidere sulla sicurezza dell'aeromobile, dei suoi passeggeri o del personale addetto all'assistenza a terra non appena tali divergenze siano state individuate, e deve stabilire insieme all'operatore di aeromobile se sia invece accettata l'attuazione delle procedure operative dell'organizzazione di assistenza a terra.
 - d) Le procedure operative dell'organizzazione di assistenza a terra devono:
 - 1) coprire, se del caso, tutti i servizi forniti, figuranti all'articolo 2, paragrafo 2, del presente regolamento;
 - 2) essere adeguate al tipo di aeromobile e al contesto operativo;
 - 3) garantire che le attività di assistenza all'aeromobile siano svolte in modo da ridurre al minimo i rischi di danni all'aeromobile o ad altri veicoli a terra nonché di lesioni al personale e ai passeggeri e che la sicurezza del volo non sia compromessa.
 - e) Conformemente all'allegato VII, punto 4.1, lettera b), del regolamento (UE) 2018/1139, l'organizzazione di assistenza a terra deve conformarsi, nella misura pertinente alle attività che svolge, alle procedure fornite dal gestore aeroportuale in relazione agli aspetti operativi seguenti di cui al regolamento (UE) n. 139/2014:
 - 1) programma di controllo dei detriti di oggetti estranei;
 - 2) autorizzazione e attività dei conducenti e autorizzazione ed esercizio dei veicoli;
 - 3) traino degli aeromobili;
 - 4) comunicazioni tra i veicoli e il controllo del traffico aereo (*air traffic control*, ATC);

- 5) controllo dei pedoni;
 - 6) qualità del carburante e sicurezza del piazzale durante il rifornimento/il prelievo di carburante;
 - 7) operazioni in condizioni invernali;
 - 8) operazioni notturne;
 - 9) operazioni in condizioni meteorologiche avverse;
 - 10) marcatura e illuminazione di veicoli e di altri oggetti mobili;
 - 11) arrivo degli aeromobili alle piazzole di sosta e partenza degli aeromobili dalle stesse;
 - 12) informazioni alle organizzazioni che operano sul piazzale;
 - 13) allertamento dei servizi di emergenza;
 - 14) precauzioni contro il getto dei reattori (*jet blast*);
 - 15) indumenti ad alta visibilità.
- f) Le procedure del gestore aeroportuale riguardanti gli elementi di cui alla lettera e) devono prevalere sulle procedure con il medesimo ambito di applicazione dell'organizzazione di assistenza a terra o dell'operatore di aeromobile. L'organizzazione di assistenza a terra deve gestire eventuali istruzioni o procedure contrastanti con il gestore aeroportuale non appena queste siano state individuate.
- g) Fatte salve le lettere da a) a f), per garantire che la sicurezza dell'aeromobile e delle persone a terra non sia compromessa durante la fornitura dei servizi di assistenza a terra, l'organizzazione di assistenza a terra può decidere di applicare procedure operative più rigorose sulla base delle procedure e delle istruzioni dell'operatore di aeromobile o del gestore aeroportuale se ritiene che il contesto operativo locale richieda precauzioni di sicurezza supplementari. Tali elementi di sicurezza supplementari devono essere documentati e comunicati agli operatori di aeromobile o ai gestori aeroportuali interessati, a seconda dei casi.
- h) L'organizzazione di assistenza a terra deve garantire che una copia delle istruzioni e delle procedure operative pertinenti sia a disposizione del proprio personale, in funzione dei suoi compiti, e che esse siano comunicate in modo da garantirne la comprensione. L'organizzazione di assistenza a terra deve inoltre garantire che il proprio personale sia in grado di comprendere e rispettare le istruzioni e le procedure del gestore aeroportuale e/o delle autorità competenti che possono essere fornite soltanto nella lingua nazionale.

GH.OPS.010 Interfacce con altre organizzazioni

Nel contesto del proprio sistema di gestione, l'organizzazione di assistenza a terra deve disporre di un processo per individuare le interfacce con il gestore aeroportuale

e l'operatore o gli operatori di aeromobile cui fornisce servizi. Il processo per trattare le interfacce deve:

- a) riguardare le procedure operative specifiche dell'operatore di aeromobile, l'ambiente aeroportuale locale, le procedure di sicurezza e/o i vincoli operativi, sulla base di una valutazione dei rischi in materia di sicurezza e di concerto con tutti i portatori di interessi pertinenti;
- b) assicurare, in coordinamento con il gestore aeroportuale, che le parti pertinenti del proprio sistema di gestione della sicurezza siano compatibili e complementari con quelle del gestore aeroportuale di cui alla norma ADR.OR.D.025 e dell'operatore di aeromobile;
- c) garantire la comunicazione reciproca e la condivisione periodica delle informazioni pertinenti in materia di sicurezza, se del caso, con le organizzazioni interessate dalle attività di assistenza a terra.

GH.OPS.020 Movimentazione di merci pericolose

- a) L'organizzazione di assistenza a terra deve garantire che la movimentazione di merci pericolose sia effettuata in qualsiasi momento conformemente alle pertinenti disposizioni dell'annesso 18 della convenzione di Chicago e alle istruzioni tecniche dell'ICAO relative a tale annesso, nonché alle istruzioni e alle procedure dell'operatore di aeromobile.
- b) Le organizzazioni di assistenza a terra non coinvolte nella movimentazione di merci pericolose devono rifiutare gli articoli contenenti merci pericolose nascoste o non dichiarate e devono segnalare l'individuazione di merci pericolose non dichiarate o dichiarate in maniera inesatta conformemente alla norma ORGH.GEN.160, lettera b), punto 2).
- c) L'organizzazione di assistenza a terra deve garantire che il personale coinvolto nella movimentazione di merci pericolose abbia accesso alle variazioni specifiche per gli operatori di aeromobile cui sono forniti i servizi e le applichi.

GH.OPS.025 Trasporto a terra di passeggeri e membri dell'equipaggio da parte di un gestore aeroportuale

Quando fornisce servizi di trasporto a terra per i passeggeri e i membri dell'equipaggio con personale proprio, come servizio unico o cumulato con la gestione dei passeggeri a mobilità ridotta, nel contesto dell'esenzione di cui all'articolo 2, paragrafo 3, lettera h) o j), del presente regolamento, un gestore aeroportuale deve soddisfare i seguenti requisiti degli allegati I e II del presente regolamento:

- a) capo ORGH.GSE;
- b) norma GH.OPS.300;
- c) norma GH.OPS.305.

GH.OPS.030 Lingua comune

L'organizzazione di assistenza a terra deve garantire che i propri membri del personale siano in grado di comunicare efficacemente per i loro compiti operativi quotidiani nella lingua o nelle lingue o utilizzando segnali manuali che possono essere compresi tra i membri del personale stesso o, a seconda delle funzioni assegnate, dal personale dell'aeroporto o dall'equipaggio.

