



2025/24

7.3.2025

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2025/24 DE LA COMMISSION

du 19 décembre 2024

modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 en ce qui concerne les exigences applicables aux exploitants d'aéronefs 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) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil ⁽¹⁾, et notamment son article 31, paragraphe 1, point a),

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) 2018/1139 établit les exigences essentielles applicables à la prestation en toute sécurité de services d'assistance en escale par les organismes fournissant des services d'assistance en escale et les exploitants d'aéronefs pratiquant l'auto-assistance.
- (2) Le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission ⁽²⁾ établit les exigences techniques et les procédures administratives relatives aux opérations aériennes et, entre autres, aux instructions et procédures applicables au personnel affecté à des opérations au sol, aux tâches, aux responsabilités et à la formation du personnel participant à des opérations au sol, ainsi qu'aux activités sous-traitées des exploitants d'aéronefs. Ces exigences techniques et procédures administratives devraient être mises à jour, clarifiées et alignées sur les exigences relatives aux services d'assistance en escale et aux organismes qui les fournissent, telles qu'elles sont énoncées dans le règlement délégué (UE) 2025/20 de la Commission ⁽³⁾.
- (3) Afin de garantir un niveau élevé de sécurité de l'aviation civile dans l'Union, le présent règlement devrait rendre compte de l'état actuel de la technique et des bonnes pratiques dans le domaine de l'assistance en escale; tenir compte des normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale et de l'expérience en matière d'opérations d'assistance en escale partout dans le monde, ainsi que des progrès scientifiques et techniques accomplis dans le domaine de l'assistance en escale; être proportionné à l'ampleur et à la complexité des activités d'assistance en escale; et conférer la souplesse nécessaire pour une conformité au cas par cas.
- (4) Il convient, dès lors, de modifier le règlement (UE) n° 965/2012 afin de tenir compte des changements résultant des dispositions relatives à l'assistance en escale établies dans le règlement délégué (UE) 2025/20, à la fois lorsque ces services sont sous-traités à un prestataire tiers de services d'assistance en escale et lorsqu'ils sont fournis en auto-assistance par des exploitants d'aéronefs effectuant des opérations de transport aérien commercial avec des aéronefs motorisés complexes.
- (5) Les exigences en matière d'assistance en escale applicables aux exploitants d'aéronefs utilisent des termes nouveaux pour définir les tâches et les processus d'assistance en escale, auxquels il convient donc d'ajouter de nouvelles définitions.

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

⁽²⁾ Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

⁽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).

