Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2024/1400

24.5.2024

ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2024/1400 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 13ης Μαρτίου 2024

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014 όσον αφορά την ασφάλεια των αεροδρομίων, την αλλαγή φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου και την αναφορά περιστατικών

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου ([1]), και ιδίως το άρθρο 39 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 139/2014 της Επιτροπής ([2]) καθορίζει απαιτήσεις και διοικητικές διαδικασίες για τα αεροδρόμια, συμπεριλαμβανομένων της διαχείρισης, της εκμετάλλευσης, της πιστοποίησης και της εποπτείας τους.

(2) Σε περίπτωση που φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου πιστοποιημένου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 139/2014 παύσει τις δραστηριότητές του και αναλάβει νέος φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου, η αλλαγή θα πρέπει να πραγματοποιηθεί κατά τρόπο που να διασφαλίζει την ασφαλή και ομαλή μετάβαση των λειτουργιών του αεροδρομίου.

(3) Το σύστημα αναφοράς περιστατικών των φορέων εκμετάλλευσης αεροδρομίων και των παρόχων υπηρεσιών διαχείρισης των χώρων στάθμευσης αεροσκαφών θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 376/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([3]), ώστε να διασφαλιστεί η συνοχή μεταξύ των εν λόγω κανονισμών.

(4) Όταν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίου παρέχουν επίσης υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, οι απαιτήσεις για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης θα πρέπει να ευθυγραμμίζονται με τις αντίστοιχες διατάξεις του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 της Επιτροπής ([4]) ώστε να διευκολυνθεί η ενσωμάτωση της παρακολούθησης της συμμόρφωσης σε ένα ενιαίο σύστημα διαχείρισης.

(5) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 139/2014 απαιτεί από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων να καταρτίζουν και να διευθύνουν προγράμματα ασφάλειας και επιτροπές ασφάλειας. Επιπλέον, το έγγραφο 9981 «Διαδικασίες υπηρεσιών αεροναυτιλίας — Αεροδρόμια» του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) προσέθεσε συγκεκριμένες διατάξεις για τη σύνθεση και τη λειτουργία των εν λόγω επιτροπών. Ως εκ τούτου, οι διατάξεις για τη λειτουργία των τοπικών ομάδων ασφάλειας διαδρόμου και άλλων επιτροπών ασφάλειας αεροδρομίων θα πρέπει να τροποποιηθούν ώστε να αποτυπώνουν τις εξελίξεις αυτές σε επίπεδο ΔΟΠΑ.

(6) Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου θα πρέπει να καταρτίσει σχέδιο για την απομάκρυνση των αεροσκαφών που έχουν υποστεί βλάβη, προκειμένου να εξασφαλιστεί, αφενός, η ύπαρξη μηχανισμού συντονισμού και, αφετέρου, η πρόσβαση σε πόρους και εξοπλισμό.

(7) Θα πρέπει να καθοριστούν ελάχιστες κοινές απαιτήσεις σχετικά τόσο με την ασφάλεια των εργασιών στο αεροδρόμιο με βάση τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές του ΔΟΠΑ όσο και με τη διερεύνηση περιστατικών που αφορούν την ασφάλεια· ως εκ τούτου, για τη διαχείριση της ασφάλειας των εργασιών στο αεροδρόμιο, θα πρέπει να καθιερωθεί διαδικασία η οποία θα περιλαμβάνει εγκρίσεις, κοινοποιήσεις, μέτρα ασφάλειας, εποπτεία και έλεγχο.

([1]) ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.

([2]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 139/2014 της Επιτροπής, της 12ης Φεβρουαρίου 2014, για τη θέσπιση απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών για τα αεροδρόμια σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 44 της 14.2.2014, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/139/oj).

([3]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 376/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για την αναφορά, ανάλυση και παρακολούθηση περιστατικών στην πολιτική αεροπορία, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση της οδηγίας 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 και (ΕΚ) αριθ. 1330/2007 (ΕΕ L 122 της 24.4.2014, σ. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj).

