



2025/21

7.3.2025

## REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2025/21 DE LA COMISIÓN

de 19 de diciembre de 2024

**por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 139/2014 en lo que respecta a los requisitos aplicables a los operadores de aeródromos 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 <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 39, apartado 1, letra a),

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) 2018/1139 establece requisitos esenciales relativos a la prestación segura de servicios de asistencia en tierra y a las organizaciones que los prestan en los aeródromos de la Unión incluidos en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento.
- (2) El Reglamento (UE) n.º 139/2014 de la Comisión <sup>(2)</sup> establece requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, y en particular a determinadas operaciones e instalaciones que están directamente relacionadas con los servicios de asistencia en tierra y las organizaciones que los prestan.
- (3) Todas las organizaciones reguladas por el Reglamento (UE) 2018/1139 son responsables de la gestión de los riesgos para la seguridad y de procurar la mejora continua de la seguridad, incluido el intercambio mutuo de información pertinente para la seguridad. El objetivo del presente Reglamento 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, los requisitos de los aeródromos deben modificarse para que los operadores de aeródromos 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.
- (4) A fin de garantizar unas condiciones de competencia equitativas para todas las organizaciones que prestan servicios de asistencia en tierra en los aeródromos de la Unión incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139 y un nivel básico de seguridad de las actividades de asistencia en tierra, los operadores de aeródromos también deben cumplir los requisitos de asistencia en tierra cuando presten servicios de asistencia en tierra. Sin embargo, dado que los operadores de aeródromos ya disponen de un sistema de gestión, los requisitos de asistencia en tierra deben poder integrarse fácilmente a fin de crear las mínimas perturbaciones en el sistema establecido del operador del aeródromo. Por lo tanto, los nuevos requisitos relativos a las actividades de asistencia en tierra solo deben cubrir las diferencias existentes y los elementos que falten en el sistema de gestión del operador del aeródromo, evitando así contradicciones o duplicaciones de los requisitos existentes.
- (5) Las mercancías peligrosas presentes en la carga o el correo pueden suponer un peligro significativo para la salud, la seguridad, el medio ambiente o los bienes cuando no se almacenan correctamente. Cuando se almacenen en instalaciones de almacenamiento del aeródromo, las condiciones de almacenamiento deben ser adecuadas para evitar daños a dichos bultos. Por consiguiente, deben modificarse los requisitos de los aeródromos para garantizar que las instalaciones de almacenamiento cumplan unas condiciones mínimas de seguridad.

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

<sup>(2)</sup> Reglamento (UE) n.º 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo (DO L 44 de 14.2.2014, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/139/oj>).

