Ce texte constitue seulement un outil de documentation et n'a aucun effet juridique. Les institutions de l'Union déclinent toute responsabilité quant à son contenu. Les versions faisant foi des actes concernés, y compris leurs préambules, sont celles qui ont été publiées au Journal officiel de l'Union européenne et sont disponibles sur EUR-Lex. Ces textes officiels peuvent être consultés directement en cliquant sur les liens qui figurent dans ce document

►**B**

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

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

(JO L 44 du 14.2.2014, p. 1)

Modifié par:

		Journal officiel		
		nº	page	date
►**M1**	Règlement (UE) 2017/161 de la Commission du 31 janvier 2017	L 27	99	1.2.2017
►**M2**	Règlement (UE) 2018/401 de la Commission du 14 mars 2018	L 72	17	15.3.2018
►**M3**	Règlement d'exécution (UE) 2020/469 de la Commission du 14 février 2020	L 104	1	3.4.2020
►**M4**	Règlement délégué (UE) 2020/2148 de la Commission du 8 octobre 2020	L 428	10	18.12.2020

Rectifié par:

►**C1** Rectificatif, JO L 75 du 19.3.2018, p. 41 (139/2014)

▼B

RÈGLEMENT (UE) N° 139/2014 DE LA COMMISSION

du 12 février 2014

établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

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

Article premier

Objectif et champ d'application

1. Le présent règlement établit les modalités concernant:

a) les conditions pour établir et notifier au demandeur la base de certification applicable à un aérodrome, énoncées aux annexes II et III;

b) les conditions de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des certificats des aérodromes, des certificats des organismes responsables de l'exploitation des aérodromes, y compris les contraintes d'exploitation liées à la conception particulière de l'aérodrome, énoncées aux annexes II et III;

c) les conditions d'exploitation d'un aérodrome conformément aux exigences essentielles exposées à l'annexe V *bis* et, le cas échéant, à l'annexe V *ter* du règlement (CE) n° 216/2008, énoncées à l'annexe IV;

d) les responsabilités des titulaires de certificats, énoncées à l'annexe III;

e) les conditions de reconnaissance et de conversion des certificats des aérodromes existants délivrés par les États membres;

f) les conditions pour décider de ne pas accorder les dérogations visées à l'article 4, paragraphe 3 *ter*, du règlement (CE) n° 216/2008, y compris les critères applicables aux aérodromes de fret, les conditions de notification des aérodromes bénéficiant d'une dérogation et les conditions d'examen des dérogations accordées;

g) les conditions dans lesquelles l'exploitation est interdite, limitée ou soumise à certaines conditions dans l'intérêt de la sécurité, énoncées à l'annexe III;

h) certaines conditions et procédures relatives aux déclarations effectuées par les prestataires de services de gestion des aires de trafic visés à l'article 8 *bis*, paragraphe 2, point e), du règlement (CE) n° 216/2008 et à la surveillance de ceux-ci, énoncées aux annexes II et III.

2. Les autorités compétentes intervenant dans la certification et la surveillance des aérodromes, des exploitants d'aérodrome et des prestataires de services de gestion des aires de trafic respectent les exigences définies à l'annexe II.

3. Les exploitants d'aérodrome et les prestataires de services de gestion des aires de trafic respectent les exigences définies à l'annexe III.

4. Les exploitants d'aérodrome respectent les exigences définies à l'annexe IV.

▼B

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1. «aérodrome», une surface définie (comprenant tout bâtiment, installation et matériel), sur terre ou sur l'eau, ou sur une structure fixe, en mer fixe ou flottante, destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions en surface des aéronefs;

2. «avion», un aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol;

3. «aéronef», un appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la Terre;

4. «aire de trafic», une aire définie destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien;

5. «service de gestion d'aire de trafic», un service fourni pour gérer les activités et les mouvements des aéronefs et des autres véhicules sur une aire de trafic;

6. «audit», une procédure systématique, indépendante et documentée de recueil de pièces justificatives et d'évaluation objective de celles-ci en vue de déterminer le degré de conformité aux exigences;

7. «spécifications de certification», des normes techniques adoptées par l'Agence qui indiquent des moyens de démontrer la conformité au règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution et qui peuvent être utilisées par tout organisme à des fins de certification;

8. «autorité compétente», toute autorité désignée au sein de chaque État membre et investie des responsabilités et compétences nécessaires pour la certification et la surveillance des aérodromes, ainsi que du personnel et des organismes y participant;

9. «surveillance continue», les tâches accomplies à tout moment par l'autorité compétente aux fins de la mise en œuvre du programme de surveillance afin de vérifier que les conditions qui ont donné lieu à la délivrance d'un certificat continuent d'être remplies au cours de la période de validité de celui-ci;

10. «document d'acceptation de déviation et d'action (DAAD)», un document établi par l'autorité compétente destinée à rassembler les éléments justifiant l'acceptation de déviations par rapport aux spécifications de certification émises par l'Agence;

11. «inspection», une évaluation indépendante et documentée réalisée par l'intermédiaire d'une observation et d'un jugement assortis, le cas échéant, d'une mesure, d'un essai ou d'une appréciation afin de vérifier le respect des exigences applicables;

▼B

12. «mouvement», un décollage ou un atterrissage;

13. «obstacle», tout ou partie d'un objet fixe (temporaire ou permanent) ou mobile, qui:

— est situé sur une aire destinée à la circulation des aéronefs à la surface, ou

— qui fait saillie au-dessus d'une surface définie destinée à protéger les aéronefs en vol, ou

— qui se trouve en dehors de ces surfaces définies et qui a été évalué comme présentant un danger pour la navigation aérienne;

14. «surface de limitation d'obstacle», la surface qui établit la hauteur limite des objets faisant saillie dans l'espace aérien;

15. «surface de protection d'obstacle», la surface établie pour l'indicateur visuel de pente d'approche que les objets ou extensions d'objets existants ne peuvent dépasser, sauf si, de l'avis de l'autorité pertinente, le nouvel objet ou la nouvelle extension est protégé(e) par un objet inamovible existant;

Article 3

Surveillance des aérodromes

1. Les États membres désignent une ou plusieurs entités qui constituent la ou les autorités compétentes dans cet État membre et sont investies des responsabilités et compétences nécessaires pour la certification et la surveillance des aérodromes, ainsi que du personnel et des organismes y participant.

2. L'autorité compétente est indépendante des exploitants d'aérodrome et des prestataires de services de gestion des aires de trafic. Cette indépendance est obtenue en séparant, à tout le moins sur le plan fonctionnel, l'autorité compétente et ces exploitants d'aérodrome et prestataires de services de gestion des aires de trafic. Les États membres veillent à ce que les autorités compétentes exercent leurs compétences en toute impartialité et transparence.

3. Si un État membre désigne plus d'une entité comme autorité compétente, il y a lieu de respecter les conditions suivantes:

a) chaque autorité compétente se voit attribuer des tâches spécifiques dans des limites géographiques bien définies; et

b) une coordination est instaurée entre ces autorités pour assurer l'efficacité de la surveillance de tous les aérodromes et exploitants d'aérodrome, ainsi que des prestataires de services de gestion des aires de trafic.

4. Les États membres veillent à ce que la ou les autorités compétentes disposent des capacités et des ressources nécessaires pour satisfaire aux exigences du présent règlement.

5. Les États membres veillent à ce que le personnel des autorités compétentes n'effectue pas d'activité de surveillance s'il est avéré que cela pourrait entraîner directement ou indirectement un conflit d'intérêts, notamment lorsqu'il s'agit d'intérêts familiaux ou financiers.

▼B

6. Le personnel agréé par l'autorité compétente pour exécuter des tâches de certification et/ou de surveillance est habilité à s'acquitter au moins des tâches suivantes:

a) examiner les dossiers, les données, les procédures et tout autre document utile pour l'exécution de la tâche de certification et/ou de surveillance;

b) emporter des copies ou extraits de ces dossiers, données, procédures et autres documents;

c) demander une explication verbale sur le site;

d) pénétrer dans tout aérodrome, local, site d'exploitation ou autre zone et moyen de transport concerné;

e) effectuer des audits, des enquêtes, des essais, des exercices, des évaluations, des inspections;

f) prendre ou engager des mesures exécutoires si nécessaire.

7. Les tâches visées au paragraphe 6 sont exécutées conformément à la législation nationale des États membres.

Article 4

Informations fournies à l'Agence européenne de la sécurité aérienne

Dans un délai de trois mois après l'entrée en vigueur du présent règlement, les États membres communiquent à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après dénommée l'«Agence») les noms des aérodromes, leur localisation, leur code d'aéroport OACI et les noms des exploitants d'aérodrome, ainsi que le nombre de passagers et de mouvements de fret sur les aérodromes concernés par les dispositions du règlement (CE) n° 216/2008 et du présent règlement.

Article 5

Dérogations

1. L'État membre notifie à l'Agence toute décision d'accorder une dérogation au titre de l'article 4, paragraphe 3 *ter*, du règlement (CE) n° 216/2008 dans un délai d'un mois à compter de cette décision. Les informations communiquées à l'Agence incluent la liste des aérodromes concernés, le nom de l'exploitant d'aérodrome et le nombre de passagers et de mouvements de fret sur l'aérodrome pour l'année concernée.

2. L'État membre examine, chaque année, les chiffres du trafic de tout aérodrome exempté. Si les chiffres du trafic pour cet aérodrome ont dépassé les limites fixées à l'article 4, paragraphe 3 *ter*, du règlement (CE) n° 216/2008 au cours des trois dernières années consécutives, il en informe l'Agence et retire la dérogation.

3. La Commission peut, à tout moment, décider de ne pas autoriser une dérogation si:

a) les objectifs généraux de sécurité du règlement (CE) n° 216/2008 ne sont pas atteints;

▼B

b) les chiffres du trafic de passagers et de fret ont été dépassés au cours des trois dernières années consécutives;

c) la dérogation est contraire à une quelconque autre règle de la législation de l'Union européenne.

4. Si la Commission décide que la dérogation n'est pas autorisée, l'État membre concerné retire cette dernière.

Article 6

Conversion de certificats

1. Les certificats délivrés par l'autorité compétente avant le 31 décembre 2014 sur la base de la législation nationale resteront valables jusqu'à ce qu'ils soient délivrés conformément aux dispositions du présent article ou, si aucun certificat n'a été délivré, jusqu'au 31 décembre 2017.

2. Avant expiration de la période indiquée au paragraphe 1, l'autorité compétente délivre les certificats des aérodromes et exploitants d'aérodrome concernés si les conditions suivantes sont remplies:

a) la base de certification visée à l'annexe II a été mise en place à l'aide des spécifications de certification émises par l'Agence, y compris en cas de niveau de sécurité équivalent et de conditions spéciales identifiées et documentées;

b) le titulaire du certificat a démontré qu'il respectait les spécifications de certification qui sont différentes des exigences nationales ayant servi à délivrer le certificat existant;

c) le titulaire du certificat a démontré qu'il respectait les exigences du règlement (CE) n° 216/2008 et de ses modalités d'exécution qui sont applicables à son organisme et à son exploitation et sont différentes des exigences nationales ayant servi à délivrer le certificat existant.

3. Par dérogation au paragraphe 2, point b), l'autorité compétente peut décider de renoncer à la démonstration de conformité si elle considère que cette dernière demande un effort excessif ou disproportionné.

4. L'autorité compétente conserve une trace des documents relatifs à la procédure de conversion des certificats pendant une période minimale de cinq ans.

Article 7

Déviations par rapport aux spécifications de certification

1. L'autorité compétente peut, jusqu'au 31 décembre 2024, accepter les demandes de certificat incluant des déviations par rapport aux spécifications de certification émises par l'Agence, si:

a) ces déviations ne correspondent pas à un motif de niveau équivalent de sécurité en vertu de la clause ADR.AR.C.020, ni à un motif de condition spéciale en vertu de la clause ADR.AR.C.025 de l'annexe II du présent règlement;

▼B

b) ces déviations existaient avant l'entrée en vigueur du présent règlement;

c) ces déviations respectent les exigences essentielles énoncées à l'annexe V *bis* du règlement (CE) n° 216/2008 et sont complétées par des mesures d'atténuation et des actions correctives, selon les besoins;

d) chaque déviation a fait l'objet d'une évaluation de la sécurité appuyant la demande de certificat.

2. L'autorité compétente rassemble les éléments justifiant le respect des conditions visées au paragraphe 1 dans un document d'acceptation de déviation et d'action (DAAD). Le DAAD est joint au certificat et l'autorité compétente en précise la période de validité.

3. L'exploitant d'aérodrome et l'autorité compétente vérifient que les conditions mentionnées au paragraphe 1 restent satisfaites. Si ce n'est pas le cas, le DAAD est modifié, suspendu ou retiré.

Article 8

Protection des abords de l'aérodrome

1. Les États membres veillent à ce que des consultations soient menées concernant les incidences, sur la sécurité, des futures constructions proposées à l'intérieur des surfaces de limitation et de protection des obstacles, ainsi que des autres surfaces associées à l'aérodrome.

2. Les États membres veillent à ce que des consultations soient menées concernant les incidences, sur la sécurité, des futures constructions proposées en dehors des surfaces de limitation et de protection des obstacles, ainsi que des autres surfaces associées à l'aérodrome et qui s'étendent au-delà de la hauteur établie par les États membres.

3. Les États membres veillent à la coordination de la protection des aérodromes situés à proximité des frontières nationales d'autres États membres.

Article 9

Surveillance des abords de l'aérodrome

Les États membres veillent à ce que des consultations soient menées concernant les activités humaines et d'aménagement du territoire, telles que:

a) les développements ou les changements d'aménagement de la zone de l'aérodrome;

b) les développements susceptibles de créer des turbulences induites par des obstacles pouvant constituer un risque pour les opérations de navigation aérienne;

c) l'utilisation d'éclairages dangereux, déroutants et trompeurs;

d) l'utilisation de surfaces hautement réfléchissantes susceptibles de provoquer des éblouissements;

▼B

e) la création d'espaces favorisant l'activité animale néfaste pour les opérations d'aéronefs;

f) les sources de rayonnement invisible ou la présence d'objets mobiles ou fixes susceptibles de perturber ou d'altérer le fonctionnement des systèmes de communication, de navigation et de surveillance aéronautique.

Article 10

Gestion des risques associés aux animaux

1. Les États membres veillent à ce que les risques d'impacts d'animaux soient évalués par:

a) la mise en place d'une procédure nationale d'enregistrement et de signalement des impacts d'animaux sur les aéronefs;

b) le recueil d'informations auprès des exploitants d'aéronef, du personnel des aérodromes et d'autres sources concernant la présence d'animaux constituant un danger potentiel pour les exploitations d'aéronefs;

c) une évaluation continue des risques associés aux animaux réalisée par le personnel compétent.

2. Les États membres veillent à ce que les rapports d'impact d'animaux soient récupérés et transmis à l'OACI pour inclusion dans la base de données du système d'information sur les collisions aviaires (IBIS) de l'OACI.

Article 11

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. Les autorités compétentes impliquées dans la certification et la surveillance des aérodromes, des exploitants d'aérodrome et des prestataires de services de gestion des aires de trafic se conforment aux exigences exposées à l'annexe II du présent règlement pour le 31 décembre 2017.

3. Les annexes III et IV s'appliquent aux aérodromes certifiés au titre de l'article 6 à compter de la date de délivrance du certificat.

4. Les aérodromes dont la procédure de certification a été lancée avant le 31 décembre 2014, mais auxquels un certificat n'a pas été délivré à cette date, ne se voient délivrer un certificat que s'ils se conforment aux dispositions du présent règlement.

5. Les clauses ADR.AR.C.050 et ADR.OR.B.060 des annexes II et III du présent règlement s'appliquent à compter de l'entrée en vigueur des modalités d'exécution relatives à la fourniture de services de gestion des aires de trafic. Les clauses ADR.AR.A.015 de l'annexe II et ADR.OR.A.015 de l'annexe III s'appliquent aux prestataires de services de gestion des aires de trafic à compter de l'entrée en vigueur des modalités d'exécution relatives à la fourniture de services de gestion des aires de trafic.

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

▼B

ANNEXE I

Définitions des termes utilisés dans les annexes II à IV

Aux fins du présent règlement, les définitions suivantes sont applicables:

1. par «moyens acceptables de conformité (AMC)», on entend des normes non contraignantes adoptées par l'Agence pour illustrer des méthodes permettant d'établir la conformité avec le règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution;

2. la «distance accélération-arrêt utilisable (ASDA)» désigne la longueur de roulement au décollage utilisable, à laquelle s'ajoute celle du prolongement d'arrêt, s'il y en a;

3. le «service de contrôle d'aérodrome» désigne un service du contrôle de la circulation aérienne (ATC) pour la circulation sur l'aérodrome;

4. «équipement d'aérodrome» désigne les équipements, appareils, dispositifs auxiliaires, logiciels ou accessoires utilisés ou destinés à contribuer à l'exploitation d'aéronefs sur un aérodrome;

5. par «données aéronautiques», on entend les faits, concepts ou instructions aéronautiques représentés sous une forme conventionnelle convenant à la communication, à l'interprétation ou au traitement;

6. par «service d'information aéronautique», on entend un service mis en place dans la zone de couverture définie et chargé de fournir les informations et données aéronautiques nécessaires pour assurer la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne;

▼M4

6 *bis*. par «circulaire d'information aéronautique (AIC)», on entend un avis contenant des renseignements qui ne satisfont pas aux conditions de création d'un NOTAM ou d'insertion dans une AIP, mais qui concernent la sécurité des vols, la navigation aérienne, ou d'autres questions techniques, administratives ou législatives;

6 *ter*. par «produit d'information aéronautique», on entend les données et informations aéronautiques fournies soit sous forme d'ensembles de données numériques, soit de manière standardisée sur support papier ou électronique. Les produits d'information aéronautique comprennent:

— l'AIP, y compris les modifications et les suppléments,

— l'AIC,

— les cartes aéronautiques,

— les NOTAM,

— les ensembles de données numériques;

6 *quater*. par «publication d'information aéronautique (AIP)», on entend une publication d'un État, ou éditée par décision d'un État, renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne;

▼B

7. par «services de navigation aérienne», on entend les services de circulation aérienne, de communication, de navigation et de surveillance, les services météorologiques de navigation aérienne et les services d'information aéronautique;

8. par «services de circulation aérienne», on entend les divers services d'information de vol, les services d'alerte, les services consultatifs de la circulation aérienne et les services de contrôle de la circulation aérienne (services de contrôle de zone, d'approche et d'aérodrome);

9. par «service de contrôle de la circulation aérienne (ATC)», on entend un service fourni dans le but:

   1. de prévenir les collisions:

      — entre les aéronefs, et

      — dans l'aire de manœuvre entre des aéronefs et des obstacles; et

   2. d'accélérer et de maintenir un flux ordonné de trafic aérien;

▼B

10. par «poste de stationnement d'aéronef», on entend un emplacement désigné sur une aire de trafic, destiné à être utilisé pour le stationnement d'un aéronef;

11. par «voie d'accès de poste de stationnement d'aéronef», on entend une partie d'une aire de trafic désignée comme voie de circulation et destinée seulement à permettre l'accès à un poste de stationnement d'aéronef;

12. les «moyens de conformité alternatifs» proposent une alternative à un moyen acceptable de conformité existant ou proposent de nouvelles méthodes pour démontrer la conformité avec le règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution pour lesquelles aucun moyen acceptable de conformité n'a été adopté par l'Agence;

13. le «service d'alerte» désigne un service assuré dans le but d'alerter les organisations appropriées lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherche et de sauvetage et de prêter à ces organismes le concours nécessaire;

14. la «voie de circulation d'aire de trafic» désigne une partie d'un réseau de voies de circulation située sur une aire de trafic et destinée à matérialiser un parcours permettant de traverser cette aire;

15. un «prolongement dégagé» est une aire rectangulaire définie, au sol ou sur l'eau, placée sous le contrôle de l'autorité appropriée et choisie ou aménagée de manière à constituer une aire convenable au-dessus de laquelle un avion peut exécuter une partie de la montée initiale jusqu'à une hauteur spécifiée;

▼M4

15 *bis*. par «piste contaminée» on entend une piste dont une partie importante de la surface (que ce soit par endroits isolés ou non), délimitée par la longueur et la largeur utilisées, est couverte d'une ou de plusieurs des substances énumérées dans la liste des descripteurs d'état de surface des pistes;

▼B

16. les termes «marchandises dangereuses» désignent des matières ou objets de nature à présenter un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés sur la liste des marchandises dangereuses des instructions techniques ou qui sont classés conformément à ces dernières;

17. la «qualité des données» désigne un degré ou niveau de confiance selon lequel les données fournies répondent aux exigences de leurs utilisateurs en matière de précision, de résolution et d'intégrité;

▼M4

17 *bis*. par «ensemble de données» on entend un ensemble identifiable de données;

▼B

18. les «distances déclarées» désignent:

— la «distance de roulement utilisable au décollage (TORA)»,

— la «distance utilisable au décollage (TODA)»,

— la «distance utilisable pour l'accélération-arrêt (ASDA)»,

— la «distance utilisable à l'atterrissage (LDA)»;

▼M4

18 *bis*. par «sèche» s'agissant de l'état d'une piste, on entend une piste dont la surface est exempte d'humidité visible et non contaminée dans la zone destinée à être utilisée;

