Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2024/1400

24.5.2024

RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2024/1400 DE LA COMMISSION

du 13 mars 2024

modifiant le règlement (UE) nº 139/2014 en ce qui concerne la sécurité des aérodromes, le changement d'exploitant d'aérodrome et les comptes rendus d'événements

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

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

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (UE) nº 139/2014 de la Commission ([2]) établit des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes, y compris à leur gestion, leur exploitation, leur certification et leur surveillance.

(2) Lorsqu'un exploitant d'aérodrome certifié conformément au règlement (UE) nº 139/2014 cesse ses activités et qu'un nouvel exploitant d'aérodrome prend le relais, le processus devrait se dérouler de manière à assurer une transition sûre et fluide de l'exploitation de l'aérodrome.

(3) Il convient d'aligner le système de comptes rendus d'événements des exploitants d'aérodrome et des prestataires de services de gestion des aires de trafic sur les dispositions du règlement (UE) nº 376/2014 du Parlement européen et du Conseil ([3]) afin de garantir la cohérence entre ces règlements.

(4) Lorsque les exploitants d'aérodrome fournissent également des services de la circulation aérienne, les exigences relatives au contrôle de la conformité devraient être alignées sur les dispositions correspondantes du règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission ([4]) afin de faciliter l'intégration du contrôle de la conformité dans un système de gestion unique.

(5) Le règlement (UE) nº 139/2014 impose aux exploitants d'aérodrome d'élaborer et de diriger des programmes de sécurité et des comités de sécurité. En outre, le document 9981 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) «Procédures pour les services de navigation aérienne — Aérodromes» a ajouté des dispositions spécifiques concernant la composition et le fonctionnement de ces comités. Par conséquent, il convient de modifier les dispositions relatives au fonctionnement des équipes locales de sécurité des pistes et des autres comités de sécurité d'aérodrome afin de tenir compte de ces évolutions au niveau de l'OACI.

(6) L'exploitant d'aérodrome devrait établir un plan d'enlèvement d'un aéronef accidentellement immobilisé afin qu'un mécanisme de coordination soit mis en place et que l'accès aux ressources et aux équipements soit assuré.

(7) Des exigences minimales communes devraient être établies en ce qui concerne la sécurité des travaux d'aérodrome sur la base des normes et pratiques recommandées de l'OACI et des enquêtes sur les événements liés à la sécurité. Par conséquent, il convient de mettre en place un processus de gestion de la sécurité des travaux d'aérodrome, comprenant les autorisations, les notifications, les mesures de sécurité, la supervision et le contrôle.

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

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

([3]) Règlement (UE) nº 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) nº 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) nº 1321/2007 et (CE) nº 1330/2007 (JO L 122 du 24.4.2014, p. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj).

([4]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/373/oj).

(8) Les pistes et voies de circulation, ou les parties de celles-ci, qui sont fermées temporairement ou définitivement, devraient être signalées de manière appropriée afin d'éviter que les aéronefs ne les utilisent.

(9) L'utilisation d'un aérodrome par un aéronef qui dépasse les caractéristiques de conception certifiées de l'aérodrome devrait être soumise à une évaluation et à l'obtention d'une autorisation préalable de l'autorité compétente afin que tous les risques pour la sécurité soient correctement évalués et atténués.

(10) Il convient d'identifier les endroits de l'aire de mouvement où il existe un risque historique, ou potentiel, de collision ou d'incursion sur piste et de les désigner comme des «points chauds». Les risques qui y sont associés devraient être atténués afin de prévenir le risque d'incursion sur piste ainsi que le risque de collision entre aéronefs et entre aéronefs et véhicules.

(11) La suspension ou la fermeture des opérations sur pistes devrait être effectuée de manière sûre et coordonnée. Par conséquent, l'exploitant d'aérodrome devrait établir et mettre en œuvre des procédures appropriées.

(12) Les chaussées peuvent être endommagées lorsqu'elles sont utilisées de manière excessive par des aéronefs lourds; il convient donc de mettre en place des procédures appropriées relatives à l'exploitation en surcharge afin de réglementer l'exploitation de ces aéronefs et d'éviter une dégradation excessive des chaussées.

(13) Il convient dès lors de modifier le règlement (UE) nº 139/2014 en conséquence.