CAPO 1

GESTIONE DEI PASSEGGERI

GH.OPS.100 Gestione dei passeggeri — Requisiti generali

- a) Le procedure di gestione dei passeggeri stabilite dall'organizzazione di assistenza a terra devono trattare i rischi in materia di sicurezza, compreso il trasporto di merci pericolose nei bagagli dei passeggeri o sulla persona, connessi alle attività seguenti:
- 1) accettazione di passeggeri e bagagli e trasmissione di dati a fini di controllo del carico;
 - 2) gestione di categorie speciali di passeggeri, compresi i passeggeri a mobilità ridotta;
 - 3) imbarco dei passeggeri;
 - 4) sbarco dei passeggeri, compresa, se del caso, la gestione dei passeggeri in transito e in trasferimento;
 - 5) trasferimento o transito dei passeggeri.
- b) L'organizzazione di assistenza a terra deve garantire che i requisiti dell'aeroporto relativi al controllo dei pedoni siano rispettati durante l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri.

GH.OPS.105 Controllo dei passeggeri sul piazzale

- a) L'accesso dei passeggeri al piazzale o a qualsiasi altra area operativa deve rispettare i requisiti applicabili in materia di controllo dei pedoni di cui al regolamento (UE) n. 139/2014. L'organizzazione di assistenza a terra deve garantire che i passeggeri non si spostino al di fuori dell'area o del percorso chiaramente designata/o contrassegnata/o per il tragitto tra il terminale aeroportuale e l'aeromobile e non attraversino le aree di pericolo intorno all'aeromobile contrassegnate.
- b) L'organizzazione di assistenza a terra deve applicare le istruzioni e le procedure dell'operatore di aeromobile salvo diverso accordo con quest'ultimo. Quando si utilizzano scale passeggeri, pontili d'imbarco passeggeri o passerelle per l'imbarco e lo sbarco di passeggeri, le procedure operative devono riguardare la

sicurezza dei passeggeri durante l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri.

GH.OPS.110 Gestione dei passeggeri a mobilità ridotta da parte di un gestore aeroportuale

Quando effettua la gestione dei passeggeri a mobilità ridotta con personale proprio, come servizio unico o cumulato con il trasporto a terra di passeggeri e membri dell'equipaggio, nel contesto dell'esenzione di cui all'articolo 2, paragrafo 3, lettera h) o j), del presente regolamento, un gestore aeroportuale deve soddisfare i seguenti requisiti degli allegati I e II del presente regolamento:

- a) capo ORGH.GSE;
- b) norma GH.OPS.100, lettera a), punto 2), applicabile a tali passeggeri;
- c) norma GH.OPS.305 sull'esercizio delle attrezzature di supporto a terra.

CAPO 2

ASSISTENZA BAGAGLI

GH.OPS.200 Assistenza bagagli — Requisiti generali

- a) Le procedure di sicurezza per l'assistenza bagagli devono comprendere le fasi seguenti, a seconda della serie di operazioni dell'organizzazione di assistenza a terra:
 - 1) identificazione dei bagagli;
 - 2) smistamento dei bagagli;
 - 3) consolidamento, preparazione per la partenza o trasferimento dei bagagli;
 - 4) arrivo e recupero dei bagagli.
- b) La movimentazione di merci pericolose nei bagagli deve essere effettuata conformemente all'annesso 18 della convenzione di Chicago e alle istruzioni tecniche dell'ICAO relative a tale annesso, nonché alle procedure e istruzioni dell'operatore di aeromobile relative alle merci pericolose contenute nei bagagli dei passeggeri.
- c) L'organizzazione di assistenza a terra deve rispettare eventuali procedure aeroportuali aggiuntive, a seconda dell'infrastruttura centralizzata fornita dal gestore aeroportuale per l'assistenza bagagli.
- d) L'organizzazione di assistenza a terra deve garantire che il personale coinvolto nell'assistenza bagagli riceva una formazione in materia di sicurezza attinente ai suoi compiti e comprenda le conseguenze delle sue prestazioni sulla sicurezza del volo.

CAPO 3

FORNITURA DI SERVIZI ALL'AEROMOBILE

GH.OPS.300 Sicurezza sul piazzale

L'organizzazione di assistenza a terra deve attuare, oltre alle procedure del gestore aeroportuale applicabili a tale organizzazione in qualità di utente dell'aeroporto, procedure operative atte a coprire i rischi in materia di sicurezza derivanti dalle attività intorno all'aeromobile e nell'area di sicurezza dell'area lato volo dell'aeroporto, come segue:

- a) le procedure del gestore aeroportuale concernenti le attività seguenti:
 - 1) circolazione a piedi e guida all'interno delle aree lato volo dell'aeroporto;
 - 2) programma relativo ai detriti di oggetti estranei;
 - 3) guida nell'area di movimento;
 - 4) operazioni in condizioni atmosferiche avverse, in inverno o di notte;
- b) le procedure operative dell'organizzazione di assistenza a terra concernenti le attività seguenti:
 - 1) attività sul piazzale e intorno all'aeromobile e sicurezza sul piazzale;
 - 2) ispezione dell'esterno dell'aeromobile e delle aree lato volo adiacenti, a seconda dei casi, prima dell'arrivo e della partenza dell'aeromobile;
 - 3) attività intorno all'aeromobile, alle quali si devono applicare i principi seguenti:
 - i) le aree di pericolo intorno all'aeromobile devono essere tenute libere da persone e veicoli mentre i motori stanno per essere avviati o sono in funzione;
 - ii) il personale, ad eccezione di quello necessario per fornire assistenza durante l'arrivo e la partenza dell'aeromobile, non deve avvicinarsi all'aeromobile quando i motori sono in funzione e le luci anticollisione sono accese;
 - iii) la procedura deve comprendere i principi relativi ai fattori umani;
 - 4) posizionamento corretto delle attrezzature di supporto a terra intorno all'aeromobile per la fornitura di servizi all'aeromobile e l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri;
 - 5) a seconda delle responsabilità assegnate all'organizzazione, uno degli elementi seguenti:
 - i) sviluppo e attuazione di un piano di turnaround dell'aeromobile per garantire il coordinamento e la sicurezza di tutte le attività di assistenza a terra che si svolgono presso l'aeromobile durante il turnaround. Esso deve comprendere, come minimo, una descrizione delle fasi, nonché dei

compiti e delle responsabilità richiesti per l'arrivo dell'aeromobile, l'assistenza allo stesso e la sua partenza;

- ii) descrizione dei compiti e delle responsabilità durante il turnaround quando il piano di turnaround dell'aeromobile è elaborato da un'altra organizzazione;
- c) le procedure operative di cui alla lettera b) devono essere adattate al contesto operativo dell'aeroporto, nonché alle sue specifiche condizioni geografiche e atmosferiche.