▼B

19. le «service d'information de vol» désigne un service fourni aux fins de communiquer des conseils et des informations utiles pour une exécution sécurisée et efficace des vols;

▼M4

19 *bis*. par «objet intrus (FOD)» on entend un objet inanimé présent sur l'aire de mouvement, qui n'a aucune fonction opérationnelle ou aéronautique et qui peut constituer un danger pour l'exploitation d'aéronefs;

▼B

20. les «principes des facteurs humains» désignent les principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance aéronautiques et qui visent à assurer la sécurité de l'interface entre l'être humain et les autres composantes des systèmes par une prise en compte appropriée des performances humaines;

21. les termes «performances humaines» désignent les capacités et les limites humaines qui ont des conséquences sur la sécurité et l'efficacité des exploitations aéronautiques;

▼M2

22. la «piste aux instruments» désigne l'un des types de piste suivants destinés à l'exploitation d'aéronefs qui utilisent des procédures d'approche aux instruments:

1. *«piste avec approche classique»:* piste desservie par des aides visuelles et une ou des aides non visuelles, destinée à des opérations d'atterrissage suivant une opération d'approche aux instruments de type A;

2. *«piste avec approche de précision, catégorie I»:* piste desservie par des aides visuelles et une ou des aides non visuelles, destinée à des opérations d'atterrissage suivant une opération d'approche aux instruments de type B CAT I;

3. *«piste avec approche de précision, catégorie II»:* piste desservie par des aides visuelles et une ou des aides non visuelles, destinée à des opérations d'atterrissage suivant une opération d'approche aux instruments de type B CAT II;

4. *«piste avec approche de précision, catégorie III»:* piste desservie par des aides visuelles et une ou des aides non visuelles, destinée à des opérations d'atterrissage suivant une opération d'approche aux instruments de type B CAT IIIA, IIIB ou IIIC, jusqu'à la surface de la piste et le long de cette surface;

▼B

23. l'«intégrité» désigne un degré de certitude que les données aéronautiques et les valeurs y relatives n'ont pas été perdues ou modifiées depuis leur création ou leur modification autorisée;

24. la «distance utilisable à l'atterrissage (LDA)» désigne la longueur de piste déclarée comme étant utilisable et convenant pour le roulement au sol d'un avion à l'atterrissage;

▼M4

24 *bis*. par «fiabilité du dispositif lumineux» on entend la probabilité que l'ensemble de l'installation fonctionne dans les limites des tolérances spécifiées et que le dispositif soit utilisable en exploitation;

24 *ter*. par «indicateurs d'emplacement» on entend la version en vigueur la plus récente des *Indicateurs d'emplacement* (doc. 7910), approuvée et publiée par l'Organisation de l'aviation civile internationale;

▼B

25. les «procédures d'exploitation par mauvaise visibilité» désignent des procédures appliquées à un aérodrome en vue d'assurer la sécurité de l'exploitation lors des approches de catégorie I inférieures aux normes, de catégorie II hors normes, de catégories II et III et des décollages par faible visibilité;

26. un «décollage par faible visibilité (LVTO)» est un décollage sur une piste où la portée visuelle de piste (RVR) est inférieure à 400 m mais au moins égale à 75 m;

27. une «exploitation de catégorie I inférieure aux normes» désigne une opération d'approche et d'atterrissage aux instruments de catégorie I avec une hauteur de décision (DH) de catégorie I et avec une portée visuelle de piste (RVR) inférieure à celle qui serait normalement associée à la hauteur de décision (DH) applicable, mais au moins égale à 400 m;

▼B

28. l'«aire de manœuvre» désigne la partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exclusion des aires de trafic;

29. les «services météorologiques» désignent les installations et services qui fournissent à l'aviation des prévisions météorologiques, des exposés verbaux et des observations ainsi que tous autres renseignements météorologiques que les États fournissent à l'aviation;

30. une «balise» désigne un objet placé au-dessus du niveau du sol afin d'indiquer un obstacle ou de marquer une limite;

31. «marque» désigne un symbole ou un groupe de symboles affiché sur la surface de l'aire de mouvement afin de transmettre des informations aéronautiques;

32. l'«aire de mouvement» désigne la partie d'un aérodrome à utiliser pour le décollage, l'atterrissage et la circulation des aéronefs à la surface, et qui comporte l'aire de manœuvre et l'aire/les aires de trafic;

33. les «services de navigation» désignent les équipements et services qui fournissent aux aéronefs des informations relatives au positionnement dans l'espace et dans le temps;

34. la «piste à vue» désigne une piste destinée aux aéronefs effectuant une approche à vue;

▼M4

34 *bis.* par «NOTAM» on entend un avis diffusé par télécommunication et donnant, sur l'établissement, l'état ou la modification d'une installation, d'un service, d'une procédure aéronautique, ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes;

34 *ter.* par «code NOTAM» on entend le code figurant dans la version en vigueur la plus récente des *Procédures pour les services de navigation aérienne. Abréviations et codes de l'OACI* (PANS ABC — Doc. 8400), approuvée et publiée par l'Organisation de l'aviation civile internationale;

▼B

35. une «opération de catégorie II hors normes» désigne une opération d'approche et d'atterrissage de précision aux instruments à l'aide d'ILS ou de MLS sur une piste dépourvue de tout ou partie des éléments du système d'éclairage prévus pour les approches de précision de catégorie II, et avec:

— une hauteur de décision (DH) inférieure à 200 pieds mais au moins égale à 100 pieds, et

— une portée visuelle de piste (RVR) au moins égale à 350 m;

36. le «cycle de planification de surveillance» désigne un laps de temps durant lequel le maintien de la conformité est vérifié;

37. la «voie de sortie rapide» désigne une voie de circulation raccordée à une piste suivant un angle aigu et conçue de façon à permettre à un avion qui atterrit de dégager la piste à une vitesse plus élevée que celle permise par les autres voies de sortie, ce qui permet de réduire au minimum la durée d'occupation de la piste;

38. la «piste» est une aire rectangulaire définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée afin de servir au décollage et à l'atterrissage des aéronefs;

▼M4

38 *bis.* par «matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM)» on entend un tableau permettant, au moyen de procédures connexes, de déterminer le code d'état de piste (RWYCC) à partir d'un ensemble de conditions de surface de piste observées et de rapports des pilotes sur l'efficacité du freinage;

▼M4

38 *ter*. par «code d'état de piste (RWYCC)» on entend un chiffre qui doit être utilisé dans le rapport sur l'état des pistes (RCR) pour décrire l'effet de l'état de surface des pistes sur les performances de décélération et le contrôle latéral des avions;

38 *quater*. par «rapport sur l'état des pistes (RCR)» on entend un rapport complet normalisé relatif à l'état de la surface des pistes et à son effet sur les performances de décollage et d'atterrissage des avions, décrit au moyen d'un code d'état de piste;

38 *quinquies*. par «aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA)» on entend une aire symétrique par rapport au prolongement de l'axe de la piste et adjacente à l'extrémité de la bande de piste, qui est destinée principalement à réduire les risques de dommages causés à un avion qui atterrirait trop court ou dépasserait l'extrémité de piste;

38 *sexies*. par «point d'attente avant piste» on entend un point désigné en vue de protéger une piste, une surface de limitation d'obstacles ou une zone critique ou sensible de système d'atterrissage aux instruments (ILS) ou de système d'atterrissage hyperfréquences (MLS), auquel les aéronefs et véhicules circulant à la surface doivent s'arrêter et attendre, sauf autorisation contraire de la tour de contrôle d'aérodrome;

38 *septies*. par «bande de piste» on entend une aire définie dans laquelle sont compris la piste et le prolongement d'arrêt, s'il y en a un, et qui est destinée:

a) à réduire le risque de dommages causés aux aéronefs qui sortiraient de la piste;

b) à protéger les aéronefs qui survolent cette aire au cours des opérations de décollage ou d'atterrissage;

38 *octies*. par «état de surface des pistes» on entend une description de l'état de surface des pistes utilisée dans le RCR, qui établit la base pour déterminer le RWYCC aux fins des performances de l'avion;

38 *nonies*. par «descripteurs d'état de surface des pistes» on entend l'une des substances suivantes sur la surface de la piste:

a) neige compactée: neige qui a été comprimée en une masse solide telle que les pneus d'avion, aux pressions et charges d'exploitation, rouleront sur la surface sans la compacter davantage ou former d'ornières importantes;

b) neige sèche: neige à partir de laquelle il n'est pas facile de faire une boule de neige;

c) gelée: cristaux de glace qui se forment à partir de l'humidité atmosphérique sur une surface dont la température est inférieure ou égale au point de congélation. La gelée diffère de la glace en ce que ses cristaux croissent indépendamment et ont donc une texture plus granuleuse;

d) glace: eau qui a gelé ou neige compactée qui est passée à l'état de glace par temps froid et sec;

e) neige fondante: neige tellement saturée d'eau qu'elle s'en écoule lorsque l'on en ramasse une poignée ou qu'elle gicle lorsqu'on l'écrase du pied;

f) eau stagnante: eau d'une profondeur supérieure à 3 mm;

g) glace mouillée: glace couverte d'eau ou glace fondante;

h) neige mouillée: neige contenant suffisamment d'eau pour permettre d'en faire une boule de neige solide bien compactée, sans que l'eau ne s'en échappe;

▼B

39. le «type de piste» désigne une piste aux instruments ou une piste destinée à l'approche à vue;

40. la «portée visuelle de piste (RVR)» désigne la distance jusqu'à laquelle le pilote d'un aéronef placé sur l'axe de la piste peut voir les marques ou les feux qui délimitent la piste ou qui balisent son axe;

41. le «système de gestion de la sécurité» désigne une approche systématique de gestion de la sécurité qui comprend la structure organisationnelle, les responsabilités, les politiques et les procédures nécessaires;

▼M4

41 *bis*. par «piste mouillée glissante» on entend une piste mouillée dont il a été établi qu'une importante partie de la surface présente des caractéristiques de frottement dégradées;

41 *ter*. par «SNOWTAM» on entend,

a) avec effet du 7 janvier 2021 au 12 août 2021, un NOTAM d'une série spéciale, présenté dans un format spécifique, qui notifie la présence ou l'élimination de conditions dangereuses dues à de la neige, de la glace, de la neige fondante ou de l'eau stagnante combinée à de la neige, de la neige fondante et de la glace sur l'aire de mouvement;

b) avec effet au 12 août 2021, un NOTAM d'une série spéciale, présenté dans un format normalisé, qui fournit un rapport sur l'état de la surface notifiant la présence ou l'élimination de conditions dangereuses dues à de la neige, de la glace, de la neige fondante, de la gelée ou de l'eau combinée à de la neige, de la neige fondante, de la glace ou de la gelée sur l'aire de mouvement;

41 *quater*. par «piste spécialement traitée en conditions hivernales» on entend une piste avec une surface sèche gelée de neige compactée et/ou de glace qui a été traitée avec du sable ou du gravier ou qui a subi un traitement mécanique pour améliorer le frottement sur la piste;

▼B

42. le «prolongement d'arrêt» désigne une aire rectangulaire définie au sol à l'extrémité de la distance de roulement utilisable au décollage, aménagée de telle sorte qu'elle constitue une surface convenable sur laquelle un aéronef peut s'arrêter lorsque le décollage est interrompu;

43. la «distance utilisable au décollage (TODA)» désigne la distance de roulement utilisable au décollage, augmentée de la longueur du prolongement dégagé, s'il y en a;

44. la «distance de roulement utilisable au décollage (TORA)» désigne la longueur de piste déclarée comme étant utilisable et convenant pour le roulement au sol d'un avion au décollage;

45. la «voie de circulation» désigne une voie définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée ►C1 pour la circulation au sol des aéronefs ◄ et destinée à assurer la liaison entre deux parties de l'aérodrome, comprenant:

— la voie d'accès de poste de stationnement d'aéronef,

— la voie de circulation d'aire de trafic,

— la voie de sortie rapide;

46. les «instructions techniques» désignent la dernière version applicable des «Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses» (doc. 9284-AN/905), y compris ses suppléments et tout autre addendum approuvé et publié par l'Organisation de l'aviation civile internationale;

▼M4

47 par. «termes du certificat» on entend ce qui suit:

— indicateurs d'emplacement de l'OACI,

— conditions d'exploitation (VFR/IFR, jour/nuit),

— exploitation d'avions sur des pistes spécialement traitées en conditions hivernales,

— piste,

— distances déclarées,

— types de pistes et approches fournis,

— code de référence d'aérodrome,

— champ d'application de l'exploitation d'aéronefs avec une lettre de code de référence d'aérodrome supérieure,

— fourniture de services de gestion des aires de trafic (oui/non),

— niveau de protection en matière de sauvetage et de lutte contre l'incendie;

▼M2

47 *bis*. une «opération d'approche aux instruments de type A» désigne une opération d'approche aux instruments avec une hauteur minimale de descente ou une hauteur de décision située à 75 m (250 pieds) ou plus;

47 *ter*. une «opération d'approche aux instruments de type B» désigne une opération d'approche aux instruments avec une hauteur de décision inférieure à 75 m (250 pieds). Les catégories d'opérations d'approche aux instruments de type B sont établies comme suit:

1. catégorie I (CAT I): hauteur de décision au moins égale à 60 m (200 pieds), avec soit une visibilité au moins égale à 800 m, soit une portée visuelle de piste au moins égale à 550 m;

2. catégorie II (CAT II): hauteur de décision inférieure à 60 m (200 pieds), mais au moins égale à 30 m (100 pieds), avec une portée visuelle de piste au moins égale à 300 m;

3. catégorie IIIA (CAT IIIA): hauteur de décision inférieure à 30 m (100 pieds), ou aucune hauteur de décision, et portée visuelle de piste au moins égale à 175 m;

4. catégorie IIIB (CAT IIIB): hauteur de décision inférieure à 15 m (50 pieds), ou aucune hauteur de décision, et portée visuelle de piste inférieure à 175 m mais au moins égale à 50 m;

5. catégorie IIIC (CAT IIIC): aucune hauteur de décision ni limite de portée visuelle de piste;

▼M4

48. par «aides visuelles» on entend les indicateurs et les dispositifs de signalisation, les marques, les éclairages, les panneaux et les balises, seuls ou combinés;

49. par «piste mouillée» on entend une piste dont la surface est couverte d'humidité visible ou d'une pellicule d'eau d'une épaisseur allant jusqu'à 3 mm inclusivement dans la zone destinée à être utilisée.

▼B

ANNEXE II

Partie exigences applicables aux autorités – aérodromes (partie ADR.AR)

SOUS-PARTIE A – EXIGENCES GÉNÉRALES (ADR.AR.A)

ADR.AR.A.001 Champ d'application

La présente annexe établit les exigences applicables aux autorités compétentes impliquées dans la certification et la surveillance des aérodromes, des exploitants d'aérodrome et des prestataires de services de gestion des aires de trafic.

ADR.AR.A.005 Autorité compétente

L'autorité compétente désignée par l'État membre dans lequel est situé l'aérodrome assume la responsabilité:

a) de la certification et de la surveillance des aérodromes et des exploitants d'aérodromes;

b) de la surveillance des prestataires de services de gestion des aires de trafic.

ADR.AR.A.010 Documentation de surveillance

a) L'autorité compétente fournit tout acte législatif, norme, règle, publication technique et document associé pertinent au personnel concerné aux fins de lui permettre de s'acquitter de ses tâches et d'exercer ses responsabilités.

b) L'autorité compétente fournit les actes législatifs, normes, règles, publications techniques et documents connexes disponibles aux exploitants d'aérodrome et aux autres parties intéressées afin de favoriser le respect des exigences applicables.

ADR.AR.A.015 Moyens de conformité

a) L'Agence élabore des moyens acceptables de conformité (AMC) qui peuvent être utilisés pour établir la conformité avec le règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution. Lorsque les moyens acceptables de conformité sont respectés, les exigences correspondantes des modalités d'exécution sont satisfaites.

b) Des moyens de conformité alternatifs peuvent être utilisés pour établir la conformité avec les modalités d'exécution.

c) L'autorité compétente établit un système en vue d'évaluer de manière systématique que tous les moyens de conformité alternatifs qu'elle utilise ou que les exploitants d'aérodromes ou les prestataires de services de gestion des aires de trafic sous sa surveillance utilisent permettent de démontrer la conformité avec le règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution.

d) L'autorité compétente évalue les moyens de conformité alternatifs proposés par un exploitant d'aérodrome ou un prestataire de services de gestion des aires de trafic, conformément au paragraphe ADR.OR.A.015, en analysant la documentation fournie et, si elle le juge nécessaire, en effectuant une inspection de l'exploitant d'aérodrome, de l'aérodrome ou du prestataire de services de gestion des aires de trafic.

Lorsque l'autorité compétente constate que les moyens de conformité alternatifs proposés par l'exploitant d'aérodrome ou le prestataire de services de gestion des aires de trafic correspondent aux modalités d'exécution, elle doit sans délai:

1. indiquer au candidat que les moyens de conformité alternatifs peuvent être mis en œuvre et, le cas échéant, modifier le certificat ou l'agrément du candidat en conséquence;

▼B

2. notifier à l'Agence leur contenu, en y incluant des copies de la documentation pertinente;

3. informer les autres États membres des moyens de conformité alternatifs qui ont été acceptés; et

4. informer les autres aérodromes certifiés situés dans l'État membre de l'autorité compétente, le cas échéant.

e) Lorsque l'autorité compétente elle-même utilise des moyens de conformité alternatifs pour satisfaire aux exigences du règlement (CE) n° 216/2008 et de ses modalités d'exécution, elle doit:

1. les mettre à la disposition des exploitants d'aérodrome et des prestataires de services de gestion des aires de trafic sous sa surveillance; et

2. en informer l'Agence sans délai.

L'autorité compétente fournit à l'Agence une description complète des moyens de conformité alternatifs, notamment toute révision des procédures qui pourrait s'avérer pertinente, ainsi qu'une évaluation démontrant que les modalités d'exécution sont satisfaites.

ADR.AR.A.025 Informations fournies à l'Agence

a) L'autorité compétente informe l'Agence sans délai de tout problème important survenant lors de la mise en œuvre du règlement (CE) n° 216/2008 et de ses modalités d'exécution.

b) L'autorité compétente fournit à l'Agence des informations pertinentes en termes de sécurité provenant des comptes rendus d'événements qu'elle a reçus.

ADR.AR.A.030 Réaction immédiate à un problème de sécurité

a) Sans préjudice de la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil ([1]), l'autorité compétente met en œuvre un système visant à collecter, analyser et diffuser de manière appropriée les informations relatives à la sécurité.

b) L'Agence met en œuvre un système visant à analyser correctement toute information pertinente reçue au sujet de la sécurité et à fournir sans délai aux États membres et à la Commission toute information, notamment des recommandations ou des actions correctives à mettre en œuvre, qui leur serait nécessaire pour réagir en temps opportun à un problème de sécurité impliquant des aérodromes, des exploitants d'aérodrome et des prestataires de services de gestion des aires de trafic soumis au règlement (CE) n° 216/2008 et à ses modalités d'exécution.

c) Dès réception des informations auxquelles il est fait référence aux points a) et b), l'autorité compétente prend les mesures appropriées pour traiter le problème lié à la sécurité, notamment l'émission de consignes de sécurité conformes au paragraphe ADR.AR.A.040.

d) Les mesures prises en vertu du point c) sont immédiatement notifiées aux exploitants d'aérodrome ou aux prestataires de services de gestion des aires de trafic, qui sont tenus de s'y conformer en vertu du règlement (CE) n° 216/2008 et de ses modalités d'exécution. L'autorité compétente notifie également à l'Agence lesdites mesures et, lorsqu'une action conjuguée est nécessaire, aux autres États membres concernés.

([1]) JO L 167 du 4.7.2003, p. 23.

▼B

ADR.AR.A.040 Consignes de sécurité

a) L'autorité compétente émet une consigne de sécurité lorsqu'elle a constaté l'existence d'une condition dangereuse exigeant une action immédiate qu'elle juge nécessaire, y compris la démonstration de conformité avec les éventuelles spécifications de certification modifiées ou supplémentaires établies par l'Agence.

b) Une consigne de sécurité est transmise aux exploitants d'aérodrome ou aux prestataires de services de gestion des aires de trafic concernés, le cas échéant. Cette consigne contient, au minimum, les informations suivantes:

1. l'identification de la condition dangereuse;

2. l'identification de la conception, de l'équipement ou de l'exploitation concerné(e);

3. les actions requises et leur justification, y compris les spécifications de certification modifiées ou supplémentaires à respecter;

4. le délai imparti pour la mise en conformité avec les actions requises;

5. sa date d'entrée en vigueur.

c) L'autorité compétente transmet une copie de la consigne de sécurité à l'Agence.

d) L'autorité compétente vérifie la conformité des exploitants d'aérodrome et des prestataires de services de gestion des aires de trafic avec les consignes de sécurité applicables.