(14) Afin de garantir une mise en œuvre harmonieuse des mesures introduites par le présent règlement tout en maintenant un niveau élevé et uniforme de sécurité de l'aviation civile dans l'Union, il convient de laisser suffisamment de temps à l'industrie et aux autorités compétentes des États membres pour s'adapter aux mesures introduites par le présent règlement et, par conséquent, de l'appliquer 12 mois après son entrée en vigueur,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modifications du règlement (UE) nº 139/2014

Le règlement (UE) nº 139/2014 est modifié comme suit:

1) à l'article 7, le point 4 suivant est ajouté:

«4. Le DAAD joint au certificat est transféré au nouvel exploitant qui doit reprendre l'exploitation de l'aérodrome, pour autant que les conditions énoncées aux paragraphes 1 et 3 soient remplies.»;

2) les annexes I, II, III et IV sont modifiées conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Date d'entrée en vigueur et application

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

Il est applicable à partir du 24 mai 2025.

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

Fait à Bruxelles, le 13 mars 2024.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE

Les annexes I, II, III et IV du règlement (UE) nº 139/2014 sont modifiées comme suit:

1) L'annexe I est modifiée comme suit:

a) le point 4 *bis* suivant est inséré:

«4 bis. "densité de trafic [d'aérodrome]", désigne le nombre de mouvements à l'heure de pointe moyenne, ce qui correspond à la moyenne arithmétique, pour l'ensemble de l'année, du nombre de mouvements pendant l'heure la plus occupée de la journée;»;

b) le point 19 *ter* suivant est inséré:

«19 ter. "point chaud", désigne un endroit sur l'aire de mouvement d'un aérodrome où il existe un risque historique, ou potentiel, de collision ou d'incursion sur piste et où le pilote/conducteur doit exercer une plus grande vigilance;»;

c) le point 47 est remplacé par le texte suivant:

«47. "termes du certificat", désigne tous les éléments suivants:

— 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'utilisation par des aéronefs dépassant les caractéristiques de conception certifiées de l'aérodrome,

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

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

2) L'annexe II est modifiée comme suit:

a) au point ADR.AR.C.035, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«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 points ADR.OR.B.025 et ADR.OR.E.005. Lors d'un changement d'exploitant d'aérodrome, le nouvel exploitant n'est pas tenu d'apporter la preuve du respect des exigences énoncées au paragraphe ADR.OR.B.025, point a) 1) et au paragraphe ADR.OR.E.005, si ces exigences concernent des éléments qui restent inchangés.»;

b) le paragraphe ADR.AR.C.060 suivant est ajouté:

«**ADR.AR.C.060 Changement d'exploitant d'aérodrome**

Lorsqu'elle reçoit une demande de changement d'exploitant d'aérodrome, conformément au point ADR.OR.B.060, l'autorité compétente:

a) délivre le ou les nouveaux certificats conformément au paragraphe ADR.AR.C.035;

b) révoque le ou les certificats précédents.».

3) L'annexe III est modifiée comme suit:

a) le point ADR.OR.B.060 suivant est ajouté:

«**ADR.OR.B.060 Changement d'exploitant d'aérodrome**

a) L'exploitant d'aérodrome actuel notifie à l'autorité compétente la date à laquelle le transfert aura lieu.

b) Le nouvel exploitant auquel l'exploitation de l'aérodrome doit être transférée demande un certificat à l'autorité compétente, avant la date à laquelle le transfert aura lieu, conformément au point ADR.OR.B.015.

c) Le nouvel exploitant auquel l'exploitation de l'aérodrome doit être transférée apporte la preuve du respect des exigences énoncées au point ADR.OR.B.025. Le nouvel exploitant d'aérodrome n'est pas tenu d'apporter la preuve du respect des exigences énoncées au paragraphe ADR.OR.B.025, point a) 1) et au paragraphe ADR.OR.E.005, si ces exigences concernent des éléments qui restent inchangés.»;

b) le paragraphe ADR.OR.C.030 est remplacé par le texte suivant:

«**ADR.OR.C.030 Compte rendu d'événement**

a) Dans le cadre de son système de gestion, l'exploitant d'aérodrome met en place et tient à jour un système de comptes rendus d'événements, notamment pour les comptes rendus obligatoires et volontaires. L'exploitant d'aérodrome veille à ce que le système soit conforme aux exigences applicables du règlement (UE) nº 376/2014 et du règlement (UE) 2018/1139, ainsi qu'aux actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de ces règlements.

b) L'exploitant d'aérodrome signale à l'autorité compétente et à toute autre organisation que l'État membre lui demande d'informer tout événement ou circonstance lié à la sécurité qui met en danger ou qui, s'il n'est pas corrigé ou traité, pourrait mettre en danger un aéronef, ses occupants ou toute autre personne, et en particulier tout accident ou incident grave.

c) Outre les comptes rendus soumis conformément au point b), l'exploitant d'aérodrome signale à l'autorité compétente et à l'organisation responsable de la conception de l'équipement d'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 un aéronef, ses occupants ou toute autre personne et qui n'a pas débouché sur un accident ou un incident grave.

d) Sans préjudice du règlement (UE) nº 376/2014 et de ses actes délégués et d'exécution, les rapports prévus au point c):

1. sont établis dès que possible, mais dans tous les cas dans les 72 heures après que l'exploitant d'aérodrome a eu connaissance de l'événement ou des circonstances faisant l'objet du compte rendu, sauf si des événements exceptionnels l'en empêchent;

2. sont établis selon la forme et la manière spécifiées par l'autorité compétente.