([4]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/373 της Επιτροπής, της 1ης Μαρτίου 2017, σχετικά με τον καθορισμό κοινών απαιτήσεων για τους παρόχους υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας/αεροναυτιλίας και άλλων λειτουργιών του δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και της εποπτείας τους, με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 482/2008, των εκτελεστικών κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1034/2011, (ΕΕ) αριθ. 1035/2011 και (ΕΕ) 2016/1377, και με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 677/2011 (ΕΕ L 62 της 8.3.2017, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/373/oj).

(8) Οι διάδρομοι και οι τροχόδρομοι, ή μέρη αυτών, που είναι προσωρινά ή μόνιμα κλειστοί, θα πρέπει να φέρουν κατάλληλη σήμανση ώστε να αποτρέπεται η χρήση τους από τα αεροσκάφη.

(9) Η χρήση αεροδρομίου από αεροσκάφος που υπερβαίνει τα πιστοποιημένα χαρακτηριστικά σχεδιασμού του αεροδρομίου θα πρέπει να αξιολογείται, και θα πρέπει να λαμβάνεται εκ των προτέρων έγκριση από την αρμόδια αρχή, ώστε να διασφαλίζεται ότι όλοι οι κίνδυνοι ασφάλειας αξιολογούνται και μετριάζονται δεόντως.

(10) Οι τοποθεσίες στην περιοχή κινήσεων αεροσκαφών στις οποίες έχει συμβεί, ή δυνητικά υπάρχει κίνδυνος να συμβεί, σύγκρουση ή παρείσφρηση σε διάδρομο θα πρέπει να προσδιορίζονται και να χαρακτηρίζονται ως «θερμά σημεία» και οι σχετικοί κίνδυνοι θα πρέπει να μετριάζονται προκειμένου να προλαμβάνεται ο κίνδυνος παρείσφρησης σε διάδρομο, καθώς και ο κίνδυνος σύγκρουσης μεταξύ αεροσκαφών και μεταξύ αεροσκαφών και οχημάτων.

(11) Η αναστολή ή το κλείσιμο των λειτουργιών διαδρόμου θα πρέπει να πραγματοποιείται με ασφαλή και συντονισμένο τρόπο και, ως εκ τούτου, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου θα πρέπει να καθιερώνει και να εφαρμόζει τις κατάλληλες διαδικασίες.

(12) Δεδομένου ότι τα οδοστρώματα μπορεί να υποστούν βλάβες όταν χρησιμοποιούνται σε υπερβολικό βαθμό από βαρέα αεροσκάφη, θα πρέπει να καθιερώνονται κατάλληλες διαδικασίες για τις λειτουργίες υπερφόρτωσης ώστε να ρυθμίζεται η λειτουργία τέτοιων αεροσκαφών και να προλαμβάνεται η υπερβολική υποβάθμιση του οδοστρώματος.

(13) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 139/2014 θα πρέπει συνεπώς να τροποποιηθεί αναλόγως.

(14) Για να διασφαλιστεί η ομαλή εφαρμογή των μέτρων που θεσπίζονται με τον παρόντα κανονισμό, με παράλληλη διατήρηση υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση, θα πρέπει να δοθεί επαρκής χρόνος στον κλάδο και στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών για να προσαρμοστούν στα μέτρα που θεσπίζονται με τον παρόντα κανονισμό και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να εφαρμοστεί 12 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 139/2014 τροποποιείται ως εξής:

1) στο άρθρο 7, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 4:

«4. Το έγγραφο αποδοχής απόκλισης και δράσης (DAAD) που επισυνάπτεται στο πιστοποιητικό μεταβιβάζεται στον νέο φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου στον οποίο πρόκειται να μεταφερθεί η λειτουργία του αεροδρομίου, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι όροι που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 3.»·

2) Τα παραρτήματα I, II, III και IV τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ημερομηνία έναρξης ισχύος και εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από τις 24 Μαΐου 2025.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 13 Μαρτίου 2024.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Τα παραρτήματα I, II, III και IV του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014 τροποποιούνται ως εξής:

1. Το παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:

α) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 4α:

«4α. "πυκνότητα κυκλοφορίας [αεροδρομίου]": ο αριθμός κινήσεων κατά τη μέση ώρα αιχμής· είναι ο αριθμητικός μέσος όρος, κατά τη διάρκεια του έτους, του αριθμού των κινήσεων την ώρα με τη μεγαλύτερη δραστηριότητα κατά τη διάρκεια της ημέρας»·

β) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 19β:

«19β. "θερμό σημείο": τοποθεσία σε περιοχή κίνησης αεροδρομίου με ιστορικό, ή με δυνητικό κίνδυνο, σύγκρουσης ή παρείσφρησης σε διάδρομο, και στην οποία απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή από τους χειριστές ή τους οδηγούς·»·

γ) το σημείο 47 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«47. "όροι του πιστοποιητικού": όλα τα ακόλουθα:

— ενδείκτες τοποθεσίας του ΔΟΠΑ·

— συνθήκες λειτουργίας (VFR/IFR, ημέρα/νύχτα)·

— λειτουργίες αεροπλάνων σε ειδικά προετοιμασμένους για τον χειμώνα διαδρόμους·

— διάδρομος — δηλωμένες αποστάσεις·

— τύποι διαδρόμου και προβλεπόμενες προσεγγίσεις·

— κωδικός αναφοράς αεροδρομίου·

— το πεδίο των λειτουργιών αεροσκαφών που υπερβαίνουν τα πιστοποιημένα χαρακτηριστικά σχεδιασμού του αεροδρομίου·

— παροχή υπηρεσιών διαχείρισης χώρου στάθμευσης αεροσκαφών (ναι/όχι)·

— επίπεδο προστασίας για διάσωση και πυρόσβεση·»·

2. το παράρτημα II τροποποιείται ως εξής:

α) στην ADR.AR.C.035, το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) Η αρμόδια αρχή εκδίδει το πιστοποιητικό ή τα πιστοποιητικά που αναφέρονται στο στοιχείο β), όταν ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου αποδείξει με ικανοποιητικό τρόπο στην αρμόδια αρχή την τήρηση των ADR.OR.B.025 και ADR.OR.E.005. Σε περίπτωση αλλαγής του φορέα εκμετάλλευσης του αεροδρομίου, ο νέος φορέας εκμετάλλευσης δεν υποχρεούται να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην ADR.OR.B.025 στοιχείο α) σημείο 1) και στην ADR.OR.E.005, εάν οι εν λόγω απαιτήσεις αφορούν στοιχεία που παραμένουν αμετάβλητα.»·

β) προστίθεται η ακόλουθη ADR.AR.C.060:

«**ADR.AR.C.060 Αλλαγή φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου**

Μόλις λάβει αίτηση για αλλαγή φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου, σύμφωνα με την ADR.OR.B.060, η αρμόδια αρχή:

α) εκδίδει το/τα νέο/-α πιστοποιητικό/-ά σύμφωνα με την ADR.AR.C.035·

β) ανακαλεί το/τα προηγούμενο/-α πιστοποιητικό/-ά.»·

3. το παράρτημα III τροποποιείται ως εξής:

α) προστίθεται η ακόλουθη ADR.OR.B.060:

«**ADR.OR.B.060 Αλλαγή φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου**

α) Ο υφιστάμενος φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου κοινοποιεί στην αρμόδια αρχή την ημερομηνία κατά την οποία θα πραγματοποιηθεί η μεταβίβαση.

β) Ο νέος φορέας εκμετάλλευσης στον οποίο πρόκειται να μεταβιβασθεί η λειτουργία του αεροδρομίου υποβάλλει στην αρμόδια αρχή αίτηση έκδοσης πιστοποιητικού πριν από την ημερομηνία κατά την οποία θα πραγματοποιηθεί η μεταβίβαση, σύμφωνα με την ADR.OR.B.015.

