REGULAMENTUL DELEGAT (UE) 2024/1400 AL COMISIEI

din 13 martie 2024

de modificare a Regulamentului (UE) nr. 139/2014 în ceea ce privește siguranța aerodromurilor, schimbarea operatorului de aerodrom și raportarea evenimentelor

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului ([1]), în special articolul 39 alineatul (1),

întrucât:

(1) Regulamentul (UE) nr. 139/2014 al Comisiei ([2]) stabilește cerințe și proceduri administrative referitoare la aerodromuri, inclusiv referitoare la managementul, exploatarea, certificarea și supravegherea acestora.

(2) În cazul în care un operator de aerodrom certificat în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 139/2014 își încetează activitatea și un nou operator de aerodrom preia controlul, schimbarea trebuie să aibă loc într-un mod care să asigure o tranziție fără probleme și în condiții de siguranță a exploatării aerodromului.

(3) Sistemul de raportare a evenimentelor al operatorilor de aerodromuri și al furnizorilor de servicii de administrare a platformei trebuie să fie aliniat la dispozițiile Regulamentului (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului ([3]) pentru a se asigura coerența între regulamentele respective.

(4) În cazul în care operatorii de aerodromuri furnizează și servicii de trafic aerian, cerințele de monitorizare a conformității trebuie să fie aliniate la dispozițiile corespunzătoare din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei ([4]) pentru a facilita integrarea monitorizării conformității într-un sistem unic de management.

(5) Regulamentul (UE) nr. 139/2014 impune operatorilor de aerodromuri să instituie și să coordoneze programe de siguranță și comitete de siguranță. În plus, documentul 9981 al Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), intitulat „Procedures for Air Navigation Services – Aerodromes” (Proceduri pentru serviciile de navigație aeriană – aerodromuri), a adăugat dispoziții specifice privind componența și funcționarea acestor comitete. Prin urmare, dispozițiile privind funcționarea echipelor locale însărcinate cu siguranța pistelor și a altor comitete pentru siguranța aerodromurilor trebuie modificate pentru a reflecta aceste evoluții la nivelul OACI.

(6) Operatorul de aerodrom trebuie să stabilească un plan de înlăturare a aeronavelor imobilizate accidental pentru a se garanta că există un mecanism de coordonare funcțional și a se asigura accesul la resurse și la echipamente.

(7) Trebuie stabilite cerințe minime comune în ceea ce privește siguranța lucrărilor de pe aerodrom pe baza standardelor și practicilor recomandate ale OACI și a investigării evenimentelor legate de siguranță. Prin urmare, trebuie instituit un proces de gestionare a siguranței lucrărilor de pe aerodrom, care să includă autorizațiile, notificările, măsurile de siguranță, supravegherea și controlul.

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

([2]) Regulamentul (UE) nr. 139/2014 al Comisiei din 12 februarie 2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la aerodromuri în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 44, 14.2.2014, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/139/oj).

([3]) Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului, și a Regulamentelor (CE) nr. 1321/2007 și (CE) nr. 1330/2007 ale Comisiei (JO L 122, 24.4.2014, p. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj).

([4]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei din 1 martie 2017 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizorii de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană și de alte funcții ale rețelei de management al traficului aerian și pentru supravegherea acestora, de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 482/2008, a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 1034/2011, (UE) nr. 1035/2011 și (UE) 2016/1377, precum și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 (JO L 62, 8.3.2017, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/373/oj).

(8) Pistele și căile de rulare sau părțile acestora care sunt închise temporar sau permanent trebuie să fie marcate în mod corespunzător pentru a preveni utilizarea lor de către aeronave.

(9) Utilizarea unui aerodrom de către o aeronavă care depășește caracteristicile de proiectare certificate ale aerodromului trebuie supusă unei evaluări și obținerii unei autorizații prealabile din partea autorității competente pentru a se asigura că toate riscurile la adresa siguranței sunt evaluate și atenuate în mod corespunzător.

(10) Locurile de pe suprafața de mișcare cu antecedente sau cu un risc potențial de coliziune sau de incursiune pe pistă trebuie identificate și desemnate ca „puncte periculoase", iar riscurile asociate trebuie atenuate pentru a preveni riscul de incursiune pe pistă, precum și riscul de coliziune între aeronave și între aeronave și vehicule.