GH.OPS.305 Requisiti generali per l'esercizio delle attrezzature di supporto a terra

- a) L'organizzazione di assistenza a terra deve attuare procedure per l'esercizio in sicurezza delle attrezzature di supporto a terra, con specifiche azioni di sicurezza per affrontare il rischio di avvicinamento, posizionamento, frenatura, manovra, stazionamento e allontanamento delle attrezzature in relazione all'aeromobile e all'area in cui sono forniti servizi all'aeromobile, comprese le attrezzature utilizzate per il trasporto a terra di passeggeri a mobilità ridotta, nonché il bloccaggio delle attrezzature quando non sono in uso e il relativo stazionamento in aree designate.
- b) La guida delle attrezzature di supporto a terra sul piazzale e sull'area di movimento deve rispettare le procedure aeroportuali sviluppate conformemente ai requisiti applicabili di cui all'allegato IV (ADR.OPS) del regolamento (UE) n. 139/2014.
- c) Tutte le attrezzature di supporto a terra utilizzate, motorizzate e non motorizzate devono essere sottoposte a manutenzione adeguata e devono essere conformi al programma di manutenzione di cui all'allegato I, capo ORGH.GSE, del presente regolamento. I pontili d'imbarco passeggeri o le scale passeggeri devono essere privi di qualsiasi detrito di oggetti estranei al fine di garantire la rapida evacuazione dei passeggeri e degli equipaggi in caso di emergenza durante il rifornimento di combustibile con passeggeri a bordo, passeggeri in fase di imbarco o passeggeri in fase di sbarco.
- d) Si deve applicare una politica di assenza di contatto fatto salvo il caso in cui le attrezzature di supporto a terra siano dotate di sensori di prossimità o autolivellanti, a seconda del tipo di attrezzature di supporto a terra in questione, o in circostanze specificamente accettate richieste dal tipo di attrezzature di supporto a terra in esercizio.

GH.OPS.310 Rifornimento dell'aeromobile e prelevamento di combustibile dallo stesso

- a) I servizi di rifornimento dell'aeromobile e di prelevamento di combustibile dallo

stesso possono essere forniti dalla stessa organizzazione responsabile della fornitura di altri servizi di assistenza a terra o da un fornitore di servizi di rifornimento *into-plane*.

- b) Oltre a garantire il rispetto della norma GH.OPS.005, il fornitore di servizi di rifornimento *into-plane* deve essere responsabile per le attività seguenti:
- 1) garantire la fornitura in sicurezza del rifornimento dell'aeromobile e del prelievamento di combustibile dallo stesso, nonché di altri servizi necessari conformemente alle procedure operative dell'operatore di aeromobile;
 - 2) stabilire e attuare procedure di comunicazione con l'organizzazione o le organizzazioni di assistenza a terra che forniscono altri servizi durante il turnaround dell'aeromobile, in particolare con la funzione di coordinamento del turnaround, e con l'equipaggio in caso di incendio o perdite di combustibile;
 - 3) rispettare i requisiti in materia di prevenzione ed estinzione degli incendi sul piazzale e nelle piazzole di stazionamento;
 - 4) affrontare eventuali istruzioni contrastanti con l'operatore di aeromobile o con il gestore aeroportuale, a seconda dei casi, non appena vengono individuate.
- c) Il fornitore di servizi di rifornimento *into-plane* deve avere le responsabilità seguenti:
- 1) applicazione della propria procedura di emergenza in caso di emergenza durante il rifornimento o il prelievamento di combustibile, come descritto nel manuale per l'assistenza a terra, in particolare:
 - i) interruzione del rifornimento;
 - ii) scollegamento del tubo di rifornimento dall'aeromobile;
 - iii) spostamento del veicolo per il carburante o, a seconda del sistema di rifornimento, pressione del pulsante di arresto di emergenza dell'idrante per il carburante;
 - 2) utilizzo esclusivamente del tipo di combustibile approvato per il tipo di aeromobile conformemente alle istruzioni dell'operatore di aeromobile per evitare il rifornimento di combustibile del tipo sbagliato e la contaminazione del combustibile stesso;
 - 3) garanzia del fatto che il personale indossi indumenti distintivi per consentirne la facile identificazione in caso di emergenza durante le operazioni di rifornimento o di prelievamento di combustibile;
 - 4) rispetto delle zone di rifornimento stabilite dall'operatore di aeromobile a seconda del tipo di aeromobile e, in coordinamento con l'organizzazione di assistenza a terra che svolge la funzione di coordinamento del turnaround

dell'aeromobile, prevenzione dell'ingresso di passeggeri o persone non autorizzate in tali zone o altrimenti interruzione del rifornimento fino a quando la zona non sia libera;

- 5) rispetto della procedura pertinente dell'operatore di aeromobile per il rifornimento o il prelevamento di combustibile con passeggeri a bordo, passeggeri in fase di imbarco o passeggeri in fase di sbarco, anche:
 - i) interrompendo l'operazione di rifornimento quando le uscite di emergenza e le vie di fuga designate sono ostruite;
 - ii) comunicando con la persona che monitora le operazioni di rifornimento o di prelevamento di combustibile, come designata dall'operatore di aeromobile, in caso di incendio o perdite di combustibile;
 - 6) rispetto della norma ADR.OPS.D.060 del regolamento (UE) n. 139/2014 come indicato nelle procedure del gestore aeroportuale relative alla sicurezza del piazzale durante il rifornimento dell'aeromobile.
- d) Il rifornimento o il prelevamento di combustibile negli hangar o in edifici chiusi simili deve essere effettuato soltanto previa approvazione dell'operatore di aeromobile e del gestore aeroportuale e conformemente alle procedure speciali da essi elaborate.

GH.OPS.320 Fornitura di servizi relativi all'acqua potabile

Le procedure per la fornitura di servizi relativi all'acqua potabile devono essere conformi ai requisiti di cui alla norma GH.OPS.005 nonché ai requisiti aggiuntivi seguenti:

- a) coordinamento con il gestore aeroportuale per garantire quanto segue:
 - 1) tutta l'acqua, sia per uso potabile sia per altro uso personale, caricata nell'aeromobile è esente da sostanze chimiche e microrganismi;
 - 2) la prova della qualità dell'acqua potabile è effettuata periodicamente, in accordo con le autorità sanitarie locali e secondo la procedura dell'operatore di aeromobile;
- b) rispetto dei requisiti stabiliti negli atti giuridici dell'Unione applicabili in materia di dispositivi di protezione individuale per il personale addetto alla fornitura di servizi relativi all'acqua potabile;
- c) attenuazione adeguata del rischio di produzione di detriti di oggetti estranei durante detta attività.

GH.OPS.325 Fornitura di servizi relativi ai servizi igienici dell'aeromobile

Le procedure per la fornitura di servizi relativi ai servizi igienici dell'aeromobile devono essere conformi ai requisiti di cui alla norma GH.OPS.005 nonché ai requisiti aggiuntivi seguenti:

- a) descrizione delle misure applicabili in caso di perdite;
- b) individuazione tempestiva di eventuali perdite e gestione delle stesse secondo le istruzioni;
- c) rispetto dei requisiti stabiliti negli atti giuridici dell'Unione applicabili in materia di dispositivi di protezione individuale per il personale addetto alla fornitura di servizi relativi ai servizi igienici dell'aeromobile;
- d) attenuazione adeguata del rischio di produzione di detriti di oggetti estranei durante la fornitura di servizi relativi ai servizi igienici dell'aeromobile.