SOUS-PARTIE B – GESTION (ADR.AR.B)

ADR.AR.B.005 Système de gestion

a) L'autorité compétente établit et entretient un système de gestion comportant au moins:

1. des politiques et des procédures documentées décrivant son organisation, les moyens et les méthodes disponibles pour satisfaire aux termes du règlement (CE) n° 216/2008 et à ses modalités d'exécution. Lesdites procédures sont tenues à jour et servent de documents de travail de base au sein de ladite autorité compétente pour toutes les tâches concernées;

2. un nombre suffisant de membres du personnel, y compris des inspecteurs d'aérodrome, pour exécuter ces tâches et s'acquitter des responsabilités correspondantes. Le personnel est qualifié pour exécuter les tâches qui lui sont attribuées et dispose des connaissances et de l'expérience nécessaires ainsi que d'une formation initiale, sur le tas et continue qui lui assurent une compétence constante. Un système est mis en place pour planifier la disponibilité du personnel, aux fins de garantir l'exécution correcte de toutes les tâches concernées;

3. des installations adéquates et des bureaux pour effectuer les tâches attribuées;

4. un processus formel de surveillance de la conformité du système de gestion avec les exigences applicables et de l'adéquation des procédures, notamment par l'instauration d'un processus d'audit interne et d'un processus de gestion des risques pour la sécurité.

b) Pour chaque domaine d'activité compris dans le système de gestion, l'autorité compétente nomme une ou plusieurs personnes assumant la responsabilité globale de la gestion de la/des tâche(s) pertinente(s).

▼B

c) L'autorité compétente met en place des procédures de participation à un échange mutuel de toutes les informations et de l'assistance nécessaires d'autres autorités compétentes concernées.

ADR.AR.B.010 Attribution de tâches à des entités qualifiées

a) Les États membres attribuent uniquement à des entités qualifiées les tâches liées à la certification initiale ou à la surveillance continue de personnes ou d'organismes soumis au règlement (CE) n° 216/2008 et à ses modalités d'exécution. Lors de l'attribution de tâches, l'autorité compétente veille:

1. à mettre en place un système pour évaluer initialement et contrôler de manière continue que l'entité qualifiée satisfait à l'annexe V du règlement (CE) n° 216/2008;

ce système et les résultats des évaluations sont consignés;

2. à établir un accord documenté avec l'entité qualifiée, approuvé par le niveau approprié d'encadrement des deux parties, qui définit clairement:

i) les tâches à exécuter;

ii) les déclarations, comptes rendus et dossiers à fournir;

iii) les conditions techniques à remplir lors de l'exécution de telles tâches;

iv) la couverture de responsabilité juridique correspondante;

v) la protection assurée pour les informations obtenues lors de l'exécution de ces tâches.

b) L'autorité compétente veille à ce que le processus d'audit interne et le processus de gestion des risques pour la sécurité exigés au paragraphe ADR.AR.B.005, point a) 4, couvrent toutes les tâches de certification ou de surveillance continue effectuées en son nom.

ADR.AR.B.015 Changements du système de gestion

a) L'autorité compétente dispose d'un système établi permettant d'identifier des changements qui ont une incidence sur sa capacité à s'acquitter de ses tâches et à exercer ses responsabilités, comme défini dans le règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution. Ce système lui permet de prendre des mesures appropriées pour veiller à ce que le système de gestion reste adéquat et efficace.

b) L'autorité compétente met à jour son système de gestion en temps opportun pour refléter tout changement apporté au règlement (CE) n° 216/2008 et à ses modalités d'exécution, de manière à assurer une mise en œuvre efficace.

c) L'autorité compétente notifie à l'Agence les changements ayant une incidence sur sa capacité à s'acquitter de ses tâches et à exercer ses responsabilités, comme défini dans le règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution.

ADR.AR.B.020 Archivage

a) L'autorité compétente établit un système d'archivage assurant un stockage et une accessibilité adéquats, ainsi qu'une traçabilité fiable pour:

1. les politiques et procédures documentées du système de gestion;

▼B

2. la formation, la qualification et l'agrément de son personnel;

3. l'attribution des tâches aux entités qualifiées, couvrant les éléments exigés au paragraphe ADR.AR.B.010 ainsi que le détail des tâches attribuées;

4. le processus de certification et la surveillance continue des aérodromes et des exploitants d'aérodrome;

5. le processus de déclaration et la surveillance continue des prestataires de services de gestion des aires de trafic;

6. la documentation relative aux cas de niveau de sécurité équivalent et aux conditions spéciales contenues dans la base de certification, ainsi que les éventuels documents d'acceptation de déviation et d'action (DAAD);

7. l'évaluation et la notification à l'Agence des moyens de conformité alternatifs proposés par des exploitants d'aérodrome et des prestataires de services de gestion des aires de trafic ainsi que l'évaluation des moyens de conformité alternatifs utilisés par l'autorité compétente elle-même;

8. les constats, les actions correctives, la date de clôture de l'action et les observations;

9. les mesures exécutoires;

10. les informations relatives à la sécurité et les mesures de suivi;

11. l'utilisation des mesures dérogatoires conformément à l'article 14 du règlement (CE) n° 216/2008.

b) L'autorité compétente tient à jour une liste de tous les certificats qu'elle a délivrés et des déclarations qu'elle a reçues.

c) Les dossiers concernant la certification d'un aérodrome et d'un exploitant d'aérodrome, ou la déclaration d'un prestataire de services de gestion des aires de trafic, sont conservés pendant la durée de vie du certificat ou de la déclaration, selon le cas.

d) Les informations relatives au point a) 1 à 3 et 7 à 11 sont archivées pendant au moins cinq ans, conformément à la loi sur la protection des données applicable.

SOUS-PARTIE C – SURVEILLANCE, CERTIFICATION ET MISE EN APPLICATION (ADR.AR.C)

ADR.AR.C.005 Surveillance

a) L'autorité compétente vérifie:

1. le respect de la base de certification et de toutes les exigences applicables aux aérodromes et aux exploitants d'aérodrome avant la délivrance d'un agrément ou d'un certificat;

2. le respect continu de la base de certification et des exigences applicables aux aérodromes et aux exploitants d'aérodrome ou aux prestataires de services de gestion des aires de trafic soumis à une obligation de déclaration; et

3. la mise en œuvre des mesures de sécurité appropriées définies au paragraphe ADR.AR.A.030, points c) et d).

▼B

b) Cette vérification:

1. est étayée par une documentation spécifiquement conçue pour apporter au personnel chargé de la surveillance de la sécurité des indications quant à l'exercice de ses fonctions;

2. fournit aux exploitants d'aérodrome et aux prestataires de services de gestion des aires de trafic concernés les résultats de l'activité de surveillance de la sécurité;

3. repose sur des audits et des inspections, y compris des inspections inopinées, lorsque cela est approprié;

4. fournit à l'autorité compétente les éléments de justification requis dans le cas où des actions supplémentaires se révèlent nécessaires, y compris les mesures prévues au paragraphe ADR.AR.C.055.

c) Le champ d'application de la surveillance tient compte des résultats des activités de surveillance antérieures et des priorités identifiées en matière de sécurité.

d) L'autorité compétente recueille et traite toute information jugée utile pour la surveillance, notamment pour les inspections inopinées, selon le cas.

e) Au titre de ses compétences de surveillance, l'autorité compétente peut décider de requérir l'approbation préalable pour tout obstacle, développement ou autres activités dans les domaines contrôlés par l'exploitant d'aérodrome conformément au paragraphe ADR.OPS.B.075, susceptibles de compromettre la sécurité et d'influer négativement sur l'exploitation d'un aérodrome.

ADR.AR.C.010 Programme de surveillance

a) Pour chaque exploitant d'aérodrome et chaque prestataire de services de gestion des aires de trafic déclarant son activité à l'autorité compétente, cette dernière:

1. met en place et tient à jour un programme de surveillance couvrant les activités de surveillance requises au paragraphe ADR.AR.C.005;

2. applique un cycle de planification de la surveillance approprié ne dépassant pas quarante-huit mois.

b) Ce programme de surveillance inclut dans chaque cycle de planification de la surveillance des audits et des inspections, y compris des inspections inopinées, lorsque cela est approprié.

c) Le programme de surveillance et le cycle de planification rendent compte des performances de sécurité de l'exploitant d'aérodrome et de l'exposition aux risques de l'aérodrome.

d) Le programme de surveillance inclut l'enregistrement des dates auxquelles les audits et les inspections sont prévus ainsi que les dates auxquelles ces audits et inspections ont eu lieu.

ADR.AR.C.015 Amorce du processus de certification

a) Dès réception d'une demande de délivrance initiale d'un certificat, l'autorité compétente évalue la demande et vérifie qu'elle satisfait aux exigences applicables.

b) Dans le cas d'un aérodrome existant, l'autorité compétente indique les conditions d'exploitation à respecter par l'exploitant d'aérodrome pendant la période de certification, à moins qu'elle ne détermine la nécessité de suspendre l'exploitation de l'aérodrome. L'autorité compétente informe l'exploitant d'aérodrome du calendrier prévu pour le processus de certification et conclut la certification dans le délai le plus court possible.

▼B

c) L'autorité compétente établit la base de certification et en informe le candidat conformément au paragraphe ADR.AR.C.020.

ADR.AR.C.020 Base de certification

La base de certification est établie et notifiée au candidat par l'autorité compétente et comporte:

a) les spécifications de certification émises par l'Agence, que l'autorité compétente estime applicables à la conception et au type d'exploitation de l'aérodrome, et en vigueur à la date de demande dudit certificat, sauf si:

   1. le candidat choisit de se conformer aux changements entrés en vigueur ultérieurement; ou

   2. l'autorité compétente juge nécessaire de respecter ces changements entrés en vigueur ultérieurement;

b) les éventuelles dispositions pour lesquelles un niveau de sécurité équivalent a été accepté par l'autorité compétente dont le candidat fait la démonstration; et

c) toute condition spéciale prescrite conformément au paragraphe ADR.AR.C.025, dont l'autorité compétente estime qu'elle est nécessairement incluse dans la base de certification.

ADR.AR.C.025 Conditions spéciales

a) L'autorité compétente indique les spécifications techniques spéciales détaillées, dites conditions spéciales, applicables à un aérodrome, si les spécifications de certification connexes émises par l'Agence et mentionnées au paragraphe ADR.AR.C.020, point a), sont jugées inadéquates ou inappropriées, afin de garantir le respect des exigences essentielles de l'annexe V *bis* du règlement (CE) n° 216/2008, car:

   1. les spécifications de certification ne peuvent pas être respectées en raison de limitations physiques, topographiques ou similaires en lien avec l'emplacement de l'aérodrome;

   2. l'aérodrome présente des caractéristiques de conception nouvelles ou inhabituelles; ou

   3. l'expérience tirée de l'exploitation de cet aérodrome ou d'autres aérodromes présentant des caractéristiques de conception similaires a démontré que la sécurité pouvait être menacée.

b) Les conditions spéciales contiennent les spécifications techniques, y compris les limitations ou procédures à respecter, que l'autorité compétente juge nécessaire pour garantir le respect des exigences essentielles exposées dans l'annexe V *bis* du règlement (CE) n° 216/2008.

ADR.AR.C.035 Délivrance de certificats

a) L'autorité compétente peut exiger la réalisation d'une inspection, d'un essai, d'une évaluation de la sécurité ou d'un exercice selon ce qu'elle estime nécessaire avant de délivrer le certificat.

b) L'autorité compétente délivre:

   1. soit un certificat unique d'aérodrome;

   2. soit deux certificats séparés, l'un pour l'aérodrome et l'autre pour l'exploitant d'aérodrome.

c) L'autorité compétente délivre le(s) certificat(s) indiqué(s) au point b) dès lors que l'exploitant d'aérodrome a apporté la preuve, selon ce que l'autorité compétente jugera satisfaisant, de son respect des paragraphes ADR.OR.B.025 et ADR.OR.E.005.

▼B

d) Le certificat inclut la base de certification de l'aérodrome, le manuel de l'aérodrome et, si besoin, toute autre condition ou limitation d'exploitation imposée par l'autorité compétente ainsi que les éventuels documents d'acceptation de déviation et d'action (DAAD).

e) Le certificat est délivré pour une durée illimitée. Les privilèges des activités pour lesquelles l'exploitant d'aérodrome est agréé sont précisés dans les termes du certificat.

f) En cas d'attribution de compétences à d'autres organisations pertinentes, celles-ci sont clairement identifiées et énumérées.

g) Les constats autres que ceux de niveau 1 et non clos avant la date de certification font l'objet d'une évaluation de la sécurité et sont atténués selon les besoins, et un plan d'actions correctives permettant la clôture du constat est approuvé par l'autorité compétente.

h) Pour permettre à un exploitant d'aérodrome de mettre en œuvre des changements sans l'approbation préalable de l'autorité compétente, conformément au paragraphe ADR.OR.B.040, point d), l'autorité compétente approuve la procédure qui définit le champ d'application de ces changements ainsi que les modalités de gestion et de notification de celles-ci.

ADR.AR.C.040 Changements

a) Dès réception d'une demande de changement conforme au paragraphe ADR.OR.B.40 exigeant une approbation préalable, l'autorité compétente évalue la demande et, s'il y a lieu, informe l'exploitant d'aérodrome:

1. des spécifications de certification applicables émises par l'Agence, qui s'appliquent à la proposition de changement, et en vigueur à la date de la demande, sauf si:

   a) le candidat choisit de se conformer à des changements entrés en vigueur ultérieurement; ou

   b) l'autorité compétente juge nécessaire de respecter ces changements entrés en vigueur ultérieurement;

2. de toute autre spécification de certification éventuelle émise par l'Agence et que l'autorité compétente juge directement associée au changement proposé;

3. des éventuelles conditions spéciales, et changements des conditions spéciales, imposés par l'autorité compétente conformément au paragraphe ADR.AR.C.025, et que l'autorité compétente juge nécessaires; et

4. la base de certification modifiée, dans le cas où elle est concernée par le changement proposé.

b) L'autorité compétente approuve le changement une fois que l'exploitant d'aérodrome a apporté la preuve, selon ce que l'autorité compétente jugera satisfaisant, de son respect des exigences du paragraphe ADR.OR.B.040 et, s'il y a lieu, du paragraphe ADR.OR.E.005.

c) Si le changement approuvé a une incidence sur les termes du certificat, l'autorité compétente les modifie.

d) L'autorité compétente approuve toutes les conditions d'exécution des activités de l'exploitant d'aérodrome pendant le changement.

e) Sans préjudice de toute mesure exécutoire additionnelle, lorsque l'exploitant d'aérodrome met en œuvre des changements nécessitant l'approbation préalable sans avoir reçu l'approbation de l'autorité compétente telle que définie au point a), l'autorité compétente envisage la nécessité de suspendre, de limiter ou de retirer le certificat.

▼B

f) En cas de changements ne nécessitant pas d'approbation préalable, l'autorité compétente évalue les informations fournies dans la notification transmise par l'exploitant d'aérodrome conformément au paragraphe ADR.OR.B.040, point d), afin d'en vérifier la gestion appropriée ainsi que la conformité avec les spécifications de certification et les autres exigences appropriées applicables au changement. En cas de non-conformité, l'autorité compétente:

1. notifie à l'exploitant d'aérodrome la non-conformité et demande des changements supplémentaires; et

2. dans le cas de constats de niveau 1 ou de niveau 2, agit conformément au paragraphe ADR.AR.C.055.

ADR.AR.C.050 Déclarations des prestataires de services de gestion des aires de trafic

a) Dès réception d'une déclaration soumise par un prestataire de services de gestion des aires de trafic dans l'intention de fournir ce type de services sur un aérodrome, l'autorité compétente vérifie que cette déclaration contient toutes les informations requises en vertu de la partie ADR.OR et accuse réception de la déclaration auprès de cette organisation.

b) Si la déclaration ne contient pas les informations requises, ou contient des informations indiquant une non-conformité avec les exigences applicables, l'autorité compétente en informe le prestataire de services de gestion des aires de trafic et l'exploitant d'aérodrome et demande des informations supplémentaires. Si nécessaire, l'autorité compétente réalise une inspection du prestataire de services de gestion des aires de trafic et de l'exploitant d'aérodrome. Si la non-conformité est confirmée, l'autorité compétente prend les mesures définies au paragraphe ADR.AR.C.055.

c) L'autorité compétente tient un registre des déclarations des prestataires de services de gestion des aires de trafic sous sa surveillance.

ADR.AR.C.055 Constats, observations, actions correctives et mesures de mise en application

a) L'autorité compétente responsable de la surveillance conformément au paragraphe ADR.AR.C.005, point a), dispose d'un système destiné à analyser les constats pour déterminer leur importance du point de vue de la sécurité.

b) Un constat de niveau 1 est émis par l'autorité compétente lorsque toute non-conformité significative est détectée par rapport à la base de certification de l'aérodrome, aux exigences applicables du règlement (CE) n° 216/2008 et de ses modalités d'exécution, aux procédures et manuels de l'exploitant d'aérodrome ou du prestataire de services de gestion des aires de trafic, aux termes du certificat, au certificat ou au contenu d'une déclaration, qui réduit ou menace gravement la sécurité.

Les constats de niveau 1 sont notamment les suivants:

1. l'impossibilité pour l'autorité compétente d'accéder aux installations de l'aérodrome, de l'exploitant d'aérodrome ou du prestataire de services de gestion des aires de trafic, comme établi au paragraphe ADR.OR.C.015, pendant les heures d'ouverture normales et au terme de deux demandes écrites;

2. l'obtention ou le maintien de la validité d'un certificat par falsification des éléments justificatifs présentés;

3. la preuve d'une négligence professionnelle ou d'une utilisation frauduleuse du certificat;

4. l'absence de dirigeant responsable.

▼M1

c) Un constat de niveau 2 est émis par l'autorité compétente lorsqu'une non-conformité susceptible de réduire ou d'éventuellement compromettre la sécurité est détectée par rapport à la base de certification de l'aérodrome, aux exigences applicables du règlement (CE) n° 216/2008 et de ses modalités d'exécution, aux procédures et manuels de l'exploitant d'aérodrome ou du prestataire de services de gestion des aires de trafic, aux termes du certificat, au certificat ou au contenu d'une déclaration.

▼B

d) Lorsqu'un constat est fait au cours de la surveillance ou par tout autre moyen, l'autorité compétente, sans préjudice de toute action additionnelle exigée par le règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution, communique le constat par écrit à l'exploitant d'aérodrome ou au prestataire de services de gestion des aires de trafic et demande la mise en œuvre d'une action corrective pour traiter la ou les non-conformités identifiées.

1. Dans le cas de constats de niveau 1, l'autorité compétente prend immédiatement les mesures appropriées pour interdire ou limiter les activités et, si nécessaire, intervient en vue de retirer le certificat ou de radier la déclaration du registre, ou pour limiter ou suspendre ce certificat ou cette déclaration en totalité ou en partie, en fonction de l'importance du constat, jusqu'à ce que l'exploitant d'aérodrome ou le prestataire de services de gestion des aires de trafic ait entrepris une action corrective efficace.

2. Dans le cas de constats de niveau 2, l'autorité compétente:

   a) accorde à l'exploitant d'aérodrome ou au prestataire de services de gestion des aires de trafic un délai de mise en œuvre des actions correctives, intégrées à un plan d'action adapté à la nature du constat;

   b) évalue le plan d'actions correctives et le plan de mise en œuvre proposés par l'exploitant d'aérodrome ou le prestataire de services de gestion des aires de trafic et, si l'évaluation conclut qu'ils sont suffisants pour remédier à la/aux non-conformités, les accepte.

3. Dans le cas où l'exploitant d'aérodrome ou le prestataire de services de gestion des aires de trafic ne soumet pas de plan d'actions correctives acceptables ou n'exécute pas l'action corrective dans le délai imparti ou prolongé par l'autorité compétente, le constat passe au niveau 1 et des mesures sont prises comme établi au point d) 1.

4. L'autorité compétente enregistre tous les constats dont elle est à l'origine et, le cas échéant, les mesures exécutoires qu'elle a initiées ainsi que les actions correctives et la date de clôture de l'action relative aux constats.

e) En ce qui concerne les cas n'appelant pas de constats de niveau 1 ou 2, l'autorité compétente peut émettre des observations.

▼B

ANNEXE III

Partie exigences applicables aux organisations – exploitants d'aérodrome (partie-ADR.OR)

SOUS-PARTIE A – EXIGENCES GÉNÉRALES (ADR.OR.A)

ADR.OR.A.005 Champ d'application

Cette annexe établit les exigences qui doivent être suivies par:

a) un exploitant d'aérodrome soumis au règlement (CE) n° 216/2008 en ce qui concerne sa certification, la gestion, les manuels et les autres responsabilités;

b) un prestataire de services de gestion d'aire de trafic.

ADR.OR.A.010 Autorité compétente

Pour l'application de cette partie, l'autorité compétente est celle désignée par l'État membre où est situé l'aérodrome.

ADR.OR.A.015 Moyens de conformité

a) Un exploitant d'aérodrome ou un prestataire de services de gestion d'aire de trafic peut utiliser des moyens de conformité alternatifs à ceux adoptés par l'Agence pour démontrer la conformité au règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution.

b) Lorsqu'un exploitant d'aérodrome ou un prestataire de services de gestion d'aire de trafic souhaite utiliser des moyens de conformité alternatifs aux moyens acceptables de conformité (AMC) adoptés par l'Agence pour établir la conformité avec le règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution, il fournit à l'autorité compétente, avant sa mise en œuvre, une description complète des moyens de conformité alternatifs. La description inclut toute mise à jour des manuels ou des procédures qui pourraient s'avérer pertinents, ainsi qu'une évaluation démontrant qu'il est satisfait aux modalités d'exécution.

