



2024/1400

24.5.2024

REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2024/1400 DE LA COMISIÓN

de 13 de marzo de 2024

por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 139/2014 en lo que respecta a la seguridad de los aeródromos, el cambio de operador de aeródromo y la notificación de sucesos

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo ⁽¹⁾, y en particular su artículo 39, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) n.º 139/2014 de la Comisión ⁽²⁾ establece los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, incluidas su gestión, operación, certificación y supervisión.
- (2) En caso de que un operador de un aeródromo certificado de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 139/2014 cese sus operaciones y un nuevo operador de aeródromo asuma el control, el cambio debe producirse de manera que se garantice una transición segura y sin trabas de las operaciones del aeródromo.
- (3) El sistema de notificación de sucesos de los operadores de aeródromos y los proveedores de servicios de dirección de plataforma debe armonizarse con lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾, a fin de garantizar la coherencia entre esos Reglamentos.
- (4) Cuando los operadores de aeródromos también presten servicios de tránsito aéreo, los requisitos de control del cumplimiento deben armonizarse con las disposiciones correspondientes del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión ⁽⁴⁾, a fin de facilitar la integración del control del cumplimiento en un único sistema de gestión.
- (5) El Reglamento (UE) n.º 139/2014 exige a los operadores de aeródromos que establezcan y dirijan programas de seguridad y comités de seguridad. Además, el documento 9981 de la Organización de Aviación Civil Internacional («OACI»), «Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Aeródromos», añadió disposiciones específicas relativas a la composición y el funcionamiento de estos comités. Por consiguiente, las disposiciones sobre el funcionamiento de los equipos locales de seguridad operacional y otros comités de seguridad de los aeródromos deben modificarse para reflejar esta evolución a nivel de la OACI.
- (6) Los operadores de aeródromos deben establecer un plan para la retirada de las aeronaves inutilizadas, a fin de garantizar la existencia de un mecanismo de coordinación y garantizar el acceso a los recursos y equipos.
- (7) Es necesario introducir requisitos mínimos comunes en relación con la seguridad de las obras en los aeródromos, sobre la base de las normas y métodos recomendados de la OACI y la investigación de sucesos de seguridad, por lo que debe establecerse un proceso para gestionar la seguridad de las obras en los aeródromos que abarque autorizaciones, notificaciones, medidas de seguridad, supervisión y control.

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

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

⁽³⁾ Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación, análisis y seguimiento de sucesos en la aviación civil, que modifica el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 1321/2007 y (CE) n.º 1330/2007 de la Comisión (DO L 122 de 24.4.2014, p. 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj>).

⁽⁴⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión, de 1 de marzo de 2017, por el que se establecen requisitos comunes para los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo/navegación aérea y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo y su supervisión, por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 482/2008 y los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 1034/2011, (UE) n.º 1035/2011 y (UE) 2016/1377, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 677/2011 (DO L 62 de 8.3.2017, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/373/oj).

- (8) Las pistas y pistas de rodaje, o partes de ellas, que estén cerradas temporal o permanentemente, deben estar debidamente señalizadas para impedir que las aeronaves las utilicen.
- (9) Debe evaluarse el uso de aeródromos por aeronaves que superen sus características de diseño certificadas, y debe obtenerse una aprobación previa de la autoridad competente para garantizar que todos los riesgos para la seguridad se evalúen y se mitiguen adecuadamente.
- (10) Los sitios del área de movimiento con antecedentes o riesgo potencial de colisión o de incursión en la pista deben detectarse y designarse como «puntos críticos», y los riesgos asociados a ellos deben mitigarse con el fin de evitar el riesgo de incursión en la pista, así como el riesgo de colisión entre aeronaves y entre aeronaves y vehículos.
- (11) La suspensión o el cierre de las operaciones en pista deben llevarse a cabo de manera segura y coordinada, por lo que el operador del aeródromo debe establecer y aplicar procedimientos adecuados.
- (12) El pavimento puede dañarse cuando se expone en exceso a aeronaves pesadas, por lo que deben establecerse procedimientos adecuados para las operaciones de sobrecarga con el fin de regular la operación de tales aeronaves y evitar la degradación excesiva del pavimento.
- (13) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) n.º 139/2014 en consecuencia.
- (14) A fin de garantizar una aplicación sin trabas de las medidas introducidas por el presente Reglamento y, al mismo tiempo, mantener un nivel elevado y uniforme de seguridad de la aviación civil en la Unión, el sector y las autoridades competentes de los Estados miembros deben disponer de tiempo suficiente para adaptarse a las medidas introducidas por el presente Reglamento y, por tanto, este debe aplicarse doce meses después de su entrada en vigor.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Modificaciones del Reglamento (UE) n.º 139/2014