3. contiennent toutes les informations pertinentes relatives aux circonstances connues de l'exploitant d'aérodrome.

e) Sans préjudice du règlement (UE) nº 376/2014 et de ses actes délégués et d'exécution, pour les rapports prévus au point c), l'exploitant d'aérodrome soumet un rapport de suivi détaillant les mesures qu'il a l'intention de prendre pour éviter que des événements similaires ne se répètent à l'avenir. Ce rapport de suivi est présenté dès que ces actions ont été identifiées et est:

1. envoyé aux entités concernées auxquelles il a été initialement fait rapport conformément aux points b) et c);

2. établi selon la forme et la manière spécifiées par l'autorité compétente.»;

c) au point ADR.OR.D.005 b), le point 11 est remplacé par le texte suivant:

«11) une fonction pour contrôler la conformité, par l'organisation, des exigences applicables et le caractère adéquat des procédures; la fonction de contrôle de la conformité doit comporter un système de retour des écarts vers le dirigeant responsable afin d'assurer la mise en œuvre effective des actions correctives le cas échéant.»;

d) le paragraphe ADR.OR.D.025 est remplacé par le texte suivant:

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

L'exploitant d'aérodrome veille à ce que:

a) son système de gestion 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) ces organisations aient mis en place des procédures de sécurité pour se conformer aux exigences applicables du règlement (UE) 2018/1139 et de ses actes délégués et d'exécution, ainsi qu'au manuel d'aérodrome établi et tenu à jour conformément au point ADR.OR.E.005 de la présente annexe.»;

e) le paragraphe ADR.OR.D.027 est remplacé par le texte suivant:

«**ADR.OR.D.027 Programmes de sécurité et comités de sécurité d'aérodrome**

a) Dans le cadre de son système de gestion, l'exploitant d'aérodrome élabore, dirige et met en œuvre des programmes pour promouvoir et améliorer la sécurité, notamment la sécurité des pistes, et les échanges des informations pertinentes du point de vue de la sécurité avec toutes les organisations pertinentes exploitant ou fournissant des services sur l'aérodrome. L'exploitant d'aérodrome examine, au moins une fois par an, l'efficacité de ses programmes de sécurité.

b) Dans le cadre des programmes de sécurité visés au point a), l'exploitant d'aérodrome:

1. établit et dirige l'équipe locale de sécurité des pistes et d'autres comités de sécurité d'aérodrome et est responsable de leur fonctionnement;

2. demande à toutes les organisations pertinentes exploitant ou fournissant des services sur l'aérodrome de faire partie de l'équipe locale de sécurité des pistes et d'autres comités de sécurité d'aérodrome par l'intermédiaire de représentants désignés disposant d'une expertise opérationnelle appropriée et adaptée, en rapport avec les questions relevant de l'équipe locale de sécurité des pistes ou des comités de sécurité de l'aérodrome, respectivement.

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

1. l'équipe locale de sécurité des pistes et les autres comités de sécurité d'aérodrome organisent régulièrement des réunions dont la fréquence est déterminée sur la base [au moins]:

i) de la densité de trafic de l'aérodrome;

ii) de la complexité de la configuration de l'aérodrome;

iii) du type d'opérations;

iv) des événements liés à la sécurité à l'aérodrome et des risques potentiels recensés lors de l'analyse de ces événements;

2. les propositions et actions de l'équipe locale de sécurité des pistes et des autres comités de sécurité des aérodromes sont consignées dans un plan d'action et font l'objet d'un suivi afin de garantir leur mise en œuvre en temps utile.

d) L'équipe locale de sécurité des pistes et les autres comités de sécurité d'aérodrome:

1. aident à recenser les problèmes liés à la sécurité à l'échelon local, notamment en ce qui concerne la sécurité des pistes, et à les soumettre à un examen multidisciplinaire;

2. proposent d'éventuelles mesures d'atténuation et des plans d'action pertinents à mettre en œuvre par les organisations concernées pour renforcer la sécurité;