L'exploitant d'aérodrome ou le prestataire de services de gestion d'aire de trafic peut mettre en œuvre ces moyens de conformité alternatifs sous réserve de l'approbation préalable par l'autorité compétente et dès réception de la notification, comme prescrit au paragraphe ADR.AR.A.015, point d).

c) Lorsque les services de gestion d'aire de trafic ne sont pas fournis par l'exploitant d'aérodrome lui-même, l'utilisation de moyens de conformité alternatifs par les fournisseurs desdits services, conformément aux points a) et b), nécessite également un accord préalable de l'exploitant d'aérodrome pour les zones où ces services sont fournis.

SOUS-PARTIE B – CERTIFICATION (ADR.OR.B)

ADR.OR.B.005 Obligations de certification des aérodromes et des exploitants d'aérodrome

Avant de commencer l'exploitation d'un aérodrome ou lorsqu'une exemption est révoquée conformément à l'article 5 du présent règlement, l'exploitant d'aérodrome obtient le(s) certificat(s) applicable(s) délivré(s) par l'autorité compétente.

ADR.OR.B.015 Demande de certificat

a) Toute demande de certificat est introduite selon la forme et la manière établies par l'autorité compétente.

b) Le candidat fournit à l'autorité compétente les éléments suivants:

1. son nom officiel, son nom commercial, son adresse et l'adresse postale;

▼B

2. des informations et des données concernant:

i) l'emplacement de l'aérodrome;

▼M3

ii) le type d'opérations effectuées sur l'aérodrome et l'espace aérien associé; et

▼B

iii) la conception et les installations de l'aérodrome, conformément aux spécifications de certification applicables établies par l'Agence;

3. toute déviation proposée par rapport aux spécifications de certification établies par l'Agence;

4. la documentation démontrant la manière dont il va se conformer aux exigences applicables établies dans le règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution. Cette information comprend une procédure, insérée dans le manuel de l'aérodrome, décrivant la façon dont les changements qui ne nécessitent pas d'approbation préalable seront gérés et notifiés à l'autorité compétente; tout changement ultérieur de cette procédure nécessite l'approbation préalable de l'autorité compétente;

5. la preuve d'une adéquation des ressources pour exploiter l'aérodrome conformément aux exigences applicables;

6. la preuve documentée de la relation entre le demandeur et le propriétaire de l'aérodrome et/ou le propriétaire foncier;

7. le nom et les informations pertinentes relatives au dirigeant responsable et aux autres personnes désignées conformément au paragraphe ADR.OR.D.015; et

8. une copie du manuel de l'aérodrome requise au paragraphe ADR.OR.E.005.

c) Si cela est acceptable pour l'autorité compétente, les informations visées aux points b) 7 et b) 8 peuvent être fournies à un stade ultérieur déterminé par l'autorité compétente, mais avant la délivrance du certificat.

ADR.OR.B.025 Démonstration de conformité

a) L'exploitant d'aérodrome:

1. applique et documente toutes les actions, inspections, tous les tests, évaluations ou exercices de sécurité nécessaires et démontre à l'autorité compétente;

i) la conformité avec la base de certification communiquée, les spécifications de certification applicables à un changement, toute consigne relative à la sécurité, le cas échéant, et les exigences applicables du règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution;

ii) que l'aérodrome, ainsi que ses surfaces de protection et de limitation d'obstacles et toutes autres zones associées à l'aérodrome, ne présente pas de particularités ou caractéristiques compromettant la sécurité de l'exploitation;

▼M3

iii) que les procédures de vol de l'aérodrome et les modifications qui y sont apportées ont été établies conformément au règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission ([1]).

▼B

2. fournit à l'autorité compétente les moyens par lesquels la conformité a été démontrée;

3. déclare à l'autorité compétente être en conformité avec le point a) 1.

([1]) règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1er mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision, abrogeant le règlement (CE) n° 482/2008, les règlements d'exécution (UE) n° 1034/2011, (UE) n° 1035/2011 et (UE) 2016/1377 et modifiant le règlement (UE) n° 677/2011 (JO L 62 du 8.3.2017, p. 1).

▼B

b) Les informations pertinentes relatives à la conception, notamment les plans, les rapports d'inspection, de test et autres rapports appropriés, sont tenues et conservées par l'exploitant d'aérodrome à disposition de l'autorité compétente, conformément aux dispositions du paragraphe ADR.OR.D.035 et remises sur demande à l'autorité compétente.

ADR.OR.B.030 Termes du certificat et privilèges du titulaire du certificat

Un exploitant d'aérodrome se conforme au cadre et aux privilèges définis dans les termes du certificat qui lui est associé.

ADR.OR.B.035 Maintien de la validité d'un certificat

a) Un certificat reste valable sous réserve que:

1. l'exploitant d'aérodrome reste en conformité avec les exigences applicables du règlement (CE) n° 216/2008, et ses modalités d'exécution, et que l'aérodrome reste en conformité avec la base de certification, en tenant compte des dispositions liées au traitement des constats, exposées au paragraphe ADR.OR.C.020;

2. l'autorité compétente ait accès à l'organisation de l'exploitant d'aérodrome de la manière définie au paragraphe ADR.OR.C.015 aux fins de déterminer le maintien de la conformité avec les exigences applicables du règlement (CE) n° 216/2008 et de ses modalités d'exécution;

3. le certificat ne fait pas l'objet d'un retrait ou d'une restitution.

b) En cas de retrait ou de restitution, le certificat est renvoyé sans délai à l'autorité compétente.

ADR.OR.B.037 Maintien de la validité d'une déclaration d'un prestataire de services de gestion d'aire de trafic

Une déclaration délivrée par un prestataire de services de gestion d'aire de trafic conformément au paragraphe ADR.OR.B.060 reste valable sous réserve que:

a) le prestataire de services de gestion d'aire de trafic et les installations associées restent en conformité avec les exigences applicables du règlement (CE) n° 216/2008, et ses modalités d'exécution, en tenant compte des dispositions liées au traitement des constats exposées au paragraphe ADR.OR.C.020;

b) l'autorité compétente ait accès à l'organisation de l'exploitant d'aérodrome de la manière définie au paragraphe ADR.OR.C.015 aux fins de déterminer le maintien de la conformité avec les exigences applicables du règlement (CE) n° 216/2008 et de ses modalités d'exécution;

c) la déclaration n'ait pas été retirée par le prestataire de services de gestion d'aire de trafic ou révoquée par l'autorité compétente.

ADR.OR.B.040 Changements

a) Tout changement affectant:

1. les termes du certificat, la base de certification et l'équipement de l'aérodrome présentant une importance critique; ou

2. de manière significative des éléments du système de gestion de l'exploitant d'aérodrome conformément au paragraphe ADR.OR.D.005 b);

requiert une approbation préalable de l'autorité compétente.

b) Pour tout changement exigeant une approbation préalable conformément au règlement (CE) n° 216/2008 et à ses modalités d'exécution, l'exploitant d'aérodrome introduit une demande auprès de l'autorité compétente et en obtient l'approbation.

c) La demande est introduite avant que ne soit apporté ledit changement conformément au point a) ou b), afin de permettre à l'autorité compétente de déterminer le maintien de la conformité avec le règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution et de modifier, le cas échéant, le certificat ainsi que les termes du certificat correspondants qui y sont joints.

▼B

Le changement n'est mis en œuvre qu'à la réception d'une approbation formelle de la part de l'autorité compétente conformément au paragraphe ADR.AR.C.040.

Pendant les changements, l'exploitant d'aérodrome opère en respectant les conditions approuvées par l'autorité compétente.

d) Les changements qui n'exigent pas d'approbation préalable sont gérés et notifiés à l'autorité compétente comme défini dans la procédure approuvée par l'autorité compétente conformément au paragraphe ADR.AR.C.035, point h).

e) L'exploitant d'aérodrome fournit à l'autorité compétente la documentation applicable conformément au point f) et au paragraphe ADR.OR.E.005.

f) Dans le cadre de son système de gestion défini au paragraphe ADR.OR.D.005, un exploitant d'aérodrome proposant un changement de l'aérodrome, de son exploitation, de son organisation ou de son système de gestion:

1. détermine les interdépendances avec les parties concernées, planifie et réalise une évaluation de la sécurité en collaboration avec ces organisations;

2. coordonne les hypothèses et les mesures d'atténuation avec toutes les parties concernées, de façon systématique;

3. assure une évaluation exhaustive du changement, y compris toute interaction nécessaire; et

4. veille à ce que les arguments valables et complets, les preuves et les critères de sécurité soient élaborés et documentés pour étayer l'évaluation de la sécurité; et que le changement aide à l'amélioration en matière de sécurité, lorsque cela est raisonnablement réalisable.

ADR.OR.B.050 Maintien de la conformité avec les spécifications de certification délivrées par l'Agence

L'exploitant d'aérodrome, à la suite d'un changement des spécifications de certification établi par l'Agence:

a) procède à un examen pour identifier toutes les spécifications de certification qui sont applicables à l'aérodrome;

b) le cas échéant, amorce un processus de changement conformément au paragraphe ADR.OR.B.040 et applique les changements nécessaires à l'aérodrome.

ADR.OR.B.060 Déclaration de prestataires de services de gestion d'aire de trafic

a) Les prestataires de services de gestion d'aire de trafic qui ont été autorisés à déclarer qu'ils ont la capacité et les moyens d'assumer les responsabilités associées à la prestation de tels services et, à la suite d'un accord avec un exploitant d'aérodrome pour la prestation desdits services sur un aérodrome:

1. transmettent toutes les informations applicables à l'autorité compétente et déclarent leur conformité avec toutes les exigences applicables du règlement (CE) n° 216/2008 et de ses modalités d'exécution, en utilisant un formulaire établi par l'autorité compétente;

2. fournissent à l'autorité compétente une liste des moyens de conformité alternatifs employés, conformément au paragraphe ADR.OR.A.015, point b);

▼B

3. maintiennent la conformité avec les exigences applicables et les informations fournies dans la déclaration;

4. communiquent à l'autorité compétente tout changement de leur déclaration ou les moyens acceptables de conformité qu'ils emploient en soumettant une déclaration modifiée;

5. fournissent leurs services en conformité avec le manuel de l'aérodrome et respectent toutes les dispositions applicables qu'il contient.

b) Avant que la prestation desdits services ne prenne fin, le prestataire de services de gestion d'aire de trafic en informe l'autorité compétente et l'exploitant d'aérodrome.

ADR.OR.B.065 Fin de l'exploitation

Un exploitant qui a l'intention de mettre fin à l'exploitation d'un aérodrome:

a) informe l'autorité compétente dès que possible;

b) transmet ces informations au fournisseur de services d'information aéronautique concerné;

c) remet le certificat à l'autorité compétente à la date d'échéance de l'exploitation;

d) veille à ce que les mesures applicables ont été prises afin d'éviter une utilisation impropre de l'aérodrome par un aéronef, sauf si l'autorité compétente a approuvé l'utilisation de l'aérodrome à d'autres fins.

SOUS-PARTIE C – RESPONSABILITÉS SUPPLÉMENTAIRES DES EXPLOITANTS (ADR.OR.C)

ADR.OR.C.005 Responsabilités de l'exploitant d'aérodrome

a) L'exploitant d'aérodrome est chargé de l'exploitation et de l'entretien en toute sécurité de l'aérodrome conformément:

1. au règlement (CE) n° 216/2008 et à ses modalités d'exécution;

2. aux termes de son certificat;

3. au contenu du manuel de l'aérodrome;

4. à tout autre manuel pour l'équipement de l'aérodrome disponible sur site, selon les cas.

b) L'exploitant d'aérodrome veille directement à la fourniture des services suivants, ou se coordonne au moyen des accords nécessaires avec les entités qui en sont responsables:

1. la fourniture de services de navigation aérienne en rapport avec le niveau du trafic et les conditions d'exploitation sur l'aérodrome;

2. la conception et la maintenance des procédures de vol, conformément aux exigences applicables.

c) L'exploitant d'aérodrome travaille en coordination avec l'autorité compétente pour veiller à ce que les informations pertinentes relatives à la sécurité des aéronefs soient consignées dans le manuel de l'aérodrome et soient publiées lorsque cela est approprié. Ces informations comportent:

1. les exemptions ou les dérogations accordées par rapport aux exigences applicables;

2. les dispositions pour lesquelles un niveau de sécurité équivalent a été accepté par l'autorité compétente dans le cadre de la base de certification;

▼B

3. les conditions spéciales et particulières relatives à l'utilisation de l'aérodrome.

d) Si une situation dangereuse se développe sur l'aérodrome, l'exploitant d'aérodrome prend, sans délai, toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce que les parties de l'aérodrome dont il est estimé qu'elles représentent un danger pour la sécurité ne soient pas utilisées par un aéronef.

ADR.OR.C.015 Accès

Afin de déterminer la conformité avec les exigences applicables du règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution, un exploitant d'aérodrome ou un fournisseur de services de gestion d'aire de trafic accorde l'accès à toute personne autorisée par l'autorité compétente:

a) à toutes les installations, tous les documents, les dossiers, les données, les procédures ou tout autre matériel en rapport avec ses activités et soumis à une certification ou une déclaration, sous-traitées ou non;

b) pour effectuer ou assister à toute action, inspection, tout test, évaluation ou exercice que l'autorité compétente juge nécessaire.

ADR.OR.C.020 Constats et actions correctives

Après réception d'une notification de constats, l'exploitant d'aérodrome ou le prestataire de services de gestion d'aire de trafic:

a) identifie la cause à l'origine de la non-conformité;

b) définit un plan d'actions correctives;

c) démontre la mise en œuvre des actions correctives, à la satisfaction de l'autorité compétente, dans le laps de temps convenu avec ladite autorité conformément au paragraphe ADR.AR.C.055, point d).

ADR.OR.C.025 Réaction immédiate à un problème de sécurité – respect des consignes de sécurité applicables

L'exploitant d'aérodrome ou un prestataire de services de gestion d'aire de trafic met en œuvre toutes les mesures de sécurité, y compris les consignes de sécurité prescrites par l'autorité compétente conformément aux paragraphes ADR.AR.A.030, point c), et ADR.AR.A.040.

ADR.OR.C.030 Compte rendu d'évènements

a) L'exploitant d'aérodrome et le prestataire de services de gestion d'aire de trafic signalent à l'autorité compétente, et à toute autre organisation requise par l'État où est situé l'aérodrome, tout accident, incident grave et événement tel que défini par le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement et du Conseil ([1]) et par la directive 2003/42/CE.

b) Sans préjudice du point a), l'exploitant rapporte à l'autorité compétente et à l'organisation responsable de la conception de l'équipement de l'aérodrome toute défaillance, tout défaut technique, dépassement des limitations techniques, événement ou toute autre circonstance anormale qui a mis en danger ou qui pourrait mettre en danger la sécurité et qui n'a pas débouché sur un accident ou un incident grave.

c) Sans préjudice du règlement (UE) n° 996/2010 et de la directive 2003/42/CE, des règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 ([2]) et (CE) n° 1330/2007 ([3]), les rapports visés aux points a) et b) sont établis selon la forme et la manière définies par l'autorité compétente et contiennent toutes les informations pertinentes relatives aux circonstances connues par l'exploitant d'aérodrome et le prestataire de services de gestion d'aire de trafic.

([1]) JO L 295 du 12.11.2010, p. 35.
([2]) JO L 294 du 13.11.2007, p. 3.
([3]) JO L 295 du 14.11.2007, p. 7.

▼B

d) Les rapports sont établis dès que possible, mais dans tous les cas dans les 72 heures qui suivent l'identification par l'exploitant d'aérodrome ou par le prestataire de services de gestion d'aire de trafic des circonstances auxquelles fait référence le rapport, sauf si des circonstances exceptionnelles l'en empêchent.

e) Lorsque cela s'avère pertinent, l'exploitant d'aérodrome ou le prestataire de services de gestion d'aire établit un rapport de suivi afin de détailler les actions qu'il a l'intention de prendre pour éviter que des événements similaires ne se répètent à l'avenir, dès que lesdites actions sont identifiées. Ce rapport est établi selon la forme et la manière spécifiées par l'autorité compétente.

ADR.OR.C.040 Prévention des incendies

L'exploitant d'aérodrome établit des procédures en vue de garantir l'interdiction:

a) de fumer sur l'aire de mouvement, d'autres aires d'exploitation de l'aérodrome ou zones de l'aérodrome où du carburant ou tout autre matériau inflammable est stocké;

b) d'exposer des flammes nues ou d'entreprendre une activité susceptible de provoquer un risque d'incendie dans:

1. des zones de l'aérodrome où du carburant ou tout autre matériau inflammable est stocké;

2. l'aire de mouvement ou d'autres aires opérationnelles de l'aérodrome, sauf si l'exploitant d'aérodrome en a donné l'autorisation.

ADR.OR.C.045 Consommation d'alcool, de substances psychoactives et de médicaments

a) L'exploitant d'aérodrome établit des procédures concernant le niveau de consommation d'alcool, de substances psychoactives et de médicaments par:

1. le personnel intervenant dans l'exploitation, les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie et l'entretien de l'aérodrome;

2. les personnes non accompagnées travaillant sur l'aire de mouvement ou sur d'autres zones opérationnelles de l'aérodrome.

b) Ces procédures comprennent les exigences suivantes pour ces personnes:

1. ne pas consommer d'alcool pendant leur période de service;

2. n'effectuer aucune tâche sous l'influence:

i) de l'alcool ou de toute substance psychoactive;

ii) de médicaments qui pourraient avoir un effet sur leurs capacités d'une façon contraire à la sécurité.

SOUS-PARTIE D – GESTION (ADR.OR.D)

ADR.OR.D.005 Système de gestion

a) L'exploitant d'aérodrome met en œuvre et maintient un système de gestion qui comprend un système de gestion de la sécurité.

b) Le système de gestion comprend:

1. des lignes clairement définies d'affectation et de responsabilité sur l'ensemble de la structure de l'exploitant d'aérodrome, et notamment une responsabilité directe de l'encadrement supérieur en ce qui concerne la sécurité;

▼B

2. une description de l'ensemble des conceptions et des principes de l'exploitant d'aérodrome en ce qui concerne la sécurité, ci-après dénommée la politique de sécurité, signée par le dirigeant responsable;

3. un processus formel qui veille à ce que les dangers liés à l'exploitation soient identifiés;

4. un processus formel qui assure une analyse, une évaluation et une atténuation des risques relatifs à l'exploitation de l'aérodrome;

5. les moyens de vérifier le niveau de performance en matière de sécurité de l'organisation de l'exploitant d'aérodrome sur la base des indicateurs et des cibles de performance en matière de sécurité du système de gestion de la sécurité, et de valider l'efficacité des contrôles des risques en matière de sécurité;

6. un processus formel pour:

   i) identifier les changements au sein de l'organisation de l'exploitant d'aérodrome, du système de gestion, de l'aérodrome ou de son exploitation qui pourraient affecter les processus, procédures et services établis;

   ii) décrire les accords établis pour assurer les performances en matière de sécurité avant de mettre en œuvre les changements;

   iii) supprimer ou modifier les contrôles des risques en matière de sécurité qui ne sont plus nécessaires ou efficaces en raison de changements dans l'environnement d'exploitation;

7. des processus formels pour réviser le système de gestion visé au point a), identifier les causes de performances médiocres du système de gestion de la sécurité, déterminer les implications de ces performances sur l'exploitation de l'aérodrome, et supprimer ou atténuer ces causes;

8. un programme de formation à la sécurité qui veille à ce que le personnel concerné par l'exploitation, le sauvetage et la lutte contre l'incendie, l'entretien et la gestion de l'aérodrome soit formé et compétent pour effectuer les tâches du système de gestion de la sécurité;

9. des moyens formels de communication en matière de sécurité qui garantissent que le personnel a pleinement connaissance du système de gestion en matière de sécurité, assurent la transmission d'informations critiques sur le plan de la sécurité et expliquent pour quelles raisons certaines actions en matière de sécurité sont entreprises et pourquoi certaines procédures de sécurité sont introduites ou modifiées;

10. la coordination du système de gestion de la sécurité avec le plan d'urgence de l'aérodrome; et la coordination dudit plan avec les plans d'urgence des organisations avec lesquelles l'exploitant se coordonne lors de la fourniture de services d'aérodrome;

11. un processus formel pour contrôler la conformité de l'organisation aux exigences applicables.

c) L'exploitant d'aérodrome documente tous les processus clés du système de gestion.

d) Le système de gestion est en adéquation avec la taille de l'organisation ainsi qu'avec la nature de ses activités et prend en compte les dangers et les risques associés qui sont inhérents à ces activités.

e) Si l'exploitant d'aérodrome détient également un certificat pour fournir des services de navigation aérienne, il veille à ce que le système de gestion couvre toutes les activités dans le cadre de ses certificats.