El Reglamento (UE) n.º 139/2014 se modifica como sigue:

- 1) En el artículo 7, se añade el apartado 4 siguiente:
«4. El DAAD adjunto al certificado se transferirá al nuevo operador del aeródromo al que vaya a transferirse la operación del aeródromo, siempre que se cumplan las condiciones que figuran en los apartados 1 y 3.».
- 2) Los anexos I, II, III y IV se modifican de conformidad con el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

Fecha de entrada en vigor y aplicación

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Se aplicará a partir de 24 de mayo de 2025.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 13 de marzo de 2024.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

Los anexos I, II, III y IV del Reglamento (UE) n.º 139/2014 se modifican como sigue:

1) El anexo I se modifica como sigue:

a) se inserta el punto 4 *bis* siguiente:

«4bis) “densidad de tránsito [de aeródromo]”: número de movimientos durante la hora punta media y media aritmética del año del número de movimientos durante la hora punta diaria;»;

b) se inserta el punto 19 *ter* siguiente:

«19 *ter*) “punto crítico”: sitio del área de movimiento de un aeródromo con antecedentes o riesgo potencial de colisión o de incursión en la pista, y en el que es necesario que pilotos y conductores presten mayor atención;»;

c) el punto 47 se sustituye por el texto siguiente:

«47) “términos del certificado” significa lo siguiente:

- indicadores de lugar de la OACI;
- condiciones de operación (VRF/IFR, día/noche);
- operaciones del avión en pistas de invierno especialmente preparadas;
- pista: distancias declaradas;
- tipos de pistas y aproximaciones que se proporcionan;
- clave de referencia de aeródromo;
- ámbito de las operaciones de las aeronaves que superen las características de diseño certificadas del aeródromo;
- prestación de servicios de dirección de plataforma (sí/no);
- nivel de protección en cuanto a salvamento y extinción de incendios;».

2) El anexo II se modifica como sigue:

a) en el punto ADR.AR.C.035, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) La autoridad competente expedirá los certificados a que se refiere la letra b) cuando el operador del aeródromo haya demostrado a satisfacción de la autoridad competente el cumplimiento de los puntos ADR.OR.B.025 y ADR.OR.E.005. Cuando el operador del aeródromo cambie, no se exigirá al nuevo operador del aeródromo que demuestre el cumplimiento de los requisitos establecidos en el punto ADR.OR.B.025, letra a), punto 1), y en el punto ADR.OR.E.005, si dichos requisitos se refieren a elementos que se mantienen inalterados.»;

b) se añade el punto ADR.AR.C.060 siguiente:

«ADR.AR.C.060 Cambio de operador de aeródromo

Al recibir una solicitud de cambio de operador de aeródromo, de conformidad con el punto ADR.OR.B.060, la autoridad competente:

- a) expedirá el nuevo certificado o los nuevos certificados de conformidad con el punto ADR.AR.C.035;
- b) revocará el certificado o certificados anteriores.».

3) El anexo III se modifica como sigue:

a) se añade el punto ADR.OR.B.060 siguiente:

«ADR.OR.B.060 Cambio de operador de aeródromo

- a) El operador actual del aeródromo notificará a la autoridad competente la fecha en la que tendrá lugar la transferencia.