(11) Suspendarea sau închiderea operațiunilor de pe pistă trebuie să se desfășoare în condiții de siguranță și în mod coordonat. Prin urmare, operatorul de aerodrom trebuie să stabilească și să pună în aplicare proceduri adecvate.

(12) Pavajele pot fi avariate atunci când sunt utilizate în mod excesiv de aeronave grele și, prin urmare, trebuie stabilite proceduri adecvate referitoare la exploatarea în suprasarcină pentru a reglementa exploatarea acestor aeronave și a evita degradarea excesivă a pavajelor.

(13) Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 139/2014 trebuie modificat în consecință.

(14) Pentru a se asigura o punere în aplicare fără probleme a măsurilor introduse prin prezentul regulament, menținând în același timp un nivel ridicat și uniform de siguranță a aviației civile în Uniune, industria și autoritățile competente ale statelor membre trebuie să dispună de suficient timp pentru a se adapta la măsurile introduse prin prezentul regulament și, prin urmare, acesta trebuie să se aplice la 12 luni de la intrarea sa în vigoare,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Modificări aduse Regulamentului (UE) nr. 139/2014

Regulamentul (UE) nr. 139/2014 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 7, se adaugă următorul alineat (4):

„(4) DAAD anexat la certificat se transferă noului operator de aerodrom căruia urmează să i se transfere exploatarea aerodromului, sub rezerva îndeplinirii condițiilor menționate la alineatele (1) și (3)."

2. Anexele I, II, III și IV se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

Data intrării în vigoare și a aplicării

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică de la 24 Mai 2025.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 13 martie 2024.

Pentru Comisie
Președinta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXĂ

Anexele I, II, III și IV la Regulamentul (UE) nr. 139/2014 se modifică după cum urmează:

1. Anexa I se modifică după cum urmează:

   (a) se introduce următorul punct 4a:

   „4a. «densitatea traficului [de aerodrom]» înseamnă numărul de mișcări la ora de vârf medie și reprezintă media aritmetică anuală a numărului de mișcări la ora cu cel mai ridicat trafic al zilei;";

   (b) se introduce următorul punct 19b:

   „19b. «punct periculos» înseamnă un loc pe suprafața de mișcare a unui aerodrom unde există antecedente sau un risc potențial de coliziune sau de incursiune pe pistă și unde este necesară o atenție sporită din partea piloților sau a conducătorilor de vehicule;";

   (c) punctul 47 se înlocuiește cu următorul text:

   „47. «condiții ale certificatului» înseamnă toate elementele următoare:

   — indicatorii de localizare ai OACI;

   — condițiile de exploatare (VFR/IFR, zi/noapte);

   — operațiunile cu avioane pe piste de iarnă pregătite special;

   — pista – distanțele declarate;

   — tipurile de pistă și de apropieri prevăzute;

   — codul de referință al aerodromului;

   — sfera operațiunilor de exploatare a aeronavelor care depășesc caracteristicile de proiectare certificate ale aerodromului;

   — furnizarea de servicii de administrare a platformei (da/nu);

   — nivelul de protecție asigurat prin serviciul de salvare și luptă împotriva incendiilor;".

2. Anexa II se modifică după cum urmează:

   (a) la punctul ADR.AR.C.035, litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

   „(c) Autoritatea competentă eliberează certificatul (certificatele) menționat(e) la litera (b) atunci când aceasta este satisfăcută de modul în care operatorul de aerodrom a demonstrat conformitatea cu punctele ADR.OR.B.025 și ADR.OR.E.005. În cazul în care operatorul de aerodrom se schimbă, noul operator de aerodrom nu este obligat să demonstreze conformitatea cu cerințele prevăzute la punctul ADR.OR.B.025 litera (a) punctul 1 și la punctul ADR.OR.E.005, dacă cerințele respective se referă la elemente care rămân neschimbate.";

   (b) se adaugă următorul punct ADR.AR.C.060:

   „**ADR.AR.C.060 Schimbarea operatorului de aerodrom**

   La primirea unei cereri de schimbare a unui operator de aerodrom, în conformitate cu punctul ADR.OR.B.060, autoritatea competentă:

   (a) eliberează noul (noile) certificat(e) în conformitate cu punctul ADR.AR.C.035;

   (b) revocă certificatul (certificatele) anterior (anterioare)."