3. examinent la nécessité d'élaborer régulièrement des campagnes locales de sensibilisation à la sécurité et des programmes de formation communs pour le personnel de toutes les organisations concernées.

e) L'exploitant d'aérodrome établit et met en œuvre une ou plusieurs procédures pour assurer la mise en œuvre des points a) à d).»;

f) au point ADR.OR.D.030, le point ab) suivant est inséré:

«ab) L'exploitant d'aérodrome établit des accords de notification avec toutes les organisations exploitant ou fournissant des services à l'aérodrome dont les activités ou les produits peuvent avoir une incidence sur la sécurité des aéronefs.»;

g) au point ADR.OR.F.055, le point e) suivant est ajouté:

«e) L'organisation chargée de la prestation de services de gestion des aires de trafic veille à ce que tout événement soit signalé à la personne qui exerce une fonction liée à la gestion de la sécurité de l'exploitant d'aérodrome, conformément à l'article 4, paragraphe 6, point e), du règlement (UE) nº 376/2014.».

4) L'annexe IV est modifiée comme suit:

a) le point ADR.OPS.B.011 suivant est ajouté:

«**ADR.OPS.B.011 Enlèvement d'un aéronef accidentellement immobilisé**

a) L'exploitant d'aérodrome établit un plan pour l'enlèvement d'un aéronef accidentellement immobilisé sur l'aire de mouvement ou au voisinage de celle-ci, et désigne un coordonnateur d'aérodrome pour le mettre en œuvre.

b) Le plan d'enlèvement d'un aéronef accidentellement immobilisé comprend les éléments suivants:

1. les coordonnées du coordinateur d'aérodrome pour les opérations d'enlèvement d'un aéronef accidentellement immobilisé sur l'aire de mouvement ou au voisinage de celle-ci;

2. les responsabilités, actions et canaux de communication pour chaque organisation concernée;

3. une liste du matériel et du personnel disponibles à cet effet sur l'aérodrome ou à proximité de celui-ci;

4. toute disposition relative à la réception rapide de jeux d'engins de récupération disponibles dans d'autres aérodromes, selon le cas.»;

b) le paragraphe ADR.OPS.B.070 est remplacé par le texte suivant:

«**ADR.OPS.B.070 Sécurité lors de travaux sur l'aérodrome**

a) L'exploitant d'aérodrome établit et met en œuvre un processus de gestion de la sécurité d'exploitation de l'aérodrome pendant les travaux sur l'aire de mouvement.

b) Dans le cadre de ce processus sont établies et consignées les responsabilités en ce qui concerne:

1. l'autorisation d'exécuter les travaux;

2. l'exécution de toute modification proposée des installations d'exploitation;

3. la date et l'heure auxquelles les opérations sur les installations seront limitées ou interrompues;

4. les modalités de diffusion des modifications;

5. la supervision et le contrôle des travaux en cours;

6. le respect de toutes les règles de sécurité applicables à l'aire de mouvement.

c) Le processus établi pour gérer la sécurité de l'exploitation de l'aérodrome pendant les travaux comprend les éléments suivants:

1. une procédure de planification des travaux;

2. une procédure pour l'évaluation de la sécurité des modifications envisagées de l'exploitation ou des systèmes de l'aérodrome;

3. une procédure d'autorisation des travaux;

4. une procédure pour la diffusion d'informations relatives aux travaux;

5. une procédure pour l'établissement du chantier et le retour à l'exploitation normale;

6. une procédure pour la surveillance, la supervision et le contrôle des travaux.

d) Lorsque des opérations sur piste réduite sont nécessaires en raison de travaux, l'exploitant d'aérodrome élabore et met en œuvre une procédure pour ces opérations.»;

c) le point ADR.OPS.B.071 suivant est ajouté:

«**ADR.OPS.B.071 Fermeture partielle ou totale des pistes et des voies de circulation**

a) L'exploitant d'aérodrome veille à ce que des marques de zone fermée soient disposées sur:

1. une piste ou une voie de circulation, ou une partie de celles-ci, qui est interdite en permanence à tous les aéronefs;

2. une piste ou une voie de circulation, ou une partie de celles-ci, qui est temporairement fermée; toutefois, ces marques peuvent être omises lorsque la fermeture est de courte durée et qu'un avertissement suffisant est donné par les services de la circulation aérienne.

b) Par dérogation au point a), il n'est pas nécessaire de disposer de marque de zone fermée sur une voie de circulation définitivement fermée, ou sur des parties de celles-ci, si l'entrée de la voie de circulation fermée, ou de parties de celle-ci, est marquée et balisée par des feux et marques de zone inutilisable.