▼M4

ADR.OR.D.007 Gestion des données et des informations aéronautiques

a) Dans le cadre de son système de gestion, l'exploitant d'aérodrome met en œuvre et maintient un système de gestion de la qualité couvrant les activités suivantes:

1. ses activités liées aux données aéronautiques;

2. ses activités de fourniture d'informations aéronautiques.

b) L'exploitant d'aérodrome établit, dans le cadre de son système de gestion, un système de gestion de la sûreté afin de garantir la sûreté des données opérationnelles qu'il reçoit, produit ou utilise d'une autre manière, de sorte que l'accès à ces données opérationnelles soit réservé aux seules personnes autorisées.

c) Le système de gestion de la sûreté de l'exploitant d'aérodrome définit les éléments suivants:

1. les procédures relatives à l'évaluation et à l'atténuation des risques dans le domaine de la sûreté des données, à la surveillance et à l'amélioration de la sûreté, aux évaluations de la sûreté et à la diffusion des enseignements;

2. les moyens destinés à déceler les manquements à la sûreté et à alerter le personnel par des signaux d'avertissement appropriés;

3. les moyens de contrôler les effets des manquements à la sûreté et d'identifier les mesures de rétablissement et les procédures d'atténuation permettant d'en éviter la réapparition.

d) L'exploitant d'aérodrome s'assure de l'habilitation de sûreté de son personnel en ce qui concerne la sûreté des données aéronautiques.

e) L'exploitant d'aérodrome prend les mesures nécessaires pour protéger ses données aéronautiques contre les menaces de cybersécurité.

▼B

ADR.OR.D.010 Activités sous-traitées

a) Sont incluses dans les activités sous-traitées toutes les activités faisant partie du champ d'application de l'exploitant d'aérodrome conformément aux termes du certificat qui sont effectuées par une autre organisation elle-même certifiée pour mener à bien l'activité ou, si elle n'est pas certifiée, qui travaille avec l'accord de l'exploitant d'aérodrome. L'exploitant d'aérodrome veille à ce que, dans le cadre de la sous-traitance ou de l'achat d'une partie de son activité, le produit ou service sous-traité ou acheté soit conforme aux exigences applicables.

b) Lorsqu'un exploitant d'aérodrome sous-traite une partie de son activité à une organisation qui n'est pas certifiée conformément à la présente partie pour mener à bien une telle activité, l'organisation sous-traitante travaille avec l'accord et sous la surveillance de l'exploitant. L'exploitant d'aérodrome veille à ce que l'autorité compétente ait accès à l'organisation sous-traitante, afin de déterminer le maintien de la conformité avec les exigences applicables.

ADR.OR.D.015 Exigences en termes de personnel

a) L'exploitant d'aérodrome désigne un dirigeant responsable qui a autorité pour veiller à ce que toutes les activités soient financées et exécutées conformément aux exigences applicables. Le dirigeant responsable est chargé d'établir et de maintenir un système de gestion efficace.

▼B

b) L'exploitant d'aérodrome nomme des personnes responsables de la gestion et de la surveillance des zones suivantes:

1. services opérationnels de l'aérodrome; et

2. entretien de l'aérodrome.

c) L'exploitant d'aérodrome désigne une personne ou un groupe de personnes responsable(s) du développement, de l'entretien et de la gestion quotidienne du système de gestion de la sécurité.

Ces personnes agissent indépendamment des autres responsables au sein de l'organisation et ont un accès direct au dirigeant responsable et à la direction appropriée pour les questions de sécurité, et rendent compte au dirigeant responsable.

d) L'exploitant d'aérodrome dispose d'un personnel suffisant et qualifié pour que les tâches et les activités planifiées soient exécutées conformément aux exigences applicables.

e) L'exploitant d'aérodrome attribue un nombre suffisant de superviseurs du personnel à des tâches et des responsabilités définies, en tenant compte de la structure de l'organisation et du nombre de personnes employées.

f) L'exploitant d'aérodrome veille à ce que le personnel associé à l'exploitation, à l'entretien et à la gestion de l'aérodrome soit formé de manière adéquate conformément au programme de formation.

▼M4

ADR.OR.D.017 Programmes de formation et de contrôle d'aptitude

a) L'exploitant d'aérodrome établit et met en œuvre un programme de formation pour le personnel associé à l'exploitation, à l'entretien et à la gestion de l'aérodrome, afin de garantir le maintien des compétences et de s'assurer que le personnel est informé des règles et procédures applicables à l'exploitation de l'aérodrome et qu'il est conscient du rapport entre l'exercice de ses fonctions et tâches et l'exploitation de l'aérodrome dans son ensemble.

b) La formation visée au point a):

1) comprend une formation initiale, périodique, de remise à niveau et continue;

2) est adaptée aux fonctions et tâches assignées au personnel;

3) inclut les procédures et exigences opérationnelles applicables de l'aérodrome, ainsi que la conduite d'un véhicule.

c) L'exploitant d'aérodrome veille à ce que toute autre personne, notamment le personnel d'autres organisations exploitant ou fournissant des services sur l'aérodrome, qui bénéficie d'un accès non accompagné à l'aire de mouvement ou à toute autre aire opérationnelle de l'aérodrome soit formée de manière adéquate et qualifiée pour un tel accès non accompagné.

d) La formation visée au point c):

1) comprend une formation initiale, périodique, de remise à niveau et continue;

2) inclut les procédures et exigences opérationnelles applicables de l'aérodrome, ainsi que la conduite d'un véhicule.

e) L'exploitant d'aérodrome veille à ce que les personnes visées aux points a) et c) ci-dessus aient achevé avec succès la formation initiale nécessaire avant d'être autorisées à:

1) remplir leurs tâches sans surveillance;

2) accéder sans accompagnement à l'aire de mouvement ou à toute autre aire opérationnelle de l'aérodrome.

La formation initiale comprend une formation théorique et pratique d'une durée adéquate et est suivie d'une évaluation des compétences du personnel.

▼M4

f) Afin de continuer à remplir leurs tâches sans surveillance et à accéder sans accompagnement à l'aire de mouvement ou à toute autre aire opérationnelle de l'aérodrome, et sauf disposition contraire dans la présente partie et dans la partie ADR.OPS, l'exploitant d'aérodrome veille à ce que le personnel visé aux points a) et c) ait été formé aux règles et procédures applicables à l'exploitation de l'aérodrome en achevant avec succès:

1) une formation périodique, à des intervalles ne dépassant pas 24 mois depuis la fin de leur formation initiale. Si la formation périodique est entamée dans les 3 derniers mois civils de l'intervalle, le nouvel intervalle court à partir de la date d'expiration de l'intervalle initial;

2) une formation de remise à niveau, que les personnes qui n'ont pas assumé leurs tâches pendant une période comprise entre 3 et 12 mois consécutifs suivront avant de remplir ces tâches sans surveillance ou d'accéder sans accompagnement à l'aire de mouvement ou à toute autre aire opérationnelle de l'aérodrome. En cas d'absence d'une durée supérieure à 12 mois consécutifs, ces personnes suivront une formation initiale conformément au point c);

3) une formation continue justifiée par une modification de l'environnement opérationnel ou des tâches assignées, selon les besoins.

g) L'exploitant d'aérodrome établit et met en œuvre un programme de contrôle d'aptitude pour les personnes visées au point a) et veille à ce que les personnes visées au point c) aient démontré, à l'aune d'un programme de contrôle d'aptitude, leur capacité à s'acquitter des tâches qui leur sont assignées, afin:

1) de garantir le maintien de leurs compétences;

2) de s'assurer qu'elles sont informées des règles et procédures à prendre en considération dans l'exercice de leurs fonctions et tâches.

Sauf disposition contraire dans la présente partie et dans la partie ADR.OPS, l'exploitant d'aérodrome veille à ce que le personnel visé aux points a) et c) subissent des contrôles d'aptitude à des intervalles ne dépassant pas 24 mois depuis la fin de leur formation initiale.

h) L'exploitant d'aérodrome veille à ce que:

1) les instructeurs qui dispensent les formations et les évaluateurs qui réalisent les évaluations et les contrôles d'aptitude soient suffisamment qualifiés et expérimentés;

2) des installations, moyens et équipements appropriés soient utilisés pour la fourniture de la formation et, le cas échéant, la réalisation des contrôles d'aptitude.

i) L'exploitant d'aérodrome établit et met en œuvre des procédures pour l'exécution des programmes de formation et de contrôle d'aptitude et

1) conserve les enregistrements relatifs à la qualification, à la formation et aux contrôles d'aptitude afin de prouver la conformité avec cette exigence;

2) sur demande, met à disposition du personnel concerné lesdits enregistrements;

3) si une personne est embauchée par un autre employeur, sur demande, veille à ce que ces enregistrements soient mis à disposition du nouvel employeur.

▼B

ADR.OR.D.020 Exigences en termes d'installations

a) L'exploitant d'aérodrome veille à ce que son personnel et le personnel employé par des parties avec lesquelles il a passé des marchés pour la fourniture de services opérationnels et d'entretien de l'aérodrome aient accès à des installations adéquates et appropriées.

▼B

b) L'exploitant d'aérodrome désigne des zones appropriées sur l'aérodrome à utiliser pour le stockage de produits dangereux transportés dans l'enceinte de l'aérodrome, conformément aux instructions techniques.

ADR.OR.D.025 Coordination avec d'autres organisations

L'exploitant d'aérodrome:

a) veille à ce que le système de gestion de l'aérodrome aborde la question de la coordination et de l'interface avec les procédures d'autres organisations exploitant ou fournissant des services à l'aérodrome;

b) veille à ce que lesdites organisations disposent des procédures de sécurité permettant de respecter les exigences applicables du règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution, ainsi que les exigences consignées dans le manuel de l'aérodrome.

ADR.OR.D.027 Programmes de sécurité

L'exploitant d'aérodrome:

a) élabore, dirige et met en œuvre des programmes pour promouvoir la sécurité et les échanges des informations les plus importantes du point de vue de la sécurité;

b) encourage les organisations exploitant ou fournissant des services à l'aérodrome à être associées à de tels programmes.

ADR.OR.D.030 Système de notification des problèmes de sécurité

a) L'exploitant d'aérodrome établit et met en œuvre un système de notification de sécurité utilisé par tout le personnel et les organisations exploitant ou fournissant des services à l'aérodrome, afin de promouvoir la sécurité dans l'aérodrome et l'utilisation sûre de celui-ci.

b) L'exploitant d'aérodrome, conformément au paragraphe ADR.OR.D.005, point b) 3:

1. exige que le personnel et les organisations mentionnés au point a) utilisent le système de notification des problèmes de sécurité pour le signalement obligatoire de tout accident, incident grave et événement;

2. veille à ce que le système de notification des problèmes de sécurité puisse être utilisé pour signaler volontairement tout défaut, toute panne et tout danger qui pourrait avoir un impact sur la sécurité.

c) Le système de notification des problèmes de sécurité protège l'identité du déclarant, encourage les notifications volontaires et prévoit la possibilité que ces dernières soient effectuées anonymement.

d) L'exploitant d'aérodrome:

1. enregistre toutes les notifications de sécurité;

2. analyse et évalue ces notifications, le cas échéant, afin de remédier aux manquements en matière de sécurité et d'établir des tendances;

3. veille à ce que toutes les organisations exploitant et fournissant des services dans l'aérodrome ayant trait aux problèmes de sécurité prennent part à l'analyse desdites notifications et que toute mesure corrective et/ou préventive soit identifiée et appliquée;

4. mène des enquêtes relatives aux notifications, le cas échéant;

5. s'abstient d'attribuer des sanctions conformément aux principes de la «culture juste».

ADR.OR.D.035 Archivage

a) L'exploitant d'aérodrome établit un système approprié d'archivage des documents, couvrant toutes ses activités exercées dans le cadre du règlement (CE) n° 216/2008 et de ses modalités d'exécution.

b) Le format des informations archivées est stipulé dans le manuel de l'aérodrome.

▼B

c) Les informations sont stockées de manière à ne pas être endommagées, altérées ou dérobées.

d) Les dossiers sont conservés pendant une période minimale de cinq ans, à l'exception des documents suivants:

1. la base de certification de l'aérodrome, les moyens de conformité alternatifs en vigueur et le(s) certificat(s) de l'exploitant d'aérodrome ou de l'aérodrome, pour la durée du certificat;

2. les accords avec d'autres organisations, à conserver aussi longtemps qu'ils sont en vigueur;

3. les manuels relatifs à l'équipement de l'aérodrome ou aux systèmes employés sur l'aérodrome, aussi longtemps qu'ils sont utilisés;

4. les rapports d'évaluation de la sécurité pour la durée de vie du système, de la procédure ou de l'activité;

5. les dossiers relatifs à la formation, aux qualifications et les dossiers médicaux du personnel, ainsi que les contrôles d'aptitude, le cas échéant, durant au minimum quatre ans après la fin de l'embauche, ou jusqu'à ce que leur domaine d'emploi ait fait l'objet d'un audit par l'autorité compétente;

▼M4

6. la version en vigueur du registre relatif aux dangers;

7. les autorisations de conduite et, le cas échéant, les certificats attestant de compétences linguistiques, durant au minimum quatre ans après la fin de l'embauche, ou la révocation ou l'annulation de l'autorisation de conduite, ou jusqu'à ce que ce domaine d'activité ait fait l'objet d'un audit par l'autorité compétente;

8. les autorisations de véhicules et les dossiers d'entretien des véhicules de l'exploitant d'aérodrome, durant au minimum quatre ans après le retrait du véhicule de l'exploitation, ou jusqu'à ce que ce domaine ait fait l'objet d'un audit par l'autorité compétente.

▼B

e) Tous les dossiers archivés sont soumis au droit applicable en matière de protection des données.

SOUS-PARTIE E – MANUEL DE L'AÉRODROME ET DOCUMENTATION (ADR.OR.E)

ADR.OR.E.005 Manuel de l'aérodrome

a) L'exploitant d'aérodrome élabore et tient à jour un manuel de l'aérodrome.

b) Le contenu du manuel de l'aérodrome reflète la base de certification et les exigences établies dans la présente partie et dans la partie-ADR.OPS, selon le cas, et ne contrevient pas aux termes du certificat. Ledit manuel contient ou fait référence à toutes les informations nécessaires pour l'utilisation, l'exploitation et l'entretien en toute sécurité de l'aérodrome, de ses équipements, ainsi que de ses surfaces de protection et de limitation d'obstacles et les autres aires associées à l'aérodrome.

c) Le manuel de l'aérodrome peut être publié en plusieurs parties séparées.

d) L'exploitant d'aérodrome veille à ce que tout le personnel de l'aérodrome et de toute autre organisation concernée ait facilement accès aux parties du manuel de l'aérodrome qui concernent ses tâches et responsabilités.

▼B

e) L'exploitant d'aérodrome:

1. fournit à l'autorité compétente les changements et révisions projetés du manuel de l'aérodrome pour les éléments nécessitant l'approbation préalable conformément au paragraphe ADR.OR.B.040, avant la date effective et veille à ce qu'elles n'entrent pas en vigueur avant d'être approuvées par l'autorité compétente;

2. fournit à l'autorité compétente les changements et révisions prévus du manuel de l'aérodrome avant la date d'entrée en vigueur, si le changement ou la révision projetée dudit manuel n'exige qu'une simple notification à l'autorité compétente conformément au paragraphe ADR.OR.B.040, point d), et au paragraphe ADR.OR.B.015, point b).

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.

g) L'exploitant d'aérodrome:

1. examine le contenu du manuel de l'aérodrome, veille à ce qu'il soit tenu à jour et modifié lorsque cela s'avère nécessaire;

2. incorpore tous les changements et révisions requis par l'autorité compétente; et

3. tient informé le personnel de l'aérodrome et les autres organisations des changements qui sont applicables à leurs tâches.

h) L'exploitant d'aérodrome veille à ce que les informations extraites de documents approuvés, et de toute mise à jour qui y a été apportée, soient correctement reportées dans le manuel de l'aérodrome. Ceci n'empêche pas l'exploitant d'aérodrome de publier des données et des procédures plus restrictives dans le manuel de l'aérodrome.

i) L'exploitant d'aérodrome veille à ce que:

1. le contenu du manuel de l'aérodrome soit rédigé dans une langue acceptable par l'autorité compétente;

2. tout le personnel soit en mesure de lire et de comprendre la langue dans laquelle les parties du manuel de l'aérodrome et d'autres documents opérationnels associés à leurs tâches et responsabilités sont rédigés.

j) L'exploitant d'aérodrome veille à ce que le manuel de l'aérodrome:

1. soit signé par le dirigeant responsable de l'aérodrome;

2. soit imprimé ou disponible sous format électronique et qu'il soit facile d'en faire des révisions;

3. soit doté d'un système pour la gestion du contrôle des versions qui est appliqué et apparaît visiblement dans le manuel de l'aérodrome;

4. respecte les principes relatifs aux facteurs humains et soit organisé d'une manière qui en facilite la préparation, l'utilisation et la révision.

k) L'exploitant d'aérodrome conserve à l'aérodrome au moins une copie complète et mise à jour du manuel de l'aérodrome et la tient à la disposition pour toute inspection par l'autorité compétente.

▼B

l) Le contenu du manuel de l'aérodrome est le suivant:

1. généralités;
2. système de gestion de l'aérodrome, exigences en matière de qualification et de formation;
3. caractéristiques du site de l'aérodrome;
4. caractéristiques de l'aérodrome devant être communiquées au service d'information aéronautique; et
5. caractéristiques des procédures d'exploitation de l'aérodrome, de ses équipements et des mesures de sécurité.

ADR.OR.E.010 Exigences relatives à la documentation

a) L'exploitant d'aérodrome veille à la mise à disposition de tout autre document nécessaire assorti de ses mises à jour.

b) L'exploitant d'aérodrome est en mesure de donner sans délai des consignes d'exploitation et d'autres informations.

▼B

ANNEXE IV

Partie exigences opérationnelles – aérodromes (partie ADR.OPS)

SOUS-PARTIE A – DONNÉES RELATIVES À L'AÉRODROME (ADR.OPS.A)

ADR.OPS.A.005 Données relatives à l'aérodrome

L'exploitant d'aérodrome, selon le cas:

a) détermine, documente et met à jour les données relatives à l'aérodrome et aux services disponibles; et

b) fournit les données pertinentes relatives à l'aérodrome et aux services disponibles aux utilisateurs, aux prestataires de services de trafic aérien et aux fournisseurs de services d'information aéronautique concernés.

▼M4

ADR.OPS.A.010 Exigences en matière de qualité des données

L'exploitant d'aérodrome établit des accords formels avec les organisations avec lesquelles il échange des données ou des informations aéronautiques, et il veille:

a) à ce que toutes les données relatives à l'aérodrome et aux services disponibles soient fournies avec la qualité requise; les exigences en matière de qualité des données (DQR) soient respectées à la création des données et maintenues lors de la transmission des données;

b) à ce que la précision des données aéronautiques corresponde à celle spécifiée dans le catalogue de données aéronautiques;

c) à ce que l'intégrité des données aéronautiques soit maintenue tout au long du processus de traitement des données, de leur création à leur transmission; sur la base de la classification de l'intégrité spécifiée dans le catalogue de données aéronautiques. En outre, des procédures sont mises en place:

   1) pour les données de routine, afin d'éviter leur corruption tout au long du traitement des données;

   2) pour les données essentielles, afin d'éviter toute corruption à chaque étape de l'ensemble du processus et d'inclure des processus supplémentaires, en tant que de besoin, pour faire face aux risques potentiels dans l'architecture globale du système, en vue de garantir l'intégrité des données à ce niveau;

   3) pour les données critiques, afin d'éviter toute corruption à chaque étape de l'ensemble du processus et d'inclure des processus de garantie d'intégrité supplémentaires en vue d'atténuer entièrement les effets des défaillances identifiées, par une analyse approfondie de l'architecture globale du système, en tant que risques potentiels pour l'intégrité des données;

d) à ce que la résolution des données aéronautiques soit proportionnelle à la précision réelle des données;

e) à la traçabilité des données aéronautiques;

f) à l'actualité des données aéronautiques, y compris toute limite pour la période de validité effective;

g) à l'exhaustivité des données aéronautiques;

h) à ce que le format des données fournies satisfasse aux exigences spécifiées.

▼B

ADR.OPS.A.015 Coordination entre les exploitants d'aérodrome et les prestataires de services d'information aéronautique

a) Afin de veiller à ce que les fournisseurs de services d'information aéronautique obtiennent les données qui leur permettent de fournir des informations avant le vol actualisées et de répondre aux besoins en matière d'informations à bord, l'exploitant d'aérodrome prend des dispositions pour transmettre aux fournisseurs de services d'information aéronautique compétents, le plus tôt possible, les éléments suivants:

1. les informations relatives aux conditions de l'aérodrome, à l'enlèvement d'un aéronef accidentellement immobilisé, aux services de sauvetage et de lutte contre les incendies et aux systèmes d'indicateurs visuels de pente d'approche;

2. l'état opérationnel des installations associées, des services et des aides à la navigation dans l'aérodrome;

3. toute autre information revêtant une importance particulière pour l'exploitation de l'aérodrome.

b) Avant d'apporter des changements au système de navigation aérienne, l'exploitant d'aérodrome tient dûment compte du temps requis par les services d'information aéronautique concernés pour la préparation, la production et la publication du matériel concerné pour promulgation.

▼M4

ADR.OPS.A.020 Systèmes de référence communs

Aux fins de la navigation aérienne, l'exploitant d'aérodrome utilise:

a) le système géodésique mondial — 1984 (WGS-84) comme système de référence horizontal;

b) le niveau moyen de la mer (MSL) comme système de référence vertical;

c) le calendrier grégorien et le temps universel coordonné (UTC) comme systèmes de référence temporels.