- (6) Si se utilizan dispositivos unitarios de carga para el transporte de equipaje y de carga, dichos dispositivos deben almacenarse en buen estado cuando no se utilicen. Por lo tanto, es importante que, cuando el operador del aeródromo facilite instalaciones para el almacenamiento de dispositivos unitarios de carga, dichas instalaciones sean adecuadas y eviten el daño, deterioro o el almacenamiento sobre el suelo de dichos dispositivos. Los requisitos de los aeródromos deben modificarse para aclarar estos aspectos.
- (7) Para evitar cualquier duplicación innecesaria de documentación, los operadores de aeródromos que presten ellos mismos servicios de asistencia en tierra podrán incluir los elementos de asistencia en tierra en su manual de aeródromo existente si consideran que ello es más eficaz que crear un manual de asistencia en tierra adicional, o bien añadirlos en un manual separado. En cualquier caso, no debe requerirse la aprobación por parte de la autoridad competente del manual de asistencia en tierra ni de cualquier modificación y revisión posterior de este. A fin de reflejar todo lo anterior, debe modificarse el requisito pertinente del Reglamento (UE) n.º 139/2014 en consecuencia.
- (8) Si los operadores de aeródromos o los proveedores del servicio de dirección de plataforma prestan también servicios de asistencia en tierra, deben desarrollar e implementar un sistema de gestión conforme con el Reglamento Delegado (UE) 2025/20 de la Comisión <sup>(3)</sup>. A fin de evitar la duplicación de los elementos que sean iguales de su sistema de gestión con el objetivo de cumplir toda la normativa que les sea aplicable, debe permitirse, por motivos de eficiencia, que estas organizaciones dispongan de un sistema de gestión integrado. Por consiguiente, deben modificarse los requisitos de los aeródromos y los requisitos del servicio de dirección de plataforma para incluir la posibilidad de que dichas organizaciones puedan establecer y aplicar un sistema de gestión integrado.
- (9) El ámbito de la asistencia en tierra representa una interfaz en sí misma, donde se prestan servicios a una aeronave en un aeródromo. Esto dificulta en ocasiones la distinción clara entre las responsabilidades de las distintas partes interesadas que participan en las mismas actividades, o es posible que haya solapamientos en determinadas fases. Una de estas actividades está relacionada con el control de los peatones en la zona de movimiento y alrededor de la aeronave. Si bien el operador del aeródromo es responsable de garantizar la existencia de procedimientos relativos a la seguridad de los peatones en la zona de movimiento —aunque no sea él necesariamente quien además los aplique—, la organización que los aplica suele ser la organización de asistencia en tierra que realiza más actividades en la plataforma y alrededor de la aeronave durante el embarque y desembarque de los pasajeros. En tal caso, el operador del aeródromo tendría más bien una función de coordinación y supervisión. Para distinguir claramente entre las diferentes funciones del operador del aeródromo y de la organización de asistencia en tierra cuando esta sea diferente del operador del aeródromo, y teniendo en cuenta cómo se aplican realmente dichos procedimientos en la actualidad, debe adaptarse la redacción del requisito pertinente para aportar más claridad en cuanto a las responsabilidades de cada una de las partes implicadas.
- (10) El repostaje de aeronaves es una actividad en la que participan varias partes interesadas —el operador del aeródromo, el operador de aeronaves y el proveedor de servicios de asistencia en tierra— con diferentes responsabilidades en el proceso, que tienen el objetivo común de garantizar la seguridad de las operaciones, de la aeronave y del aeródromo. A fin de definir mejor la responsabilidad del operador del aeródromo en relación con la seguridad del aeródromo y la buena gestión de la plataforma durante el repostaje de las aeronaves, debe ajustarse ligeramente el requisito relativo al repostaje de aeronaves. Esto también debe evitar que se interprete indebidamente que el operador del aeródromo podría ser responsable del procedimiento relativo al repostaje de aeronaves, que incumbe al operador de aeronaves al tratarse de una actividad relacionada con el mantenimiento de sus aeronaves.
- (11) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) n.º 139/2014.
- (12) 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.
- (13) Los requisitos establecidos en el presente Reglamento se basan en el Dictamen n.º 01/2024 <sup>(4)</sup> de la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea, de conformidad con el artículo 75, apartado 2, letras b) y c), y el artículo 76, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139.

<sup>(3)</sup> 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](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/20/oj)).

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

- (14) De conformidad con el artículo 128, apartado 4, del Reglamento (UE) 2018/1139, la Comisión consultó a los expertos designados por cada Estado miembro de acuerdo con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación <sup>(5)</sup>.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

Los anexos III y IV del Reglamento (UE) n.º 139/2014 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

---

<sup>(5)</sup> DO L 123 de 12.5.2016, p. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree\\_interinstit/2016/512/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj).

## ANEXO

Los anexos del Reglamento (UE) n.º 139/2014 se modifican como sigue:

- 1) El anexo III se modifica como sigue:
  - a) En el punto ADR.OR.C.020, se añade la letra d) siguiente:
    - «d) informará a las organizaciones de asistencia en tierra del aeródromo de las medidas adoptadas para hacer frente al incumplimiento cuando dicho incumplimiento afecte directamente al riesgo para la seguridad dentro del contexto de dichas organizaciones de asistencia en tierra o a sus responsabilidades.».
  - b) En el punto ADR.OR.D.005, se añade la letra f) siguiente:
    - «f) Si el operador del aeródromo forma parte de una entidad jurídica que es titular de uno o varios certificados, aprobaciones o autorizaciones de organización adicionales, o declara sus actividades de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139, el operador del aeródromo podrá integrar su sistema de gestión en el sistema de gestión exigido en virtud del Reglamento (UE) n.º 139/2014.».
  - c) El punto ADR.OR.D.020 se modifica como sigue:
    - i) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
      - «b) El operador del aeródromo designará zonas apropiadas del aeródromo destinadas al almacenamiento de mercancías peligrosas que se transporten a través del aeródromo. Las condiciones de almacenamiento de las mercancías peligrosas deberán garantizar lo siguiente:
        - 1) la separación de las mercancías peligrosas está asegurada de conformidad con las normas internacionales y las prácticas recomendadas;
        - 2) la instalación proporciona condiciones adecuadas para evitar que las mercancías peligrosas sufran cualquier daño.»;
    - ii) se añade la letra c) siguiente:
      - «c) Cuando el operador del aeródromo también designe zonas apropiadas del aeródromo destinadas al almacenamiento de dispositivos unitarios de carga, se asegurará de que dichas zonas sean adecuadas para evitar el daño, deterioro o el almacenamiento sobre el suelo de dichos dispositivos y para garantizar la protección contra las inclemencias meteorológicas.».
  - d) En el punto ADR.OR.E.005, la letra f) se sustituye por el texto siguiente:
    - «f) No obstante lo dispuesto en la letra e), cuando se requieran modificaciones o revisiones en interés de la seguridad, estas podrán publicarse y aplicarse inmediatamente, siempre que se haya solicitado la aprobación requerida. Las modificaciones y revisiones relativas a las actividades de asistencia en tierra sujetas al Reglamento Delegado (UE) 2025/20 de la Comisión (\*) no tendrán que presentarse a la autoridad competente para su aprobación.

