

2025/24

7.3.2025

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2025/24 DE LA COMISIÓN**de 19 de diciembre de 2024****por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 965/2012 en lo que respecta a los requisitos aplicables a los operadores de aeronaves en relación con las actividades de asistencia en tierra****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 y (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo ⁽¹⁾, y en particular su artículo 31, apartado 1, letra a),

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) 2018/1139 establece los requisitos esenciales para la prestación segura de servicios de asistencia en tierra por parte de las organizaciones que prestan servicios de asistencia en tierra y de los operadores de aeronaves que practican la autoasistencia.
- (2) El Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión ⁽²⁾ establece requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas y, entre otras cosas, con las instrucciones y procedimientos para el personal que participa en operaciones en tierra, las obligaciones, responsabilidades y formación del personal que participa en operaciones en tierra, y las actividades contratadas de los operadores de aeronaves. Dichos requisitos técnicos y procedimientos administrativos deben actualizarse y aclararse, y deben ponerse en consonancia con los requisitos sobre los servicios de asistencia en tierra y las organizaciones que los prestan establecidos en el Reglamento Delegado (UE) 2025/20 de la Comisión ⁽³⁾.
- (3) A fin de garantizar un elevado nivel de seguridad de la aviación civil en la Unión, el presente Reglamento debe reflejar el estado actual de la técnica y las mejores prácticas en el ámbito de la asistencia en tierra; tener en cuenta las normas y métodos recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional aplicables, y la experiencia mundial en operaciones de asistencia en tierra, así como los avances científicos y técnicos en el ámbito de la asistencia en tierra; debe ser proporcionado con respecto al tamaño y la complejidad de las actividades de asistencia en tierra; y debe ofrecer la flexibilidad necesaria para adaptar su cumplimiento según proceda.
- (4) Por consiguiente, el Reglamento (UE) n.º 965/2012 debe modificarse para tener en cuenta los cambios introducidos por las disposiciones sobre asistencia en tierra establecidas en el Reglamento Delegado (UE) 2025/20 de la Comisión, tanto en el caso de que estos servicios se contraten a un proveedor tercero de servicios de asistencia en tierra como en el caso de que sean realizados en régimen de autoasistencia por operadores de aeronaves de transporte aéreo comercial con aeronaves propulsadas complejas.
- (5) Los requisitos de asistencia en tierra aplicables a los operadores de aeronaves introducen nuevos términos para definir tareas y procesos de asistencia en tierra, por lo que deben añadirse nuevas definiciones para estos términos.

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

⁽²⁾ Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

⁽³⁾ Reglamento Delegado (UE) 2025/20 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2024, por el que se completa el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo estableciendo requisitos para la prestación segura de servicios de asistencia en tierra y para las organizaciones que los prestan (DO L, 2025/20, 7.3.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/20/oj).