GH.OPS.330 Pulizia esterna dell'aeromobile

Le procedure per la pulizia esterna dell'aeromobile devono essere conformi ai requisiti di cui alla norma GH.OPS.005 nonché ai requisiti aggiuntivi seguenti:

- a) effettuazione della pulizia esterna dell'aeromobile con prodotti approvati dal costruttore dell'aeromobile al fine di evitare danni all'aeromobile;
- b) chiusura corretta dei pannelli e delle porte esterni dell'aeromobile dopo aver completato la pulizia;
- c) rispetto dei requisiti stabiliti negli atti giuridici dell'Unione applicabili in materia di dispositivi di protezione individuale per il personale addetto alla pulizia esterna dell'aeromobile;
- d) utilizzo di un'area dedicata per la pulizia esterna dell'aeromobile, come stabilito dal gestore aeroportuale, se del caso;
- e) attenuazione adeguata del rischio di produzione di detriti di oggetti estranei durante la pulizia esterna dell'aeromobile.

GH.OPS.335 Sghiacciamento dell'aeromobile e procedura antighiaccio sull'aeromobile

- a) L'organizzazione di assistenza a terra deve far sì che i controlli necessari per garantire la disponibilità del servizio prima della stagione fredda siano pianificati ed eseguiti in tempo utile affinché le operazioni di sghiacciamento e la procedura antighiaccio siano eseguite in condizioni di sicurezza.
- b) Oltre a soddisfare i requisiti di cui alla norma GH.OPS.005, l'organizzazione di assistenza a terra deve essere responsabile di garantire che i fluidi utilizzati per lo sghiacciamento e la procedura antighiaccio siano conformi alle norme sulla qualità dei fluidi, che siano effettuati controlli periodici e che sia previsto un immagazzinamento adeguato.
- c) L'organizzazione di assistenza a terra deve cooperare con il gestore aeroportuale e con qualsiasi autorità e organizzazione pertinente al fine di consentire il recupero e il riciclaggio del fluido di sghiacciamento e antighiaccio a fini di protezione ambientale.

- d) Qualora utilizzi piattaforme e piazzole remote per fornire servizi di sghiacciamento e la procedura antighiaccio, l'organizzazione di assistenza a terra deve nominare un coordinatore per lo sghiacciamento e attuare una procedura che comprenda:
- 1) comunicazione su una frequenza radio dedicata con l'equipaggio di volo;
 - 2) assegnazione delle piazzole per gli aeromobili in attesa del servizio di sghiacciamento/della procedura antighiaccio presso la piazzola per lo sghiacciamento e per la procedura antighiaccio;
 - 3) indicazione all'equipaggio di volo della rimozione delle attrezzature e della fine delle operazioni di sghiacciamento e della procedura antighiaccio per un ritorno in sicurezza dell'aeromobile all'area di movimento.

CAPO 4

TURNAROUND DELL'AEROMOBILE

GH.OPS.400 Coordinamento delle attività di turnaround dell'aeromobile

- a) L'organizzazione di assistenza a terra deve garantire la fornitura in sicurezza di servizi di assistenza a terra e di assistenza all'aeromobile durante il turnaround istituendo una funzione di coordinamento delle attività di turnaround. Il coordinamento delle attività di turnaround deve tenere conto del piano di turnaround specificato dall'operatore di aeromobile.
- b) Qualora più di un'organizzazione di assistenza a terra partecipi alla fornitura di servizi di assistenza a terra al medesimo operatore di aeromobile in base al piano di turnaround dell'operatore di aeromobile, le organizzazioni di assistenza a terra interessate devono concordare [tra loro] quale sia responsabile per la funzione di coordinamento del turnaround, salvo il caso in cui ciò sia stabilito dall'operatore di aeromobile.
- c) L'organizzazione di assistenza a terra responsabile del coordinamento del turnaround dell'aeromobile deve disporre di una procedura scritta per il coordinamento delle attività di turnaround che comprenda gli aspetti seguenti:
- 1) le attività di assistenza a terra da monitorare e coordinare durante il turnaround dell'aeromobile;
 - 2) il fatto se la funzione di coordinamento del turnaround sia svolta da una persona o da un dispositivo automatizzato, presso l'aeroporto o a distanza, se del caso, la persona responsabile di tale funzione;
 - 3) il coordinamento delle comunicazioni con tutte le organizzazioni coinvolte, siano esse altre organizzazioni di assistenza a terra, l'operatore di aeromobile o il gestore aeroportuale;
 - 4) i compiti associati alla funzione di coordinamento del turnaround;

- 5) la garanzia del fatto che il carico di compiti per persona non comprometta la sicurezza delle attività;
- 6) quando le operazioni di rifornimento e di prelievo di combustibile avvengono con passeggeri a bordo, passeggeri in fase di imbarco o passeggeri in fase di sbarco, la garanzia di quanto segue:
 - i) tutti i punti seguenti devono essere mantenuti liberi da ostacoli:
 - A) le uscite di emergenza designate;
 - B) le vie di fuga, compresa quella del veicolo per il carburante;
 - C) l'area a terra sotto le uscite dell'aeromobile destinate all'evacuazione di emergenza e le aree di spiegamento degli scivoli quando le scale non sono in posizione di utilizzo in caso di evacuazione;
 - D) il pulsante di arresto di emergenza della fornitura di combustibile, se presente;
 - ii) il fornitore di servizi di rifornimento *into-plane* deve essere immediatamente informato quando le uscite di evacuazione e le vie di fuga designate sono ostruite;
- 7) la diffusione della procedura scritta a tutte le persone coinvolte.
- d) Il piano di turnaround applicato a ciascun aeromobile deve rispettare le specificità del tipo di aeromobile e le limitazioni dell'aeromobile. Il coordinamento del turnaround deve tenere conto del contesto operativo dell'aeroporto.
- e) L'organizzazione di assistenza a terra deve rispettare l'obbligo di allertare i servizi di emergenza dell'aeroporto conformemente alla norma ADR.OPS.D.050 del regolamento (UE) n. 139/2014 in caso di incidenti e inconvenienti sul piazzale.

GH.OPS.405 Arrivo dell'aeromobile

- a) Le procedure operative relative all'arrivo di un aeromobile devono essere adeguate al tipo di aeromobile e devono riguardare:
 - 1) il bloccaggio dell'aeromobile a terra;
 - 2) la marcatura delle aree di pericolo intorno all'aeromobile;
 - 3) il funzionamento dei portelli e dei pannelli di servizio della stiva;
 - 4) il posizionamento delle attrezzature di supporto a terra, compresi il gruppo elettrogeno esterno e l'unità di condizionamento dell'aria, se del caso;
 - 5) l'esercizio dei pontili d'imbarco passeggeri o di altre attrezzature di supporto a terra, quali le scale passeggeri.
- b) La piazzola di stazionamento deve essere ispezionata prima dell'arrivo

dell'aeromobile e devono essere applicate le procedure applicabili del gestore aeroportuale.

