

RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2020/2148 DE LA COMMISSION**du 8 octobre 2020****modifiant le règlement (UE) n° 139/2014 en ce qui concerne la sécurité des pistes et les données aéronautiques****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil ⁽¹⁾, et notamment son article 39, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) n° 139/2014 ⁽²⁾ de la Commission établit des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes, y compris à leur gestion, leur exploitation, leur certification et leur surveillance.
- (2) Le règlement (UE) n° 139/2014 contient des prescriptions générales à l'intention des exploitants d'aérodrome en ce qui concerne la gestion des données et informations aéronautiques. En vue de maintenir ou de renforcer les niveaux de sécurité actuellement applicables à l'exploitation des aérodromes, les exploitants d'aérodrome devraient être tenus de garantir un niveau élevé de qualité des données et informations aéronautiques tout au long de la chaîne de données aéronautiques, de la création à la fourniture des données, aux fins de la fourniture de services d'information aéronautique. À cet effet, il convient de compléter les exigences en matière de qualité des données dans le cadre de l'exploitation, à l'instar des exigences applicables aux prestataires de GTA/SNA, notamment en ce qui concerne la protection des données, le catalogue de données et l'échange des données.
- (3) La sécurité des pistes est l'une des catégories d'accidents à haut risque recensées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Les accidents liés à la sécurité des pistes représentent la majorité des accidents qui surviennent dans le monde. Il convient dès lors de modifier le règlement (UE) n° 139/2014 afin de réduire le nombre des accidents liés à la sécurité des pistes et des incidents graves dus à des incursions sur piste, mais aussi le nombre des autres événements liés à la sécurité des pistes, tels que les confusions de piste, les collisions au sol et les sorties de piste.
- (4) Les programmes de formation et de contrôle d'aptitude, y compris la formation initiale et périodique, à l'intention du personnel opérationnel devraient être harmonisés entre les États membres moyennant l'introduction d'exigences communes en matière de formation qui devraient être respectées par les exploitants d'aérodrome.
- (5) Les exploitants d'aérodrome devraient garder une trace des antécédents de formation, des autorisations de conduite, des autorisations et de l'entretien des véhicules, ainsi que des compétences linguistiques.
- (6) Le cadre réglementaire actuel ne prévoit pas l'obligation pour l'exploitant d'aérodrome de créer des NOTAM (avis aux aviateurs/aviatrices). Il en résulte une incertitude juridique sur la question de savoir quand, pour quelles raisons et dans quelles conditions un exploitant d'aérodrome doit émettre un NOTAM concernant une situation susceptible d'affecter la sécurité. Par conséquent, la modification devrait compléter le cadre réglementaire en ce qui concerne la création et la publication de NOTAM par l'exploitant d'aérodrome, eu égard aux dispositions de l'annexe 15 de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 (ci-après la «convention de Chicago»).

⁽¹⁾ JO L 212 du 22.8.2018, p. 1.

⁽²⁾ 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 (JO L 44 du 14.2.2014, p. 1).