(\*) 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](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/20/oj)).

  - e) En el punto ADR.OR.F.045, se añade la letra d) siguiente:
    - «d) No obstante lo dispuesto en las letras a) a c), si el proveedor de SDP forma parte de una entidad jurídica que declara su responsabilidad en relación con la prestación de servicios de asistencia en tierra de conformidad con el Reglamento Delegado (UE) 2025/20, el proveedor de SDP podrá integrar su sistema de gestión en el sistema de gestión exigido en virtud de dicho Reglamento.».
- 2) El anexo IV se modifica como sigue:
  - a) El punto ADR.OPS.B.033 se modifica como sigue:
    - i) en la letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:
      - «3) controlar el movimiento de personas en la plataforma.»;

- ii) se inserta la letra a bis) siguiente:
- «a bis) El operador del aeródromo establecerá procedimientos para garantizar que los pasajeros que embarquen o desembarquen de una aeronave o que tengan que caminar hacia la plataforma, a partir de ella o a través de esta:
- 1) vayan acompañados por personal competente y formado;
  - 2) no interfieran con las actividades de servicio en tierra ni de las aeronaves estacionadas;
  - 3) estén protegidos de las aeronaves en funcionamiento, incluidos los efectos de sus motores, así como de las actividades de los vehículos o de otro tipo.».
- b) En el punto ADR.OPS.D.001, letra a), el punto 4 se sustituye por el texto siguiente:
- «4) regular lo siguiente:
- i) la asignación del puesto de estacionamiento de las aeronaves;
  - ii) la prestación de servicios relativos a los movimientos en la plataforma;
  - iii) el estacionamiento de aeronaves y su salida del puesto de estacionamiento;
  - iv) las precauciones con respecto al chorro de reacción y las pruebas de motor;
  - v) las autorizaciones de puesta en marcha y las instrucciones para el rodaje.».
- c) El punto ADR.OPS.D.060 se sustituye por el texto siguiente:
- «ADR.OPS.D.060 Seguridad en la plataforma durante el repostaje de las aeronaves**
- a) El operador del aeródromo establecerá un procedimiento para garantizar la seguridad de las operaciones en la plataforma durante el repostaje de las aeronaves.
- b) Dicho procedimiento exigirá lo siguiente:
- 1) la prohibición de que haya llamas abiertas y del uso de herramientas eléctricas o similares por parte del personal en las inmediaciones del punto de repostaje, que puedan producir chispas o arcos dentro de la zona de repostaje;
  - 2) la prohibición de poner en marcha unidades de potencia en tierra durante el repostaje;
  - 3) en lo que respecta a los camiones cisterna de combustible: la existencia de una vía sin obstáculos desde la aeronave para permitir la retirada rápida de los vehículos de suministro de combustible y de las personas en caso de emergencia;
  - 4) el correcto acoplamiento de la aeronave a las fuentes de suministro de combustible y la correcta aplicación de los procedimientos de puesta a tierra;
  - 5) la notificación inmediata al proveedor del servicio de suministro de combustible a las aeronaves en caso de derrame de combustible e instrucciones detalladas sobre cómo actuar en tal caso;
  - 6) la posición de los equipos de asistencia en tierra de manera que las salidas de emergencia queden libres de cualquier obstáculo a fin de permitir la pronta evacuación de los pasajeros, si estos están embarcando, desembarcando o permanecen dentro de la aeronave durante el repostaje;
  - 7) la disponibilidad inmediata de extintores de incendios del tipo adecuado, al menos para una intervención inicial en caso de producirse un incendio por el combustible;
  - 8) la existencia de una vía de salida sin obstáculos para el vehículo de suministro de combustible y el acceso sin obstáculos al hidrante de combustible y a la parada de emergencia;
  - 9) la interrupción de las operaciones de repostaje en caso de tormentas eléctricas en el aeródromo o en sus inmediaciones.».