ADR.OPS.A.025 Détection des erreurs sur les données et authentification

Lorsqu'il crée, traite ou transmet des données au prestataire de services d'information aéronautique (AIS), l'exploitant d'aérodrome:

a) veille à ce que des techniques de détection des erreurs sur les données numériques soient utilisées lors de la transmission et du stockage des données aéronautiques, afin d'assurer les niveaux d'intégrité des données applicables;

b) veille à ce que le transfert de données aéronautiques fasse l'objet d'un processus d'authentification approprié qui permet aux destinataires de confirmer que les données ou informations ont été transmises par une source autorisée.

ADR.OPS.A.030 Catalogue de données aéronautiques

Lorsqu'il crée, traite ou transmet des données au prestataire AIS, l'exploitant d'aérodrome veille à ce que les données aéronautiques visées à l'appendice 1 de l'annexe III (partie ATM/ANS.OR) du règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission [1] soient conformes aux spécifications du catalogue de données.

[1] Règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1er mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision, abrogeant le règlement (CE) no 482/2008, les règlements d'exécution (UE) no 1034/2011, (UE) no 1035/2011 et (UE) 2016/1377 et modifiant le règlement (UE) no 677/2011 (JO L 62 du 8.3.2017, p. 1).

▼M4

ADR.OPS.A.035 Validation et vérification des données

Lorsqu'il crée, traite ou transmet des données au prestataire AIS, l'exploitant d'aérodrome veille à ce que des techniques de validation et de vérification soient employées pour que les données aéronautiques soient conformes aux DQR associées. En outre:

a) la vérification garantit que les données aéronautiques sont reçues sans corruption et que le traitement des données aéronautiques n'entraîne pas de corruption;

b) les données et les informations aéronautiques entrées manuellement font l'objet d'une vérification indépendante afin de repérer les éventuelles erreurs introduites à cette occasion;

c) lors de l'utilisation de données aéronautiques pour obtenir ou calculer de nouvelles données aéronautiques, les données initiales sont vérifiées et validées, sauf si elles sont fournies par une source faisant autorité.

ADR.OPS.A.040 Exigences en matière de traitement des erreurs

L'exploitant d'aérodrome veille à ce que:

a) les erreurs relevées lors de la création des données et après leur transmission soient traitées, corrigées ou résolues;

b) la priorité soit donnée à la gestion des erreurs sur les données aéronautiques critiques et essentielles.

ADR.OPS.A.045 Métadonnées

L'exploitant d'aérodrome veille à ce que les métadonnées comprennent au minimum:

a) l'identification des organismes ou entités effectuant toute action visant à créer, transmettre ou manipuler les données aéronautiques;

b) l'action effectuée;

c) la date et l'heure auxquelles l'action a été effectuée.

ADR.OPS.A.050 Transmission des données

L'exploitant d'aérodrome veille à ce que les données aéronautiques soient transmises par voie électronique.

ADR.OPS.A.055 Outils et logiciels

Lorsqu'il crée, traite ou transmet des données aéronautiques au prestataire AIS, l'exploitant d'aérodrome veille à ce que les outils et les logiciels utilisés pour la prise en charge ou l'automatisation des processus de données aéronautiques remplissent leurs fonctions sans altérer la qualité des données aéronautiques.

ADR.OPS.A.057 Création de NOTAM

a) L'exploitant d'aérodrome:

1) établit et met en œuvre des procédures conformément auxquelles il crée un NOTAM qui est émis par le prestataire de services d'information aéronautique compétent. Cet avis contient:

i) des informations sur l'établissement, l'état ou la modification d'une installation, d'un service, d'une procédure aéronautique, ou d'un danger pour la navigation aérienne qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes;

ii) des informations de nature provisoire et de courte durée, ou qui concernent des changements permanents ayant une incidence significative au niveau opérationnel ou des changements provisoires de longue durée, réalisés avec un préavis très court, exception faite des textes longs et/ou des éléments graphiques;

▼M4

2) désigne du personnel de l'aérodrome ayant achevé avec succès une formation appropriée et démontré ses compétences pour créer les NOTAM et fournir les informations pertinentes aux prestataires de services d'information aéronautique avec lesquels il a passé des accords;

3) veille à ce que le reste du personnel de l'aérodrome dont les tâches impliquent l'utilisation de NOTAM ait achevé avec succès une formation appropriée et démontré leurs compétences à cet égard.

b) L'exploitant d'aérodrome crée un NOTAM dès lors qu'il est nécessaire de fournir les informations suivantes:

1) la mise en service, la fermeture ou toute modification importante dans l'exploitation d'aérodromes, d'hélistations ou de pistes;

2) la mise en service, le retrait ou toute modification importante dans le fonctionnement des services d'aérodrome;

3) la mise en service, le retrait ou toute modification importante de la capacité opérationnelle des services de radionavigation et de communication air/sol dont l'exploitant d'aérodrome est responsable;

4) l'indisponibilité de systèmes de secours et secondaires ayant une incidence opérationnelle directe;

5) la mise en service, le retrait ou toute modification importante d'aides visuelles;

6) l'interruption de l'exploitation, ou le retour à l'exploitation, de composants principaux des dispositifs lumineux de l'aérodrome;

7) l'institution, la suppression ou toute modification importante de procédures pour les services de navigation aérienne dont l'exploitant d'aérodrome est responsable;

8) l'apparition ou la correction de défauts ou d'entraves majeurs sur l'aire de manœuvre;

9) des modifications ou des restrictions de la disponibilité de carburant, de lubrifiant et d'oxygène;

10) la mise en service ou le retrait de l'exploitation, ou le retour à l'exploitation, de phares de danger indiquant les obstacles à la navigation aérienne;

11) la planification d'émissions laser, de spectacles laser et de projecteurs aux abords de l'aérodrome, si la vision nocturne des pilotes est susceptible d'être compromise;

12) l'érection, la suppression ou la modification d'obstacles à la navigation aérienne sur les aires de décollage et de montée, d'approche interrompue et d'approche, ainsi que sur la bande de piste;

13) des modifications de la catégorie de services de sauvetage et de lutte contre l'incendie de l'aérodrome ou de l'hélistation;

14) la présence, la disparition ou la modification importante de conditions dangereuses dues à de la neige, de la neige fondante, de la glace, des matières radioactives, des produits chimiques toxiques, un dépôt de cendres volcaniques ou de l'eau sur l'aire de mouvement;

▼**M4**

15) la présence d'une piste en partie ou en totalité mouillée glissante;

16) la présence d'une piste qui n'est pas disponible en raison de travaux de marquage des pistes; ou des informations sur l'intervalle de temps nécessaire pour rendre la piste à nouveau disponible, dès lors que l'équipement utilisé pour ces travaux peut être enlevé quand cela est nécessaire;

17) la présence de dangers qui affectent la navigation aérienne, y compris la présence d'animaux, d'obstacles, de manifestations et d'événements majeurs.

c) Aux fins du point b), l'exploitant d'aérodrome veille à ce que:

1) les NOTAM soient créés suffisamment longtemps à l'avance pour permettre aux parties concernées de prendre les mesures requises, sauf en cas d'impossibilité d'utilisation, de rejet de matières radioactives, de produits chimiques toxiques, et d'autres évènements imprévisibles;

2) un NOTAM notifiant l'impossibilité d'utiliser des infrastructures, des services et des aides de navigation associés sur l'aérodrome fournisse une estimation de la durée de cette impossibilité d'utilisation ou de l'heure à laquelle le service devrait reprendre;

3) dans les trois mois à compter de l'émission d'un NOTAM permanent, l'information contenue dans le NOTAM soit incluse dans les produits d'information aéronautique concernés;

4) dans les trois mois à compter de l'émission d'un NOTAM provisoire de longue durée, l'information contenue dans le NOTAM soit incluse dans un supplément à l'AIP;

5) lorsqu'un NOTAM ayant une fin de validité estimée dépasse de manière inattendue cette période de trois mois, un NOTAM de remplacement soit créé, à moins que l'on ne s'attende à ce que l'état perdure pendant plus de trois mois supplémentaires: dans ce cas, l'exploitant d'aérodrome veille à ce que l'information soit publiée dans un supplément à l'AIP.

d) En outre, l'exploitant d'aérodrome veille à ce que:

1) exception faite de ce que prévoit le point d) 4), chaque NOTAM qu'il crée contienne les informations utiles dans l'ordre indiqué dans le format NOTAM figurant à l'appendice 1 de la présente annexe;

2) le texte d'un NOTAM soit composé des significations ou de la phraséologie abrégée uniforme assignées au code NOTAM de l'OACI, complétées par les abréviations, les indicateurs, les identificateurs, les codes, les indicatifs d'appel, les fréquences de l'OACI, des chiffres et du langage clair;

3) un NOTAM soit créé en anglais ou dans la langue nationale, selon ce qui a été convenu avec le prestataire de services d'information aéronautique concerné;

4) des informations concernant de la neige, de la neige fondante, de la glace, de la gelée, de l'eau stagnante ou de l'eau combinée à de la neige, de la neige fondante, de la glace ou de la gelée sur l'aire de mouvement soient diffusées au moyen d'un SNOWTAM, qui contienne les informations dans l'ordre indiqué dans le format SNOWTAM figurant à l'appendice 2 de la présente annexe;

5) lorsqu'une erreur survient dans un NOTAM, un NOTAM portant un nouveau numéro soit créé pour remplacer le NOTAM erroné, ou à ce que le NOTAM erroné soit annulé et qu'un nouveau NOTAM soit créé;

6) lorsqu'un NOTAM est créé en annulation ou en remplacement d'un NOTAM précédent:

a) la série et le numéro/l'année du NOTAM précédent soient indiqués;

b) l'indicateur d'emplacement et le sujet des deux NOTAM soient les mêmes;

▼M4

7) un nouveau NOTAM ne puisse annuler ou remplacer qu'un seul NOTAM;

8) chaque NOTAM créé traite d'un seul sujet et d'une seule condition du sujet;

9) chaque NOTAM créé soit aussi court que possible et rédigé de sorte que son sens soit clair, sans qu'il soit nécessaire de se référer à un autre document;

10) un NOTAM créé qui contient des informations permanentes ou provisoires de longue durée inclue les références appropriées à l'AIP ou au supplément à l'AIP;

11) l'indicateur d'emplacement de l'OACI inclus dans le texte d'un NOTAM créé pour l'aérodrome soit celui contenu dans les *Indicateurs d'emplacement*. Il ne convient pas d'utiliser des formes abrégées de ces indicateurs.

e) À la suite de la publication d'un NOTAM qu'il a créé, l'exploitant d'aérodrome réexamine son contenu afin d'en vérifier la précision, et veille à ce que l'information soit diffusée auprès de tous les membres du personnel de l'aérodrome concernés et des organisations intéressées sur l'aérodrome.

f) L'exploitant d'aérodrome archive:

1) les NOTAM qu'il a créés et ceux qui ont été émis;

2) les preuves de la mise en œuvre des points a) 2) et a) 3).

ADR.OPS.A.060 Communication des contaminants de surface

L'exploitant d'aérodrome communique aux services d'information aéronautique et aux organismes des services de la circulation aérienne les problèmes ayant une importance opérationnelle et affectant l'exploitation des aéronefs et de l'aérodrome sur l'aire de mouvement, en particulier en ce qui concerne la présence des éléments suivants:

a) eau;

b) neige;

c) neige fondante;

d) glace;

e) gelée;

f) agents chimiques liquides d'antigivrage ou de dégivrage ou autres contaminants;

g) congères ou amoncellements.

ADR.OPS.A.065 Communication de l'état de surface des pistes

a) L'exploitant d'aérodrome communique l'état de surface des pistes pour chaque tiers de piste en établissant un rapport sur l'état des pistes (RCR). Le rapport comprend un code d'état de piste (RWYCC) composé de chiffres de 0 à 6, la couverture et la profondeur du contaminant, ainsi qu'une description utilisant les termes suivants:

1) NEIGE COMPACTÉE;

2) SÈCHE;

3) NEIGE SÈCHE;

4) NEIGE SÈCHE SUR NEIGE COMPACTÉE;

5) NEIGE SÈCHE SUR GLACE;

6) GELÉE;

7) GLACE;

8) MOUILLÉE GLISSANTE;

9) NEIGE FONDANTE;

10) PISTE SPÉCIALEMENT TRAITÉE EN CONDITIONS HIVERNALES;

▼M4

11) EAU STAGNANTE;

12) EAU SUR NEIGE COMPACTÉE;

13) MOUILLÉE;

14) GLACE MOUILLÉE;

15) NEIGE MOUILLÉE;

16) NEIGE MOUILLÉE SUR NEIGE COMPACTÉE;

17) NEIGE MOUILLÉE SUR GLACE;

18) TRAITÉE CHIMIQUEMENT;

19) SABLE NON ADHÉRENT.

b) Le point de départ de la communication est la modification importante de l'état de surface des pistes due à la présence d'eau, de neige, de neige fondante, de glace ou de gelée.

c) La communication des modifications importantes de l'état de surface des pistes se poursuit jusqu'à ce que la piste ne soit plus contaminée. À ce stade, l'exploitant d'aérodrome émet un RCR indiquant que la piste est mouillée ou sèche, selon le cas.

d) Les mesures de frottement ne sont pas communiquées.

e) Si une piste revêtue est en partie ou en totalité mouillée glissante, l'exploitant d'aérodrome met cette information à la disposition des utilisateurs de l'aérodrome concernés. Pour ce faire, il crée un NOTAM qui décrit l'emplacement de la portion de piste affectée.

▼B

SOUS-PARTIE B – SERVICES OPÉRATIONNELS D'AÉRODROME, ÉQUIPEMENT ET INSTALLATIONS (ADR.OPS.B)

ADR.OPS.B.001 Fourniture de services

Les services au titre de la sous-partie B de la présente annexe sont fournis à l'aérodrome par l'exploitant dudit aérodrome de manière directe ou indirecte.

▼M4

ADR.OPS.B.003 Transfert des activités — fourniture d'informations opérationnelles

a) L'exploitant d'aérodrome établit et met en œuvre des procédures de transfert des activités opérationnelles entre les membres du personnel associé à l'exploitation et à l'entretien de l'aérodrome, afin de garantir que tous les nouveaux membres du personnel disposent des informations opérationnelles en rapport avec leurs tâches.

b) L'exploitant d'aérodrome établit et met en œuvre des procédures visant à fournir aux organisations exploitant ou fournissant des services sur l'aérodrome les informations opérationnelles relatives à l'aérodrome qui sont susceptibles d'affecter l'exécution des tâches du personnel de ces organisations.

▼B

ADR.OPS.B.005 Plan d'urgence de l'aérodrome

L'exploitant d'aérodrome établit et met en œuvre un plan d'urgence de l'aérodrome qui:

a) est proportionné à l'exploitation des aéronefs et aux autres activités menées à l'aérodrome;

b) prévoit la coordination des organisations concernées dans le cadre d'une intervention face à une situation d'urgence survenant dans l'aérodrome ou ses abords;

c) contient des procédures relatives à la vérification périodique de l'adéquation du plan et à l'examen des résultats afin d'en améliorer l'efficacité.

▼B

ADR.OPS.B.010 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie

a) L'exploitant d'aérodrome veille à ce que:

1. les services, l'équipement, les installations de sauvetage et de lutte contre l'incendie de l'aérodrome soient fournis;

2. l'équipement approprié, les agents d'extinction et le personnel suffisant soient disponibles dans un délai adapté;

3. le personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie soit dûment formé et qualifié pour évoluer dans l'environnement de l'aérodrome;

4. le personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie qui peut être appelé à intervenir en cas d'urgence aérienne prouve son aptitude médicale à remplir ses fonctions de façon satisfaisante, compte tenu du type d'activité exercée.

b) L'exploitant d'aérodrome établit et met en œuvre un programme de formation pour le personnel associé à l'exploitation, à l'entretien et à la gestion de l'aérodrome.

▼M4

c) Le programme de formation est exécuté conformément au paragraphe ADR.OR.D.017, à l'exception des exigences suivantes:

1) la formation périodique comprend une formation théorique et une formation pratique continue;

2) des contrôles d'aptitude sont réalisés à des intervalles ne dépassant pas 12 mois depuis la fin de la formation initiale.

d) La formation du personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie est conçue pour dispenser à ce personnel des connaissances fondamentales et des compétences pratiques en rapport avec l'exécution de ses tâches.

e) Une baisse temporaire du niveau de protection des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie en raison de circonstances imprévues ne requiert pas une approbation préalable de l'autorité compétente.

———————

▼B

ADR.OPS.B.015 Surveillance et inspection des aires de mouvement et installations associées

a) L'exploitant d'aérodrome surveille l'état de l'aire de mouvement et le statut opérationnel des installations associées et signale les problèmes ayant un impact sur le plan opérationnel, de façon temporaire ou permanente, aux prestataires de services de trafic aérien et aux fournisseurs de services d'information aéronautique compétents.

b) L'exploitant d'aérodrome procède à des inspections régulières de l'aire de mouvement et des installations associées.

▼M4

ADR.OPS.B.016 Programme de contrôle des objets intrus

a) L'exploitant d'aérodrome établit et met en œuvre un programme de contrôle des objets intrus (FOD) et exige des organisations exploitant ou fournissant des services sur l'aérodrome qu'elles participent à ce programme.

b) Dans le cadre du programme de contrôle des FOD, l'exploitant d'aérodrome:

1) s'assure de la vigilance et de la participation des membres du personnel et veille à ce qu'ils aient achevé avec succès une formation appropriée et démontré leurs compétences à cet égard;

2) établit et met en œuvre des mesures visant à prévenir la production de FOD;

▼M4

3) établit et met en œuvre des procédures visant à:

i) détecter les FOD, y compris par la surveillance et l'inspection de l'aire de mouvement ou des zones connexes conformément à un programme d'inspection et à chaque fois qu'une inspection est requise en raison d'activités, de phénomènes météorologiques ou d'événements qui auraient pu occasionner la production de FOD;

ii) supprimer, contenir et éliminer rapidement les FOD, et fournir tous les moyens utiles à cette fin;

iii) notifier, dès que possible, aux exploitants d'aéronefs la découverte de pièces d'aéronefs;

c) collecte et analyse des données et des informations afin d'identifier des sources et de repérer des tendances concernant les FOD, et met en œuvre des mesures correctives et/ou préventives afin de renforcer l'efficacité du programme.

▼B

ADR.OPS.B.020 Réduction des dangers liés aux impacts d'animaux

L'exploitant d'aérodrome:

a) évalue le péril animalier sur l'aérodrome et aux abords de celui-ci;

b) met en place des moyens et élabore des procédures pour limiter au minimum les risques de collision entre des animaux et un aéronef, sur l'aérodrome;

c) informe l'autorité appropriée si une évaluation du péril animalier met en évidence des conditions aux abords de l'aérodrome susceptibles d'entraîner des dangers liés au péril animalier.

▼M4

ADR.OPS.B.024 Autorisation des conducteurs de véhicules

a) Sous réserve des dispositions du point d), la conduite d'un véhicule sur une partie quelconque de l'aire de mouvement ou de toute autre aire opérationnelle d'un aérodrome requiert une autorisation délivrée au conducteur par l'exploitant de cet aérodrome. L'autorisation de conduite est délivrée à une personne qui:

1) s'est vu assigner des tâches nécessitant la conduite sur les aires en question;

2) est titulaire d'un permis de conduire en cours de validité, ou de tout autre permis nécessaire à la circulation de véhicules spécialisés;

3) a achevé avec succès un programme approprié de formation à la conduite et a démontré ses compétences conformément au point b);

4) a démontré ses compétences linguistiques conformément au paragraphe ADR.OPS.B.029, si cette personne a l'intention de conduire un véhicule sur l'aire de manœuvre;

5) a été formée par son employeur à l'utilisation du véhicule destiné à circuler sur l'aérodrome.

b) L'exploitant d'aérodrome établit et met en œuvre un programme de formation à la conduite pour les conducteurs qui circulent sur l'aire de trafic ou sur toute autre aire opérationnelle, à l'exception de l'aire de manœuvre, et pour les conducteurs qui circulent sur l'aire de manœuvre. Le programme de formation:

1) est adapté aux caractéristiques et à l'exploitation de l'aérodrome, aux fonctions et aux tâches que les conducteurs devront exécuter et aux zones de l'aérodrome dans lesquelles ils pourront être autorisés à circuler;

▼M4

2) comprend:

i) une formation théorique et pratique d'une durée adéquate, abordant au moins les thèmes suivants:

A) cadre réglementaire et responsabilités personnelles;

B) normes relatives aux véhicules, exigences et procédures opérationnelles applicables à l'aérodrome;

C) communications;

D) radiotéléphonie, pour les conducteurs qui circulent sur l'aire de manœuvre;

E) performances humaines;

F) familiarisation avec l'environnement opérationnel;

ii) une évaluation des compétences des conducteurs.

c) L'autorisation de conduite délivrée conformément au point a) précise les parties de l'aire de mouvement ou de toute autre aire opérationnelle de l'aérodrome sur lesquelles le conducteur est autorisé à circuler et elle reste valide aussi longtemps que:

1) les exigences des points a) 1) et a) 2) sont remplies;

2) le titulaire de l'autorisation de conduite:

i) suit et achève avec succès une formation et réussit des contrôles d'aptitude conformément aux points f) et g) du paragraphe ADR.OR.D.017;

ii) le cas échéant, continue de démontrer les compétences linguistiques requises conformément au paragraphe ADR.OPS.B.029.

d) Par dérogation au point a), l'exploitant d'aérodrome peut permettre, à titre temporaire, à une personne de conduire un véhicule sur l'aire de mouvement ou sur toute autre aire opérationnelle si:

1) cette personne est titulaire d'un permis de conduire en cours de validité, ou de tout autre permis nécessaire à la circulation de véhicules spécialisés;

2) ce véhicule est escorté par un véhicule dont le conducteur est autorisé conformément au point a).

e) L'exploitant d'aérodrome:

1) établit un système et met en œuvre des procédures afin de:

i) délivrer des autorisations de conduite et permettre, à titre temporaire, la conduite de véhicules;

ii) s'assurer que les conducteurs auxquels une autorisation de conduite a été délivrée continuent de se conformer aux points c) 1) et c) 2);

iii) surveiller que les conducteurs respectent les exigences en matière de conduite applicables sur l'aérodrome et prendre les mesures appropriées, y compris la suspension et le retrait des autorisations de conduite ou des permissions temporaires de conduire un véhicule;

2) conserve une trace de ces mesures.

