Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2025/21

7.3.2025

RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2025/21 DE LA COMMISSION

du 19 décembre 2024

modifiant le règlement (UE) nº 139/2014 en ce qui concerne les exigences applicables aux exploitants d'aérodrome relatives aux activités d'assistance en escale

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) nº 2111/2005, (CE) nº 1008/2008, (UE) nº 996/2010, (UE) nº 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) nº 552/2004 et (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) nº 3922/91 du Conseil ([1]), et notamment son article 39, paragraphe 1, point a),

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (UE) 2018/1139 établit des exigences essentielles pour la fourniture en toute sécurité de services d'assistance en escale et pour les organismes qui les fournissent sur les aérodromes de l'Union relevant du champ d'application dudit règlement.

(2) Le règlement (UE) nº 139/2014 de la Commission ([2]) établit des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes, y compris en ce qui concerne certaines opérations et installations qui sont directement liées aux services d'assistance en escale et aux organismes qui les fournissent.

(3) Tous les organismes relevant du règlement (UE) 2018/1139 sont chargés d'assurer la gestion des risques pour la sécurité et de veiller à l'amélioration constante de la sécurité, y compris le partage mutuel d'informations pertinentes en matière de sécurité. Le présent règlement a pour objectif de garantir une approche commune en ce qui concerne le traitement des risques pour la sécurité des interfaces lors des opérations d'assistance en escale, au-delà des obligations en matière de comptes rendus d'événements. Cette approche compléterait les obligations de comptes rendus d'événements aux autorités compétentes et garantirait un flux plus direct d'informations relatives à la sécurité entre les parties prenantes concernées. Par conséquent, les exigences relatives aux aérodromes devraient être modifiées afin de permettre aux exploitants d'aérodrome de partager les informations de sécurité pertinentes résultant des comptes rendus d'événements ou des inspections et audits de supervision avec d'autres organismes afin de les aider à maintenir la sécurité de leurs propres opérations.

(4) Afin de garantir des conditions équitables pour tous les organismes fournissant des services d'assistance en escale sur les aérodromes de l'Union relevant du champ d'application du règlement (UE) 2018/1139 et un niveau de base de sécurité des activités d'assistance en escale, les exploitants d'aérodrome devraient également se conformer aux exigences en matière d'assistance en escale lorsqu'ils fournissent des services d'assistance en escale. Toutefois, dans la mesure où les exploitants d'aérodrome ont déjà mis en place un système de gestion, les exigences en matière d'assistance en escale devraient pouvoir y être facilement intégrées afin que le système dont dispose déjà l'exploitant d'aérodrome subisse le moins de perturbations possible. Par conséquent, les nouvelles exigences relatives aux activités d'assistance en escale ne devraient couvrir que les différences et les éléments manquants du système de gestion de l'exploitant d'aérodrome, évitant ainsi les contradictions ou les doubles emplois avec les exigences existantes.

(5) Les marchandises dangereuses contenues dans le fret ou le courrier peuvent constituer un danger important pour la santé, la sécurité, l'environnement ou les biens lorsqu'elles ne sont pas stockées correctement. Lorsqu'elles sont stockées dans des installations de stockage d'un aérodrome, les conditions de stockage devraient permettre d'éviter tout endommagement de l'emballage. Par conséquent, il y a lieu de modifier les exigences applicables aux aérodromes afin de garantir le respect des conditions minimales de sécurité des installations de stockage.

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

([2]) Règlement (UE) nº 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 44 du 14.2.2014, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/139/oj).

(6) Lorsque des unités de chargement sont utilisées pour le transport de bagages et de fret, elles doivent être stockées dans de bonnes conditions lorsqu'elles ne sont pas utilisées. Il importe donc que, lorsque l'exploitant d'aérodrome met à disposition des installations de stockage d'unités de chargement, ces installations soient adéquates et permettent d'éviter l'endommagement, la détérioration ou le stockage au sol de ces unités. Les exigences applicables aux aérodromes devraient être modifiées pour clarifier ce point.

(7) Afin d'éviter toute duplication inutile de la documentation, les exploitants d'aérodrome qui fournissent eux-mêmes des services d'assistance en escale peuvent soit inclure les éléments concernant l'assistance en escale dans le manuel de l'aérodrome existant s'ils estiment que cela est plus efficace que de créer un manuel d'assistance en escale supplémentaire, soit les ajouter dans un manuel distinct. Dans les deux cas, le manuel d'assistance en escale et ses éventuelles mises à jour et révisions ultérieures ne devraient pas requérir l'approbation de l'autorité compétente. L'exigence concernée du règlement (UE) n° 139/2014 devrait être modifiée en conséquence pour tenir compte de ce point.

(8) Si les exploitants d'aérodrome ou les prestataires de services de gestion d'aire de trafic fournissent également des services d'assistance en escale, ils doivent élaborer et mettre en œuvre un système de gestion conforme au règlement délégué (UE) 2025/20 de la Commission ([3]). À des fins d'efficacité et pour éviter que les mêmes éléments de leur système de gestion ne soient dupliqués afin de respecter toutes les réglementations qui leur sont applicables, ces organismes devraient être autorisés à disposer d'un système de gestion intégré. Il convient dès lors de modifier les exigences applicables aux aérodromes et les exigences relatives aux services de gestion des aires de trafic afin de donner à ces organismes la possibilité d'établir et d'appliquer un système de gestion intégré.

