2024/1400

24.5.2024

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2024/1400 DELLA COMMISSIONE

del 13 marzo 2024

che modifica il regolamento (UE) n. 139/2014 per quanto riguarda la sicurezza aeroportuale, il cambiamento di gestore aeroportuale e la segnalazione di eventi

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio ([1]), in particolare l'articolo 39, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

(1) Il regolamento (UE) n. 139/2014 ([2]) della Commissione stabilisce i requisiti e le procedure amministrative relativi agli aeroporti, in cui rientrano la gestione, il funzionamento, la certificazione e la sorveglianza degli aeroporti stessi.

(2) Nel caso in cui un gestore aeroportuale certificato a norma del regolamento (UE) n. 139/2014 cessi l'attività e subentri un nuovo gestore aeroportuale, il cambiamento dovrebbe avvenire in maniera tale da garantire una transizione sicura e agevole dell'esercizio aeroportuale.

(3) Il sistema di segnalazione degli eventi dei gestori aeroportuali e dei fornitori di servizi di gestione del piazzale dovrebbe essere allineato con le disposizioni del regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio ([3]) al fine di garantire la coerenza tra tali regolamenti.

(4) Qualora i gestori aeroportuali forniscano anche servizi di traffico aereo, i requisiti per il monitoraggio della conformità dovrebbero essere allineati con le disposizioni corrispondenti del regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione ([4]) al fine di agevolare l'integrazione del monitoraggio della conformità nell'ambito di un unico sistema di gestione.

(5) Il regolamento (UE) n. 139/2014 impone ai gestori aeroportuali di stabilire e guidare programmi di sicurezza e comitati per la sicurezza. Inoltre il doc. 9981 «Procedures for Air Navigation Services — Aerodromes» dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale («ICAO») ha aggiunto disposizioni specifiche per la composizione e il funzionamento di tali comitati. Pertanto le disposizioni relative al funzionamento dei gruppi locali di sicurezza della pista e degli altri comitati per la sicurezza aeroportuale dovrebbero essere modificate al fine di riflettere tali sviluppi a livello dell'ICAO.

(6) È opportuno che il gestore aeroportuale stabilisca un piano per la rimozione di aeromobili immobilizzati, affinché sia predisposto un meccanismo di coordinamento e sia garantito l'accesso a risorse e attrezzature.

(7) Dovrebbero essere stabiliti requisiti minimi comuni riguardanti la sicurezza dei lavori aeroportuali sulla base di standard e pratiche raccomandate dell'ICAO e di inchieste riguardanti eventi di sicurezza; dovrebbe essere pertanto predisposto un processo volto a gestire la sicurezza dei lavori aeroportuali, che comprenda autorizzazioni, notifiche, misure di sicurezza, sorveglianza e controllo.

([1]) GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.
([2]) Regolamento (UE) n. 139/2014 della Commissione, del 12 febbraio 2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativi agli aeroporti ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 44 del 14.2.2014, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/139/oj.
([3]) Regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 1321/2007 e (CE) n. 1330/2007 della Commissione (GU L 122 del 24.4.2014, pag. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj).
([4]) Regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione, del 1º marzo 2017, che stabilisce i requisiti comuni per i fornitori di servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea e di altre funzioni della rete di gestione del traffico aereo e per la loro sorveglianza, che abroga il regolamento (CE) n. 482/2008 e i regolamenti di esecuzione (UE) n. 1034/2011, (UE) n. 1035/2011 e (UE) 2016/1377 e che modifica il regolamento (UE) n. 677/2011 (GU L 62 dell'8.3.2017, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/373/oj).

(8) Le piste e le vie di rullaggio, o parti di esse, che siano chiuse in via temporanea o permanente dovrebbero essere opportunamente segnalate per evitarne l'uso da parte degli aeromobili.

(9) L'uso di un aeroporto da parte di aeromobili che superano le caratteristiche di progettazione certificate dell'aeroporto dovrebbe essere valutato e dovrebbe essere ottenuta la preventiva approvazione dell'autorità competente al fine di garantire che tutti rischi per la sicurezza siano adeguatamente valutati e attenuati.