- b) El nuevo operador al que vaya a transferirse la operación del aeródromo solicitará un certificado a la autoridad competente, antes de la fecha en que tendrá lugar la transferencia, de conformidad con el punto ADR.OR.B.015.
 - c) El nuevo operador al que vaya a transferirse la operación del aeródromo demostrará que cumple los requisitos con arreglo al punto ADR.OR.B.025. No se exigirá a la nueva operación del aeródromo que demuestre el cumplimiento de los requisitos establecidos en el punto ADR.OR.B.025, letra a), punto 1), y en el punto ADR.OR.E.005, en la medida en que dichos requisitos se refieran a elementos que se mantengan inalterados.»;
- b) el punto ADR.OR.C.030 se sustituye por el texto siguiente:

«ADR.OR.C.030 Notificación de sucesos

- a) Como parte de su sistema de gestión, el operador del aeródromo establecerá y mantendrá un sistema de notificación de sucesos, que incluirá la notificación obligatoria y la voluntaria. El operador del aeródromo garantizará que el sistema cumpla los requisitos aplicables del Reglamento (UE) n.º 376/2014 y del Reglamento (UE) 2018/1139, así como los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de dichos Reglamentos.
 - b) El operador del aeródromo notificará a la autoridad competente, así como a cualquier otra organización a la que el Estado miembro deba informar, todo suceso o condición relacionado con la seguridad que ponga en peligro o, si no se corrige o aborda, pueda poner en peligro una aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona, y en particular cualquier accidente o incidente grave.
 - c) Además de los informes presentados con arreglo a la letra b), el operador del aeródromo informará a la autoridad competente y a la organización responsable del diseño del equipo del aeródromo sobre cualquier fallo de funcionamiento, defecto técnico, superación de las limitaciones técnicas, suceso u otra circunstancia irregular que haya puesto o pueda haber puesto en peligro una aeronave, o a sus ocupantes o a cualquier otra persona, y no haya dado lugar a un accidente o a un incidente grave.
 - d) Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 376/2014 y sus actos delegados y de ejecución, los informes a que se refiere la letra c):
 - 1) se realizarán tan pronto como sea posible y, en cualquier caso, a más tardar setenta y dos horas después de que el operador del aeródromo haya tenido conocimiento del evento o la situación a que se refiere el informe, a menos que lo impidan circunstancias excepcionales;
 - 2) se elaborarán siguiendo las pautas que establezca la autoridad competente;
 - 3) contendrán toda la información pertinente que el operador del aeródromo conozca sobre la situación.
 - e) No obstante lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 376/2014 y en sus actos delegados y de ejecución, en el caso de los informes que se exigen en la letra c), el operador del aeródromo presentará un informe de seguimiento en el que se detallarán las medidas que se propone adoptar para evitar sucesos similares en el futuro. El informe de seguimiento se presentará tan pronto como se hayan determinado tales medidas y:
 - 1) se enviará a las entidades pertinentes a las que se haya informado inicialmente de conformidad con las letras b) y c);
 - 2) se elaborará siguiendo las pautas que establezca la autoridad competente.»;
- c) en el punto ADR.OR.D.005, letra b), el punto 11 se sustituye por el texto siguiente:

«11) una función para controlar si la organización cumple los requisitos pertinentes y la adecuación de los procedimientos; el control del cumplimiento incluirá un sistema de comunicación de incidencias al director responsable con el fin de asegurar una aplicación eficaz de las medidas correctoras, según sea necesario.»;

- d) el punto ADR.OR.D.025 se sustituye por el texto siguiente:

«ADR.OR.D.025 Coordinación con otras organizaciones

El operador del aeródromo garantizará que:

- a) su sistema de gestión abarca la coordinación y la interacción con los procedimientos de seguridad del resto de las organizaciones que operan o prestan servicios en el aeródromo;