γ) Ο νέος φορέας εκμετάλλευσης στον οποίο πρόκειται να μεταφερθεί η λειτουργία του αεροδρομίου αποδεικνύει τη συμμόρφωσή του σύμφωνα με την ADR.OR.B.025. Ο νέος φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου δεν υποχρεούται να αποδείξει τη συμμόρφωσή του προς τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην ADR.OR.B.025 στοιχείο α) σημείο 1) και στην ADR.OR.E.005, στον βαθμό που οι εν λόγω απαιτήσεις αφορούν στοιχεία που παραμένουν αμετάβλητα.»·

β) η ADR.OR.C.030 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**ADR.OR.C.030 Αναφορά περιστατικών**

α) Στο πλαίσιο του οικείου συστήματος διαχείρισης, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου καθιερώνει και διατηρεί σύστημα αναφοράς περιστατικών, συμπεριλαμβανομένων των υποχρεωτικών και εθελοντικών αναφορών. Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου εξασφαλίζει ότι το σύστημα συμμορφώνεται με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, καθώς και με τις κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει των εν λόγω κανονισμών.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου αναφέρει στην αρμόδια αρχή και σε κάθε άλλο φορέα που πρέπει να ενημερώνεται κατ' απαίτηση του κράτους μέλους κάθε συμβάν ή κατάσταση σχετική με την ασφάλεια που θέτει σε κίνδυνο ή, εάν δεν διορθωθεί ή αντιμετωπιστεί, θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο αεροσκάφος, τους επιβαίνοντες ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο, και ιδίως κάθε ατύχημα ή σοβαρό περιστατικό.

γ) Επιπλέον των αναφορών που υποβάλλονται σύμφωνα με το στοιχείο β), ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου αναφέρει στην αρμόδια αρχή και στον φορέα που είναι υπεύθυνος για τον σχεδιασμό του εξοπλισμού του αεροδρομίου κάθε δυσλειτουργία, τεχνικό ελάττωμα, υπέρβαση των τεχνικών περιορισμών, περιστατικό ή άλλη αντικανονική περίσταση που έθεσε ή ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο αεροσκάφος, τους επιβαίνοντες ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο και δεν κατέληξε σε ατύχημα ή σοβαρό περιστατικό.

δ) Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεών του, οι αναφορές που αναφέρονται στο στοιχείο γ):

1) υποβάλλονται το συντομότερο δυνατόν, ούτως ή άλλως όμως εντός 72 ωρών από τη στιγμή που ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου λαμβάνει γνώση του συμβάντος ή της κατάστασης που αφορά η αναφορά, εκτός εάν εξαιρετικές περιστάσεις δεν επιτρέπουν αυτή την ενέργεια·

2) υποβάλλονται με τη μορφή και τον τρόπο που υποδεικνύει η αρμόδια αρχή·

3) περιέχουν όλες τις σχετικές πληροφορίες σχετικά με την κατάσταση που είναι γνωστή στον φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου.

ε) Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεών του, για τις αναφορές που απαιτούνται βάσει του στοιχείου γ), ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου υποβάλλει έκθεση παρακολούθησης στην οποία περιγράφονται λεπτομερώς οι ενέργειες στις οποίες προτίθεται να προβεί ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου για την πρόληψη παρόμοιων περιστατικών στο μέλλον. Η έκθεση παρακολούθησης υποβάλλεται μόλις προσδιοριστούν οι εν λόγω δράσεις και:

1) αποστέλλεται στους σχετικούς φορείς στους οποίους είχε αρχικά υποβληθεί αναφορά σύμφωνα με τα στοιχεία β) και γ)·

2) υποβάλλεται με τη μορφή και τον τρόπο που υποδεικνύει η αρμόδια αρχή.»·

γ) στην ADR.OR.D.005 στοιχείο β), το σημείο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«11. λειτουργία παρακολούθησης, αφενός, της συμμόρφωσης του φορέα με τις σχετικές απαιτήσεις και, αφετέρου, της επάρκειας των διαδικασιών· η παρακολούθηση της συμμόρφωσης περιλαμβάνει σύστημα ανατροφοδότησης των ευρημάτων στον υπόλογο διοικητή, ώστε να εξασφαλίζεται η αποτελεσματική εφαρμογή διορθωτικών μέτρων όταν χρειάζεται.»·

δ) η ADR.OR.D.025 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**ADR.OR.D.025 Συντονισμός με άλλους φορείς**

Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου εξασφαλίζει ότι:

α) το οικείο σύστημα διαχείρισης λαμβάνει υπόψη τον συντονισμό και τη διεπαφή με τις διαδικασίες ασφάλειας άλλων φορέων που δραστηριοποιούνται ή παρέχουν υπηρεσίες στο αεροδρόμιο·

β) οι εν λόγω φορείς εφαρμόζουν διαδικασίες ασφάλειας ώστε να συμμορφώνονται με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 και των κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεών του, καθώς και με το εγχειρίδιο του αεροδρομίου που καταρτίζεται και τηρείται σύμφωνα με την ADR.OR.E.005 του παρόντος παραρτήματος.»·

ε) η ADR.OR.D.027 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**ADR.OR.D.027 Προγράμματα ασφάλειας και επιτροπές ασφάλειας αεροδρομίων**

α) Στο πλαίσιο του οικείου συστήματος διαχείρισης, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου καταρτίζει, εφαρμόζει και διευθύνει προγράμματα ασφάλειας με σκοπό την προώθηση και την ενίσχυση της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης της ασφάλειας στους διαδρόμους, και την ανταλλαγή σχετικών με την ασφάλεια πληροφοριών με όλους τους σχετικούς φορείς που δραστηριοποιούνται στο αεροδρόμιο ή παρέχουν υπηρεσίες σε αυτό. Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου επανεξετάζει, τουλάχιστον σε ετήσια βάση, την αποτελεσματικότητα των οικείων προγραμμάτων ασφάλειας.

β) Στο πλαίσιο των προγραμμάτων ασφάλειας που αναφέρονται στο στοιχείο α), ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου:

1) συγκροτεί, διευθύνει και είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία της τοπικής ομάδας ασφάλειας διαδρόμων και άλλων επιτροπών ασφάλειας αεροδρομίου·

2) ζητεί από όλους τους σχετικούς φορείς που δραστηριοποιούνται στο αεροδρόμιο ή παρέχουν υπηρεσίες σε αυτό να συμμετάσχουν στην τοπική ομάδα ασφάλειας διαδρόμων και σε άλλες επιτροπές ασφάλειας αεροδρομίου μέσω διορισμένων εκπροσώπων που διαθέτουν κατάλληλη και ενδεδειγμένη επιχειρησιακή εμπειρογνωσία σχετικά με το αντικείμενο της τοπικής ομάδας ασφάλειας διαδρόμων ή της/των επιτροπής/-ών ασφάλειας αεροδρομίου αντίστοιχα.

γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου εξασφαλίζει ότι:

1) η τοπική ομάδα ασφάλειας διαδρόμων και οι άλλες επιτροπές ασφάλειας αεροδρομίου συγκαλούν τακτικά συνεδριάσεις, η συχνότητα των οποίων καθορίζεται [τουλάχιστον] με βάση:

i) την πυκνότητα κυκλοφορίας του αεροδρομίου·

ii) την πολυπλοκότητα της διάταξης του αεροδρομίου·

iii) το είδος των λειτουργιών·

iv) τα περιστατικά που αφορούν την ασφάλεια στο αεροδρόμιο και τους πιθανούς κινδύνους που εντοπίζει η ανάλυσή τους·

2) οι προτάσεις και οι ενέργειες της τοπικής ομάδας ασφάλειας διαδρόμων και των άλλων επιτροπών ασφάλειας αεροδρομίου καταγράφονται σε σχέδιο δράσης και παρακολουθούνται ώστε να διασφαλίζεται η έγκαιρη εφαρμογή τους.

δ) Η τοπική ομάδα ασφάλειας διαδρόμων και οι άλλες επιτροπές ασφάλειας αεροδρομίου:

1) παρέχουν υποστήριξη για τον εντοπισμό και τη διεπιστημονική επανεξέταση των τοπικών ζητημάτων ασφάλειας, ιδίως όσον αφορά την ασφάλεια των διαδρόμων·

2) προτείνουν πιθανά μέτρα μετριασμού και σχετικά σχέδια δράσης που πρέπει να εφαρμόζονται από τους ενδιαφερόμενους φορείς για την ενίσχυση της ασφάλειας·

3) εξετάζουν κατά πόσον είναι αναγκαία η πραγματοποίηση τακτικών τοπικών εκστρατειών ευαισθητοποίησης για την ασφάλεια και κοινών προγραμμάτων κατάρτισης του προσωπικού όλων των σχετικών φορέων.