(10) Le posizioni, nell'area di movimento di un aeroporto, in cui siano avvenute collisioni o incursioni di pista o in cui siano stati riscontrati potenziali rischi di collisioni o di incursioni di pista dovrebbero essere individuate e designate come «hot spot» e i rischi associati dovrebbero essere mitigati, al fine di evitare il rischio di incursioni di pista nonché il rischio di collisione tra aeromobili e tra aeromobili e veicoli.

(11) È opportuno che la sospensione o la chiusura delle operazioni in pista sia condotta in modo sicuro e coordinato; pertanto il gestore aeroportuale dovrebbe stabilire e attuare opportune procedure.

(12) Poiché un uso eccessivo da parte di aeromobili pesanti può danneggiare la pavimentazione, è opportuno stabilire adeguate procedure per le operazioni con sovraccarico al fine di regolare le operazioni di tali aeromobili ed evitare l'eccessivo deteriorarsi della pavimentazione.

(13) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (UE) n. 139/2014.

(14) Al fine di garantire un'agevole attuazione delle misure introdotte dal presente regolamento, mantenendo nel contempo un livello elevato e uniforme di sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione, è auspicabile accordare al settore e alle autorità competenti degli Stati membri un periodo di tempo sufficiente per adeguarsi alle misure introdotte dal presente regolamento ed è pertanto opportuno che esso si applichi 12 mesi dopo la sua entrata in vigore,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Modifiche del regolamento (UE) n. 139/2014

Il regolamento (UE) n. 139/2014 è così modificato:

(1) all'articolo 7 è aggiunto seguente il paragrafo 4:

«4. Il DAAD allegato al certificato è trasferito al nuovo gestore aeroportuale cui sarà trasferito l'esercizio dell'aeroporto, purché le condizioni di cui ai paragrafi 1 e 3 siano soddisfatte.»;

(2) gli allegati I, II, III e IV sono modificati conformemente all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Data di entrata in vigore e di applicazione

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 24 maggio 2025.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 13 marzo 2024

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

ALLEGATO

Gli allegati I, II, III e IV al regolamento (UE) n. 139/2014 sono così modificati:

(1) l'allegato I è così modificato:

a) è inserito il seguente punto 4 bis):

«4 bis) "densità di traffico (aeroportuale)", il numero di movimenti nell'ora di punta media, rappresentato dalla media aritmetica dell'anno del numero di movimenti nell'ora di maggior traffico della giornata;»;

b) è inserito il seguente punto 19 bis):

«19 bis) "hot spot", posizione, nell'area di movimento di un aeroporto, in cui siano avvenute collisioni o incursioni di pista o in cui siano stati riscontrati potenziali rischi di collisioni o di incursioni di pista e dove sia necessaria una particolare attenzione da parte dei piloti o dei conducenti di veicoli;»;

c) il punto 47) è sostituito dal seguente:

«47) "specifiche del certificato", tutti gli elementi seguenti:

— indicatori di località ICAO,

— condizioni di esercizio (VFR/IFR, giorno/notte),

— operazioni dei velivoli su piste invernali appositamente preparate,

— pista — distanze dichiarate,

— tipi di pista e avvicinamenti forniti,

— codice di riferimento dell'aeroporto,

— portata delle operazioni degli aeromobili che superano le caratteristiche di progettazione certificate dell'aeroporto,

— fornitura di servizi di gestione del piazzale (sì/no),

— soccorso e livello di protezione antincendio;»;

(2) l'allegato II è così modificato:

a) alla norma ADR.AR.C.035, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) L'autorità competente rilascia il certificato o i certificati di cui alla lettera b) se il gestore aeroportuale ha dimostrato in modo convincente all'autorità competente la conformità alle norme ADR.OR.B.025 e ADR.OR.E.005. In caso di cambiamento di gestore aeroportuale, il nuovo gestore aeroportuale non è tenuto a dimostrare la conformità ai requisiti di cui alla norma ADR.OR.B.025, lettera a), punto 1), e alla norma ADR.OR.E.005, se tali requisiti riguardano elementi che rimangono invariati.»;

b) è aggiunta la seguente norma ADR.AR.C.060:

«**ADR.AR.C.060 Cambiamento di gestore aeroportuale**

All'atto della ricezione di una domanda di cambiamento di un gestore aeroportuale, in conformità alla norma ADR.OR.B.060, l'autorità competente:

a) rilascia il nuovo certificato o i nuovi certificati in conformità alla norma ADR.AR.C.035;

b) revoca il precedente certificato o i precedenti certificati.»;

(3) l'allegato III è così modificato:

a) è inserita la seguente norma ADR.OR.B.060:

«**ADR.OR.B.060 Cambiamento di gestore aeroportuale**

a) L'attuale gestore aeroportuale notifica all'autorità competente la data in cui avverrà il trasferimento.

b) Il nuovo gestore cui sarà trasferito l'esercizio dell'aeroporto presenta domanda di certificazione all'autorità competente, prima della data in cui avverrà il trasferimento, in conformità alla norma ADR.OR.B.015.

c) Il nuovo gestore cui sarà trasferito l'esercizio dell'aeroporto dimostra la conformità ai sensi della norma ADR.OR.B.025. Il nuovo gestore aeroportuale non è tenuto a dimostrare la conformità ai requisiti di cui alla norma ADR.OR.B.025, lettera a), punto 1), e alla norma ADR.OR.E.005, nella misura in cui tali requisiti riguardano elementi che rimangono invariati.»;

b) la norma ADR.OR.C.030 è sostituita dalla seguente:

«**ADR.OR.C.030 Segnalazione di eventi**

a) Nell'ambito del proprio sistema di gestione, il gestore aeroportuale istituisce e mantiene un sistema di segnalazione degli eventi che comprenda segnalazioni obbligatorie e volontarie. Il gestore aeroportuale garantisce che il sistema sia conforme ai requisiti applicabili del regolamento (UE) n. 376/2014 e del regolamento (UE) 2018/1139, nonché agli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base di tali regolamenti.

b) Il gestore aeroportuale segnala all'autorità competente, e a ogni altra organizzazione che lo Stato membro prevede debba essere informata, gli eventi o le condizioni relativi alla sicurezza che mettono in pericolo o che, se non corretti o risolti, potrebbero mettere in pericolo un aeromobile, i suoi occupanti o qualsiasi altra persona, e in particolare gli incidenti o gli inconvenienti gravi.

c) Oltre alle segnalazioni effettuate in conformità alla lettera b), il gestore aeroportuale segnala all'autorità competente e all'organizzazione responsabile della progettazione degli equipaggiamenti dell'aeroporto qualsiasi malfunzionamento, difetto tecnico, superamento di limitazioni tecniche, evento o altra circostanza irregolare che abbia o possa aver messo in pericolo un aeromobile, i suoi occupanti o qualsiasi altra persona e che non abbia causato un incidente o un inconveniente grave.

d) Fatti salvi il regolamento (UE) n. 376/2014 e i relativi atti delegati e di esecuzione, le segnalazioni di cui alla lettera c):

(1) sono effettuate il prima possibile, ma in ogni caso entro 72 ore dal momento in cui il gestore aeroportuale è venuto a conoscenza dell'evento o della condizione a cui si riferisce la segnalazione, a meno che lo impediscano circostanze eccezionali;

(2) sono effettuate nella forma e secondo le modalità stabilite dall'autorità competente;

(3) contengono tutte le informazioni pertinenti sulla condizione nota al gestore aeroportuale.

e) Fatti salvi il regolamento (UE) n. 376/2014 e i relativi atti delegati e di esecuzione, per quanto riguarda le segnalazioni di cui alla lettera c), il gestore aeroportuale effettua una segnalazione di follow-up nella quale sono forniti i dettagli delle azioni che lo stesso intende intraprendere per evitare simili eventi in futuro. La segnalazione di follow-up è effettuata non appena tali azioni sono state individuate ed è:

(1) inviata ai soggetti pertinenti cui è stata inviata la segnalazione iniziale in conformità alle lettere b) e c);

(2) effettuata nella forma e secondo le modalità stabilite dall'autorità competente.»;

c) alla norma ADR.OR.D.005, lettera b), il punto 11) è sostituito dal seguente:

«11) una funzione per monitorare la conformità dell'organizzazione ai requisiti pertinenti e l'adeguatezza delle procedure; il monitoraggio della conformità comprende un sistema di feedback dei rilievi al dirigente responsabile al fine di assicurare l'efficace attuazione di azioni correttive, se del caso.»;

d) la norma ADR.OR.D.025 è sostituita dalla seguente:

«**ADR.OR.D.025 Coordinamento con altre organizzazioni**

Il gestore aeroportuale deve assicurare che:

a) il suo sistema di gestione si occupi del coordinamento e dell'interfaccia delle procedure di sicurezza con quelle delle altre organizzazioni che gestiscono o prestano servizi nell'aeroporto;

b) tali organizzazioni abbiano definito procedure di sicurezza per conformarsi ai requisiti applicabili del regolamento (UE) 2018/1139 e ai relativi atti delegati e di esecuzione nonché al manuale dell'aeroporto stabilito e mantenuto in conformità alla norma ADR.OR.E.005 del presente allegato.»;

e) la norma ADR.OR.D.027 è sostituita dalla seguente:

«**ADR.OR.D.027 Programmi di sicurezza e comitati per la sicurezza aeroportuale**

a) Nell'ambito del proprio sistema di gestione, il gestore aeroportuale stabilisce, attua e guida programmi di sicurezza volti a promuovere e rafforzare la sicurezza, inclusa la sicurezza delle piste, e lo scambio di informazioni riguardanti la sicurezza con tutte le organizzazioni pertinenti che operano o prestano servizi nell'aeroporto. Il gestore aeroportuale riesamina, almeno ogni anno, l'efficacia dei suoi programmi di sicurezza.

b) Nell'ambito dei programmi di sicurezza di cui alla lettera a), il gestore aeroportuale:

(1) istituisce e guida il gruppo locale di sicurezza della pista e gli altri comitati per la sicurezza aeroportuale ed è responsabile del loro funzionamento;

(2) richiede a tutte le organizzazioni pertinenti che operano o prestano servizi nell'aeroporto di partecipare al gruppo locale di sicurezza della pista e agli altri comitati per la sicurezza aeroportuale attraverso rappresentanti nominati in possesso delle adeguate competenze operative necessarie in relazione all'oggetto, rispettivamente, del gruppo locale di sicurezza della pista o del comitato o dei comitati per la sicurezza aeroportuale.

c) Il gestore aeroportuale provvede affinché:

(1) il gruppo locale di sicurezza della pista e gli altri comitati per la sicurezza aeroportuale convochino regolarmente riunioni, la cui frequenza è determinata in base (almeno):

i) alla densità di traffico aeroportuale;

ii) alla complessità della conformazione (layout) dell'aeroporto;

iii) al tipo di operazioni;

iv) agli eventi di sicurezza nell'aeroporto e ai potenziali rischi identificati dalle loro analisi;

(2) le proposte e azioni del gruppo locale di sicurezza della pista e degli altri comitati per la sicurezza aeroportuale siano riportate in un piano d'azione e vi sia dato seguito al fine di garantirne l'attuazione in modo tempestivo.

d) Il gruppo locale di sicurezza della pista e gli altri comitati per la sicurezza aeroportuale:

(1) sostengono l'individuazione e l'esame multidisciplinare dei problemi di sicurezza a livello locale, in particolare con riguardo alla sicurezza delle piste;

(2) propongono possibili misure di mitigazione e relativi piani d'azione che dovranno essere attuati dalle organizzazioni che si occupano del rafforzamento della sicurezza;

(3) valutano la necessità di sviluppare campagne periodiche di sensibilizzazione sulla sicurezza a livello locale e programmi congiunti di formazione per il personale di tutte le organizzazioni pertinenti.

e) Il gestore aeroportuale stabilisce e attua una o più procedure volte a garantire l'attuazione delle lettere da a) a d).»;

f) alla norma ADR.OR.D.030 è aggiunta la seguente lettera a bis):

«a bis) Il gestore aeroportuale deve stabilire accordi per le comunicazioni con tutte le organizzazioni che operano o prestano servizi nell'aeroporto le cui attività o i cui prodotti possono influire sulla sicurezza degli aeromobili.»;

g) alla norma ADR.OR.F.055 è aggiunta la seguente lettera e):