- (6) Todas las organizaciones incluidas en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139 son responsables de la gestión de los riesgos para la seguridad y tienen el objetivo de lograr la mejora continua de la seguridad, incluido el intercambio mutuo de información pertinente para la seguridad. El propósito es garantizar un enfoque común a la hora de abordar los riesgos para la seguridad de las interfaces en el marco de las operaciones de asistencia en tierra, que vaya más allá de las obligaciones de notificación de sucesos. Este enfoque completaría las obligaciones de notificación de sucesos a las autoridades competentes y garantizaría un flujo más directo de información relativa a la seguridad entre las partes interesadas afectadas. Por consiguiente, las normas deben modificarse para que los operadores de aeronaves puedan compartir información pertinente en materia de seguridad procedente de las notificaciones de sucesos o de las inspecciones y auditorías de supervisión con otras organizaciones y ayudarlas así a mantener la seguridad de sus propias operaciones.
- (7) Los requisitos esenciales del Reglamento (UE) 2018/1139 exigen que las organizaciones presten servicios de asistencia en tierra de conformidad con las instrucciones y procedimientos operativos de los operadores de aeronaves. Los procedimientos operativos relativos al mismo servicio de asistencia en tierra aplicados al mismo tipo de aeronave pueden diferir significativamente de un operador de aeronaves a otro, lo que aumenta el riesgo de error humano y podría dar lugar a daños en las aeronaves y poner en peligro la seguridad de los vuelos. Por lo tanto, la armonización de los diversos procedimientos operativos es esencial para la prestación segura y eficiente de los servicios de asistencia en tierra. El presente Reglamento debe permitir la reducción en la medida de lo posible de los numerosos procedimientos operativos diferentes para el mismo servicio de asistencia en tierra aplicados al mismo tipo de aeronave y garantizar la armonización de dichos procedimientos. Dado que las organizaciones de asistencia en tierra están obligadas a elaborar sus propios procedimientos operativos para la prestación de servicios de asistencia en tierra, dando prioridad a la seguridad y manteniendo un equilibrio entre la seguridad y la presión comercial, deben modificarse las normas sobre operaciones aéreas para que los operadores de aeronaves puedan aceptar que la organización de asistencia en tierra que declare su actividad de conformidad con el Reglamento Delegado (UE) 2025/20 aplique sus propios procedimientos operativos para la prestación de servicios de asistencia en tierra.
- (8) A fin de garantizar la proporcionalidad del ámbito de aplicación y la armonización con el Reglamento Delegado (UE) 2025/20, cuando se practique la autoasistencia, solo los operadores de aviones que realicen operaciones de transporte aéreo comercial con aeronaves propulsadas complejas se verán afectados por las nuevas responsabilidades relativas a la asistencia en tierra. Las normas sobre operaciones aéreas deben contener la necesaria vinculación con el Reglamento Delegado (UE) 2025/20, para evitar así duplicaciones. Al mismo tiempo, los requisitos deben proporcionar una base de referencia en términos de seguridad para la prestación de servicios de asistencia en tierra que estén excluidos del Reglamento Delegado (UE) 2025/20 y que permanezcan bajo la plena responsabilidad y control del operador de aeronaves.
- (9) Los operadores de aeronaves son responsables de la realización de determinadas actividades de asistencia en tierra que permanecen bajo su pleno control y que no están reguladas en el Reglamento Delegado (UE) 2025/20. Este es el caso de la supervisión en tierra cuando un operador realiza esta actividad en régimen de autoasistencia, con su propio personal, así como de determinadas fases del proceso de control de la carga, como son los cálculos de masa y centrado, la planificación de la carga, la expedición de documentos de masa y centrado y las comunicaciones conexas, independientemente de que estas actividades se realicen en régimen de autoasistencia o se externalicen como servicios contratados. Las normas sobre operaciones aéreas deben modificarse para aclarar las responsabilidades del operador en relación con estas actividades de asistencia en tierra.
- (10) El programa de formación para el personal de asistencia en tierra de los operadores de aeronaves que practiquen la autoasistencia también debe incluirse en su manual de operaciones sin que sea necesaria ninguna aprobación por la autoridad competente. No obstante, a fin de garantizar la igualdad de trato de todas las organizaciones que prestan servicios de asistencia en tierra, el programa de formación incluido en el manual de operaciones solo debe ser objeto de verificación durante las actividades de supervisión periódicas. El requisito pertinente relativo a las operaciones aéreas debe modificarse en consecuencia para reflejar esta igualdad de trato.
- (11) El control de la carga es un proceso de asistencia en tierra que es a la vez crítico para la seguridad y complejo. El proceso de control de la carga consta de varias fases y conlleva una clara asignación de tareas y responsabilidades entre las personas que participan en su ejecución. Los cálculos de masa y centrado, la planificación de la carga, la expedición de documentos de masa y centrado y las comunicaciones conexas son partes del proceso de control de la carga que siguen estando plenamente bajo el control y la responsabilidad del operador de aeronaves, ya que se basan totalmente en datos facilitados por el fabricante de aeronaves y el operador de aeronaves. Aunque este

proceso ya es conocido por los operadores de aeronaves y se aplica como parte de su sistema de control operativo, las normas actuales no definen claramente el proceso de control de la carga ni determinan las distintas tareas y responsabilidades de las personas que realizan estas actividades. Dado que las fases del proceso de control de la carga señaladas anteriormente pueden ser realizadas por el operador de aeronaves en régimen de autoasistencia o pueden contratarse a una organización tercera de asistencia en tierra, es importante que las normas aporten claridad y seguridad jurídica a este respecto, así como condiciones de competencia equitativas para todas las organizaciones que realizan estas actividades. Los requisitos relativos a las operaciones aéreas deben modificarse para garantizar que las funciones y responsabilidades de las personas que participan en el control de la carga se definan y describan en el manual de operaciones del operador de aeronaves.

- (12) Los requisitos establecidos en el presente Reglamento se basan en el Dictamen n.º 01/2024 ⁽⁴⁾ emitido por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («la Agencia»), de conformidad con el artículo 75, apartado 2, letras b) y c), y el artículo 76, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139.
- (13) Es necesario conceder al sector de la asistencia en tierra y a las autoridades competentes tiempo suficiente para implementar el nuevo marco regulador tras la entrada en vigor del presente Reglamento, por lo que el Reglamento debe establecer un período transitorio de tres años.
- (14) Los requisitos establecidos en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité para la aplicación de las normas comunes de seguridad en el ámbito de la aviación civil establecidas en el artículo 127 del Reglamento (UE) 2018/1139,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Los anexos I, III y IV del Reglamento (UE) n.º 965/2012 se modifican con arreglo a lo dispuesto en el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

Entrada en vigor y aplicación

- 1. El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
- 2. Será aplicable a partir del 27 de marzo de 2028.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 19 de diciembre de 2024.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

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

ANEXO

Los anexos del Reglamento (UE) 965/2012 se modifican como sigue:

1. En el anexo I se añaden los puntos 130 y 131 siguientes:

- «130) “supervisión en tierra”: servicio de asistencia en tierra que consiste en actividades relacionadas con la supervisión de todos los servicios de asistencia en tierra prestados a un operador en un aeródromo; este servicio podrá contratarse a una organización de asistencia en tierra o podrá ser realizado por el propio operador de aeronaves, en forma de autoasistencia;
- 131) “control de la carga”: proceso bajo la responsabilidad del operador de aeronaves para garantizar que la aeronave se cargue de forma segura y eficiente antes de cada vuelo.».