ε) Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου καθιερώνει και εφαρμόζει μια ή περισσότερες διαδικασίες για τη διασφάλιση της εφαρμογής των στοιχείων α) έως δ).»·

στ) στην ADR.OR.D.030, παρεμβάλλεται το ακόλουθο στοιχείο αβ):

«αβ) Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου θεσπίζει ρυθμίσεις για την υποβολή εκθέσεων από όλους τους φορείς που δραστηριοποιούνται στο αεροδρόμιο ή παρέχουν υπηρεσίες σε αυτό και των οποίων οι δραστηριότητες ή τα προϊόντα ενδέχεται να έχουν επιπτώσεις στην ασφάλεια των αεροσκαφών.»·

ζ) στην ADR.OR.F.055, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο ε):

«ε) Ο φορέας που είναι υπεύθυνος για την παροχή υπηρεσιών διαχείρισης χώρου στάθμευσης αεροσκαφών διασφαλίζει ότι κάθε περιστατικό αναφέρεται στο πρόσωπο που εκτελεί καθήκοντα σχετικά με τη διαχείριση της ασφάλειας του φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 6 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 376/2014.»·

4. το παράρτημα IV τροποποιείται ως εξής:

α) προστίθεται η ακόλουθη ADR.OPS.B.011:

«**ADR.OPS.B.011 Απομάκρυνση αεροσκάφους που έχει υποστεί βλάβη**

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου καταρτίζει σχέδιο για την απομάκρυνση αεροσκάφους που έχει υποστεί βλάβη επί ή πλησίον της περιοχής κινήσεων αεροσκαφών και ορίζει συντονιστή αεροδρομίου για την εφαρμογή του σχεδίου.

β) Το σχέδιο απομάκρυνσης αεροσκάφους που έχει υποστεί βλάβη περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

1. τα στοιχεία επικοινωνίας του συντονιστή των εργασιών στο αεροδρόμιο για την απομάκρυνση αεροσκάφους που έχει υποστεί βλάβη επί ή πλησίον της περιοχής κινήσεων·

2. τις αρμοδιότητες, δράσεις και γραμμές επικοινωνίας για κάθε εμπλεκόμενο φορέα·

3. κατάλογο του εξοπλισμού και κατάλογο του προσωπικού στο αεροδρόμιο ή κοντά σε αυτό, που είναι διαθέσιμα για τον σκοπό αυτό·

4. τυχόν ρυθμίσεις για την ταχεία παραλαβή πακέτων εξοπλισμού ανάκτησης αεροσκαφών που διατίθενται από άλλα αεροδρόμια, κατά περίπτωση.»·

β) η ADR.OPS.B.070 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**ADR.OPS.B.070 Ασφάλεια εργασιών στο αεροδρόμιο**

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου καθιερώνει και εφαρμόζει διαδικασία για τη διαχείριση της επιχειρησιακής ασφάλειας του αεροδρομίου κατά τη διάρκεια εργασιών στην περιοχή κινήσεων.

β) Η διαδικασία καθορίζει και τεκμηριώνει τις αρμοδιότητες όσον αφορά:

1) την άδεια εκτέλεσης των εργασιών·

2) την εφαρμογή κάθε προτεινόμενης αλλαγής στις επιχειρησιακές εγκαταστάσεις·

3) την ημερομηνία και ώρα κατά την οποία θα περιοριστούν ή θα διακοπούν οι λειτουργίες στις εγκαταστάσεις·

4) τις μεθόδους με τις οποίες θα κοινοποιηθούν οι εν λόγω αλλαγές·

5) την εποπτεία και τον έλεγχο των εν εξελίξει εργασιών·

6) τη συμμόρφωση με όλους τους σχετικούς κανόνες ασφαλείας της περιοχής κινήσεων.