- (7) Les enquêtes sur les accidents révèlent que les normes en matière d'évaluation et de communication de l'état de surface des pistes ne sont pas harmonisées et il s'avère que ce facteur contribue de façon notable aux sorties de piste, en particulier lorsque la piste est mouillée ou contaminée. En conséquence, l'OACI a modifié un certain nombre de normes et pratiques recommandées (SARP) dans plusieurs annexes de la convention de Chicago et a produit de nombreux documents d'orientation afin d'établir un format de déclaration harmonisé au niveau mondial pour l'évaluation et la communication de l'état de surface des pistes.
- (8) Il convient dès lors de modifier le règlement (UE) n° 139/2014 afin de mettre en œuvre les SARP applicables de l'OACI sur l'évaluation et la communication de l'état de surface des pistes, y compris par l'ajout des définitions des termes nouveaux.
- (9) Afin de réduire le risque d'événements dus à un biais de confirmation dans le transfert des activités opérationnelles, il convient de fournir au personnel d'aérodrome des informations actualisées concernant la situation opérationnelle au moment du transfert.
- (10) La présence d'objet intrus (FOD) sur les aires de manœuvre et sur l'aire de trafic constitue un risque important pour la sécurité des opérations sur les aérodromes. Les mesures visant à atténuer efficacement ce risque devraient se fonder tant sur les SARP et les documents d'orientation de l'OACI que sur les pratiques reconnues au niveau international.
- (11) La conduite, l'état et la conformité des véhicules, ainsi que leurs équipements de communication et de surveillance constituent également des facteurs déclencheurs d'événements affectant la sécurité des pistes et de dommages causés aux aéronefs. Il y a lieu de renforcer les conditions qui s'attachent aux autorisations relatives aux conducteurs et aux véhicules et d'établir de nouvelles règles concernant la circulation des véhicules sur l'aire de mouvement ou toute autre aire opérationnelle de l'aérodrome.
- (12) À la lumière des recommandations en matière de sécurité et des retours d'information des États membres et des parties prenantes, la Commission a constaté la nécessité d'une mesure visant à améliorer la conscience de la situation de la part des pilotes, du personnel des services de la circulation aérienne et des conducteurs de véhicules circulant sur l'aire de manœuvre aux fins d'empêcher les incursions sur piste. Partant, des dispositions devraient être mises en place de façon à garantir que les compétences en langue anglaise des conducteurs de véhicules circulant sur l'aire de manœuvre atteignent un niveau opérationnel. Cependant, il se pourrait que, sur certains aérodromes, l'utilisation de cette langue n'améliore pas nécessairement la sécurité des opérations sur la piste. C'est pourquoi les autorités compétentes, sur la base d'une évaluation de la sécurité couvrant un ou plusieurs aérodromes, devraient être autorisées à ne pas respecter l'exigence de compétences en langue anglaise.
- (13) Le nombre des véhicules présents dans un aérodrome devrait être strictement limité aux véhicules utiles pour assurer la sécurité des opérations. Pour résoudre le problème de la confusion des indicatifs d'appel, il convient que ces véhicules soient équipés de manière appropriée, et dotés notamment d'une radio ou d'un balisage lumineux. Il convient de prévoir des dérogations pour les véhicules qui ne satisfont pas aux conditions d'exploitation mais qui doivent accéder temporairement à l'aérodrome et y circuler. Afin d'harmoniser la législation de l'Union avec les normes de l'OACI, les règles de conduite dans un aérodrome devraient être fondées sur les annexes 2 et 14 de la convention de Chicago et sur le document d'orientation de l'OACI intitulé doc. 4444 PANS-ATM.
- (14) Les enquêtes sur les accidents et les incidents graves survenus au cours d'opérations de remorquage d'aéronefs indiquent que le défaut de conscience de la situation, des dégagements insuffisants pour les aéronefs et l'éclairage insuffisant ou incorrect de l'aéronef remorqué de nuit sont les facteurs qui contribuent aux dommages causés aux aéronefs. Par conséquent, il convient d'introduire des mesures visant à améliorer la sécurité lors des opérations de remorquage d'aéronefs, en ce qui concerne les itinéraires, le guidage, l'éclairage, les procédures de communication, la coordination entre les différents acteurs, ainsi que des mesures spécifiques en cas de conditions atmosphériques ou météorologiques défavorables.
- (15) Des règles devraient préciser quels objets mobiles, autres que les véhicules, doivent être pourvus d'un balisage lumineux sur un aérodrome. Cela suppose de remédier à un manque de cohérence quant aux zones de l'aérodrome auxquelles s'appliquent les exigences de marquage et de balisage lumineux des véhicules.
- (16) Pour accroître la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'exploitation, il y a lieu d'établir des itinéraires normalisés de circulation à la surface sur les aérodromes. Le fonctionnement des transpondeurs de bord devrait être intégré s'ils sont pris en charge par le système de guidage et de contrôle de la circulation de surface d'un aérodrome.