3. Anexa III se modifică după cum urmează:

   (a) se introduce următorul punct ADR.OR.B.060:

   „**ADR.OR.B.060 Schimbarea operatorului de aerodrom**

   (a) Operatorul de aerodrom actual notifică autorității competente data la care va avea loc transferul.

(b) Noul operator căruia urmează să i se transfere exploatarea aerodromului solicită autorității competente un certificat, înainte de data la care va avea loc transferul, în conformitate cu punctul ADR.OR.B.015.

(c) Noul operator căruia urmează să i se transfere exploatarea aerodromului trebuie să demonstreze conformitatea cu cerințele prevăzute la punctul ADR.OR.B.025. Noul operator de aerodrom nu este obligat să demonstreze conformitatea cu cerințele prevăzute la punctul ADR.OR.B.025 litera (a) punctul 1 și la punctul ADR.OR.E.005, în măsura în care cerințele respective se referă la elemente care rămân neschimbate.";

(b) punctul ADR.OR.C.030 se înlocuiește cu următorul text:

„**ADR.OR.C.030 Raportarea evenimentelor**

(a) În cadrul sistemului său de management, operatorul de aerodrom trebuie să instituie și să mențină un sistem de raportare a evenimentelor care să includă raportarea obligatorie și voluntară. Operatorul de aerodrom trebuie să se asigure că sistemul se conformează cerințelor aplicabile ale Regulamentului (UE) nr. 376/2014 și ale Regulamentului (UE) 2018/1139, precum și ale actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestor regulamente.

(b) Operatorul de aerodrom trebuie să raporteze autorității competente și oricărei alte organizații care trebuie să fie informată de statul membru orice eveniment sau situație în materie de siguranță care pune în pericol sau care, dacă nu se remediază sau abordează, ar putea pune în pericol o aeronavă, ocupanții acesteia sau orice altă persoană și, în special, trebuie să raporteze orice accident sau incident grav.

(c) În plus față de rapoartele prezentate în conformitate cu litera (b), operatorul de aerodrom trebuie să raporteze autorității competente și organizației responsabile cu proiectarea echipamentelor de aerodrom orice defecțiune, defect tehnic, depășire a limitărilor tehnice, eveniment sau altă circumstanță anormală care a pus sau este posibil să fi pus în pericol o aeronavă, ocupanții acesteia sau orice altă persoană și care nu a avut ca rezultat un accident sau un incident grav.

(d) Fără a aduce atingere Regulamentului (UE) nr. 376/2014 și actelor sale delegate și de punere în aplicare, rapoartele menționate la litera (c) trebuie:

1. să fie întocmite cât mai curând posibil, însă în orice caz în termen de 72 de ore din momentul în care operatorul de aerodrom a luat cunoștință de evenimentul sau de situația la care face referire raportul, cu excepția cazului în care există circumstanțe excepționale care împiedică acest lucru;

2. să fie întocmite în forma și modul stabilite de autoritatea competentă;

3. să conțină toate informațiile pertinente despre situația cunoscută de operatorul de aerodrom.

(e) Fără a aduce atingere Regulamentului (UE) nr. 376/2014 și actelor sale delegate și de punere în aplicare, în cazul rapoartelor prevăzute la litera (c), operatorul de aerodrom prezintă un raport de monitorizare care furnizează detalii privind acțiunile pe care operatorul de aerodrom intenționează să le întreprindă pentru a preveni evenimente similare în viitor. Raportul de monitorizare este prezentat de îndată ce aceste acțiuni au fost identificate și:

1. este trimis entităților relevante cărora li s-a făcut inițial raportarea în conformitate cu literele (b) și (c);

2. este întocmit în forma și modul stabilite de autoritatea competentă.";

(c) la punctul ADR.OR.D.005 litera (b), punctul 11 se înlocuiește cu următorul text:

„11. o funcție de monitorizare a conformității organizației cu cerințele relevante și a gradului de adecvare al procedurilor; monitorizarea conformității include un sistem de feedback prin care constatările sunt transmise cadrului de conducere responsabil, pentru a se asigura implementarea eficientă a unor măsuri corective, după caz.";

(d) punctul ADR.OR.D.025 se înlocuiește cu următorul text:

„**ADR.OR.D.025 Coordonarea cu alte organizații**

Operatorul de aerodrom se asigură că:

(a) sistemul său de management abordează coordonarea și interacțiunea cu procedurile de siguranță ale altor organizații care își desfășoară activitatea sau furnizează servicii pe respectivul aerodrom;

(b) aceste organizații dispun de proceduri de siguranță pentru a fi conforme cu cerințele aplicabile ale Regulamentului (UE) 2018/1139 și ale actelor sale delegate și de punere în aplicare, precum și cu manualul aerodromului elaborat și întreținut în conformitate cu punctul ADR.OR.E.005 din prezenta anexă.";

(e) punctul ADR.OR.D.027 se înlocuiește cu următorul text:

„**ADR.OR.D.027 Programe de siguranță și comitete pentru siguranța aerodromurilor**

(a) În cadrul sistemului său de management, operatorul de aerodrom instituie, pune în aplicare și coordonează programe de siguranță pentru a promova și a spori siguranța, inclusiv siguranța pistei, precum și schimbul de informații relevante pentru siguranță cu toate organizațiile relevante care își desfășoară activitatea sau furnizează servicii pe respectivul aerodrom. Operatorul de aerodrom revizuiește, cel puțin o dată pe an, eficacitatea programelor sale de siguranță.

(b) În cadrul programelor de siguranță menționate la litera (a), operatorul de aerodrom:

1. instituie, coordonează și este responsabil de funcționarea echipei locale însărcinate cu siguranța pistelor și a altor comitete pentru siguranța aerodromurilor;

2. solicită tuturor organizațiilor relevante care își desfășoară activitatea sau furnizează servicii pe respectivul aerodrom să participe la echipa locală însărcinată cu siguranța pistelor și la alte comitete pentru siguranța aerodromurilor, prin intermediul unor reprezentanți desemnați care au expertiză operațională adecvată și relevantă pentru obiectul de activitate al echipei locale însărcinate cu siguranța pistelor sau, respectiv, al comitetului (comitetelor) pentru siguranța aerodromurilor.

(c) Operatorul de aerodrom se asigură că:

1. echipa locală însărcinată cu siguranța pistelor și celelalte comitete pentru siguranța aerodromurilor convoacă periodic reuniuni, a căror frecvență se stabilește ținând seama [cel puțin] de:

(i) densitatea traficului de aerodrom;

(ii) complexitatea configurației aerodromului;

(iii) tipul de operațiuni;

(iv) evenimentele legate de siguranță de pe aerodrom și riscurile potențiale identificate prin analiza acestora;

2. propunerile și acțiunile echipei locale însărcinate cu siguranța pistelor și ale celorlalte comitete pentru siguranța aerodromurilor sunt înregistrate într-un plan de acțiune și monitorizate pentru a asigura punerea lor în aplicare în timp util.

(d) Echipa locală însărcinată cu siguranța pistelor și celelalte comitete pentru siguranța aerodromurilor:

1. sprijină identificarea și revizuirea multidisciplinară a problemelor locale de siguranță, în special în ceea ce privește siguranța pistelor;

2. propun posibile măsuri de atenuare și planuri de acțiune relevante care vor trebui puse în aplicare de organizațiile în cauză pentru a spori siguranța;

3. iau în considerare necesitatea de a dezvolta campanii locale periodice de sensibilizare cu privire la siguranță și programe comune de formare pentru personalul tuturor organizațiilor relevante.

(e) Operatorul de aerodrom stabilește și pune în aplicare una sau mai multe proceduri pentru a asigura punerea în aplicare a literelor (a)-(d).";

(f) la punctul ADR.OR.D.030 se introduce litera (ab) cu următorul text:

„(ab) Operatorul de aerodrom încheie acorduri de raportare cu toate organizațiile care își desfășoară activitatea sau furnizează servicii pe respectivul aerodrom și ale căror activități sau produse pot avea un efect asupra siguranței aeronavelor.";

(g) la punctul ADR.OR.F.055 se adaugă litera (e) cu următorul text:

„(e) Organizația responsabilă cu furnizarea de AMS se asigură că orice eveniment este raportat persoanei care îndeplinește o funcție legată de managementul siguranței al operatorului de aerodrom, în conformitate cu articoul 4 alineatul (6) litera (e) din Regulamentul (UE) nr. 376/2014."