ADR.OPS.B.026 Autorisation des véhicules

a) La circulation d'un véhicule sur l'aire de mouvement ou sur toute autre aire opérationnelle d'un aérodrome requiert une autorisation délivrée par l'exploitant d'aérodrome. L'autorisation peut être délivrée si le véhicule est utilisé pour des activités liées à l'exploitation de l'aérodrome et s'il est:

1) en état de fonctionnement normal et adapté à l'exploitation prévue;

▼M4

2) conforme aux exigences de marquage et de balisage lumineux du paragraphe ADR.OPS.B.080;

3) équipé d'une radio permettant une communication bilatérale sur la fréquence appropriée pour les services de la circulation aérienne et sur toute autre fréquence nécessaire, s'il est destiné à circuler sur l'une des aires suivantes:

i) l'aire de manœuvre;

ii) les autres aires opérationnelles où une communication est nécessaire avec les organismes des services de la circulation aérienne de l'aérodrome;

4) équipé d'un transpondeur ou tout autre équipement facilitant la surveillance, s'il est destiné à circuler sur l'aire de manœuvre, et si l'aérodrome est équipé d'un système de guidage et de contrôle de la circulation de surface dont le fonctionnement nécessite l'utilisation d'un transpondeur ou de tout autre équipement facilitant la surveillance à bord des véhicules.

b) L'exploitant d'aérodrome limite le nombre des véhicules autorisés à circuler sur l'aire de mouvement ou sur toute autre aire opérationnelle au minimum requis pour assurer l'exploitation sûre et efficace de l'aérodrome.

c) Une autorisation délivrée conformément au point a):

1) précise les parties de l'aire de mouvement ou de toute autre aire opérationnelle de l'aérodrome sur lesquelles le véhicule peut circuler;

2) reste valide aussi longtemps que les exigences du point a) sont remplies.

d) L'exploitant d'aérodrome attribue un indicatif d'appel à un véhicule autorisé conformément au point a) à circuler sur l'aérodrome, si ce véhicule doit être équipé d'une radio. L'indicatif d'appel attribué à un véhicule:

1) ne crée pas de confusion quant à son identité;

2) est adapté à sa fonction;

3) pour les véhicules qui circulent sur l'aire de manœuvre, est coordonné avec l'organisme des services de la circulation aérienne, et est communiqué aux organisations compétentes sur l'aérodrome.

e) Par dérogation au point a), l'exploitant d'aérodrome peut permettre:

1) la circulation occasionnelle sur les aires visées aux points a) 3) et a) 4) d'un véhicule autorisé conformément aux points a) 1) et a) 2) qui n'est pas équipé d'une radio comme requis au point a) 3) ni d'un transpondeur ou de tout autre équipement facilitant la surveillance comme requis au point a) 4), pour autant que:

i) le véhicule soit escorté, à tout moment, par un véhicule autorisé se conformant aux exigences du point a) 3) et, le cas échéant, du point a) 4);

ii) le véhicule d'escorte se conforme aux exigences de marquage et de balisage lumineux du paragraphe ADR.OPS.B.080;

iii) des procédures par faible visibilité ne soient pas en vigueur, si le véhicule d'escorte doit circuler sur l'aire de manœuvre;

2) l'accès temporaire d'un véhicule à l'aérodrome et sa circulation sur l'aire de mouvement ou sur toute autre aire opérationnelle, dans les conditions suivantes:

a) une inspection visuelle de ce véhicule confirme que son état ne présente pas un danger pour la sécurité;

▼M4

b) ce véhicule est escorté, à tout moment, par un véhicule autorisé qui:

i) satisfait aux exigences du point a) 3) et, le cas échéant, du point a) 4), lorsqu'il circule dans les zones visées aux points a) 3) et a) 4);

ii) est conforme aux exigences de marquage et de balisage lumineux du paragraphe ADR.OPS.B.080;

c) des procédures par faible visibilité ne soient pas en vigueur, si le véhicule doit circuler sur l'aire de manœuvre.

f) L'exploitant d'aérodrome:

1) établit et met en œuvre des procédures visant à:

i) délivrer des autorisations de véhicules et permettre à titre temporaire l'accès à l'aérodrome et la circulation des véhicules;

ii) attribuer des indicatifs d'appel aux véhicules;

iii) surveiller que les véhicules respectent le paragraphe ADR.OPS.B.026 et prendre les mesures appropriées, y compris la suspension et le retrait des autorisations de véhicules ou des permissions temporaires d'exploiter un véhicule;

2) conserve une trace de ces mesures.

ADR.OPS.B.027 Exploitation des véhicules

a) Le conducteur d'un véhicule circulant sur l'aire de manœuvre exploite le véhicule:

1) uniquement en vertu de l'autorisation de l'organisme des services de la circulation aérienne, et conformément aux instructions données par ce dernier;

2) en respectant toutes les consignes impératives indiquées au moyen de marques et de panneaux, sauf autorisation contraire de l'organisme des services de la circulation aérienne;

3) en respectant toutes les consignes impératives indiquées au moyen de feux.

b) Le conducteur d'un véhicule circulant sur l'aire de manœuvre exploite le véhicule conformément aux règles suivantes:

1) les véhicules de secours qui se dirigent vers un aéronef en détresse ont priorité de passage sur tout autre mouvement à la surface;

2) sous réserve des dispositions du point 1:

i) les véhicules, y compris les véhicules remorquant un aéronef, cèdent le passage aux aéronefs qui atterrissent, décollent ou circulent à la surface;

ii) les véhicules ne remorquant pas d'aéronefs doivent céder le passage aux véhicules remorquant un aéronef;

iii) les véhicules ne remorquant pas d'aéronefs doivent céder le passage à d'autres véhicules ne remorquant pas d'aéronefs conformément aux instructions de l'organisme des services de la circulation aérienne;

iv) nonobstant les dispositions des points i), ii) et iii), les véhicules, y compris les véhicules remorquant un aéronef, se conforment aux instructions données par l'organisme des services de la circulation aérienne.

c) Le conducteur d'un véhicule doté de radio qui a l'intention de circuler ou qui circule sur l'aire de manœuvre:

1) établit une communication radio bidirectionnelle de qualité satisfaisante avec l'organisme des services de la circulation aérienne sur la fréquence appropriée de ces services avant de pénétrer sur l'aire de manœuvre et reste constamment à l'écoute sur la fréquence assignée;

▼M4

2) obtient, avant de pénétrer sur la zone de manœuvre, l'autorisation de l'organisme des services de la circulation aérienne et n'exploite le véhicule qu'en vertu de l'autorisation de celui-ci. Nonobstant cette autorisation, l'entrée sur une piste ou une bande de piste ou la modification de l'exploitation autorisée fait l'objet d'une nouvelle autorisation spécifique donnée par l'organisme des services de la circulation aérienne;

3) collationne à l'intention du personnel des services de la circulation aérienne les parties des instructions liées à la sécurité et communiquées en phonie. Les instructions relatives à la pénétration, à l'attente en retrait, à la traversée ou à l'évolution sur une piste, une voie de circulation ou une bande de piste doivent toujours faire l'objet d'un collationnement;

4) collationne à l'intention du personnel des services de la circulation aérienne les instructions autres que celles visées au point 3 ou en accuse réception afin d'indiquer clairement qu'elles ont été comprises et qu'elles seront respectées.

d) Lorsque le conducteur d'un véhicule qui circule sur l'aire de manœuvre a un doute sur la position du véhicule par rapport à l'aire de manœuvre,

1) il informe l'organisme des services de la circulation aérienne des circonstances, notamment de la dernière position connue;

2) dans le même temps, sauf instructions contraires de l'organisme des services de la circulation aérienne, il évacue le plus rapidement possible la piste, la voie de circulation ou toute autre partie de l'aire de manœuvre, pour se placer à une distance de sécurité;

3) après avoir accompli les actions visées aux points 1) et 2), il arrête le véhicule.

e) Le conducteur d'un véhicule circulant sur l'aire de manœuvre:

1) lors de l'exploitation d'un véhicule sur la bande d'une piste utilisée pour l'atterrissage ou le décollage, n'approche pas de la piste au-delà du point d'attente avant piste ou du point d'attente sur voie de service établis pour cette piste;

2) lorsqu'une piste est utilisée pour l'atterrissage ou le décollage, n'exploite pas de véhicule sur:

i) la partie de la bande de piste qui s'étend au-delà des extrémités de cette piste;

ii) l'aire de sécurité d'extrémité de piste de cette piste;

iii) le prolongement dégagé, le cas échéant, à une distance où il serait susceptible de constituer un danger pour les aéronefs dans l'espace aérien.

f) Le conducteur d'un véhicule doté de radio circulant sur l'aire de trafic, si cela est requis sur l'aérodrome:

1) établit une communication radio bidirectionnelle de qualité satisfaisante avec l'organisme compétent désigné par l'exploitant d'aérodrome avant de pénétrer sur l'aire de trafic;

2) reste constamment à l'écoute sur la fréquence assignée.

g) Le conducteur d'un véhicule circulant sur l'aire de trafic exploite le véhicule conformément aux règles suivantes:

1) uniquement en vertu de l'autorisation de l'organisme responsable désigné par l'exploitant d'aérodrome, et selon les instructions données par cet organisme;

▼M4

2) en respectant toutes les consignes impératives indiquées au moyen de marques et de panneaux, sauf autorisation contraire de l'organisme responsable désigné par l'exploitant d'aérodrome;

3) en respectant toutes les consignes impératives indiquées au moyen de feux;

4) en cédant le passage à un véhicule de secours, à un aéronef qui circule ou se prépare à circuler au sol, ou qui est poussé ou remorqué;

5) en cédant le passage aux autres véhicules conformément à la réglementation locale;

6) en cédant toujours la priorité aux véhicules de secours qui interviennent dans une situation d'urgence.

h) Le conducteur d'un véhicule circulant sur l'aire de mouvement ou sur toute autre aire opérationnelle:

1) exploite le véhicule conformément aux limitations de vitesse et aux itinéraires de conduite établis;

2) ne se livre pas à des activités susceptibles de le distraire ou de le perturber pendant qu'il conduit;

3) respecte les exigences en matière de communication et les procédures opérationnelles figurant dans le manuel de l'aérodrome.

i) Le conducteur d'un véhicule escortant un autre véhicule veille à ce que le conducteur du véhicule escorté exploite son véhicule conformément aux instructions données.

j) Le conducteur d'un véhicule ne stationne le véhicule que dans les zones désignées par l'exploitant d'aérodrome.

k) L'exploitant d'aérodrome élabore et met en œuvre des procédures garantissant que les conducteurs qui circulent sur l'aire de mouvement et les autres aires opérationnelles respectent les points a) à j).

ADR.OPS.B.028 Remorquage d'aéronefsL'exploitant d'aérodrome:

a) établit des procédures de manœuvre de l'aéronef et désigne des itinéraires à utiliser lors des opérations de remorquage d'aéronefs sur l'aire de mouvement, afin de garantir la sécurité;

b) s'assure de la fourniture d'un guidage adéquat et approprié lors des opérations de remorquage;

c) veille à ce que l'aéronef remorqué allume des feux lors des opérations de remorquage, conformément aux dispositions du point SERA.3215 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission [1];

d) élabore et met en œuvre des procédures garantissant une communication et une coordination adéquates entre l'organisation exécutant l'opération de remorquage, l'organisme des services de gestion d'aire de trafic ou l'organisme des services de la circulation aérienne, en fonction de l'opération de remorquage;

e) élabore et met en œuvre des procédures visant à garantir la sécurité des opérations de remorquage en cas de mauvaises conditions atmosphériques ou météorologiques, y compris en limitant ces opérations ou ne les autorisant pas.

[1] Règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010 (JO L 281 du 13.10.2012, p. 1).

▼M4

ADR.OPS.B.029 Compétences linguistiques

a) Toute personne tenue de faire la preuve de ses compétences linguistiques en vertu du paragraphe ADR.OPS.B.024 doit démontrer ses compétences, au moins à un niveau opérationnel, tant dans l'utilisation de la phraséologie qu'en langage clair, conformément au point b):

1) en langue anglaise; et

2) en toute autre langue utilisée sur l'aérodrome à des fins de communication radio avec l'unité des services de la circulation aérienne de l'aérodrome.

b) Le candidat doit démontrer son aptitude à:

1) communiquer efficacement dans des échanges en phonie et en face à face;

2) s'exprimer avec précision et clarté sur des sujets courants et professionnels;

3) utiliser des stratégies de communication appropriées pour échanger des messages et pour reconnaître et résoudre les malentendus dans un contexte général ou professionnel;

4) traiter efficacement les difficultés linguistiques induites par des complications ou des événements imprévus qui se produisent dans le cadre d'une situation de travail ordinaire ou d'une tâche de communication à laquelle il est habitué en temps normal;

5) utiliser un dialecte ou un accent compréhensible pour la communauté aéronautique.

c) Les compétences linguistiques sont démontrées par un certificat délivré par l'organisme qui a procédé à l'évaluation, attestant la ou les langues, le niveau ou les niveaux de compétence et la date de l'évaluation.

d) À l'exception des personnes qui ont démontré des compétences linguistiques à un niveau expert, les compétences linguistiques sont réévaluées tous les:

1) quatre ans à compter de la date de l'évaluation, si le niveau démontré est un niveau opérationnel;

2) six ans à compter de la date de l'évaluation, si le niveau démontré est un niveau avancé.

e) La démonstration des compétences linguistiques s'effectue par une méthode d'évaluation comportant:

1) un processus d'évaluation;

2) les qualifications des évaluateurs chargés d'évaluer les compétences linguistiques;

3) une procédure de recours.

f) L'exploitant d'aérodrome propose des formations linguistiques en vue de maintenir le niveau de compétences linguistiques requis de son personnel.

g) Par dérogation au point a), l'État membre peut décider que les compétences en langue anglaise ne sont pas obligatoires pour le personnel visé au paragraphe ADR.OPS.B.024, aux fins de la communication radio avec l'organisme des services de la circulation aérienne de l'aérodrome. En pareil cas, il effectue une évaluation de sécurité couvrant un ou plusieurs aérodromes.

h) L'exploitant d'aérodrome peut délivrer une autorisation à une personne qui n'a pas fourni la preuve du respect des points a) et b) jusqu'au:

1) 7 janvier 2026 en ce qui concerne la langue anglaise;

2) 7 janvier 2023 en ce qui concerne les langues autres que la langue anglaise.

ADR.OPS.B.030 Système de guidage et de contrôle de la circulation de surface

a) L'exploitant d'aérodrome veille à ce que l'aérodrome soit équipé d'un système de guidage et de contrôle de la circulation de surface.

▼M4

b) Dans le cadre du système de guidage et de contrôle de la circulation de surface, l'exploitant d'aérodrome évalue, en coordination avec le prestataire de services de la circulation aérienne, la nécessité d'établir des itinéraires normalisés de circulation des aéronefs à la surface sur l'aérodrome. Lorsque des itinéraires normalisés sont établis, l'exploitant d'aérodrome:

1) veille à ce qu'ils soient adéquats et adaptés à la circulation sur l'aérodrome, à la conception de ce dernier ainsi qu'aux opérations qui y sont prévues, et à ce qu'ils soient correctement identifiés;

2) fournit des informations pertinentes au prestataire de services d'information aéronautique aux fins de publication dans l'AIP.

c) Lorsque le fonctionnement du système de guidage et de contrôle de la circulation de surface nécessite l'utilisation d'un transpondeur par les aéronefs se trouvant sur l'aire de mouvement, l'exploitant d'aérodrome coordonne avec le prestataire de services de navigation aérienne:

1) les procédures de fonctionnement du transpondeur pertinentes à respecter par les exploitants d'aéronefs;

2) la fourniture d'informations pertinentes au prestataire de services d'information aéronautique aux fins de publication dans l'AIP.

ADR.OPS.B.031 Communications

a) Les véhicules et l'organisme des services de la circulation aérienne communiquent conformément aux exigences applicables de la section 14 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012.

b) L'exploitant d'aérodrome élabore, en coordination avec le prestataire de services de la circulation aérienne, des procédures de communication concernant notamment:

1) les fréquences et la ou les langues à utiliser pour la communication entre l'organisme des services de la circulation aérienne et les véhicules qui ont l'intention de circuler ou circulent sur l'aire de manœuvre;

2) la communication entre l'organisme des services de la circulation aérienne et les piétons qui ont l'intention de circuler ou circulent sur l'aire de manœuvre;

3) la diffusion, par communication radio, d'informations importantes relatives à l'aérodrome susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité des opérations sur l'aire de manœuvre;

4) les signaux et autres moyens de communication à utiliser, dans toutes les conditions de visibilité, dans le cas d'une défaillance des communications radio entre l'organisme des services de la circulation aérienne et les véhicules ou les piétons se trouvant sur l'aire de manœuvre.

ADR.OPS.B.033 Contrôle des piétons

a) L'exploitant d'aérodrome élabore et met en œuvre des procédures permettant de:

1) limiter l'accès à l'aire de mouvement et aux autres aires opérationnelles aux seules personnes dont les fonctions exigent qu'elles aient accès à ces aires;

2) veiller à ce que ces personnes ne puissent accéder sans accompagnement à ces aires que si elles ont reçu une formation appropriée et démontré leurs compétences;

3) contrôler les mouvements des personnes sur l'aire de trafic et 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:

i) soient accompagnés par du personnel formé et compétent;

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

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

▼M4

b) L'exploitant d'aérodrome élabore et met en œuvre des procédures permettant de faire en sorte que:

1) le personnel dont les tâches exigent qu'il accède sans véhicule à l'aire de manœuvre puisse pénétrer et circuler sur cette dernière de manière ordonnée et en toute sécurité;

2) ce personnel:

i) soit équipé de manière appropriée, notamment de vêtements à haute visibilité, de moyens d'orientation et de moyens de communication bidirectionnelle avec l'organisme des services de la circulation aérienne et l'organisme correspondant de l'exploitant d'aérodrome pendant ces opérations;

ii) obtienne l'autorisation de l'organisme des services de la circulation aérienne avant de pénétrer sur l'aire de manœuvre. Nonobstant cette autorisation, l'entrée sur une piste ou une bande de piste ou la modification de l'exploitation autorisée fait l'objet d'une nouvelle autorisation spécifique donnée par l'organisme des services de la circulation aérienne;

iii) ne pénètre pas sur l'aire de manœuvre lorsque des procédures par faible visibilité sont en vigueur.

ADR.OPS.B.035 Exploitation en conditions hivernales

a) L'exploitant d'aérodrome doit, lorsque l'aérodrome est supposé fonctionner dans des conditions où la neige, la neige fondante ou la glace risquent de s'accumuler sur l'aire de mouvement, élaborer et mettre en œuvre un plan neige. Dans le cadre du plan neige, l'exploitant d'aérodrome:

1) prévoit l'utilisation de moyens destinés à éliminer la glace et la gelée, à en empêcher la formation ou à améliorer les caractéristiques de frottement de surface de la piste;

2) fait en sorte, dans la mesure de ce qui est raisonnablement possible, que les pistes en service et les autres parties de l'aire de mouvement destinées à être utilisées pour l'exploitation des aéronefs soient débarrassées de la neige, de la neige fondante et de la glace.

b) L'exploitant d'aérodrome fournit, à des fins de publication dans l'AIP, des informations sur:

1) la disponibilité d'équipements de déneigement et les opérations de contrôle de la neige et de la glace;

2) le statut d'approbation, le cas échéant, en ce qui concerne l'utilisation de pistes spécialement traitées en conditions hivernales;

3) le type de moyens utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement.