c) Lorsqu'une piste ou une voie de circulation, ou une partie de celles-ci, est définitivement fermée, l'exploitant d'aérodrome veille à ce que toutes les marques de piste et de voie de circulation soient physiquement retirées.

d) L'exploitant d'aérodrome veille à ce que le balisage lumineux d'une piste ou d'une voie de circulation fermée, ou d'une partie de celles-ci, ne soit pas allumé, sauf si cela est nécessaire à des fins d'entretien.

e) Lorsqu'une piste, une voie de circulation ou une partie de celles-ci est fermée et coupée par une piste ou une voie de circulation utilisable qui est utilisée de nuit, l'exploitant d'aérodrome veille à ce que des feux de zone inutilisable soient disposés en travers de l'entrée de la zone fermée, en plus des marques de zone fermée.»;

d) le paragraphe ADR.OPS.B.090 est remplacé par le texte suivant:

«**ADR.OPS.B.090 Utilisation de l'aérodrome par des aéronefs dépassant les caractéristiques de conception certifiées de l'aérodrome**

a) Afin de permettre l'utilisation de l'aérodrome ou de parties de celui-ci par un aéronef dont la lettre de code de référence ou la largeur hors tout de train principal, ou les deux, sont supérieurs aux caractéristiques de conception certifiées de l'aérodrome, l'exploitant d'aérodrome demande l'autorisation préalable de l'autorité compétente; cette autorisation n'est pas requise en cas d'urgence à bord d'un aéronef.

b) Dans la demande d'autorisation préalable adressée à l'autorité compétente pour les aéronefs visés au point a), l'exploitant d'aérodrome inclut une évaluation de l'incidence qu'ont les caractéristiques de l'aéronef suivantes sur l'infrastructure de l'aérodrome, ses installations, ses équipements et son exploitation, et inversement:

1. envergure;
2. largeur hors tout du train principal;
3. empattement du train;
4. longueur du fuselage;
5. largeur du fuselage;
6. hauteur du fuselage;
7. géométrie du nez;
8. hauteur de l'empennage;
9. dégagement vertical de bout d'aile;
10. champ de vision du poste de pilotage;
11. distance entre la position des yeux du pilote et le train avant;
12. configuration du train d'atterrissage principal;
13. système d'orientation du train d'atterrissage;
14. masse maximale de l'aéronef;
15. géométrie du train d'atterrissage, pression des pneus et cote de classification de l'aéronef;
16. caractéristiques des moteurs;
17. capacité maximale en passagers et en carburant;
18. performances de vol.»

e) Les paragraphes ADR.OPS.B.095 et ADR.OPS.B.100 suivants sont ajoutés:

«**ADR.OPS.B.095 Points chauds**

a) Chaque fois que cela est nécessaire, l'exploitant d'aérodrome désigne un ou plusieurs endroits de l'aire de mouvement de l'aérodrome comme un «point chaud», dans le cadre du programme de sécurité qu'il a établi conformément au paragraphe ADR.OR.D.027.

b) Une fois qu'un point chaud a été identifié, l'exploitant d'aérodrome met en œuvre des mesures visant à éliminer le danger et, si cela n'est pas immédiatement possible, fournit les données aéronautiques pertinentes à l'unité responsable des services d'information aéronautique en vue de leur reproduction dans la publication d'information aéronautique (AIP).

ADR.OPS.B.100 Suspension des opérations sur des pistes et fermeture des pistes

a) L'exploitant d'aérodrome établit et met en œuvre, en coopération avec les services de la circulation aérienne, des procédures applicables à la suspension temporaire des opérations sur des pistes ou à la fermeture prévue des pistes.

b) Ces procédures comportent les éléments suivants:

1. les rôles et responsabilités de l'exploitant d'aérodrome, des services de la circulation aérienne et des autres organisations participant à l'exploitation de l'aérodrome, en fonction de la situation;
2. l'accès du personnel à la piste fermée;
3. les mesures de sécurité conformément aux paragraphes ADR.OPS.B.070 et ADR.OPS.B.071;
4. la publication d'un NOTAM conformément au paragraphe ADR.OPS.A.057, sauf lorsque la suspension des opérations sur piste devrait être de courte durée;
5. les mesures à prendre avant la reprise des opérations sur piste.»;

f) le point ADR.OPS.C.011 suivant est ajouté:

«**ADR.OPS.C.011 Exploitation en surcharge**

Lorsqu'il est prévu que l'aérodrome soit utilisé régulièrement par des aéronefs susceptibles d'endommager les chaussées, l'exploitant d'aérodrome établit des critères pour l'exploitation en surcharge.».