γ) Η διαδικασία διαχείρισης της επιχειρησιακής ασφάλειας του αεροδρομίου κατά τη διάρκεια των εργασιών περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

1) διαδικασία προγραμματισμού των εργασιών·

2) διαδικασία για την αξιολόγηση της ασφάλειας των προγραμματισμένων αλλαγών στις λειτουργίες ή τα συστήματα του αεροδρομίου·

3) διαδικασία για την έκδοση άδειας εκτέλεσης των εργασιών·

4) διαδικασία για τη διάδοση πληροφοριών σχετικά με τις εργασίες·

5) διαδικασία για τη δημιουργία εργοταξίου και την αποκατάσταση των δραστηριοτήτων·

6) διαδικασία παρακολούθησης, εποπτείας και ελέγχου των εργασιών.

δ) Όταν απαιτούνται λειτουργίες μειωμένου μήκους διαδρόμου λόγω εργασιών, ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου καθιερώνει και εφαρμόζει διαδικασία για τις εν λόγω λειτουργίες.»·

γ) προστίθεται η ακόλουθη ADR.OPS.B.071:

«**ADR.OPS.B.071 Κλειστοί διάδρομοι και τροχόδρομοι, ή μέρη αυτών**

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου εξασφαλίζει ότι υπάρχουν σημάνσεις κλεισίματος σε:

1) διάδρομο ή τροχόδρομο, ή τμήμα αυτών, που είναι μονίμως κλειστός για χρήση από όλα τα αεροσκάφη·

2) προσωρινά κλειστό διάδρομο ή τροχόδρομο, ή τμήμα αυτών, εκτός εάν οι σημάνσεις αυτές είναι περιττές εφόσον το κλείσιμο είναι μικρής διάρκειας και παρέχεται επαρκής προειδοποίηση από τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας.

β) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α), δεν χρειάζεται να υπάρχει σήμανση κλεισίματος σε τροχόδρομο που είναι μονίμως κλειστός, ή σε μέρη αυτού, εάν η είσοδος στον κλειστό τροχόδρομο, ή σε μέρη αυτού, φέρει σήμανση και φωτισμό με φώτα και σημάνσεις που ενημερώνουν για τη μη λειτουργία του.

γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου εξασφαλίζει ότι, όταν ένας διάδρομος ή τροχόδρομος, ή τμήμα αυτών, είναι μονίμως κλειστός, αφαιρούνται υλικώς όλες οι σημάνσεις διαδρόμου και τροχοδρόμου.

δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου εξασφαλίζει ότι ο φωτισμός σε κλειστό διάδρομο ή τροχόδρομο, ή σε τμήμα αυτών, δεν τίθεται σε λειτουργία, εκτός εάν αυτό χρειαστεί για λόγους συντήρησης.

ε) Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου εξασφαλίζει ότι, επιπλέον των σημάνσεων κλεισίματος, όταν ένας διάδρομος, ένας τροχόδρομος ή τμήμα αυτών είναι κλειστός και τέμνεται από χρησιμοποιήσιμο διάδρομο ή τροχόδρομο που χρησιμοποιείται τη νύχτα, τοποθετούνται φώτα που ενημερώνουν για τη μη λειτουργία του κατά μήκος της εισόδου στην κλειστή περιοχή.»·

δ) η ADR.OPS.B.090 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**ADR.OPS.B.090 Χρήση του αεροδρομίου από αεροσκάφη που υπερβαίνουν τα πιστοποιημένα χαρακτηριστικά σχεδιασμού του αεροδρομίου**

α) Προκειμένου να επιτραπεί η χρήση του αεροδρομίου ή τμημάτων αυτού από αεροσκάφη που υπερβαίνουν τον χαρακτήρα κωδικού ή την απόσταση εξωτερικών κύριων τροχών, ή και τα δύο, των πιστοποιημένων χαρακτηριστικών σχεδιασμού του αεροδρομίου, ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου υποβάλλει αίτηση για εκ των προτέρων έγκριση από την αρμόδια αρχή· η εν λόγω έγκριση δεν απαιτείται για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης αεροσκάφους