GH.OPS.410 Bloccaggio dell'aeromobile a terra

- a) L'organizzazione di assistenza a terra deve stabilire e attuare procedure operative per garantire che l'aeromobile sia bloccato in modo da impedire qualsiasi movimento involontario, conformemente alle procedure e alle istruzioni dell'operatore dell'aeromobile o, come concordato con l'operatore dell'aeromobile, in conformità delle procedure operative dell'organizzazione di assistenza a terra.
- b) Le procedure di cui alla lettera a) devono contemplare misure di sicurezza volte a garantire che soltanto il personale addetto all'assistenza a terra con compiti specifici da svolgere in questa fase possa avvicinarsi all'aeromobile prima che le luci anticollisione e i motori siano spenti.
- c) L'area di accesso limitato per i mezzi di rampa deve essere contrassegnata collocando coni di sicurezza intorno alle aree dell'aeromobile potenzialmente soggette al verificarsi di danni a terra.

GH.OPS.415 Carico e scarico dell'aeromobile

Le procedure operative per il carico e lo scarico dell'aeromobile devono garantire quanto segue:

- a) il carico dell'aeromobile è effettuato conformemente alle istruzioni di carico scritte e sono rispettate le specifiche e i requisiti di carico relativi alle merci pericolose e ad altre merci speciali, nonché a posta, bagagli o equipaggiamenti presenti nella stiva;
- b) la stabilità dell'aeromobile è preservata durante le operazioni di scarico e carico;
- c) la squadra di scarico dispone della documentazione di volo in arrivo adeguata;
- d) la stiva dell'aeromobile è vuota prima del carico, fatta eccezione per i voli in transito o se diversamente indicato nelle istruzioni dell'operatore di aeromobile, e non vi sono danni o perdite; qualora venga individuato un danno, l'operatore di aeromobile ne deve essere informato;
- e) il carico è effettuato in modo da non danneggiare la stiva o i portelli della stiva;
- f) le unità di carico e gli altri equipaggiamenti sfusi sono in condizioni di efficienza, non contengono acqua o neve e non vi sono merci danneggiate o che mostrano perdite;
- g) gli articoli e le unità di carico caricati nelle stive sono adeguatamente trattenuti al fine di impedire qualsiasi movimento o spostamento durante il volo;
- h) il tipo di unità di carico caricato sull'aeromobile corrisponde a quanto specificato nelle istruzioni di carico;

- i) i portelli della stiva sono adeguatamente chiusi;
- j) qualsiasi modifica dell'ultimo minuto relativa al carico di bagagli o merci è registrata nel foglio di carico e centraggio e distribuita per l'informazione delle persone individuate nella procedura dell'operatore di aeromobile;
- k) il foglio di carico e centraggio contenente le istruzioni di carico è firmato dalla persona responsabile della supervisione del carico a conferma del fatto che il carico dell'aeromobile e la distribuzione del carico a bordo sono stati completati conformemente alle istruzioni;
- l) è assicurata la comunicazione relativa al carico dell'aeromobile e alla distribuzione del carico a bordo tra la persona responsabile della supervisione del carico e la persona responsabile della pianificazione del carico e del rilascio del relativo foglio di carico e centraggio, nonché con qualsiasi altra persona intermediaria se la pianificazione del carico è una funzione remota che non è svolta presso il sito di attività di partenza;
- m) una copia del foglio di carico e centraggio contenente le istruzioni di carico è conservata a terra e accessibile al personale di terra responsabile delle operazioni di volo fino a dopo l'arrivo del volo;
- n) le operazioni di carico e scarico sono effettuate con attrezzature di supporto a terra adeguate al tipo di aeromobile e al compito, a seconda dei casi;
- o) eventuali danni o malfunzionamenti individuati nel sistema di carico a bordo dell'aeromobile sono notificati all'operatore di aeromobile.

GH.OPS.420 Supervisione del carico

L'organizzazione di assistenza a terra deve attuare procedure per la supervisione del carico e dello scarico dell'aeromobile al fine di garantire quanto segue:

- a) informazioni alla squadra di scarico conformemente ai messaggi di carico ricevuti prima dello scarico dell'aeromobile e informazioni alla squadra di carico conformemente alle istruzioni di carico prima del carico dell'aeromobile;
- b) monitoraggio dello scarico e del carico dell'aeromobile, garantendo che il carico alla rinfusa sia intatto e che non vi siano danni o perdite prima del carico;
- c) carico e bloccaggio di bagagli e merci nella posizione indicata sul collo, in modo da impedirne il movimento in qualsiasi direzione nonché da mantenerne la segregazione e la separazione conformemente alle prescrizioni relative alle merci pericolose;
- d) verifica del rispetto di tutte le fasi di cui alla norma GH.OPS.415;
- e) controllo del carico rispetto alla relativa documentazione, come manifesto di carico, manifesto di carico del bagaglio o NOTOC di carico speciale, se disponibile;
- f) conferma che il carico è effettuato come specificato nel modulo di istruzioni di

carico finale;

- g) segnalazione di eventuali scostamenti rispetto al carico previsto e di qualsiasi articolo speciale, sovrappeso o non standard presentato per il carico non già incluso nelle istruzioni di carico.

GH.OPS.425 Unità di carico

L'organizzazione di assistenza a terra deve garantire quanto segue per quanto concerne le unità di carico per il carico tanto di bagagli quanto di merci:

- a) il rispetto delle istruzioni dell'operatore di aeromobile per quanto concerne l'uso corretto del tipo di unità di carico e il fatto che le unità di carico rientrino nei limiti accettabili stabiliti secondo le istruzioni del fabbricante e siano vuote prima dell'uso;
- b) il controllo delle unità di carico al fine di garantire che siano efficienti prima del loro consolidamento e non superino i limiti di efficienza consentiti;
- c) l'etichettatura e la messa fuori servizio delle unità di carico non efficienti;
- d) l'attuazione, per le unità di carico sotto forma di contenitore per aeromobile, di accordi con il proprietario delle unità di carico per la riparazione o lo smaltimento delle unità di carico danneggiate;
- e) il rispetto nell'ambito del processo di consolidamento delle unità di carico delle procedure operative relative a tutti gli aspetti seguenti:
- 1) la massa e il centraggio dell'aeromobile e le limitazioni per le unità di carico;
 - 2) l'utilizzo di unità di carico adeguate per quanto concerne le dimensioni, il tipo e l'idoneità strutturale per la spedizione;
 - 3) l'interblocco e il trattenimento del carico su ciascuna paletta o in ciascun contenitore al fine di impedirne il movimento durante il volo;
 - 4) la segregazione e la separazione delle merci pericolose, il loro immagazzinamento e il loro bloccaggio nella posizione indicata sul collo, nonché la prevenzione del movimento in qualsiasi direzione all'interno dell'unità di carico in questione;
 - 5) l'integrità del carico e dell'unità di carico;
- f) l'identificazione di ciascuna unità di carico sotto forma di contenitore per aeromobile tramite codici di identificazione univoci o marcature univoche;
- g) l'immagazzinamento delle unità di carico in condizioni tali da prevenirne il danneggiamento; l'immagazzinamento a terra non deve essere consentito;
- h) il rispetto delle limitazioni di immagazzinamento delle unità di carico stabilite dal gestore aeroportuale e, in caso di superamento del numero previsto di unità di carico immagazzinate presso l'aeroporto, l'organizzazione di assistenza a terra deve disporre di procedure e accordi con gli operatori di aeromobile per

trasportare le unità di carico in altri siti disponibili il prima possibile;