- (17) Les enquêtes relatives aux accidents et incidents d'incursion sur piste révèlent des lacunes dans les procédures de communication entre les services de la circulation aérienne et les conducteurs de véhicules, mais aussi les piétons non conscients de la situation. Il convient donc d'établir des procédures coordonnées concernant la communication entre l'exploitant d'aérodrome et l'organisme des services de la circulation aérienne afin de réglementer des aspects tels que les langues utilisées, les fréquences, la circulation des piétons sur l'aire de manœuvre, l'utilisation de signaux et d'autres moyens de communication en cas de défaillance de la communication. Ces procédures devraient porter sur la diffusion d'informations importantes concernant l'aérodrome par communication radio.
- (18) Afin d'éviter que d'autres événements dus à la présence de piétons sur l'aire de mouvement ne surviennent, il convient d'interdire l'accès du personnel non autorisé sur l'aire de manœuvre ou sur toute autre aire de contrôle. Des mesures devraient être prises pour contrôler le mouvement des piétons.
- (19) Le règlement (UE) n° 139/2014 n'impose pas d'obligations explicites aux exploitants d'aérodrome en ce qui concerne l'exploitation en conditions hivernales. Afin d'aligner la législation de l'Union sur les normes de l'OACI figurant dans les annexes 14 et 15 de la convention de Chicago, il convient d'introduire des obligations applicables aux aérodromes soumis à des périodes hivernales prolongées pendant lesquelles les pistes sont recouvertes de neige compactée ou de glace. Ces obligations devraient s'inspirer des pratiques existantes et faire l'objet d'un retour d'information des aviateurs et de l'OACI.
- (20) Afin d'harmoniser la législation de l'Union avec les normes de l'OACI, il convient d'imposer à l'exploitant d'aérodrome d'évaluer l'état de surface des pistes et d'attribuer un code d'état de piste (RWYCC).
- (21) Le programme d'entretien d'un aérodrome devrait être tel que les installations, systèmes et équipements nécessaires à l'exploitation de l'aérodrome ne portent pas atteinte à la sécurité, à la régularité ou à l'efficacité de la navigation aérienne. Le programme d'entretien devrait respecter les principes des facteurs humains conformément à l'annexe 14 de la convention de Chicago et l'exploitant d'aérodrome devrait disposer des moyens nécessaires à la mise en œuvre effective du programme d'entretien.
- (22) Les exigences énoncées dans le règlement (UE) n° 139/2014 en ce qui concerne l'entretien des chaussées, notamment en ce qui concerne les caractéristiques de frottement de la surface des pistes, devraient être harmonisées avec les normes de l'OACI afin d'atténuer le risque de sorties de piste, mais également les risques résultant de la présence de FOD.
- (23) À la lumière des dispositions pertinentes de l'annexe 14 de la convention de Chicago, le règlement (UE) n° 139/2014 devrait être complété par des exigences renforcées concernant l'entretien du système d'alimentation électrique des aérodromes et par de nouvelles exigences concernant l'entretien du dispositif lumineux des aérodromes. En outre, il convient d'inclure des exigences spécifiques relatives à l'entretien des panneaux et des marquages des aérodromes.
- (24) L'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne a élaboré un projet de règles de mise en œuvre qu'elle a présenté à la Commission accompagné des avis n° 02/2018 et n° 03/2019, conformément à l'article 75, paragraphe 2, points b) et c), et à l'article 76, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139.
- (25) Il convient dès lors de modifier le règlement (UE) n° 139/2014 en conséquence.
- (26) Compte tenu des effets de la pandémie de COVID-19 sur les ressources des autorités compétentes et des exploitants concernés, et afin de leur procurer un répit immédiat et de permettre une préparation adéquate, l'application des exigences relatives à la communication de la présence de contaminants de surface, de l'état de surface des pistes et de l'exploitation en conditions hivernales devrait être différée jusqu'au 12 août 2021 et l'application des règles relatives au système de gestion de la qualité devrait être différée jusqu'au 27 janvier 2022,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modification du règlement (UE) n° 139/2014

Les annexes I, III et IV du règlement (UE) n° 139/2014 sont modifiées conformément à l'annexe du présent règlement.

*Article 2***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*.

Les points 3 d), 3 e), 3 q) et 3 r) de l'annexe du présent règlement, ainsi que le paragraphe ADR.OPS.A.057 d) 4) de l'annexe IV du règlement (UE) n° 139/2014, sont applicables à partir du 12 août 2021.

Les points 2 a), 3 a) et 3 b) de l'annexe sont applicables à partir du 27 janvier 2022.

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

Fait à Bruxelles, le 8 octobre 2020.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE

Les annexes I, III et IV sont modifiées comme suit:

1) L'annexe I est modifiée comme suit:

a) Les points 6 *bis*, 6 *ter* et 6 *quater* suivants sont insérés:

«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) Le point 15 *bis* suivant est inséré:

«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;».

c) Le point 17 *bis* suivant est inséré:

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

d) Le point 18 *bis* suivant est inséré:

«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;».

e) Le point 19 *bis* suivant est inséré:

«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;».

f) Les points 24 *bis* et 24 *ter* suivants sont insérés:

«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;».

g) Les points 34 *bis* et 34 *ter* suivants sont insérés:

«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;».

h) Les points 38 bis, 38 ter, 38 quater, 38 quinquies, 38 sexies, 38 septies, 38 octies et 38 nonies suivants sont insérés:

- «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;
- 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;».

i) Les points 41 bis, 41 ter et 41 quater suivants sont insérés:

- «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;».
- j) Le point 47 est remplacé par le texte suivant:
- «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;».
- k) Le point 48 est remplacé par le texte suivant:
- «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;».
- l) Le point 49 suivant est ajouté:
- «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.»
- 2) L'annexe III est modifiée comme suit:
- a) Le paragraphe ADR.OR.D.007 est remplacé par le texte suivant:
- «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) Le paragraphe ADR.OR.D.017 est remplacé par le texte suivant:

«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.
- 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.»
- c) Le paragraphe ADR.OR.D.035, point d), est modifié comme suit:
- i) Le point 6 est remplacé par le texte suivant:
- «6. la version en vigueur du registre relatif aux dangers;».
- ii) Les points 7 et 8 suivants sont ajoutés:
- «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.»
- 3) L'annexe IV est modifiée comme suit:
- a) Le paragraphe ADR.OPS.A.010 est remplacé par le texte suivant:
- «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) Les paragraphes ADR.OPS.A.020 à ADR.OPS.A.055 suivants sont ajoutés:

«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 (*) soient conformes aux spécifications du catalogue de données.

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.

(*) Règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1^{er} 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).»

c) Le paragraphe ADR.OPS.A.057 suivant est ajouté:

«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;
- 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;
 - 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 événements 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;

- 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).»
- d) Le paragraphe ADR.OPS.A.60 suivant est ajouté:

«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.»
- e) Le paragraphe ADR.OPS.065 suivant est ajouté:

«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;
 - 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.»

f) L'appendice 1 suivant est ajouté:

«Appendice 1

FORMAT NOTAM»

Indicateur de priorité												→	
Adresse													
													<<≡
Date et heure de dépôt												→	
Indicateur du créateur													<<≡
Série, numéro et identificateur de message													
NOTAM contenant de nouveaux renseignementsNOTAMN (série et numéro/année)												
NOTAM remplaçant un NOTAM antérieurNOTAMR (série et numéro/année) (série et numéro/année du NOTAM remplacé)												
NOTAM annulant un NOTAM antérieurNOTAMC (série et numéro/année) (série et numéro/année du NOTAM annulé)												<<≡
Qualificateurs													
	FIR	Code NOTAM	Trafic	Objet	Portée	Limite inférieure	Limite supérieure	Coordonnées, rayon					
Q)		Q											<<≡
Identification, par les indicateurs d'emplacement OACI, de l'emplacement de l'installation, de l'espace aérien ou de la condition faisant l'objet du message								A) →					
Période de validité													
De (groupe date-heure)	B)												→
À (PERM ou groupe date-heure)	C)												EST* PERM* <<≡
Horaire (le cas échéant)	D)												→
													<<≡
Texte du NOTAM; en langage clair (avec abréviations de l'OACI)													
E)													<<≡
Limite inférieure	F) →												
Limite supérieure	G)												<<≡
Signature													

*Supprimer selon le cas

g) L'appendice 2 suivant est ajouté:

«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	(INDICATEURS D'EMPLACEMENT)	(DATE/HEURE DE L'OBSERVATION)	(GROUPE FACULTATIF)
	S W			<=
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)		M	G)	→
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				→
(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 le manière de remplir l'imprimé SNOWTAM, § 1, alinéa b).				

SIGNATURE DU CRÉATEUR (ne pas transmettre);

h) Le paragraphe ADR.OPS.B.003 suivant est inséré:

«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.»
- i) Le paragraphe ADR.OPS.B.010 est modifié comme suit:
- i) Les points c), d) et e) sont remplacés par le texte suivant:
- «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.»
- ii) Le point f) est supprimé.
- j) Le paragraphe ADR.OPS.B.016 suivant est inséré:
- «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;
 - 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.»
- k) Le paragraphe ADR.OPS.B.024 suivant est inséré:
- «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;
 - 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.»
- l) Le paragraphe ADR.OPS.B.25 est supprimé.
- m) Les paragraphes ADR.OPS.B.026, ADR.OPS.B.027, ADR.OPS.B.028 et ADR.OPS.B.029 suivants sont insérés:

«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 aéroport requiert une autorisation délivrée par l'exploitant d'aéroport. L'autorisation peut être délivrée si le véhicule est utilisé pour des activités liées à l'exploitation de l'aéroport et s'il est:
- 1) en état de fonctionnement normal et adapté à l'exploitation prévue;
 - 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'aéroport;
 - 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'aéroport 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'aéroport 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'aéroport.
- 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'aéroport sur lesquelles le véhicule peut circuler;
 - 2) reste valide aussi longtemps que les exigences du point a) sont remplies.
- d) L'exploitant d'aéroport attribue un indicatif d'appel à un véhicule autorisé conformément au point a) à circuler sur l'aéroport, 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'aéroport.
- e) Par dérogation au point a), l'exploitant d'aéroport 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'aéroport 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;
 - 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;
 - 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;
 - 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'aéronefs

L'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 (*);
- 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.

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.

(*) 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).»

- n) Le paragraphe ADR.OPS.B.030 est remplacé par le texte suivant:

«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.
- 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.»

- o) Le paragraphe ADR.OPS.B.031 suivant est inséré:

«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.»

p) Le paragraphe ADR.OPS.B.033 suivant est inséré:

«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.

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.»

q) Le paragraphe ADR.OPS.B.035 est remplacé par le texte suivant:

«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.»

r) Les paragraphes ADR.OPS.B.036 et ADR.OPS.B.037 suivants sont insérés:

«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;
 - 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.»
- s) Le paragraphe ADR.OPS.B.080 est remplacé par le texte suivant:

«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.»

t) Le paragraphe ADR.OPS.C.005 est remplacé par le texte suivant:

«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.»

u) Le paragraphe ADR.OPS.C.007 suivant est inséré:

«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.»

v) Les paragraphes ADR.OPS.C.010 et ADR.OPS.C.015 sont remplacés par le texte suivant:

«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;
- 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.
 - 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.
- 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.»
-