

Bruxelles, le 10 septembre 2026
(OR. en)

12992/26

AVIATION 130
DELECT 141

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	8 septembre 2026
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	C(2026) 6142 final
Objet:	RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) .../... DE LA COMMISSION du 8.9.2026 modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 en ce qui concerne les limitations du temps de vol et de service et les exigences en matière de repos pour les services de taxi aérien, les services médicaux d'urgence et les exploitations monopilotes

Les délégations trouveront ci-joint le document C(2026) 6142 final.

p.j.: C(2026) 6142 final



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 8.9.2026
C(2026) 6142 final

RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) .../... DE LA COMMISSION

du 8.9.2026

modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 en ce qui concerne les limitations du temps de vol et de service et les exigences en matière de repos pour les services de taxi aérien, les services médicaux d'urgence et les exploitations monopilotes

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE L'ACTE DÉLÉGUÉ

L'objectif du présent acte délégué est d'établir des règles harmonisées concernant les limitations du temps de vol et de service (FTL) et les exigences en matière de repos en ce qui concerne les services de taxi aérien, les services médicaux d'urgence et les exploitations monopilotes pour le transport aérien commercial par avion.

En outre, le présent acte délégué vise à atténuer les risques liés à une fatigue accumulée inacceptable du personnel navigant et à introduire un cadre juridique harmonisé pour la gestion de la fatigue adapté à ces exploitations, garantissant des conditions de concurrence équitables et un niveau uniforme de sécurité de l'aviation civile dans l'ensemble de l'Union.

2. CONSULTATIONS AVANT L'ADOPTION DE L'ACTE

Conformément à l'article 128, paragraphe 4, du règlement (UE) 2018/1139¹, la Commission consulte, avant l'adoption d'un acte délégué, les experts désignés par chaque État membre dans le respect des principes fixés dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016.

Le présent acte délégué a été présenté au groupe d'experts en matière de sécurité aérienne, qui comprend des représentants des États membres, lors de sa réunion du [JJ/MM/AA].

Le présent acte délégué se fonde sur l'avis n° 02/2026 de l'AESA, dont le contenu avait initialement fait l'objet de consultations publiques au moyen de l'avis de proposition de modification 2017-17, puis d'une consultation avec les organes consultatifs de l'AESA au moyen de l'avis de proposition de modification 2024-106.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE L'ACTE DÉLÉGUÉ

L'article 32, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139 habilite la Commission à adopter des actes délégués, conformément à l'article 128 dudit règlement, établissant des règles détaillées concernant les conditions à remplir par les exploitants et les membres de leur personnel navigant eu égard aux limitations du temps de vol et de service, ainsi qu'aux exigences en matière de repos applicables aux membres du personnel navigant, et les conditions et procédures relatives à l'approbation, par les autorités nationales compétentes, de régimes individuels de spécification de temps de vol.

Conformément à l'article 139, paragraphe 3, du règlement (UE) 2018/1139, le règlement (CEE) n° 3922/91² est abrogé à compter de la date d'application du présent acte délégué.

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

² Règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile (JO L 373 du 31.12.1991, p. 4, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj>).

RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) .../... DE LA COMMISSION

du 8.9.2026

modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 en ce qui concerne les limitations du temps de vol et de service et les exigences en matière de repos pour les services de taxi aérien, les services médicaux d'urgence et les exploitations monopilotes

(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 Conseil¹, et notamment son article 32, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission² établit les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes, y compris les limitations du temps de vol et de service (FTL) et les exigences en matière de repos pour les exploitants de services de transport aérien commercial (CAT) utilisant des avions pour des vols réguliers et affrétés.
- (2) Lors de l'élaboration des exigences FTL pour les exploitants CAT au titre du règlement (UE) n° 965/2012, il a été décidé de traiter la question des FTL pour les services de taxi aérien, les services médicaux d'urgence et les exploitations monopilotes à un stade ultérieur afin de permettre la collecte de preuves scientifiques sur les facteurs ayant une incidence sur la fatigue dans le cadre de ces opérations.
- (3) Conformément à l'article 8, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 965/2012, les FTL pour les exploitants CAT d'avions utilisés pour les services de taxi aérien, les services médicaux d'urgence (SMUA) et les exploitations monopilotes sont soumises aux exigences énoncées dans le droit national visé à l'article 8, paragraphe 4, du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil³ et dans la sous-partie Q de l'annexe III

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: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

³ Règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile (JO L 373 du 31.12.1991, p. 4, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj>).

dudit règlement. Cette dérogation devrait rester valable jusqu'à ce que les nouvelles mesures commencent à s'appliquer conformément au présent règlement.