- i) il trasporto e la movimentazione delle unità di carico in condizioni di sicurezza per evitare danni a tali unità e al carico, all'aeromobile o ad altri veicoli o ad altre attrezzature nonché lesioni alle persone;
- j) il bloccaggio adeguato delle unità di carico al fine di evitare movimenti incontrollati in condizioni atmosferiche avverse;
- k) il controllo delle unità di carico e la segnalazione di danni all'operatore di aeromobile secondo le istruzioni dell'operatore di aeromobile;
- l) la formazione adeguata del personale coinvolto nella gestione delle unità di carico;
- m) in caso di messa in comune di unità di carico, definizione e documentazione in maniera chiara da parte delle organizzazioni interessate delle responsabilità di ciascuna parte coinvolta nella messa in comune.

GH.OPS.430 Attività alla partenza dell'aeromobile

- a) L'organizzazione di assistenza a terra deve coordinare la partenza dell'aeromobile con le altre organizzazioni coinvolte in tale attività.
- b) La procedura operativa per l'avviamento del motore deve garantire:
 - 1) che soltanto il personale e le attrezzature di supporto a terra necessari per fornire assistenza nelle operazioni di avviamento del motore e di pushback o traino rimangano all'interno dell'area di accesso limitato per i mezzi di rampa;
 - 2) che qualsiasi condizione che possa compromettere la sicurezza dell'avviamento del motore sia comunicata immediatamente all'equipaggio di volo e che l'avviamento del motore sia ritardato;
 - 3) che le istruzioni per l'uso dell'unità di avviamento ad aria siano incluse nel manuale per l'assistenza a terra;
 - 4) la sicurezza del personale in caso di utilizzo di un'unità di avviamento ad aria o di un gruppo elettrogeno esterno;
 - 5) la disconnessione in condizioni di sicurezza delle attrezzature dall'aeromobile prima della partenza;
 - 6) che l'area di pericolo intorno all'aeromobile sia libera da attrezzature e persone;
 - 7) che la fase finale dell'operazione di avviamento del motore sia indicata in maniera chiara affinché l'operazione di pushback o traino possa iniziare.

GH.OPS.435 Traino e pushback dell'aeromobile

- a) La responsabilità per le operazioni di traino/pushback dell'aeromobile può essere ripartita tra più organizzazioni. L'organizzazione di assistenza a terra deve essere responsabile per gli aspetti seguenti:
- 1) l'attuazione corretta delle procedure operative dell'operatore di aeromobile o dell'organizzazione di assistenza a terra, se così concordato con l'operatore di aeromobile, che:
 - i) sono specifiche per il tipo di aeromobile e per il tipo di veicolo di traino/pushback; e
 - ii) sono conformi alle istruzioni del fabbricante dell'attrezzatura per il funzionamento dell'attrezzatura di traino, se il fabbricante ha fornito tali istruzioni;
 - 2) l'attuazione corretta delle procedure di comunicazione con le altre persone coinvolte nell'operazione di traino o pushback;
 - 3) il collegamento dell'aeromobile al veicolo/alla barra di traino e lo scollegamento dell'aeromobile dal veicolo/dalla barra di traino;
 - 4) la guida o il controllo a distanza del veicolo di traino/pushback;
 - 5) in caso di intervento di un wing walker, il mantenimento della comunicazione con tale persona e l'allertamento dell'equipaggio di volo in caso di perdita delle comunicazioni durante il pushback/traino; questa fase deve essere coordinata in maniera adeguata con il fornitore di servizi di gestione del piazzale;
 - 6) la garanzia della formazione e del mantenimento continuo delle competenze del personale che svolge tali attività;
 - 7) l'esercizio e la manutenzione di qualsiasi attrezzatura di supporto a terra utilizzata per il traino/pushback in conformità al capo ORGH.GSE.
- b) Oltre ai requisiti di cui alla lettera a), l'organizzazione di assistenza a terra deve applicare le procedure aeroportuali stabilite dal gestore aeroportuale in conformità alle disposizioni del regolamento (UE) n. 139/2014 in relazione ai movimenti di aeromobili a terra, in particolare alle norme ADR.OPS.B.028, ADR.OPS.B.080, ADR.OPS.D.001, ADR.OPS.D.015 e ADR.OPS.D.040.

GH.OPS.440 Comunicazione e fraseologia

- a) La comunicazione tra l'equipaggio di volo e le persone incaricate dell'assistenza a terra responsabili del pushback/traino dell'aeromobile deve garantire l'esercizio in sicurezza dell'aeromobile e la sicurezza dei suoi occupanti, nonché delle persone, dei veicoli e degli altri aeromobili presenti a terra.
- b) L'organizzazione di assistenza a terra deve garantire che il proprio personale rispetti la fraseologia standard per le operazioni di pushback/traino dell'aeromobile, quale stabilita alla norma SERA.14001 del regolamento di

esecuzione (UE) n. 923/2012.

CAPO 5

ASSISTENZA MERCI E POSTA

GH.OPS.500 Assistenza merci e posta — Requisiti generali

- a) Le attività di cui all'articolo 2, paragrafo 2, lettera e), punti da i) a iv), del presente regolamento possono essere svolte presso un terminale merci o un deposito merci in un aeroporto o ad esso adiacente.
- b) L'organizzazione di assistenza a terra deve applicare le procedure operative per l'assistenza merci e posta fornite dall'operatore di aeromobile, salvo diverso accordo con quest'ultimo.
- c) In deroga alla lettera a), l'organizzazione di assistenza a terra deve stabilire e attuare procedure operative per il trasporto in sicurezza di merci e posta che trattino gli aspetti seguenti:
 - 1) accettazione della spedizione per conto dell'operatore di aeromobile e preparazione per il volo conformemente ai requisiti applicabili e alle procedure dell'operatore di aeromobile, tra cui:
 - i) eventuali controlli necessari, non relativi ad aspetti di sicurezza, secondo quanto richiesto dalle normative applicabili;
 - ii) se del caso, controlli in accettazione di merci pericolose conformemente all'annesso 18 della convenzione di Chicago e alle istruzioni tecniche dell'ICAO relative a tale annesso;
 - iii) controlli incrociati delle merci rispetto alla documentazione di accompagnamento per conto dell'operatore di aeromobile;
 - iv) pianificazione del consolidamento;
 - 2) consolidamento finale delle merci, qualora tale attività non sia stata effettuata prima dell'arrivo delle stesse presso il terminale merci, e immagazzinamento delle merci prima del volo;
 - 3) trasporto della spedizione di merci verso l'aeromobile e dallo stesso;
 - 4) intervento in caso di danneggiamento, perdita o fuoriuscita di merci.
- d) Le operazioni merci possono essere effettuate congiuntamente da personale qualificato dell'organizzazione fornitrice di assistenza a terra e dell'operatore di aeromobile, come precedentemente concordato.