β) Στην αίτηση για εκ των προτέρων έγκριση από την αρμόδια αρχή για αεροσκάφη που αναφέρονται στο στοιχείο α), ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου περιλαμβάνει εκτίμηση των επιπτώσεων των ακόλουθων χαρακτηριστικών του αεροσκάφους στην υποδομή του αεροδρομίου, στις εγκαταστάσεις, στον εξοπλισμό και στη λειτουργία του αεροδρομίου, και αντιστρόφως:

1. εκπέτασμα πτερύγων·
2. απόσταση εξωτερικών κύριων τροχών·
3. μεταξόνιο·
4. μήκος ατράκτου·
5. πλάτος ατράκτου·
6. ύψος ατράκτου·
7. γεωμετρία ρύγχους·
8. ύψος ουράς·
9. ελεύθερο ύψος ακροπτερυγίου·
10. θέα από το πιλοτήριο·
11. απόσταση από τη θέση των οφθαλμών του χειριστή έως το ρινικό σύστημα προσγείωσης·
12. διάταξη κύριου συστήματος προσγείωσης·
13. σύστημα διεύθυνσης συστήματος προσγείωσης·
14. μέγιστη μάζα αεροσκάφους·
15. γεωμετρία του συστήματος προσγείωσης, πίεση ελαστικών και τιμές ταξινόμησης αεροσκαφών·
16. χαρακτηριστικά του κινητήρα·
17. μέγιστη ικανότητα μεταφοράς επιβατών και καυσίμων·
18. επιδόσεις πτήσης.»·

ε) προστίθενται οι ακόλουθες ADR.OPS.B.095 και ADR.OPS.B.100:

«**ADR.OPS.B.095 Θερμά σημεία**

α) Όποτε είναι αναγκαίο, ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου ορίζει μια ή περισσότερες τοποθεσίες στην περιοχή κινήσεων αεροσκαφών του αεροδρομίου ως "θερμό/-ά σημείο/-α", στο πλαίσιο του προγράμματος ασφάλειας που έχει καταρτίσει σύμφωνα με την ADR.OR.D.027.

β) Αφού προσδιορίσει ένα θερμό σημείο, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου εφαρμόζει μέτρα για την εξάλειψη του κινδύνου και, εάν τούτο δεν είναι αμέσως εφικτό, παρέχει τα σχετικά αεροναυτικά δεδομένα στην αρμόδια μονάδα υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών (AIS) προς δημοσίευση στο εγχειρίδιο αεροναυτικών πληροφοριών (AIP).

ADR.OPS.B.100 Αναστολή λειτουργιών διαδρόμου και κλείσιμο διαδρόμου

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου καθιερώνει και εφαρμόζει, σε συνεργασία με τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, διαδικασίες για την προσωρινή αναστολή των λειτουργιών διαδρόμου ή του προγραμματισμένου κλεισίματος διαδρόμου.

β) Οι διαδικασίες αυτές περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

1) τους ρόλους και τις αρμοδιότητες του φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου, των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και άλλων φορέων που συμμετέχουν στις λειτουργίες του αεροδρομίου, όπως ενδείκνυται για τη συγκεκριμένη κατάσταση·

2) πρόσβαση του προσωπικού στον κλειστό διάδρομο·

3) τα μέτρα ασφάλειας σύμφωνα με τις ADR.OPS.B.070 και ADR.OPS.B.071·

4) δημοσίευση NOTAM σύμφωνα με την ADR.OPS.A.057, εκτός εάν η αναστολή των λειτουργιών διαδρόμου αναμένεται να είναι μικρής διάρκειας·

5) δράσεις πριν από την επανέναρξη των λειτουργιών διαδρόμου.»·

στ) προστίθεται η ακόλουθη ADR.OPS.C.011:

«**ADR.OPS.C.011 Λειτουργίες υπερφόρτωσης**

Όποτε το αεροδρόμιο αναμένεται να χρησιμοποιείται τακτικά από αεροσκάφη που ενδέχεται να προκαλέσουν βλάβες στα οδοστρώματα, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου καθορίζει κριτήρια για τις λειτουργίες υπερφόρτωσης.».