- (4) Les exigences de la sous-partie Q de l'annexe III du règlement (CEE) n° 3922/91 ont été élaborées pour des vols réguliers et affrétés en exploitation multipilote. Toutefois, elles s'appliquent également aux services de taxi aérien à la demande, aux SMUA et aux exploitations monopilotes, malgré les différences entre ces exploitations et les exploitations multipilotes, et le type d'aéronef utilisé. De même, la sous-partie Q de l'annexe III du règlement (CEE) n° 3922/91 n'établit pas de temps de service de vol journalier maximal pour les exploitations monopilotes et les SMUA, et ne prévoit pas de réserve à préavis court, de repos en vol et de service fractionné. Il convient dès lors de modifier le règlement (UE) n° 965/2012 afin d'y inclure des FTL adéquates pour l'exploitation d'avions à des fins de transport aérien commercial pour les services de taxi aérien, les SMUA et les exploitations monopilotes.
- (5) La nature des tâches d'un pilote dans le cadre des opérations aériennes, telles que les services de taxi aérien et les SMUA, diffère sensiblement de celle d'un pilote de vols réguliers ou affrétés, étant donné que les pilotes de services de taxi aérien et de SMUA effectuent généralement des trajets moins nombreux mais plus longs. Les activités de taxi aérien et de SMUA se déroulent sur 24 heures, elles peuvent impliquer un travail posté, des opérations de nuit, des horaires irréguliers et imprévisibles et des changements fréquents de fuseau horaire. Par conséquent, il convient d'établir un juste équilibre entre les règles prescriptives et les règles fondées sur les performances, étant donné que l'application de règles similaires conçues pour des environnements d'exploitation fondamentalement différents irait à l'encontre de l'objectif qui est de garantir un niveau élevé et uniforme de sécurité de l'aviation civile dans l'Union.
- (6) Des mesures d'atténuation spécifiques devraient être introduites conformément aux objectifs de protection contre les risques énoncés à l'article 4, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/1139 afin de tenir compte des réalités opérationnelles du secteur, y compris la nature des vols de taxi aérien et des vols SMUA, qui ne sont pas ouverts au grand public, ainsi que le type et l'ampleur des opérations, qui sont moins complexes et impliquent des avions moins complexes que ceux utilisés pour les vols réguliers ou affrétés. Chacune de ces mesures d'atténuation devrait être ciblée et remédier aux risques de fatigue recensés découlant de pratiques de planification, de temps de service ou de dispositions de repos particuliers.
- (7) Afin de mieux tenir compte de considérations ou de pratiques opérationnelles nationales particulières, les États membres devraient être autorisés à déroger à certaines dispositions introduites par le présent règlement ou à s'écarter des spécifications de certification correspondantes en appliquant des exigences dont le niveau de sécurité est au moins équivalent aux dispositions du présent règlement. Toute dérogation au présent règlement, ou tout écart par rapport à celui-ci, doit être notifié et respecter les règles prévues à l'article 71 et à l'article 76, paragraphe 7, du règlement (UE) 2018/1139, qui garantissent des décisions transparentes et non discriminatoires fondées sur des critères objectifs.
- (8) Afin d'assurer une transition sans heurts entre la sous-partie Q actuellement applicable de l'annexe III du règlement (CEE) n° 3922/91 et les réglementations nationales des États membres, les exploitants et les autorités compétentes des États membres devraient disposer d'un délai suffisant pour mettre à jour leurs documents opérationnels, mettre en œuvre les outils logiciels appropriés et former le personnel

concerné à se conformer aux nouvelles mesures. Il y a donc lieu de reporter en conséquence la date à partir de laquelle le présent règlement devrait s'appliquer.