«e) L'organizzazione responsabile della fornitura di AMS deve garantire che gli eventi siano segnalati alla persona che svolge una funzione connessa con la gestione della sicurezza del gestore aeroportuale, conformemente all'articolo 4, paragrafo 6, lettera e), del regolamento (UE) n. 376/2014.»;

(4) l'allegato IV è così modificato:

a) è inserita la seguente norma ADR.OPS.B.011:

«**ADR.OPS.B.011 Rimozione di aeromobili immobilizzati**

a) Il gestore aeroportuale deve stabilire un piano per la rimozione degli aeromobili immobilizzati nell'area di movimento o in prossimità di essa e designare un coordinatore aeroportuale per attuare il piano.

b) Il piano di rimozione degli aeromobili immobilizzati deve includere gli elementi seguenti:

1) i dati di contatto del coordinatore aeroportuale delle operazioni per la rimozione degli aeromobili immobilizzati nell'area di movimento o in prossimità di essa;

2) responsabilità, azioni e linee di comunicazione per ciascuna organizzazione coinvolta;

3) un elenco degli equipaggiamenti e un elenco del personale presso l'aeroporto, o nelle sue vicinanze, a disposizione per tale scopo;

4) eventuali accordi per ricevere rapidamente da altri aeroporti kit di attrezzature disponibili per il recupero aeromobili, ove applicabile.»;

b) la norma ADR.OPS.B.070 è sostituita dalla seguente:

«**ADR.OPS.B.070 Sicurezza dei lavori nell'aeroporto**

a) Il gestore aeroportuale deve stabilire e attuare un processo per gestire la sicurezza operativa dell'aeroporto durante i lavori nell'area di movimento.

b) Il processo deve stabilire e documentare le responsabilità per quanto riguarda:

(1) l'autorizzazione ad eseguire i lavori;

(2) l'attuazione di eventuali modifiche proposte degli impianti operativi;

(3) la data e l'ora in cui le operazioni negli impianti saranno limitate o interrotte;

(4) i metodi con cui tali modifiche saranno rese note;

(5) la sorveglianza e il controllo dei lavori in corso;

(6) la conformità a tutte le pertinenti norme di sicurezza dell'area di movimento.

c) Il processo per la gestione della sicurezza operativa dell'aeroporto durante i lavori deve contenere gli elementi seguenti:

(1) una procedura di programmazione dei lavori;

(2) una procedura per la valutazione della sicurezza delle modifiche previste delle operazioni o dei sistemi dell'aeroporto;

(3) una procedura di autorizzazione dei lavori;

(4) una procedura per la diffusione delle informazioni relative ai lavori;

(5) una procedura per la predisposizione del cantiere e il ritorno in esercizio;

(6) una procedura per il monitoraggio, la sorveglianza e il controllo dei lavori.

d) Qualora i lavori comportino operazioni su una lunghezza di pista ridotta, il gestore aeroportuale deve sviluppare e attuare una procedura per tali operazioni.»;

c) è inserita la seguente norma ADR.OPS.B.071:

«**ADR.OPS.B.071 Chiusura di piste e vie di rullaggio, o di parti di esse**

a) Il gestore aeroportuale provvede affinché la segnaletica orizzontale di chiusura sia visibile su:

(1) una pista o una via di rullaggio, o su una parte di essa, interdetta in via permanente all'uso da parte di tutti gli aeromobili;

(2) una pista o una via di rullaggio, o su una parte di essa, chiusa in via temporanea, con l'eccezione che tale segnaletica può essere omessa se la chiusura è di breve durata e un adeguato avvertimento è fornito dai servizi di traffico aereo.

b) In deroga alla lettera a), una segnaletica orizzontale di chiusura non è necessaria su una via di rullaggio chiusa in via permanente, o su parti di essa, se l'ingresso alla via di rullaggio chiusa, o a parti di essa, è segnalato e illuminato con marker e luci di inefficienza.

c) Il gestore aeroportuale provvede affinché, quando una pista o una via di rullaggio, o una parte di essa, è chiusa in via permanente, tutta la segnaletica orizzontale della pista e della via di rullaggio sia fisicamente rimossa.

d) Il gestore aeroportuale provvede affinché l'illuminazione su una pista o una via di rullaggio chiusa, o su una parte di essa, non sia messa in funzione, salvo laddove necessario per scopi di manutenzione.