GH.OPS.505 Gestione di merci speciali diverse dalle merci pericolose

L'organizzazione di assistenza a terra deve gestire le merci speciali conformemente alle procedure operative fornite dall'operatore di aeromobile o, se concordato con

quest'ultimo, conformemente alle proprie procedure operative di cui alla norma GH.OPS.500, lettera a).

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/20/oj

ISSN 1977-0707 (electronic edition)

[In alto](#)



Il sito è gestito dall' [Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea](#)

Serve aiuto?

[Guida](#)

[Contatti](#)

[Mappa del sito](#)

Seguici

[X](#)

Aspetti giuridici

[Note legali](#)

[Politica sull'uso dei cookie](#)

[Accessibilità](#)

[Informativa sulla privacy](#)

Informazioni

[Cos'è EUR-Lex](#)

[Newsletter](#)

[Link utili](#)

Altri servizi

[Dati europei](#)

[Appalti dell'UE](#)

[Risultati della ricerca dell'UE](#)

[EU Whoiswho](#)

N-Lex

Diritto dell'UE in vigore

EU Law Tracker



Scopri di più su europa.eu

Contatta l'UE

Chiamaci al numero 00 800 6 7 8 9 10 11

Usa altre opzioni telefoniche

Scrivici usando l'apposito modulo

Incontraci presso uno dei centri dell'UE

Social media

Cerca i canali social dell'UE

Aspetti giuridici

Uso delle lingue sui nostri siti web

Politica di tutela della privacy

Note legali

Cookie

EU institutions

Parlamento europeo

Consiglio europeo

Consiglio dell'Unione europea

Commissione europea

Corte di giustizia dell'Unione europea (CGUE)

Banca centrale europea (BCE)

Corte dei conti europea

Servizio europeo per l'azione esterna (SEAE)

Comitato economico e sociale europeo

Comitato europeo delle regioni (CoR)

Banca europea per gli investimenti

Mediatore europeo

Garante europeo della protezione dei dati (GEPD)

Comitato europeo per la protezione dei dati

Ufficio europeo di selezione del personale

[Passa a versione desktop](#) 

Regolamento delegato (UE) 2025/22 della Commissione, del 19 dicembre 2024, che modifica il regolamento delegato (UE) 2022/1645 per quanto riguarda i requisiti in materia di sicurezza delle informazioni per le organizzazioni che forniscono servizi di assistenza a terra

C/2024/8928

GU L, 2025/22, 7.3.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/22/oj
(BG, ES, CS, DA, DE, ET, EL, EN, FR, GA, HR, IT, LV, LT, HU, MT, NL, PL, PT, RO, SK, SL, FI, SV)

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/22/oj

> Lingue, formati e versione facente fede

> Visualizzazione multilingue

∨ Testo



Gazzetta ufficiale
dell'Unione europea

IT
Serie L

2025/22

7.3.2025

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2025/22 DELLA COMMISSIONE

del 19 dicembre 2024

che modifica il regolamento delegato (UE) 2022/1645 per quanto riguarda i requisiti in materia di sicurezza delle informazioni per le organizzazioni che forniscono servizi di assistenza a terra

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e

abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 39, paragrafo 1, lettera e),

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) 2018/1139 stabilisce i requisiti essenziali per la fornitura in sicurezza di servizi di assistenza a terra e le organizzazioni che li forniscono, nonché i requisiti per la sorveglianza di tali organizzazioni da parte delle autorità competenti e i servizi di assistenza a terra forniti negli aeroporti dell'Unione che rientrano nell'ambito di applicazione di tale regolamento.
- (2) Conformemente ai requisiti essenziali di cui all'allegato VII, punto 4.2.1, del regolamento (UE) 2018/1139 e al regolamento delegato (UE) 2025/20 della Commissione ⁽²⁾, le organizzazioni responsabili della fornitura in sicurezza di servizi di assistenza a terra devono realizzare e mantenere un sistema di gestione per gestire i rischi in materia di sicurezza. Tali rischi in materia di sicurezza possono derivare anche da minacce alla sicurezza delle informazioni. È opportuno che i rischi di tale natura siano adeguatamente affrontati dalle organizzazioni che forniscono servizi di assistenza a terra. A tal fine, l'ambito di applicazione del regolamento delegato (UE) 2022/1645 della Commissione ⁽³⁾ dovrebbe essere modificato per includere le organizzazioni fornitrici di servizi di assistenza a terra.
- (3) Le imprese soggette al regolamento delegato (UE) 2022/1645, come le organizzazioni di assistenza a terra e le organizzazioni che forniscono servizi di gestione del piazzale, operano nell'ambito di un regime di dichiarazione. Ciò implica che il loro sistema di gestione o i relativi componenti non devono essere approvati dalle rispettive autorità competenti. Lo stesso regime dovrebbe consentire a tali organizzazioni di applicare le disposizioni in materia di sicurezza delle informazioni senza che l'autorità competente sia tenuta ad approvare il loro manuale di gestione della sicurezza delle informazioni o il processo per la gestione delle modifiche. I requisiti relativi a detti elementi dovrebbero essere modificati per tenere conto di tale esenzione per le organizzazioni dichiaranti.
- (4) Le organizzazioni di cui al presente regolamento che sono già soggette agli obblighi di sicurezza derivanti dal regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione ⁽⁴⁾ dovrebbero inoltre conformarsi ai requisiti di cui all'allegato I (parte IS.D.OR.230 «Sistema di segnalazione esterna della sicurezza delle informazioni») del regolamento delegato (UE) 2022/1645, poiché il regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 non contiene disposizioni relative alla segnalazione esterna degli inconvenienti per la sicurezza delle informazioni.
- (5) I requisiti di cui al presente regolamento si basano sul parere n. 01/2024 ⁽⁵⁾, emesso dall'Agenzia conformemente all'articolo 75, paragrafo 2, lettere b) e c),

e all'articolo 76, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139.

(6) Conformemente all'articolo 128, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2018/1139, la Commissione ha consultato gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016 ⁽⁶⁾.

(7) Al fine di fornire alle organizzazioni il tempo sufficiente per garantire la conformità alle nuove norme e procedure introdotte dal presente regolamento, è opportuno che il presente regolamento si applichi a decorrere da sei anni dalla data di entrata in vigore,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento delegato (UE) 2022/1645 è così modificato:

1) all'articolo 2, paragrafo 1, è aggiunta la lettera c) seguente:

«c)le organizzazioni di assistenza a terra soggette al regolamento delegato (UE) 2025/20 della Commissione ^(*1) che:

- i) per fornire i rispettivi servizi, sono tenute a raccogliere, conservare, analizzare o trattare in altro modo dati forniti da terzi; oppure
- ii) forniscono direttamente agli operatori di aeromobili dati che saranno utilizzati a fini operativi.