- (6) Tous les organismes relevant du champ d'application du règlement (UE) 2018/1139 sont responsables de la gestion des risques en matière de sécurité et ont pour ambition d'améliorer constamment la sécurité, dont l'échange d'informations utiles pour la sécurité. L'objectif consiste à établir une approche commune pour la prise en charge des risques en matière de sécurité posés par les interfaces lors des opérations d'assistance en escale, au-delà des obligations en matière de comptes rendus d'événements. Cette approche compléterait les obligations en matière de comptes rendus d'événements incombant aux autorités compétentes et garantirait un flux d'informations plus direct sur la sécurité entre les parties prenantes concernées. Par conséquent, il convient de modifier les règles afin de permettre aux exploitants d'aéronefs de partager les informations utiles pour la sécurité qui découlent des comptes rendus d'événements ou des inspections et audits de supervision avec d'autres organismes afin de les aider à préserver la sécurité de leurs propres opérations.
- (7) Les exigences essentielles du règlement (UE) 2018/1139 imposent aux organismes l'obligation de fournir les services d'assistance en escale conformément aux instructions et procédures opérationnelles des exploitants d'aéronefs. Les procédures opérationnelles associées au même service d'assistance en escale et appliquées au même type d'aéronef peuvent différer sensiblement d'un exploitant d'aéronefs à l'autre, ce qui accroît le risque d'erreur humaine pouvant entraîner des dommages aux aéronefs et compromettre la sécurité des vols. Par conséquent, l'harmonisation des différentes procédures opérationnelles est essentielle pour assurer la sécurité et l'efficacité de la fourniture des services d'assistance en escale. Le présent règlement devrait permettre de réduire autant que possible la grande diversité de procédures opérationnelles associées à un même service d'assistance en escale et appliquées au même type d'aéronef et assurer l'harmonisation de ces procédures. Étant donné que les organismes d'assistance en escale sont tenus d'élaborer leurs propres procédures opérationnelles pour la fourniture de services d'assistance en escale, en accordant la priorité à la sécurité et en assurant l'équilibre entre sécurité et pression commerciale, les règles relatives aux opérations aériennes devraient être modifiées afin de permettre aux exploitants d'aéronefs de convenir que l'organisme d'assistance en escale déclarant son activité conformément au règlement délégué (UE) 2025/20 applique ses propres procédures opérationnelles pour la fourniture des services d'assistance en escale.
- (8) Afin de garantir la proportionnalité du champ d'application et l'alignement avec le règlement délégué (UE) 2025/20, seuls les exploitants d'avions effectuant des opérations de transport aérien commercial avec des aéronefs motorisés complexes et pratiquant l'auto-assistance seront concernés par les nouvelles responsabilités liées à l'assistance en escale. Les règles relatives aux opérations aériennes devraient assurer le lien nécessaire avec le règlement délégué (UE) 2025/20, de manière à éviter tout double emploi. Dans le même temps, les exigences devraient prévoir un niveau de sécurité de référence pour la fourniture des services d'assistance en escale qui sont exclus du règlement délégué (UE) 2025/20 et dont l'exploitant d'aéronefs conserve l'entière responsabilité et le contrôle exclusif.
- (9) Les exploitants d'aéronefs sont responsables de l'exécution de certaines activités d'assistance en escale qui restent entièrement sous leur contrôle et qui ne sont pas couvertes par le règlement délégué (UE) 2025/20. C'est le cas pour la supervision au sol lorsque les exploitants pratiquent cette activité en auto-assistance avec leur propre personnel, ainsi que pour certaines phases du processus de contrôle du chargement, à savoir les calculs de masse et de centrage, la planification des chargements, la délivrance des documents de masse et centrage et les communications s'y rapportant, que ces activités soient effectuées en auto-assistance ou externalisées en tant que services sous-traités. Les règles relatives aux opérations aériennes devraient être modifiées afin de clarifier les responsabilités de l'exploitant en ce qui concerne ces activités d'assistance en escale.
- (10) Le programme de formation du personnel d'assistance en escale des exploitants d'aéronefs pratiquant l'auto-assistance devrait également être intégré dans leur manuel d'exploitation sans que cela nécessite l'approbation de l'autorité compétente. Toutefois, afin de garantir l'égalité de traitement de tous les organismes fournissant des services d'assistance en escale, le programme de formation figurant dans le manuel d'exploitation ne devrait faire l'objet d'une vérification que lors des activités de supervision régulières. Il convient de modifier en conséquence l'exigence relative aux opérations aériennes concernée afin de tenir compte de cette égalité de traitement.
- (11) Le contrôle du chargement est un processus d'assistance en escale qui est à la fois critique pour la sécurité et complexe. Le processus de contrôle du chargement comporte plusieurs phases et implique une répartition claire des tâches et des responsabilités entre les personnes participant à leur exécution. Les calculs de masse et de centrage, la planification des chargements, la délivrance des documents de masse et centrage et les communications s'y rapportant sont des éléments du processus de contrôle du chargement qui restent entièrement sous le contrôle et la responsabilité de l'exploitant d'aéronefs, étant donné qu'ils reposent intégralement sur les données fournies par le

constructeur et l'exploitant d'aéronefs. Bien que ce processus soit déjà connu des exploitants d'aéronefs et appliqué dans le cadre de leur système de contrôle opérationnel, les règles actuelles ne définissent pas clairement le processus de contrôle du chargement et ne recensent pas les diverses tâches et responsabilités des personnes exerçant ces activités. Étant donné que les phases du processus de contrôle du chargement indiquées ci-dessus peuvent être soit effectuées par l'exploitant d'aéronefs en auto-assistance, soit sous-traitées à un organisme tiers d'assistance en escale, il importe que les règles garantissent la clarté et la sécurité juridique à cet égard et instaurent des conditions de concurrence équitables pour tous les organismes exerçant ces activités. Les exigences relatives aux opérations aériennes devraient être modifiées afin de garantir que les fonctions de contrôle du chargement et les responsabilités des personnes concernées sont recensées et décrites dans le manuel d'exploitation de l'exploitant d'aéronef.

- (12) Les exigences fixées par le présent règlement sont fondées sur l'avis n° 01/2024 ⁽⁴⁾ émis par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (l'«Agence») conformément à l'article 75, paragraphe 2, points b) et c), et à l'article 76, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139.
- (13) Il est nécessaire 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 présent règlement.
- (14) Les exigences définies dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité pour l'application des règles communes de sécurité dans le domaine de l'aviation civile institué par l'article 127 du règlement (UE) 2018/1139,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les annexes I, III et IV du règlement (UE) n° 965/2012 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 s'applique à partir du 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

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

ANNEXE

Les annexes du règlement (UE) n° 965/2012 sont modifiées comme suit:

- 1) À l'annexe I, les points 130 et 131 suivants sont ajoutés:
 - «130) la “supervision au sol” est un service d'assistance en escale constitué d'activités liées à la supervision de tous les services d'assistance en escale fournis à un exploitant sur un aéroport. Ce service peut être sous-traité à un organisme d'assistance en escale ou assuré en auto-assistance par l'exploitant d'aéronefs lui-même;
 - 131) le “contrôle du chargement” est un processus relevant de la responsabilité de l'exploitant d'aéronefs qui vise à garantir que l'aéronef est chargé de manière sûre et efficace avant chaque vol.»
- 2) L'annexe III est modifiée comme suit:
 - 1) au point ORO.GEN.150, le point d) suivant est ajouté:
 - «d) informe les organismes d'assistance en escale sous-traitants des mesures prises pour remédier à la non-conformité si cette non-conformité a une incidence directe sur le risque pour la sécurité au sein de cet organisme d'assistance en escale ou sur ses responsabilités.»
 - 2) le point ORO.GEN.315 suivant est ajouté dans la sous-partie GEN, section 3 «Exigences organisationnelles supplémentaires»:

«ORO.GEN.315 Procédures opérationnelles pour l'assistance en escale

- a) L'exploitant veille à ce que les services d'assistance en escale pour ses aéronefs, ses passagers, son courrier et son fret soient fournis soit en auto-assistance par son propre personnel, soit sous la forme de services sous-traités à un organisme tiers d'assistance en escale, soit une combinaison des deux.
- b) L'exploitant veille à ce que l'organisme tiers d'assistance en escale fournisse les services conformément aux consignes et procédures de l'exploitant.
- c) Lorsqu'il sous-traite des services d'assistance en escale figurant sur la liste de l'article 2, paragraphe 2, du règlement délégué (UE) 2025/20 à un organisme exerçant ses activités selon les termes d'une déclaration conformément audit règlement, l'exploitant peut utiliser les procédures opérationnelles de l'organisme sous-traitant dans l'un quelconque des cas suivants:
 - 1) l'exploitant accepte que l'organisme d'assistance en escale applique ses propres procédures opérationnelles pour la fourniture de services d'assistance en escale, conformément au point GH.OPS.005 b) du règlement délégué (UE) 2025/20. Ce fait doit être documenté;
 - 2) l'organisme d'assistance en escale fournissant les services a déclaré être capable d'exercer les responsabilités associées aux services fournis et cette déclaration est valable;
 - 3) l'exploitant n'est pas en mesure de fournir ses propres procédures et instructions à l'organisme d'assistance en escale.
- d) Lorsque l'exploitant assure la supervision au sol en auto-assistance avec son propre personnel ou sous-traite cette activité à un fournisseur tiers de services, il veille à ce que la fonction de supervision au sol soit conforme au point ORO.GEN.110 et que l'exploitant intègre les éléments suivants dans son manuel d'exploitation:
 - 1) une description des activités comprises dans le champ d'application de la supervision au sol et toute procédure nécessaire;
 - 2) les responsabilités associées à cette fonction;
 - 3) le programme de formation pour cette fonction, en mettant l'accent sur la formation à la sécurité lorsque cette fonction comporte des tâches liées à la sécurité.»

3) L'annexe IV est modifiée comme suit:

1) le point CAT.GEN.MPA.220 suivant est ajouté dans la sous-partie GEN, section 1 «Aéronefs motorisés»:

«CAT.GEN.MPA.220 Responsabilités supplémentaires des exploitants d'avions motorisés complexes à des fins de CAT pratiquant l'auto-assistance

a) L'exploitant assurant l'une des activités d'assistance en escale figurant sur la liste de l'article 2, paragraphe 2, du règlement délégué (UE) 2025/20 pour lui-même ou au sein d'un même groupement d'entreprises de transporteurs aériens (auto-assistance) se conforme aux exigences applicables des annexes I et II dudit règlement, à l'exception des exigences applicables à la fonction de supervision au sol, qui sont conformes au point ORO.GEN.315.

b) L'exploitant soumet le programme de formation de son personnel d'assistance en escale conformément au point ORGH.GEN.145 du règlement délégué (UE) 2025/20 à l'autorité compétente chargée de la supervision des activités d'assistance en escale. Le programme de formation sur les marchandises dangereuses est soumis à approbation conformément au point ORO.GEN.110 j).»;

2) le point b) 1) du point CAT.POL.MAB.105 est remplacé par le texte suivant:

«1) vérifie l'intégrité des données fournies pour s'assurer qu'elles respectent les limitations prévues dans le manuel de vol ou les limitations prévues dans le manuel d'exploitation si elles sont plus restrictives; et»;

3) le point CAT.POL.MAB.110 suivant est ajouté:

«CAT.POL.MAB.110 Processus de contrôle du chargement

L'exploitant établit et met en œuvre un processus de contrôle du chargement et les procédures associées, qui doivent être incluses dans le manuel d'exploitation.».