2. El anexo III se modifica como sigue:

1) En el punto ORO.GEN.150, se añade la letra d) siguiente:

- «d) informará a toda organización de asistencia en tierra que haya contratado de las medidas adoptadas para hacer frente a la no conformidad si dicha no conformidad afecta directamente al riesgo para la seguridad dentro del contexto de dicha organización de asistencia en tierra o a sus responsabilidades.».

2) En la sección III «Requisitos organizativos adicionales», subparte GEN, se añade el punto ORO.GEN.315 siguiente:

«ORO.GEN.315 Procedimientos operativos relativos a la asistencia en tierra

- a) El operador garantizará que los servicios de asistencia en tierra relativos a sus aeronaves, pasajeros, correo y carga se presten o bien en forma de autoasistencia realizada por su propio personal o bien como servicios contratados a una organización tercera de asistencia en tierra, o como una combinación de ambos.
- b) El operador velará por que la organización tercera de asistencia en tierra preste servicios de conformidad con las instrucciones y procedimientos del operador.
- c) Al contratar los servicios de asistencia en tierra enumerados en el artículo 2, apartado 2, del Reglamento Delegado (UE) 2025/20 a una organización que opere con arreglo a los términos de una declaración de conformidad con dicho Reglamento, el operador podrá utilizar los procedimientos operativos de la organización contratada en cualquiera de los siguientes casos:
- 1) el operador acepta que la organización de asistencia en tierra aplique sus propios procedimientos operativos para la prestación de servicios de asistencia en tierra, de conformidad con el punto GH.OPS.005, letra b), del Reglamento Delegado (UE) 2025/20. Ello deberá documentarse;
 - 2) la organización de asistencia en tierra que presta los servicios ha declarado su capacidad para ejercer las responsabilidades asociadas a los servicios prestados y dicha declaración es válida;
 - 3) el operador no puede proporcionar sus propios procedimientos e instrucciones a la organización de asistencia en tierra.
- d) Cuando el operador garantice la supervisión en tierra con su propio personal en forma de autoasistencia o contrate esta actividad a un proveedor tercero de servicios, se asegurará de que la función de supervisión en tierra cumpla lo dispuesto en el punto ORO.GEN.110 y de que el operador incluya los siguientes elementos en su manual de operaciones:
- 1) una descripción de las actividades incluidas en el ámbito de la supervisión en tierra y de cualquier procedimiento necesario;
 - 2) las responsabilidades asociadas a esta función,
 - 3) el programa de formación para esta función, con especial atención a la formación en materia de seguridad cuando esta función tenga tareas relacionadas con la seguridad.».

3. El anexo IV se modifica como sigue:

1) En la sección 1 «Aeronave propulsada», subparte GEN, se añade el punto CAT.GEN.MPA.220 siguiente:

«CAT.GEN.MPA. Responsabilidades adicionales de los operadores de CAT de aviones propulsados complejos que practican la autoasistencia

- a) El operador que realice cualquiera de las actividades de asistencia en tierra enumeradas en el artículo 2, apartado 2, del Reglamento Delegado (UE) 2025/20 para sí mismo o en el marco de una agrupación empresarial única de compañías aéreas (autoasistencia) cumplirá los requisitos aplicables de los anexos I y II de dicho Reglamento, excepto los requisitos aplicables a la función de supervisión en tierra, que deberán cumplir lo dispuesto en el punto ORO.GEN.315.
- b) El operador presentará el programa de formación para su personal de asistencia en tierra de conformidad con el punto ORGH.GEN.145 del Reglamento Delegado (UE) 2025/20 a la autoridad competente responsable de la supervisión de las actividades de asistencia en tierra. El programa de formación relativo a las mercancías peligrosas está sujeto a aprobación de conformidad con el punto ORO.GEN.110, letra j)).».

2) En el punto CAT.POL.MAB.105, letra b), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

- «1) verificará la integridad de los datos de salida para garantizar que los datos se encuentran dentro de las limitaciones del AFM o de las limitaciones del manual de operaciones si son más restrictivas, y».

3) Se añade el punto CAT.POL.MAB.110 siguiente:

«CAT.POL.MAB.110 Proceso de control de la carga

El operador establecerá e implementará un proceso de control de la carga y procedimientos asociados, que se incluirán en el manual de operaciones.».