^(*1) Regolamento delegato (UE) 2025/20 della Commissione, del 19 dicembre 2024, che integra il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio stabilendo requisiti per la fornitura in sicurezza di servizi di assistenza a terra e per le organizzazioni che li forniscono (GU L, 2025/20, 7.3.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/20/oj).»;"

2) all'articolo 5, paragrafo 1, è aggiunta la lettera c) seguente:

«c)per quanto riguarda le organizzazioni di cui all'articolo 2, lettera c), l'autorità competente designata conformemente all'allegato (Parte ARGH) del regolamento di esecuzione (UE) 2025/23 della Commissione ^(*2).

^(*2) Regolamento delegato (UE) 2025/23 della Commissione, del 19 dicembre 2024, recante modalità di applicazione del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti per la sorveglianza dei servizi di assistenza a terra e delle organizzazioni che li forniscono (GU L, 2025/23, 7.3.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/23/oj).»."

Articolo 2

L'allegato del regolamento delegato (UE) 2022/1645 è modificato conformemente all'allegato del presente regolamento.

Articolo 3

1. Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
2. L'articolo 1 si applica a decorrere dal 27 marzo 2031.
3. L'articolo 2 si applica a decorrere dal 16 ottobre 2025.

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

Fatto a Bruxelles, il 19 dicembre 2024

Per la
Commissione
La presidente
Ursula VON
DER LEYEN

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

⁽²⁾ Regolamento delegato (UE) 2025/20 della Commissione, del 19 dicembre 2024, che integra il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio stabilendo requisiti per la fornitura in sicurezza di servizi di assistenza a terra e per le organizzazioni che li forniscono (GU L, 2025/20, 7.3.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/20/oj).

⁽³⁾ Regolamento delegato (UE) 2022/1645 della Commissione, del 14 luglio 2022, recante modalità di applicazione del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti per la gestione dei rischi per la sicurezza delle informazioni con un potenziale impatto sulla sicurezza aerea per le imprese disciplinate dai regolamenti (UE) n. 748/2012 e (UE) n. 139/2014 della Commissione e che modifica i regolamenti (UE) n. 748/2012 e (UE) n. 139/2014 della Commissione (GU L 248 del 26.9.2022, pag. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/1645/oj).

⁽⁴⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione, del 5 novembre 2015, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea (GU L 299 del 14.11.2015, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).

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

⁽⁶⁾ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

ALLEGATO

L'allegato del regolamento delegato (UE) 2022/1645 è modificato come segue:

- 1) Al punto IS.D.OR.200, lettera a), il punto 5) è così modificato:

«5)definire e attuare, conformemente al punto IS.D.OR.220, le misure necessarie per rilevare gli eventi relativi alla sicurezza delle informazioni, individuare

gli eventi che sono considerati inconvenienti con un potenziale impatto sulla sicurezza aerea, nonché rispondere a tali inconvenienti per la sicurezza delle informazioni e provvedere al ripristino;».

2) Al punto IS.D.OR.250, le lettere b) e c) sono così modificate:

«b) Il rilascio iniziale dell'ISMM è approvato e l'autorità competente ne conserva una copia. Per le organizzazioni dichiaranti non è necessaria un'approvazione. L'ISMM è modificato in base alle necessità per riflettere sempre una descrizione aggiornata dell'ISMS dell'impresa. Una copia delle eventuali modifiche dell'ISMM è fornita all'autorità competente.

c) Le modifiche all'ISMM sono gestite secondo una procedura stabilita dall'impresa. Le modifiche non incluse nell'ambito di applicazione di tale procedura e quelle connesse alle modifiche di cui al punto IS.D.OR.255, lettera b), sono approvate dall'autorità competente. Per le organizzazioni dichiaranti non è necessaria un'approvazione.».

3) Il punto IS.D.OR.255 è sostituito dal seguente:

«IS.D.OR.255 Modifiche del sistema di gestione della sicurezza delle informazioni

a) Le modifiche dell'ISMS possono essere gestite dall'impresa e notificate all'autorità competente in una procedura sviluppata dall'impresa stessa. Tale procedura è approvata dall'autorità competente, fatta eccezione per le organizzazioni dichiaranti.

b) Per quanto riguarda le modifiche dell'ISMS non contemplate dalla procedura di cui alla lettera a), l'impresa richiede e ottiene un'approvazione rilasciata dall'autorità competente, fatta eccezione per le organizzazioni dichiaranti, per le quali non è necessaria un'approvazione.

Per quanto riguarda tali modifiche:

1) la domanda è presentata prima dell'effettuazione di ciascuna di tali modifiche, al fine di permettere all'autorità competente di stabilire il mantenimento della conformità al presente regolamento e di modificare, se necessario, il certificato dell'impresa e le relative condizioni di approvazione a esso allegate;

2) l'impresa mette a disposizione dell'autorità competente tutte le informazioni richieste per valutare le modifiche;

3) le modifiche sono attuate solo previa approvazione formale da parte dell'autorità competente, fatta eccezione per le organizzazioni dichiaranti, che possono attuare le modifiche immediatamente;

4) l'impresa opera alle condizioni prescritte dall'autorità competente durante l'attuazione di tali modifiche.».

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/22/oj

ISSN 1977-0707 (electronic edition)

[In alto](#)



Il sito è gestito dall' [Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea](#)

Serve aiuto?

[Guida](#)

[Contatti](#)

[Mappa del sito](#)

Seguici

[X](#)

Aspetti giuridici

[Note legali](#)

[Politica sull'uso dei cookie](#)

[Accessibilità](#)

[Informativa sulla privacy](#)

Informazioni

[Cos'è EUR-Lex](#)

[Newsletter](#)

[Link utili](#)

Altri servizi

[Dati europei](#)

[Appalti dell'UE](#)

[Risultati della ricerca dell'UE](#)

[EU Whoiswho](#)

[Pubblicazioni dell'UE](#)

[N-Lex](#)



Scopri di più su europa.eu

Contatta l'UE

Chiamaci al numero 00 800 6 7 8 9 10 11

Usa altre opzioni telefoniche

Scrivici usando l'apposito modulo

Incontraci presso uno dei centri dell'UE

Social media

Cerca i canali social dell'UE

Aspetti giuridici

Uso delle lingue sui nostri siti web

Politica di tutela della privacy

Note legali

Cookie

EU institutions

Parlamento europeo

Consiglio europeo

Consiglio dell'Unione europea

Commissione europea

Corte di giustizia dell'Unione europea (CGUE)

Banca centrale europea (BCE)

Corte dei conti europea

Servizio europeo per l'azione esterna (SEAE)

Comitato economico e sociale europeo

Comitato europeo delle regioni (CoR)

Banca europea per gli investimenti

Mediatore europeo

Garante europeo della protezione dei dati (GEPD)

Comitato europeo per la protezione dei dati

Ufficio europeo di selezione del personale

Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea

Agenzie

[Passa a versione desktop](#) 