e) Il gestore aeroportuale provvede affinché, oltre alla segnaletica di chiusura, quando una pista o una via di rullaggio, o una parte di essa, è chiusa ed è attraversata da una pista o una via di rullaggio utilizzabile che è usata di notte, nel punto d'ingresso dell'area chiusa siano posizionate luci di inefficienza.»;

d) la norma ADR.OPS.B.090 è sostituita dalla seguente:

«**ADR.OPS.B.090 Uso dell'aeroporto da parte di aeromobili che superano le caratteristiche di progettazione certificate dell'aeroporto**

a) Al fine di consentire l'uso dell'aeroporto, o di parti di esso, da parte di aeromobili con lettera del codice o larghezza massima esterna del carrello principale, oppure entrambe, superiori rispetto alle caratteristiche di progettazione certificate dell'aeroporto, il gestore aeroportuale deve richiedere la preventiva approvazione dell'autorità competente; tale approvazione non è necessaria per aeromobili in situazioni di emergenza.

b) Nella richiesta di preventiva approvazione dell'autorità competente per un aeromobile di cui alla lettera a), il gestore aeroportuale deve includere una valutazione dell'impatto delle caratteristiche dell'aeromobile di seguito indicate sulle infrastrutture dell'aeroporto, sui suoi impianti, sui suoi equipaggiamenti e sul suo funzionamento e viceversa:

1) apertura alare;

2) larghezza massima esterna del carrello principale;

3) interasse;

4) lunghezza fusoliera;

5) larghezza fusoliera;

6) altezza fusoliera;

7) geometria della punta anteriore;

8) altezza della coda;

9) distanza verticale sotto l'estremità alare;

10) visuale dalla cabina di pilotaggio;

11) distanza dalla posizione degli occhi del pilota al carrello di atterraggio anteriore;

12) layout del carrello di atterraggio principale;

13) sistema di sterzo del carrello;

14) massa massima dell'aeromobile;

15) geometria del carrello di atterraggio, pressione degli pneumatici e valori di classificazione dell'aeromobile;

16) caratteristiche del motore;

17) capacità massima passeggeri e capacità massima carburante;

18) prestazioni di volo.»;

e) sono aggiunte le seguenti norme ADR.OPS.B.095 e ADR.OPS.B.100:

«**ADR.OPS.B.095 Hot spot**

a) Nel quadro del programma di sicurezza stabilito in conformità alla norma ADR.OR.D.027, ogniqualvolta si renda necessario, il gestore aeroportuale indica come "hot spot" una o più posizioni nell'area di movimento dell'aeroporto.

b) Una volta individuato un hot spot, il gestore aeroportuale mette in atto misure volte a eliminare il pericolo e, qualora ciò non sia immediatamente possibile, fornisce i pertinenti dati aeronautici all'unità dei servizi di informazioni aeronautiche (AIS) responsabile, affinché siano pubblicati nella pubblicazione di informazioni aeronautiche (AIP).

ADR.OPS.B.100 Sospensione delle operazioni in pista e chiusura della pista

a) Il gestore aeroportuale stabilisce e attua, in cooperazione con i servizi di traffico aereo, procedure per la sospensione temporanea delle operazioni in pista o la chiusura programmata di una pista.

b) Le procedure contengono quanto segue:

(1) ruoli e responsabilità del gestore aeroportuale, dei servizi di traffico aereo e delle altre organizzazioni coinvolte nelle operazioni aeroportuali, in funzione della situazione;

(2) accesso del personale alla pista chiusa;

(3) misure di sicurezza in conformità alle norme ADR.OPS.B.070 e ADR.OPS.B.071;

(4) pubblicazione di un NOTAM in conformità alla norma ADR.OPS.A.057, salvo quando si prevede che la sospensione delle operazioni in pista sarà di breve durata;

(5) azioni prima della ripresa delle operazioni in pista.»;

f) è inserita la seguente norma ADR.OPS.C.011:

«**ADR.OPS.C.011 Operazioni con sovraccarico**

Qualora si preveda che l'aeroporto sia usato regolarmente da aeromobili che possono danneggiare la pavimentazione, il gestore aeroportuale stabilisce i criteri per le operazioni con sovraccarico.».