4. Anexa IV se modifică după cum urmează:

(a) se introduce următorul punct ADR.OPS.B.011:

„**ADR.OPS.B.011 Înlăturarea aeronavelor imobilizate accidental**

(a) Operatorul de aerodrom stabilește un plan de înlăturare a unei aeronave imobilizate accidental pe suprafața de mișcare sau în vecinătatea acesteia și desemnează un coordonator de aerodrom care să pună în aplicare planul.

(b) Planul de înlăturare a aeronavei imobilizate accidental include următoarele elemente:

1. datele de contact ale coordonatorului de operațiuni al aerodromului pentru înlăturarea unei aeronave imobilizate accidental pe suprafața de mișcare sau în vecinătatea acesteia;
2. responsabilitățile, acțiunile și liniile de comunicare pentru fiecare organizație implicată;
3. o listă a echipamentelor și o listă a personalului de pe aerodrom sau din vecinătatea acestuia care sunt disponibile în acest scop;
4. eventualele acorduri pentru primirea rapidă de la alte aerodromuri a unor kituri de echipamente disponibile pentru recuperarea aeronavelor, după caz.";

(b) punctul ADR.OPS.B.070 se înlocuiește cu următorul text:

„**ADR.OPS.B.070 Siguranța lucrărilor de pe aerodrom**

(a) Operatorul de aerodrom instituie și implementează un proces de gestionare a siguranței operaționale a aerodromului în timpul lucrărilor de pe suprafața de mișcare.

(b) Procesul stabilește și documentează responsabilitățile în ceea ce privește:

1. autorizația de execuție a lucrărilor;
2. punerea în aplicare a oricărei propuneri de modificare a instalațiilor operaționale;
3. data și ora la care operațiunile din cadrul instalațiilor vor fi limitate sau întrerupte;
4. metodele prin care vor fi promulgate astfel de modificări;
5. supravegherea și controlul lucrărilor în curs;
6. respectarea tuturor normelor relevante privind siguranța suprafeței de mișcare.

(c) Procesul de gestionare a siguranței operaționale a aerodromului în timpul lucrărilor trebuie să conțină următoarele elemente:

1. o procedură de planificare a lucrărilor;
2. o procedură pentru evaluarea siguranței modificărilor planificate ale operațiunilor sau sistemelor aerodromului;
3. o procedură de autorizare a lucrărilor;
4. o procedură de diseminare a informațiilor referitoare la lucrări;
5. o procedură de stabilire a șantierului și de revenire la operațiuni;
6. o procedură pentru monitorizarea, supravegherea și controlul lucrărilor.

(d) În cazul în care, din cauza lucrărilor, trebuie efectuate operațiuni pe o lungime redusă a pistei, operatorul de aerodrom elaborează și pune în aplicare o procedură pentru astfel de operațiuni.";

(c) se introduce următorul punct ADR.OPS.B.071:

„**ADR.OPS.B.071 Piste și căi de rulare închise sau porțiuni ale acestora**

(a) Operatorul de aerodrom se asigură că marcajele de semnalizare a închiderii sunt afișate pe:

1. o pistă sau o cale de rulare sau o porțiune a acesteia a cărei utilizare este interzisă definitiv pentru toate aeronavele;
2. o pistă sau o cale de rulare închisă temporar sau o porțiune a acesteia, cu excepția cazului în care astfel de marcaje pot fi omise dacă închiderea este de scurtă durată și serviciile de trafic aerian atenționează în mod corespunzător asupra acestui fapt.

(b) Prin derogare de la litera (a), nu este necesară prezența unui marcaj de semnalizare a închiderii pe o cale de rulare închisă permanent sau pe porțiuni ale acesteia, dacă intrarea în calea de rulare închisă sau în porțiunile acesteia este marcată și iluminată cu lumini și marcaje care semnalizează imposibilitatea utilizării.

(c) Operatorul de aerodrom se asigură că, atunci când o pistă sau o cale de rulare sau o porțiune a acestora este închisă permanent, toate marcajele pistei și ale căii de rulare sunt îndepărtate fizic.

(d) Operatorul de aerodrom se asigură că iluminatul pe o pistă sau pe o cale de rulare închisă sau pe o porțiune a acestora nu este în funcțiune, cu excepția cazului în care acest lucru este necesar în scopuri de întreținere.