ADR.OPS.B.036 Exploitation sur des pistes spécialement traitées en conditions hivernales

a) Sous réserve de l'approbation préalable de l'autorité compétente, un exploitant d'aérodrome peut élaborer et utiliser des procédures pour l'exploitation d'avions sur des pistes spécialement traitées en conditions hivernales, lorsque le type de contaminant est la neige compactée ou la glace. Les pistes spécialement traitées en conditions hivernales peuvent être associées à un RWYCC initial de 4; toutefois, si le traitement ne justifie pas un RWYCC 4, il y a lieu d'appliquer la procédure normale prévue au paragraphe ADR.OPS.B.037.

b) Pour obtenir l'approbation préalable de l'autorité compétente, l'exploitant d'aérodrome:

1) élabore des procédures qui comprennent:

i) le type d'équipement ou le type, la qualité et la quantité des moyens, ou les deux, qui sont utilisés pour améliorer l'état de surface des pistes, ainsi que la méthode d'application;

ii) le suivi des paramètres météorologiques;

iii) la gestion des contaminants non adhérents;

iv) l'évaluation des résultats obtenus;

▼M4

2) obtient, d'au moins un exploitant d'avion, les données de l'avionneur relatives aux performances d'arrêt d'un avion sur la piste avec le traitement spécial;

3) analyse et traite les données obtenues au point 2 afin de démontrer la capacité d'établir les conditions de la piste selon un RWYCC donné;

4) établit un programme d'entretien qui couvre à la fois l'entretien préventif et l'entretien correctif des équipements utilisés pour obtenir des performances régulières.

c) L'exploitant d'aérodrome élabore et met en œuvre un programme visant à contrôler l'efficacité permanente de la procédure. Ce programme utilise les rapports d'efficacité de freinage des données de l'avionneur qui doivent être comparés avec l'état de la piste communiqué.

d) L'exploitant d'aérodrome évalue la performance des opérations en conditions hivernales après la fin de la période hivernale afin de déterminer:

1) les besoins supplémentaires en matière de formation;

2) la nécessité de mettre à jour les procédures;

3) les besoins supplémentaires ou différents en matière d'équipements et de moyens.

ADR.OPS.B.037 Évaluation de l'état de surface des pistes et attribution d'un code d'état de piste (RWYCC)

Lorsque les contaminants énumérés au paragraphe ADR.OPS.060, points a) à e) sont présents à la surface d'une piste, l'exploitant d'aérodrome:

a) attribue un RWYCC en fonction du type et de l'épaisseur du contaminant et de la température;

b) inspecte la piste lorsque son état de surface peut avoir changé en raison des conditions météorologiques, évalue l'état de surface de la piste et attribue un nouveau RWYCC;

c) utilise des rapports de pilotes pour déclencher la réévaluation du RWYCC.

▼B

ADR.OPS.B.040 Exploitation de nuit

L'exploitant d'aérodrome veille à ce que des moyens et procédures soient établis et mis en œuvre en vue de garantir des conditions de sécurité pour l'exploitation nocturne de l'aérodrome.

ADR.OPS.B.045 Exploitation par faible visibilité

a) L'exploitant d'aérodrome veille à ce que des moyens et procédures soient établis et mis en œuvre en vue de garantir des conditions de sécurité pour l'exploitation de l'aérodrome par faible visibilité.

b) Les procédures d'exploitation par faible visibilité requièrent une approbation préalable de l'autorité compétente.

ADR.OPS.B.050 Exploitation dans de mauvaises conditions météorologiques

L'exploitant d'aérodrome veille à l'élaboration et à la mise en œuvre de moyens et de procédures en vue de garantir la sécurité des opérations sur l'aérodrome dans de mauvaises conditions météorologiques.

ADR.OPS.B.055 Qualité des carburants

L'exploitant d'aérodrome vérifie que les organisations impliquées dans le stockage et la distribution du carburant aux aéronefs disposent de procédures pour fournir aux aéronefs du carburant non pollué et de la catégorie adéquate.

ADR.OPS.B.065 Aides visuelles et dispositifs électriques de l'aérodrome

L'exploitant d'aérodrome met en place des procédures en vue de veiller à ce que les aides visuelles et les systèmes électriques fonctionnent de la façon prévue.

▼B

ADR.OPS.B.070 Sécurité lors de travaux sur l'aérodrome

a) L'exploitant d'aérodrome élabore et met en œuvre des procédures permettant de veiller à ce que:

1. la sécurité des aéronefs ne soit pas compromise par les travaux dans l'aérodrome;

2. la sécurité des travaux dans l'aérodrome ne soit pas compromise par les activités opérationnelles de l'aérodrome.

ADR.OPS.B.075 Protection des aérodromes

a) L'exploitant d'aérodrome surveille sur l'aérodrome et à ses abords:

1. les surfaces de protection et de limitation d'obstacle conformément à la base de certification, et d'autres surfaces et aires associées à l'aérodrome, afin d'entreprendre, dans le cadre de ses compétences, les actions appropriées pour atténuer les risques associés au percement desdites surfaces et aires;

2. le marquage et l'éclairage des obstacles afin de pouvoir agir dans le cadre de ses compétences, le cas échéant;

3. les dangers liés aux activités humaines et à l'utilisation du sol afin de pouvoir agir dans le cadre de ses compétences, le cas échéant.

b) L'exploitant d'aérodrome met en place des procédures afin d'atténuer les risques associés aux obstacles, développements et autres activités dans l'enceinte des zones surveillées qui pourraient avoir des répercussions sur l'exploitation d'un aéronef sur, à destination de, ou en partance de l'aérodrome.

▼M4

ADR.OPS.B.080 Marquage et balisage lumineux des véhicules et autres objets mobiles

a) L'exploitant d'aérodrome veille à ce que les véhicules et autres objets mobiles, à l'exclusion des aéronefs, se trouvant sur l'aire de mouvement de l'aérodrome soient:

1) marqués à l'aide de couleurs nettement visibles ou à l'aide de fanions disposés à des emplacements adéquats, d'une taille appropriée et représentant des damiers aux couleurs contrastées;

2) pourvus de feux d'obstacle à basse intensité, dont le type et les caractéristiques sont adaptés à leur fonction, si les véhicules et l'aérodrome sont utilisés de nuit ou dans des conditions de faible visibilité. La couleur des feux est la suivante:

i) bleu à éclats pour les véhicules de secours ou de sûreté;

ii) jaune à éclats pour les autres véhicules, y compris les véhicules d'escorte;

iii) rouge fixe pour les objets à mobilité limitée.

b) L'exploitant d'aérodrome peut exempter des obligations du point a) les équipements affectés au service des aéronefs et les véhicules utilisés uniquement sur les aires de trafic.

▼B
▼C1

ADR.OPS.B.090 Utilisation de l'aérodrome par un aéronef avec une lettre de code de référence supérieure

▼B

a) Sauf en cas d'urgence à bord d'un aéronef, un exploitant d'aérodrome peut, avec l'approbation préalable de l'autorité compétente, autoriser l'utilisation de l'aérodrome ou de l'une quelconque de ses parties à un aéronef avec ►C1 une lettre de code de référence supérieure aux caractéristiques ◄ de conception de l'aérodrome stipulées dans les termes du certificat.

b) Pour prouver la conformité avec le point a), les dispositions du paragraphe ADR.OR.B.040 s'appliquent.

▼B

SOUS-PARTIE C – ENTRETIEN DE L'AÉRODROME (ADR.OPS.C)

▼M4

ADR.OPS.C.005 Entretien — Généralités

a) L'exploitant d'aérodrome élabore et met en œuvre un programme d'entretien, qui comprend, le cas échéant, des actions d'entretien préventif, pour entretenir les installations, systèmes et équipements nécessaires à l'exploitation de l'aérodrome de manière à ne pas porter atteinte à la sécurité, à la régularité ou à l'efficacité de la navigation aérienne. La conception et la mise en œuvre du programme d'entretien doivent respecter les principes des facteurs humains.

b) L'exploitant d'aérodrome veille à ce que des moyens appropriés et adéquats soient prévus pour la mise en œuvre effective du programme d'entretien.

ADR.OPS.C.007 Entretien des véhicules

a) L'exploitant d'aérodrome:

1) élabore et met en œuvre un programme d'entretien, comprenant des actions d'entretien préventif et respectant les principes des facteurs humains, pour les véhicules de sauvetage et de lutte contre l'incendie, afin de garantir l'efficacité des véhicules et de leurs équipements ainsi que le respect du temps de réponse spécifié pendant toute la durée de vie du véhicule;

2) veille à mettre en œuvre un programme d'entretien pour ses autres véhicules qui circulent sur l'aire de mouvement ou sur toute autre aire opérationnelle.

b) L'exploitant d'aérodrome:

1) élabore des procédures destinées à accompagner la mise en œuvre du programme d'entretien visé au point a);

2) fait en sorte que des moyens et des installations suffisants et appropriés soient prévus pour assurer la mise en œuvre effective de ce programme;

3) conserve des dossiers d'entretien pour chaque véhicule.

c) L'exploitant d'aérodrome veille à ce que les organisations qui exercent des activités ou fournissent des services sur l'aérodrome:

1) entretiennent leurs véhicules circulant sur l'aire de mouvement ou sur toute autre aire opérationnelle, conformément à un programme d'entretien établi comprenant des actions d'entretien préventif;

2) conservent des dossiers d'entretien pertinents.

d) L'exploitant d'aérodrome veille à ce que les véhicules hors service ne soient pas utilisés en exploitation.

ADR.OPS.C.010 Entretien des chaussées, autres surfaces de terrain et évacuations

a) L'exploitant d'aérodrome inspecte les surfaces de toutes les aires de mouvement, notamment les chaussées (pistes, voies de circulation et aires de trafic), les zones connexes et les évacuations afin d'évaluer régulièrement leur état dans le cadre d'un programme d'entretien préventif et correctif de l'aérodrome.

b) L'exploitant d'aérodrome:

1) entretient les surfaces de toutes les aires de mouvement afin d'éviter et d'éliminer tous les objets intrus (FOD) qui pourraient endommager un aéronef ou compromettre le fonctionnement des systèmes de l'aéronef;

2) entretient la surface des pistes, voies de circulation et aires de trafic afin d'éviter la formation d'irrégularités préjudiciables;

3) entretient les pistes de manière que leur surface offre des caractéristiques de frottement égales ou supérieures au niveau minimal prévu par les normes;

▼M4

4) inspecte et documente les caractéristiques de frottement de la surface des pistes à des fins d'entretien. La fréquence de ces inspections est suffisante pour déterminer l'évolution des caractéristiques de frottement de surface de la piste;

5) prend des mesures d'entretien correctif pour éviter que les caractéristiques de frottement de la totalité ou d'une partie de la surface de la piste, lorsqu'elle n'est pas contaminée, deviennent inférieures au niveau minimal prévu par les normes.

ADR.OPS.C.015 Entretien des aides visuelles et des systèmes électriques de l'aérodrome

a) L'exploitant d'aérodrome élabore et met en œuvre un programme d'entretien préventif et correctif destiné à garantir le bon fonctionnement des systèmes électriques et la disponibilité de l'alimentation électrique dans toutes les installations nécessaires de l'aérodrome, de manière à garantir la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne.

b) L'exploitant d'aérodrome élabore et met en œuvre un programme d'entretien préventif et correctif destiné à garantir le bon fonctionnement des différents feux et la fiabilité des dispositifs lumineux de l'aérodrome, de manière à assurer la continuité du guidage et du contrôle des aéronefs et des véhicules, comme suit:

1) l'objectif du système d'entretien préventif utilisé pour une piste avec approche de précision de catégorie II ou III est d'assurer que, pendant toute période d'exploitation dans les conditions de catégorie II ou III, tous les feux d'approche et de piste fonctionnent normalement et que, en tout cas, au moins:

i) 95 % des feux de chacun des éléments ci-après fonctionnent normalement:

A) 450 derniers mètres du dispositif lumineux d'approche de précision, catégories II et III;

B) feux d'axe de piste;

C) feux de seuil de piste;

D) feux de bord de piste.

ii) 90 % des feux de zone de toucher des roues fonctionnent normalement;

iii) 85 % des feux du dispositif lumineux d'approche au-delà de 450 m fonctionnent normalement;

iv) 75 % des feux d'extrémité de piste fonctionnent normalement.

2) Le pourcentage admissible de feux hors service en vertu du point 1) ne doit pas altérer la configuration fondamentale du dispositif lumineux.

3) L'existence de deux feux contigus hors service n'est pas non plus admise; toutefois, dans le cas d'une barrette ou d'une barre transversale, l'existence de deux feux contigus hors service peut être admise.

4) L'objectif du système d'entretien préventif d'une barre d'arrêt installée en un point d'attente avant piste et associée à une piste destinée à être utilisée avec une portée visuelle de piste inférieure à 550 m est d'obtenir:

i) qu'il n'y ait pas plus de deux feux hors service;

ii) que deux feux contigus ne soient pas hors service à moins que l'intervalle entre feux consécutifs ne soit sensiblement inférieur à l'intervalle spécifié.

5) L'objectif du système d'entretien préventif d'une voie de circulation destinée à être utilisée lorsque la portée visuelle de piste est inférieure à 550 m est de ne pas permettre que deux feux axiaux contigus soient hors service.

▼M4

6) L'objectif du système d'entretien préventif utilisé pour une piste avec approche de précision de catégorie I est d'assurer que, pendant toute période d'exploitation dans les conditions de catégorie I, tous les feux d'approche et de piste fonctionnent normalement et que, en tout cas:

i) au moins 85 % des feux de chacun des éléments ci-après fonctionnent normalement:

A) dispositif lumineux d'approche de précision, catégorie I;

B) feux de seuil de piste;

C) feux de bord de piste;

D) feux d'extrémité de piste;

ii) l'existence de deux feux contigus hors service n'est pas permise à moins que l'intervalle entre feux consécutifs ne soit sensiblement inférieur à l'intervalle spécifié.

7) L'objectif du système d'entretien préventif utilisé pour une piste de décollage destinée à être utilisée lorsque la portée visuelle de piste est inférieure à 550 m est d'assurer que, pendant toute période d'exploitation, tous les feux de piste fonctionnent normalement et que, en tout cas:

i) au moins:

A) 95 % des feux d'axe de piste (là où il en existe) et de bord de piste fonctionnent normalement;

B) 75 % des feux d'extrémité de piste fonctionnent normalement;

ii) l'existence de deux feux contigus hors service n'est pas admise.

8) L'objectif du système d'entretien préventif utilisé pour une piste de décollage destinée à être utilisée lorsque la portée visuelle de piste est de 550 m ou plus est d'assurer que, pendant toute période d'exploitation, tous les feux de piste fonctionnent normalement et que, en tout cas:

i) au moins 85 % des feux de bord de piste et d'extrémité de piste fonctionnent normalement;

ii) l'existence de deux feux contigus hors service n'est pas admise.

9) L'objectif du système d'entretien préventif utilisé pour une piste équipée de systèmes d'indicateurs visuels de pente d'approche est d'assurer que, pendant toute période d'exploitation, tous les ensembles fonctionnent normalement. Un ensemble est considéré comme hors service si le nombre de feux hors service est tel que l'ensemble n'assure pas à l'aéronef le guidage prévu.

c) Aux fins du point b), un feu est considéré comme hors service si:

1) l'intensité moyenne du faisceau principal est inférieure à 50 % de la valeur spécifiée dans les spécifications de certification émises par l'Agence. Pour les ensembles lumineux dont l'intensité moyenne du faisceau principal est supérieure à la valeur spécifiée dans les spécifications de certification émises par l'Agence, la valeur de 50 % est liée à cette valeur de conception;

2) le filtre associé au feu est manquant, endommagé ou le faisceau lumineux émis n'est pas de la bonne couleur.

d) L'exploitant d'aérodrome élabore et met en œuvre un programme d'entretien préventif et correctif destiné à garantir le bon fonctionnement et la fiabilité du système de marques et de panneaux de l'aérodrome, de manière à assurer la continuité du guidage et du contrôle des aéronefs et des véhicules.

▼**M4**

e) Lorsque les procédures par faible visibilité sont en vigueur sur l'aérodrome, il convient de ne pas effectuer de travaux de construction ou d'entretien à proximité des systèmes électriques d'aérodrome.

f) L'exploitant d'aérodrome veille à ce que:

1) les programmes d'entretien préventif visés aux points a), b) et d) comprennent les inspections et contrôles appropriés des différents éléments de chaque système et du système lui-même, qui sont menés conformément aux procédures établies et à des intervalles déterminés et adaptés en fonction de l'exploitation et du système prévus;

2) des mesures correctives appropriées soient prises pour remédier aux défauts constatés.

g) L'exploitant d'aérodrome conserve une trace des activités d'entretien concernées.

▼**M4**

Appendice 1

FORMAT NOTAM

Priority indicator	→								
Address									
									«=
Date and time of filing	→								
Originator's indicator									«=(
Message series, number and identifier									
NOTAM containing new information	..... NOTAMN (series and number/year)								
NOTAM replacing a previous NOTAM	..... NOTAMR..... (series and number/year) (series and number/year of NOTAM to be replaced)								
NOTAM cancelling a previous NOTAM	..... NOTAMC..... (series and number/year) (series and number/year of NOTAM to be cancelled)								«=
Qualifiers									
	FIR	NOTAM Code	Traffic	Purpose	Scope	Lower limit	Upper limit	Coordinates, Radius	
Q)	/	Q /	/	/	/	/	/		«=
Identification of ICAO Location Indicators in which the facility, airspace or condition reported on is located	A) →								
Period of validity									
From *(date-time group)*	B)	→							
To *(PERM or date-time group)*	C)	EST* PERM*							«=
Time schedule *(if applicable)*	D)	→							
		«=							
Text of NOTAM; Plain-language entry (using ICAO abbreviations)									
E)	«=								
Lower limit	F)	→							
Upper limit	G)	)«=							
Signature									

*Delete as appropriate

▼**M4**

Appendice 2

FORMAT SNOWTAM

(En-tête COM)	(Indicateur de priorité)	(Adresses)			<=
	(Date et heure de dépôt)	(Indicateur du créateur)			<=
(En-tête abrégé)	(SWAA* NUMÉRO DE SÉRIE) S W * *	(INDICATEURS D'EMPLACEMENT)	(DATE/HEURE DE L'OBSERVATION)	(GROUPE FACULTATIF)	<=
SNOWTAM →	(Numéro de série) <=				
Section de calcul de la performance de l'avion					
(INDICATEURS D'EMPLACEMENT D'AÉRODROME)		M	A)		<=
[DATE/HEURE DE L'OBSERVATION (heure de la fin des mesures en UTC)]		M	B)		→
(NUMÉRO D'IDENTIFICATION DE PISTE LE MOINS ÉLEVÉ)		M	C)		→
[CODE D'ÉTAT DE PISTE (RWYCC) POUR CHAQUE TIERS DE PISTE] [à partir de la matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM) 0, 1, 2, 3, 4, 5 ou 6]		M	D)	//	→
(POURCENTAGE DE COUVERTURE DU CONTAMINANT POUR CHAQUE TIERS DE PISTE)		C	E)	//	→
[PROFONDEUR (en mm) DU CONTAMINANT NON ADHÉRENT POUR CHAQUE TIERS DE PISTE]		C	F)	//	→
[DESCRIPTION DE L'ÉTAT SUR TOUTE LA LONGUEUR DE LA PISTE] (observé sur chaque tiers de piste, à partir du seuil qui porte le numéro d'identification de piste le moins élevé) NEIGE COMPACTÉE SÈCHE NEIGE SÈCHE NEIGE SÈCHE SUR NEIGE COMPACTÉE NEIGE SÈCHE SUR GLACE GELÉE GLACE MOUILLÉE GLISSANTE NEIGE FONDANTE PISTE SPÉCIALEMENT TRAITÉE EN CONDITIONS HIVERNALES EAU STAGNANTE EAU SUR NEIGE COMPACTÉE MOUILLÉE GLACE MOUILLÉE NEIGE MOUILLÉE NEIGE MOUILLÉE SUR NEIGE COMPACTÉE NEIGE MOUILLÉE SUR GLACE		M	G)	//	→
(LARGEUR DE LA PISTE À LAQUELLE LES CODES D'ÉTAT DE PISTE S'APPLIQUENT, SI ELLE EST INFÉRIEURE À LA LARGEUR PUBLIÉE)		O	H)		<=
Section sur la conscience de la situation					
[LONGUEUR DE PISTE RÉDUITE, SI ELLE EST INFÉRIEURE À LA LONGUEUR PUBLIÉE (en m)]		O	I)		→
(CHASSE-NEIGE BASSE SUR LA PISTE)		O	J)		→
(SABLE NON ADHÉRENT SUR LA PISTE)		O	K)		→
(TRAITEMENT CHIMIQUE SUR LA PISTE)		O	L)		→
(CONGÈRES SUR LA PISTE) [le cas échéant, distance par rapport à l'axe de la piste (en m), suivie de "L", "R" ou "LR", selon qu'il convient]		O	M)		→
(CONGÈRES SUR LA VOIE DE CIRCULATION)		O	N)		→
(CONGÈRES À PROXIMITÉ DE LA PISTE)		O	O)		→
(ÉTAT DE VOIE DE CIRCULATION)		O	P)		→
(ÉTAT D'AIRE DE TRAFIC)		O	R)		→
(COEFFICIENT DE FROTTEMENT MESURÉ)		O	S)		→
(OBSERVATIONS EN LANGAGE CLAIR)		O	T)	)	<=
REMARQUES: 1. *Saisir les lettres de nationalité OACI telles que mentionnées dans le doc. 7910 de l'OACI, partie 2, ou autre identificateur d'aérodrome applicable. 2. Pour renseignements concernant d'autres pistes, remplir à nouveau les cases B à H. 3. Renseignements de la section conscience de la situation répétés pour chaque piste, voie de circulation et aire de trafic, selon qu'il convient, lorsqu'ils sont communiqués. 4. Les mots entre parenthèses () ne sont pas transmis. 5. Pour les lettres A) à T), voir les *Instructions sur la manière de remplir l'imprimé SNOWTAM*, § 1, alinéa b).					

SIGNATURE DU CRÉATEUR (ne pas transmettre):