(9) Le domaine de l'assistance en escale représente une interface en soi, les services étant fournis *à* un aéronef *sur* un aérodrome. Il est donc parfois difficile d'établir une nette distinction entre les responsabilités des différentes parties prenant part aux mêmes activités, responsabilités qui peuvent se chevaucher dans certains cas. L'une de ces activités est liée au contrôle des piétons qui se trouvent sur l'aire de mouvement et aux abords de l'aéronef. Si l'exploitant d'aérodrome est chargé de veiller à ce que des procédures soient en place pour assurer la sécurité des piétons sur l'aire de mouvement, sans nécessairement assurer la mise en œuvre de ces procédures, l'organisme qui met en œuvre ces procédures est généralement l'organisme d'assistance en escale qui exerce davantage d'activités sur l'aire de trafic et aux abords de l'aéronef pendant l'embarquement et le débarquement des passagers. Dans ce cas, l'exploitant d'aérodrome jouerait plutôt un rôle de coordination et de surveillance. Afin d'établir une nette distinction entre les différents rôles de l'exploitant d'aérodrome et de l'organisme d'assistance en escale lorsque celui-ci n'est pas l'exploitant d'aérodrome, et compte tenu de la manière dont ces procédures sont actuellement mises en œuvre dans la pratique, il convient d'adapter le libellé de l'exigence pertinente afin de clarifier davantage les responsabilités de chaque partie concernée.

(10) L'avitaillement des aéronefs est une activité à laquelle prennent part plusieurs parties prenantes — exploitant d'aérodrome, exploitant d'aéronefs et prestataire de services d'assistance en escale — qui assument des responsabilités différentes dans le processus, visant toutes à garantir la sécurité de l'exploitation, de l'aéronef et de l'aérodrome. Afin de mieux cerner la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome en ce qui concerne la sécurité de l'aérodrome et la bonne gestion de l'aire de trafic lors de l'avitaillement des aéronefs, il convient d'adapter légèrement l'exigence relative à l'avitaillement des aéronefs. Cette adaptation devrait également empêcher l'interprétation non voulue selon laquelle l'exploitant d'aérodrome pourrait être responsable de la procédure relative à l'avitaillement des aéronefs qui, en tant qu'activité d'entretien courant pour aéronefs, incombe à l'exploitant de ces aéronefs.

(11) Il convient dès lors de modifier le règlement (UE) n° 139/2014.

(12) Il convient de laisser suffisamment de temps au secteur de l'assistance en escale et aux autorités compétentes pour mettre en œuvre le nouveau cadre réglementaire après l'entrée en vigueur du présent règlement, de sorte qu'une période transitoire de 3 ans devrait être prévue dans le règlement.

(13) Les exigences établies dans le présent règlement se fondent sur l'avis n° 01/2024 ([4]) émis par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne conformément à l'article 75, paragraphe 2, points b) et c), et à l'article 76, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139.

([3]) Règlement délégué (UE) 2025/20 de la Commission du 19 décembre 2024 complétant le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil en établissant des exigences relatives à la fourniture en toute sécurité de services d'assistance en escale et aux organismes qui les fournissent (JO L, 2025/20, 7.3.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/20/oj).

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

(14) Conformément à l'article 128, paragraphe 4, du règlement (UE) 2018/1139, la Commission a consulté les experts désignés par chaque État membre, dans le respect des principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» ([5]),

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les annexes III et IV du règlement (UE) n° 139/2014 sont modifiées conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Entrée en vigueur et application

1. Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

2. Il entre en application le 27 mars 2028.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 19 décembre 2024.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

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

ANNEXE

Les annexes du règlement (UE) nº 139/2014 sont modifiées comme suit:

1) L'annexe III est modifiée comme suit:

a) au paragraphe ADR.OR.C.020, le point d) suivant est ajouté:

«d) informe les organismes d'assistance en escale sur l'aérodrome de l'action prise pour traiter la non-conformité lorsque la non-conformité a une incidence directe sur les risques pour la sécurité au sein de ces organismes d'assistance en escale ou sur leurs responsabilités.»;

b) au paragraphe ADR.OR.D.005, le point f) suivant est ajouté:

«f) Si l'exploitant d'aérodrome fait partie d'une entité juridique qui détient un ou plusieurs certificats, agréments ou autorisations d'organisme supplémentaires, ou déclare ses activités conformément au règlement (UE) 2018/1139, l'exploitant d'aérodrome peut intégrer son système de gestion dans le système de gestion requis en vertu du règlement (UE) nº 139/2014.»;

c) le paragraphe ADR.OR.D.020 est modifié comme suit:

i) le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) L'exploitant d'aérodrome désigne des zones appropriées sur l'aérodrome à utiliser pour le stockage de marchandises dangereuses transportées dans l'enceinte de l'aérodrome. Les conditions de stockage de marchandises dangereuses permettent de garantir à la fois que:

1) la séparation des marchandises dangereuses peut être assurée conformément aux normes et pratiques recommandées internationales;

2) l'installation offre des conditions adéquates pour éviter tout endommagement des articles de marchandises dangereuses.»;

ii) le point c) suivant est ajouté:

«c) Lorsque l'exploitant d'aérodrome désigne également des zones appropriées sur l'aérodrome à utiliser pour le stockage d'unités de chargement, il veille à ce que ces zones soient adéquates pour éviter l'endommagement, la détérioration ou le stockage au sol de ces unités et pour assurer leur protection contre les mauvaises conditions météorologiques.»;

d) au paragraphe ADR.OR.E.005, le point f) est remplacé par le texte suivant:

«f) Nonobstant les dispositions du point e), lorsque des mises à jour ou des révisions immédiates sont requises dans l'intérêt de la sécurité, elles peuvent être publiées et appliquées immédiatement, pour autant que toute approbation requise ait fait l'objet d'une demande. Les mises à jour et révisions concernant les activités d'assistance en escale relevant du règlement délégué (UE) 2025/20 de la Commission (*) ne requièrent pas l'approbation de l'autorité compétente.

(*) Règlement délégué (UE) 2025/20 de la Commission du 19 décembre 2024 complétant le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil en établissant des exigences relatives à la fourniture en toute sécurité de services d'assistance en escale et aux organismes qui les fournissent (JO L, 2025/20, 7.3.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/20/oj).»

e) au paragraphe ADR.OR.F.045, le point d) suivant est ajouté:

«d) Nonobstant les dispositions des points a) à c), si le prestataire de services de gestion d'aire de trafic fait partie d'une entité juridique qui déclare être responsable de la fourniture de services d'assistance en escale conformément au règlement délégué (UE) 2025/20, le prestataire de services de gestion d'aire de trafic peut intégrer son système de gestion avec le système de gestion requis en vertu dudit règlement.».

2) L'annexe IV est modifiée comme suit:

a) le paragraphe ADR.OPS.B.033 est modifié comme suit:

i) le point a), 3), est remplacé par le texte suivant:

«3) contrôler les mouvements des personnes sur l'aire de trafic.»;

ii) le point a1) suivant est inséré:

«a1) L'exploitant d'aérodrome élabore des procédures permettant de veiller à ce que les passagers qui embarquent dans un aéronef ou en débarquent ou qui doivent gagner, quitter ou traverser à pied l'aire de trafic:

1) soient accompagnés par du personnel formé et compétent;

2) ne perturbent pas les activités des aéronefs immobiles et les activités d'assistance au sol;

3) soient protégés des aéronefs en exploitation, y compris des effets de leurs moteurs, ainsi que des activités des véhicules ou autres activités.»;

b) au paragraphe ADR.OPS.D.001, le point a), 4), est remplacé par le texte suivant:

«4) de couvrir les activités suivantes:

i) attribution des postes de stationnement d'aéronef;

ii) prestation de services de guidage;

iii) stationnement des aéronefs et départ du poste de stationnement;

iv) protection contre le souffle des réacteurs et essais des moteurs;

v) autorisations de mise en route et instructions de roulage.»;

c) le paragraphe ADR.OPS.D.060 est remplacé par le texte suivant:

«ADR.OPS.D.060 Sécurité sur l'aire de trafic lors de l'avitaillement des aéronefs

a) L'exploitant d'aérodrome établit une procédure permettant de garantir la sécurité des opérations sur l'aire de trafic lors de l'avitaillement des aéronefs.

b) Cette procédure prévoit:

1) l'interdiction des flammes nues et de l'utilisation, par le personnel se trouvant à proximité immédiate du point d'avitaillement, d'outils électriques ou similaires susceptibles de produire des étincelles ou des arcs dans la zone d'avitaillement;

2) l'interdiction de faire démarrer tout matériel d'alimentation électrique au sol lors de l'avitaillement;

3) pour les camions-citernes: l'existence d'une trajectoire dégagée depuis l'aéronef pour permettre l'évacuation rapide des engins d'avitaillement et des personnes en cas d'urgence;

4) la connexion correcte entre les aéronefs et les sources d'avitaillement et l'application correcte des procédures de mise à la terre;

5) la notification immédiate au fournisseur de services de mise à bord des carburants en cas de déversement de carburant ainsi que des instructions détaillées à suivre en cas de déversement de carburant;

6) le positionnement du matériel d'appui au sol de telle sorte que les issues de secours soient libres de tout obstacle pour permettre l'évacuation rapide des passagers, si des passagers embarquent, débarquent ou restent dans l'aéronef pendant l'avitaillement;

7) la possibilité d'utilisation rapide d'extincteurs d'un type approprié au moins pour l'intervention initiale en cas d'incendie de carburant;

8) l'existence d'une trajectoire dégagée pour permettre l'évacuation du camion-citerne et un accès sans entrave à l'oléoprise et à l'arrêt d'urgence;

9) l'interruption des opérations d'avitaillement en cas d'orage à l'aérodrome ou à proximité de celui-ci.».