(e) Operatorul de aerodrom se asigură că, în plus față de marcajele care semnalizează închiderea, atunci când o pistă, o cale de rulare sau o porțiune a acestora este închisă și este intersectată de o pistă sau de o cale de rulare utilizabilă care este utilizată pe timp de noapte, luminile de semnalizare a imposibilității utilizării sunt plasate în punctul de intrare în zona închisă.";

(d) punctul ADR.OPS.B.090 se înlocuiește cu următorul text:

„**ADR.OPS.B.090 Utilizarea aerodromului de către aeronave care depășesc caracteristicile de proiectare certificate ale aerodromului**

(a) Pentru a permite utilizarea aerodromului sau a părților acestuia de către aeronave având litera de cod sau ecartamentul exterior al trenului de aterizare, sau ambele, superioare caracteristicilor de proiectare certificate ale aerodromului, operatorul de aerodrom solicită aprobarea prealabilă a autorității competente; o astfel de aprobare nu este necesară pentru aeronave aflate în situații de urgență.

(b) În cererea de aprobare prealabilă a autorității competente pentru aeronavele menționate la litera (a), operatorul de aerodrom include o evaluare a impactului următoarelor caracteristici ale aeronavei asupra infrastructurii aerodromului, a instalațiilor, echipamentelor și exploatării acestuia și viceversa:

1. anvergura aripilor;
2. ecartamentul exterior al trenului de aterizare;
3. ampatamentul;
4. lungimea fuzelajului;
5. lățimea fuzelajului;
6. înălțimea fuzelajului;
7. geometria botului;
8. înălțimea cozii;
9. distanța verticală sub extremitatea aripii;
10. vederea din carlingă;
11. distanța dintre poziția ochilor pilotului și trenul de aterizare anterior;
12. dispunerea trenului principal de aterizare;
13. sistemul de comandă a direcției;
14. masa maximă a aeronavei;
15. geometria trenului de aterizare, presiunea pneurilor și valorile de clasificare a aeronavei;
16. caracteristicile motorului;
17. capacitatea maximă de transport pentru pasageri și capacitatea maximă pentru combustibil;
18. performanța de zbor.";

(e) se adaugă următoarele puncte ADR.OPS.B.095 și ADR.OPS.B.100:

„**ADR.OPS.B.095 Punct periculos**

(a) Ori de câte ori este necesar, operatorul de aerodrom desemnează unul sau mai multe locuri de pe suprafața de mișcare a aerodromului ca «punct (puncte) periculos (periculoase)», în cadrul programului de siguranță pe care l-a instituit în conformitate cu punctul ADR.OR.D.027.

(b) Odată ce un punct periculos a fost identificat, operatorul de aerodrom trebuie să pună în aplicare măsuri de eliminare a pericolului și, dacă acest lucru nu este posibil imediat, să furnizeze datele aeronautice relevante unității de servicii de informare aeronautică (AIS) responsabile în vederea publicării în publicația de informare aeronautică (AIP).

ADR.OPS.B.100 Suspendarea operațiunilor de pe pistă și închiderea pistei

(a) Operatorul de aerodrom instituie și implementează, în cooperare cu serviciile de trafic aerian, proceduri de suspendare temporară a operațiunilor de pe pistă sau de închidere planificată a pistei.

(b) Procedurile trebuie să includă următoarele elemente:

1. rolurile și responsabilitățile operatorului de aerodrom, ale serviciilor de trafic aerian și ale altor organizații implicate în exploatarea aerodromului, în funcție de situație;
2. accesul personalului la pista închisă;
3. măsuri de siguranță în conformitate cu punctele ADR.OPS.B.070 și ADR.OPS.B.071;
4. publicarea unui NOTAM în conformitate cu punctul ADR.OPS.A.057, cu excepția cazului în care se preconizează că suspendarea operațiunilor de pe pistă va fi de scurtă durată;
5. acțiuni prealabile reînceperii operațiunilor pe pistă.";

(f) se introduce următorul punct ADR.OPS.C.011:

„**ADR.OPS.C.011 Exploatarea în suprasarcină**

Ori de câte ori se preconizează că aerodromul va fi utilizat în mod regulat de aeronave care pot deteriora pavajele, operatorul de aerodrom trebuie să stabilească criterii pentru exploatarea în suprasarcină."