- b) dichas organizaciones disponen de procedimientos de seguridad para cumplir los requisitos aplicables del Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución, así como lo dispuesto en el manual del aeródromo, elaborado y mantenido de conformidad con el punto ADR.OR.E.005 del presente anexo.»;
- e) el punto ADR.OR.D.027 se sustituye por el texto siguiente:
- «ADR.OR.D.027 Programas de seguridad y comités de seguridad de los aeródromos**
- a) Como parte de su sistema de gestión, el operador del aeródromo establecerá, ejecutará y dirigirá programas de seguridad para promover y mejorar la seguridad operacional, incluida la seguridad de las pistas, y el intercambio de información relevante en materia de seguridad con todas las organizaciones pertinentes que operen o presten servicios en el aeródromo. El operador del aeródromo revisará la eficacia de sus programas de seguridad como mínimo una vez al año.
- b) Como parte de los programas de seguridad a que se refiere la letra a), el operador del aeródromo:
- 1) creará y dirigirá el equipo local de seguridad operacional de la pista y otros comités de seguridad de los aeródromos, y será el responsable de su funcionamiento;
 - 2) solicitará a todas las organizaciones pertinentes que operen o presten servicios en el aeródromo que participen en el equipo local de seguridad operacional de la pista y en otros comités de seguridad del aeródromo a través de representantes designados que posean los conocimientos operativos apropiados y adecuados, pertinentes en relación con el equipo local de seguridad operacional de la pista o del comité o comités de seguridad del aeródromo, respectivamente.
- c) El operador del aeródromo garantizará que:
- 1) el equipo local de seguridad operacional de la pista y los demás comités de seguridad del aeródromo convoquen reuniones periódicamente, cuya frecuencia se determinará sobre la base de [al menos]:
 - i) la densidad de tránsito del aeródromo;
 - ii) la complejidad del trazado del aeródromo;
 - iii) el tipo de operaciones;
 - iv) los sucesos de seguridad operacional en el aeródromo y los posibles riesgos detectados a partir de su análisis;
 - 2) las propuestas y medidas del equipo local de seguridad operacional de la pista y de los demás comités de seguridad de los aeródromos se registren en un plan de acción y sean objeto de seguimiento para garantizar su aplicación oportuna.
- d) El equipo local de seguridad operacional de la pista y los demás comités de seguridad del aeródromo:
- 1) ayudarán en la detección y la revisión multidisciplinar de los problemas de seguridad locales, especialmente en lo que se refiere a la seguridad de las pistas;
 - 2) propondrán posibles medidas de mitigación y planes de acción pertinentes, que las organizaciones afectadas deberán aplicar para mejorar la seguridad;
 - 3) considerarán la necesidad de desarrollar periódicamente campañas locales de sensibilización en materia de seguridad y programas conjuntos de formación para el personal de todas las organizaciones pertinentes.
- e) El operador del aeródromo establecerá y aplicará uno o varios procedimientos para garantizar el cumplimiento de las letras a) a d).»;
- f) en el punto ADR.OR.D.030, se añade la letra a *ter*) siguiente:
- «a *ter*) El operador del aeródromo establecerá acuerdos de información con todas las organizaciones que operen o presten servicios en el aeródromo y cuyas actividades o productos puedan afectar a la seguridad de las aeronaves.»;
- g) en el punto ADR.OR.F.055, se añade la letra e) siguiente:
- «e) La organización responsable de la prestación de SDP garantizará que cualquier suceso se notifique a las personas que desempeñen una función relacionada con la gestión de la seguridad del operador del aeródromo, de conformidad con el artículo 4, apartado 6, letra e), del Reglamento (UE) n.º 376/2014.».
- 4) El anexo IV se modifica como sigue:
- a) se añade el punto ADR.OPS.B.011 siguiente:

«ADR.OPS.B.011 Retirada de aeronaves inutilizadas

- a) El operador del aeródromo establecerá un plan para la retirada de las aeronaves que queden inutilizadas en el área de movimiento o en sus proximidades y designará a un coordinador del aeródromo para poner en práctica el plan.
- b) El plan de retirada de aeronaves inutilizadas incluirá lo siguiente:
 - 1) los datos de contacto del coordinador del aeródromo encargado de las operaciones de retirada de aeronaves inutilizadas en el área de movimiento o en sus proximidades;
 - 2) las responsabilidades, acciones y líneas de comunicación de cada organización implicada;
 - 3) una lista del equipo y del personal de que pueda disponerse para tales propósitos en el aeródromo o en sus proximidades;
 - 4) cualquier arreglo para la pronta recepción de equipo disponible en otros aeródromos para la recuperación de aeronaves, según proceda.»;
- b) el punto ADR.OPS.B.070 se sustituye por el texto siguiente:

«ADR.OPS.B.070 Seguridad de las obras en el aeródromo

- a) El operador del aeródromo establecerá y aplicará un proceso para gestionar la seguridad operativa del aeródromo durante las obras en el área de movimiento.
- b) El proceso establecerá y documentará las responsabilidades en relación con:
 - 1) la autorización para ejecutar las obras;
 - 2) la aplicación de cualquier cambio propuesto en las instalaciones operativas;
 - 3) la fecha y la hora en que se limitarán o cesarán las operaciones en las instalaciones;
 - 4) los métodos por los que se notificarán dichos cambios;
 - 5) la supervisión y el control de las obras en curso;
 - 6) el cumplimiento de todas las normas de seguridad pertinentes relativas al área de movimiento.
- c) El proceso de gestión de la seguridad operacional del aeródromo durante las obras constará de lo siguiente:
 - 1) un procedimiento de planificación de obras;
 - 2) un procedimiento para la evaluación de la seguridad en relación con los cambios previstos en las operaciones o los sistemas del aeródromo;
 - 3) un procedimiento de autorización de obras;
 - 4) un procedimiento para la notificación de información relacionada con las obras;
 - 5) un procedimiento para el establecimiento de la zona en obras y para la reanudación de las operaciones;
 - 6) un procedimiento para el seguimiento, la supervisión y el control de las obras.
- d) Cuando sea necesario realizar operaciones con una longitud de pista reducida debido a las obras, el operador del aeródromo desarrollará y aplicará un procedimiento para tales operaciones.»;
- c) se añade el punto ADR.OPS.B.071 siguiente:

«ADR.OPS.B.071 Pistas y calles de rodaje cerradas en su totalidad o en parte

- a) El operador del aeródromo se asegurará de que se dispongan señales de zona cerrada en:
 - 1) una pista o calle de rodaje, o en una parte de la pista o de la calle de rodaje, que esté cerrada permanentemente para todas las aeronaves;
 - 2) una pista o calle de rodaje, o en una parte de la pista o de la calle de rodaje, que esté temporalmente cerrada, si bien esas señales pueden omitirse cuando el cierre sea de corta duración y los servicios de tránsito aéreo den una advertencia suficiente.
- b) No obstante lo dispuesto en la letra a), no será necesario disponer señales de zona cerrada en una calle de rodaje, o en una parte de la calle de rodaje, que esté cerrada permanentemente cuando la entrada a la calle de rodaje cerrada, o a una parte de la calle de rodaje cerrada, esté señalizada e iluminada con luces y señales de área fuera de servicio.
- c) El operador del aeródromo garantizará que, cuando una pista o calle de rodaje, o una parte de la pista o de la calle de rodaje, esté cerrada permanentemente, se retiren físicamente todas las señales de pista y calle de rodaje.

- d) El operador del aeródromo se asegurará de que no se utilice iluminación en una pista o pista de rodaje cerrada, o en una parte de la pista o de la calle de rodaje, excepto cuando sea necesario para fines de mantenimiento.
 - e) El operador del aeródromo garantizará que, además de las señales de zona cerrada, cuando una pista o calle de rodaje, o una parte de la pista o de la calle de rodaje, esté cerrada y esté cortada por una pista o por una calle de rodaje utilizable que se utilice de noche, se dispongan luces de área fuera de servicio a través de la entrada del área cerrada.»;
- d) el punto ADR.OPS.B.090 se sustituye por el texto siguiente:

«ADR.OPS.B.090 Uso del aeródromo por aeronaves que superen las características de diseño certificadas del aeródromo

- a) A fin de permitir el uso del aeródromo o de partes del mismo a aeronaves que superen la letra de clave o la anchura exterior entre ruedas del tren de aterrizaje principal, o ambas, de las características de diseño certificadas del aeródromo, el operador del aeródromo solicitará la aprobación previa de la autoridad competente; dicha aprobación no es necesaria en situaciones de emergencia de aeronaves.
- b) En la solicitud de aprobación previa de la autoridad competente para las aeronaves a que se refiere la letra a), el operador del aeródromo incluirá una evaluación del impacto de las siguientes características de la aeronave en la infraestructura del aeródromo y en las instalaciones, los equipos y la operación de este, y viceversa:
 - 1) la envergadura;
 - 2) la anchura exterior entre ruedas del tren de aterrizaje principal;
 - 3) la base de ruedas;
 - 4) la longitud del fuselaje;
 - 5) la anchura del fuselaje;
 - 6) la altura del fuselaje;
 - 7) la geometría de la proa;
 - 8) la altura de la cola;
 - 9) el margen vertical de extremo de ala;
 - 10) la vista desde el puesto de pilotaje;
 - 11) la distancia desde la posición de los ojos del piloto al tren de proa;
 - 12) la disposición del tren de aterrizaje principal;
 - 13) el sistema de dirección del tren de aterrizaje;
 - 14) la masa máxima de la aeronave;
 - 15) la geometría del tren de aterrizaje, la presión de los neumáticos y los valores de la clasificación de aeronaves;
 - 16) las características de los motores;
 - 17) la capacidad máxima de transporte de pasajeros y combustible;
 - 18) la performance de vuelo.»;
- e) se añaden los puntos ADR.OPS.B.095 y ADR.OPS.B.100 siguientes:

«ADR.OPS.B.095 Puntos críticos

- a) Siempre que sea necesario, el operador del aeródromo designará uno o varios sitios del área de movimiento del aeródromo como «puntos críticos», como parte del programa de seguridad que haya establecido de conformidad con ADR.OR.D.027.
- b) Una vez se detecte un punto crítico, el operador del aeródromo aplicará medidas para eliminar el peligro y, de no poder hacerlo inmediatamente, facilitará los datos aeronáuticos pertinentes a la unidad de servicios de información aeronáutica responsable para que los incluya en la publicación de información aeronáutica.

ADR.OPS.B.100 Suspensión de las operaciones en pista y cierre de las pistas

- a) El operador del aeródromo establecerá y aplicará, en cooperación con los servicios de tránsito aéreo, procedimientos para la suspensión temporal de las operaciones en pista o el cierre previsto de las pistas.
- b) Los procedimientos constarán de lo siguiente:

- 1) las funciones y responsabilidades del operador del aeródromo, los servicios de tránsito aéreo y otras organizaciones que participen en las operaciones del aeródromo, según proceda;
 - 2) el acceso del personal a la pista cerrada;
 - 3) medidas de seguridad de conformidad con los puntos ADR.OPS.B.070 y ADR.OPS.B.071;
 - 4) la publicación de un NOTAM de conformidad con el punto ADR.OPS.A.057, excepto cuando se prevea que la suspensión de las operaciones en pista sea de corta duración;
 - 5) medidas antes de reanudar las operaciones en pista.»;
- f) se añade el punto ADR.OPS.C.011 siguiente:

«ADR.OPS.C.011 Operaciones de sobrecarga

Cuando se prevea que el aeródromo vaya a utilizarse regularmente por aeronaves que puedan dañar el pavimento, el operador del aeródromo establecerá criterios para las operaciones de sobrecarga.».