- (9) Il convient de mettre à jour les points ARO.OPS.235 de l'annexe II et ORO.FTL.125 de l'annexe III du règlement (UE) n° 965/2012 afin de les aligner sur le règlement (UE) 2018/1139 et de supprimer les références obsolètes, sans créer d'incidences économiques, sociales ou administratives négatives pour les membres du personnel navigant, les exploitants ou les autorités compétentes. Afin d'aider les autorités nationales compétentes à mettre à jour leurs procédures d'approbation, ces points devraient s'appliquer aux vols réguliers et affrétés à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.
- (10) Si le cadre réglementaire existant exige déjà des autorités compétentes des États membres qu'elles assurent la surveillance et le suivi des événements notifiés liés à la sécurité dans l'aviation civile, afin de garantir le niveau le plus élevé de sécurité aérienne et d'atténuer les risques liés à la fatigue, il importe que la mise en œuvre des nouvelles règles fasse l'objet d'un suivi actif par les États membres et l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après l'«Agence»), qui est habilitée, en vertu de l'article 85, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139, à effectuer des inspections et d'autres activités de suivi en vue de garantir l'application uniforme dudit règlement et des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci.
- (11) Les mesures prévues par le présent règlement reposent sur l'avis 02/2026⁴ formulé par l'Agence conformément à l'article 76, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139.

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (UE) n° 965/2012 est modifié comme suit:

1) à l'article 2, premier alinéa, les points 16), 17) et 18) suivants sont ajoutés:

«(16) “vol de service médical d'urgence par avion (SMUA)”, un vol qui est effectué avec un avion lorsqu'un transport immédiat et rapide est essentiel et qui présente toutes les caractéristiques suivantes:

(a) il a pour objet de faciliter l'assistance médicale d'urgence, en transportant un ou plusieurs des éléments suivants:

(i) du personnel médical;

(ii) des fournitures médicales (équipement, sang, organes, médicaments);

(iii) des personnes malades ou blessées et d'autres personnes directement concernées;

(b) il comprend les secteurs parcourus pour positionner un avion dans le but de transporter des personnes visées au point a), i) ou a), iii), ou des fournitures médicales visées au point a), ii), ou pour ramener l'avion à la base opérationnelle SMUA;

⁴

<https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions>.

17) “exploitation régulière”, une série de vols présentant toutes les caractéristiques suivantes:

- (i) sur chaque vol, des sièges ou des capacités de transport de fret ou de courrier peuvent être achetés individuellement par le public, soit directement auprès du transporteur aérien, soit auprès de ses agents agréés;
- (ii) ils sont organisés de manière à assurer le trafic entre deux mêmes aéroports ou plus, de l’une des manières suivantes:
 - selon un horaire publié,
 - avec une régularité ou une fréquence telles qu’ils font partie d’une série systématique évidente;

18) “exploitation avec affrètement”, un CAT non régulier effectué à la demande avec un avion ayant une MOPSC supérieure ou égale à 20.»;

2) L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

«Article 8

Limitations du temps de vol

1. Les opérations CAT avec des avions à des fins de vols réguliers et affrétés sont soumises aux exigences de la sous-partie FTL(A) de l’annexe III. Les opérations CAT avec des avions à des fins de service médical d’urgence ou de service de taxi aérien sont soumises aux exigences de la sous-partie FTL(B) de l’annexe III.
2. En ce qui concerne les exigences en matière de limitations du temps de vol et les exigences en matière de repos, les opérations CAT avec des hélicoptères sont conformes aux exigences de la législation nationale de l’État membre dans lequel l’exploitant a son principal établissement.
3. En ce qui concerne les exigences en matière de limitations du temps de vol et les exigences en matière de repos, l’exploitation à des fins non commerciales, y compris l’exploitation spécialisée, d’avions et d’hélicoptères motorisés complexes, ainsi que l’exploitation spécialisée commerciale d’avions et d’hélicoptères, sont conformes aux exigences de la législation nationale de l’État membre dans lequel l’exploitant a son principal établissement ou, si l’exploitant ne possède pas d’établissement principal, du lieu dans lequel il est établi ou réside.
4. En ce qui concerne les limitations du temps de vol, l’exploitant IAM se conforme aux exigences prévues par le droit national de l’État membre dans lequel il a son principal établissement ou, si l’exploitant ne possède pas d’établissement principal, du lieu dans lequel il est établi ou réside.»;

3) à l’article 9 *ter*, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

- «1. L’Agence et les autorités compétentes des États membres contrôlent l’efficacité des dispositions concernant les limitations du temps de vol et de service et les exigences en matière de repos prévues par le présent règlement.»;

4) L’annexe II est modifiée conformément à l’annexe I du présent règlement;

5) L'annexe III est modifiée conformément à l'annexe II du présent règlement.

Article 2

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

Il est applicable à partir du 15 octobre 2028.

Toutefois, l'annexe I et le point 4) de l'annexe II s'appliquent à partir du [Office des publications: veuillez insérer la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

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

Fait à Bruxelles, le 8.9.2026

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN