



2024/1400

24.5.2024

**REGULAMENTO DELEGADO (UE) 2024/1400 DA COMISSÃO**

**de 13 de março de 2024**

**que altera o Regulamento (UE) n.º 139/2014 no que se refere à segurança dos aeródromos, à mudança de operador de aeródromo e à comunicação de ocorrências**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil, que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 39.º, n.º 1,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão <sup>(2)</sup> estabelece requisitos e procedimentos administrativos relativos aos aeródromos, incluindo a sua gestão, operação, certificação e supervisão.
- (2) Caso um operador de um aeródromo certificado em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 139/2014 cesse as suas operações e um novo operador de aeródromo assuma o controlo, a mudança deve ocorrer de forma a garantir uma transição segura e harmoniosa das operações de aeródromo.
- (3) O sistema de comunicação de ocorrências dos operadores de aeródromos e dos prestadores de serviços de gestão da placa de estacionamento deve ser alinhado com as disposições do Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(3)</sup>, a fim de assegurar a coerência entre esses regulamentos.
- (4) Nos casos em que os operadores de aeródromos também prestem serviços de tráfego aéreo, os requisitos para o controlo da conformidade devem ser alinhados com as disposições correspondentes do Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão <sup>(4)</sup>, a fim de facilitar a integração do controlo da conformidade num sistema de gestão único.
- (5) O Regulamento (UE) n.º 139/2014 exige que os operadores de aeródromos estabeleçam e coordenem programas de segurança e comités de segurança. Além disso, o Doc 9981 intitulado «Procedures for Air Navigation Services — Aerodromes» («Procedimentos para os serviços de navegação aérea — aeródromos», não traduzido para português) da Organização da Aviação Civil Internacional («OACI») acrescentou disposições específicas relativas à composição e ao funcionamento destes comités. Por conseguinte, as disposições relativas ao funcionamento das equipas locais de segurança da pista e de outros comités de segurança dos aeródromos devem ser alteradas a fim de refletir essa evolução a nível da OACI.
- (6) O operador de aeródromo deverá estabelecer um plano de remoção de aeronaves desativadas, a fim de assegurar a existência de um mecanismo de coordenação e o acesso a recursos e a equipamento.
- (7) Deverão ser estabelecidos requisitos mínimos comuns em matéria de segurança dos trabalhos em curso no aeródromo, com base nas normas e nas práticas recomendadas da OACI e na investigação de ocorrências em matéria de segurança, pelo que deverá ser criado um processo destinado a gerir a segurança dos trabalhos no aeródromo, que inclua autorizações, notificações, medidas de segurança, supervisão e controlo.

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

<sup>(2)</sup> Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014, que estabelece requisitos e procedimentos administrativos relativos aos aeródromos em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 44 de 14.2.2014, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/139/oj>).

<sup>(3)</sup> Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativo à comunicação, à análise e ao seguimento de ocorrências na aviação civil, que altera o Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga a Diretiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, e os Regulamentos (CE) n.º 1321/2007 e (CE) n.º 1330/2007 da Comissão (JO L 122 de 24.4.2014, p. 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj>).

<sup>(4)</sup> Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão, de 1 de março de 2017, que estabelece requisitos comuns para os prestadores de serviços de gestão do tráfego aéreo/de navegação aérea e de outras funções de rede da gestão do tráfego aéreo e respetiva supervisão, que revoga o Regulamento (CE) n.º 482/2008, os Regulamentos de Execução (UE) n.º 1034/2011, (UE) n.º 1035/2011 e (UE) 2016/1377 e que altera o Regulamento (UE) n.º 677/2011 (JO L 62 de 8.3.2017, p. 1, [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2017/373/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/373/oj)).

- (8) As pistas e os caminhos de rodagem, ou partes destes, encerrados temporária ou permanentemente, devem ser devidamente marcados, a fim de evitar a sua utilização por aeronaves.
- (9) A utilização de um aeródromo por uma aeronave que exceda as características de projeto certificadas do aeródromo deve ser avaliada, devendo ser obtida uma aprovação prévia da autoridade competente, a fim de assegurar que todos os riscos de segurança são devidamente avaliados e mitigados.
- (10) Os locais na área de movimento com um historial, ou um risco potencial, de colisão ou de incursões na pista devem ser identificados e designados como «pontos críticos» e os riscos associados devem ser mitigados, a fim de prevenir o risco de incursão na pista, bem como o risco de colisão entre aeronaves e entre aeronaves e veículos.
- (11) A suspensão ou o encerramento das operações na pista devem ser realizados de forma segura e coordenada, devendo o operador de aeródromo estabelecer e aplicar procedimentos adequados para o efeito.
- (12) Os pavimentos podem sofrer danos se forem excessivamente utilizados por aeronaves pesadas, pelo que devem ser estabelecidos procedimentos adequados às operações em sobrecarga, a fim de regular a operação dessas aeronaves e evitar uma degradação excessiva do pavimento.
- (13) Por conseguinte, o Regulamento (UE) n.º 139/2014 deve ser alterado em conformidade.
- (14) A fim de assegurar uma aplicação harmoniosa das medidas introduzidas pelo presente regulamento, mantendo simultaneamente um nível elevado e uniforme de segurança da aviação civil na União, o setor e as autoridades competentes dos Estados-Membros deverão dispor de tempo suficiente para se adaptarem às medidas introduzidas pelo presente regulamento, pelo que este deve ser aplicável doze meses após a sua entrada em vigor,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º*

**Alteração do Regulamento de Execução (UE) n.º 139/2014**

O Regulamento (UE) n.º 139/2014 é alterado do seguinte modo:

- 1) No artigo 7.º, é aditado o seguinte n.º 4:  
«4. O DAAD anexado ao certificado deve ser transferido para o novo operador de aeródromo para o qual a operação do aeródromo estiver a ser transferida, desde que as condições referidas no n.º 1 e no n.º 3 se encontrem preenchidas.»;
- 2) Os anexos I, II, III e IV são alterados em conformidade com o anexo do presente regulamento.

*Artigo 2.º*

**Data de entrada em vigor e aplicação**

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é aplicável a partir de 24 maio 2025.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 13 de março de 2024.

*Pela Comissão*  
*A Presidente*  
Ursula VON DER LEYEN

## ANEXO

Os anexos I, II, III e IV do Regulamento (UE) n.º 139/2014 são alterados do seguinte modo:

1) O anexo I é alterado do seguinte modo:

a) É inserido o seguinte ponto 4-A:

«4-A) “Densidade de tráfego [do aeródromo]”, o número de movimentos na hora de ponta média, que corresponde à média aritmética, ao longo do ano, do número de movimentos no pico diário da hora de ponta;»;

b) É inserido o seguinte ponto 19-B:

«19-B) “Ponto crítico”, um local numa área de movimento do aeródromo com um historial, ou um risco potencial, de colisão ou de incursão na pista, que requer especial atenção por parte dos pilotos ou dos condutores;»;

c) O ponto 47 passa a ter a seguinte redação:

«47) “Termos do certificado”,

- indicadores de localização da OACI,
- condições para operar (VRF/IFR, dia/noite),
- operações do avião em pistas de inverno especialmente preparadas,
- pista — distâncias declaradas,
- tipos de pista e aproximações previstos,
- código de referência de aeródromo,
- âmbito das operações de aeronaves que excedam as características de projeto certificadas do aeródromo,
- prestação de serviços de gestão da placa de estacionamento (sim/não),
- nível de proteção para salvamento e combate a incêndios;»;

2) O anexo II é alterado do seguinte modo:

a) Na secção ADR.AR.C.035, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«c) A autoridade competente deve emitir o(s) certificado(s) referido(s) na alínea b), sempre que o operador de aeródromo lhe tiver demonstrado cabalmente que cumpre as disposições das secções ADR.OR.B.025 e ADR.OR.E.005. Em caso de mudança do operador de aeródromo, o novo operador de aeródromo não é obrigado a demonstrar a conformidade com os requisitos estabelecidos na secção ADR.OR.B.025, alínea a), ponto 1), e na secção ADR.OR.E.005, se esses requisitos disserem respeito a elementos que permaneçam inalterados.»;

b) É aditada a seguinte secção ADR.AR.C.060:

**«ADR.AR.C.060 Mudança de operador de aeródromo**

Ao receber um pedido de mudança do operador de aeródromo, em conformidade com a secção ADR.OR.B.060, a autoridade competente deve:

- a) Emitir o(s) novo(s) certificado(s) em conformidade com a secção ADR.AR.C.035;
- b) Revogar o(s) certificado(s) anterior(es).»;

3) O anexo III é alterado do seguinte modo:

a) É inserida a seguinte secção ADR.OR.B.060:

**«ADR.OR.B.060 Mudança de operador de aeródromo**

a) O operador de aeródromo atual deve notificar a autoridade competente da data em que a transferência ocorrerá.

- b) O novo operador para o qual a operação do aeródromo estiver a ser transferida deve solicitar um certificado à autoridade competente, antes da data em que a transferência ocorrer, em conformidade com a secção ADR.OR.B.015.
  - c) O novo operador para o qual a operação do aeródromo estiver a ser transferida deve demonstrar a conformidade com o disposto na secção ADR.OR.B.025. A nova operação de aeródromo não é obrigada a demonstrar a conformidade com os requisitos estabelecidos na secção ADR.OR.B.025, alínea a), ponto 1), e na secção ADR.OR.E.005, desde que esses requisitos digam respeito a elementos que permanecem inalterados.»;
- b) A secção ADR.OR.C.030 passa a ter a seguinte redação:

**«ADR.OR.C.030 Comunicação de ocorrências**

- a) O operador de aeródromo deve estabelecer e manter um sistema de comunicação de ocorrências, obrigatória ou voluntária, no quadro do seu sistema de gestão. O operador de aeródromo deve assegurar que o sistema cumpre os requisitos aplicáveis do Regulamento (UE) n.º 376/2014 e do Regulamento (UE) 2018/1139, bem como os atos delegados e de execução adotados com base nesses regulamentos.
  - b) O operador de aeródromo deve notificar à autoridade competente, e a qualquer outra organização que o Estado-Membro exija que seja informada, todas as ocorrências relacionadas com a segurança ou condições que ponham em perigo ou, se não forem retificadas ou resolvidas, possam pôr em perigo uma aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa, em especial acidentes ou incidentes graves.
  - c) Para além das comunicações apresentadas em conformidade com a alínea b), o operador de aeródromo deve comunicar à autoridade competente e à organização responsável pelo projeto do equipamento do aeródromo qualquer anomalia, defeito técnico, ultrapassagem das limitações técnicas, ocorrências ou outras circunstâncias irregulares que tenham ou possam ter colocado em risco a segurança de uma aeronave, dos seus ocupantes ou de qualquer outra pessoa e não tenham dado origem a acidentes ou incidentes graves.
  - d) Sem prejuízo do Regulamento (UE) n.º 376/2014 e dos seus atos delegados e de execução, as comunicações referidas na alínea c) devem:
    - 1) Ser efetuadas tão rapidamente quanto possível e, em qualquer caso, no prazo máximo de 72 horas após o operador de aeródromo ter identificado o problema a que se reportam, salvo circunstâncias excecionais que o impeçam;
    - 2) Ser efetuadas na forma e do modo estabelecidos pela autoridade competente;
    - 3) Conter todas as informações pertinentes sobre o problema conhecido do operador de aeródromo.
  - e) Não obstante o disposto no Regulamento (UE) n.º 376/2014 e nos seus atos delegados e de execução, para efeito das comunicações exigidas na alínea c), o operador de aeródromo deve apresentar um relatório de acompanhamento com informações pormenorizadas sobre as medidas que tenciona tomar para prevenir a ocorrência de futuras situações similares. O relatório de acompanhamento deve ser apresentado logo que essas ações tenham sido identificadas e deve:
    - 1) Ser enviado às entidades relevantes inicialmente referidas nos termos das alíneas b) e c);
    - 2) Ser elaborado no formato e nos moldes estabelecidos pela autoridade competente.»;
- c) Na secção ADR.OR.D.005, alínea b), a subalínea 11) passa a ter a seguinte redação:
- «11) uma função de controlo da conformidade da organização com os requisitos pertinentes e da adequação dos procedimentos; o controlo da conformidade deve incluir o envio de informação de retorno sobre as constatações ao administrador responsável, de modo a garantir, se necessário, a aplicação efetiva de medidas corretivas.»;
- d) A secção ADR.OR.D.025 passa a ter a seguinte redação:

**«ADR.OR.D.025 Coordenação com outras organizações**

O operador de aeródromo deve certificar-se de que:

- a) O seu sistema de gestão aborda a coordenação e a interface com os procedimentos de segurança de outras organizações que operam ou prestam serviços no aeródromo;

- b) Essas organizações dispõem de procedimentos de segurança para dar cumprimento aos requisitos aplicáveis do Regulamento (UE) 2018/1139 e dos seus atos delegados e de execução, bem como o manual do aeródromo estabelecido e mantido em conformidade com a secção ADR.OR.E.005 do presente anexo.»;
- e) A secção ADR.OR.D.027 passa a ter a seguinte redação:

**«ADR.OR.D.027 Programas de segurança e comités de segurança do aeródromo**

- a) No âmbito do seu sistema de gestão, o operador de aeródromo deve estabelecer, aplicar e coordenar programas de segurança para promover e reforçar a segurança, incluindo a segurança das pistas, e o intercâmbio de informações de segurança relevantes com todas as organizações pertinentes que operam ou prestam serviços no aeródromo. O operador de aeródromo deve analisar, pelo menos anualmente, a eficácia dos seus programas de segurança.
- b) Como parte dos programas de segurança referidos na alínea a), o operador de aeródromo deve:
- 1) Criar, coordenar e responsabilizar-se pelo funcionamento da equipa local de segurança da pista e de outros comités de segurança do aeródromo;
  - 2) Solicitar a todas as organizações pertinentes que operam ou prestam serviços no aeródromo que participem na equipa local de segurança da pista e noutros comités de segurança do aeródromo, através de representantes nomeados que possuam competências operacionais adequadas e apropriadas, relevantes para o tema da equipa local de segurança da pista ou do(s) comité(s) de segurança do aeródromo, respetivamente.
- c) O operador de aeródromo deve certificar-se de que:
- 1) A equipa local de segurança da pista e os outros comités de segurança do aeródromo convocam regularmente reuniões, cuja frequência deve ser determinada com base [pelo menos]:
    - i) na densidade de tráfego do aeródromo,
    - ii) na complexidade do diagrama do aeródromo,
    - iii) no tipo de operações,
    - iv) nas ocorrências em matéria de segurança no aeródromo e nos riscos potenciais identificados a partir da sua análise;
  - 2) As propostas e as ações da equipa local de segurança da pista e dos outros comités de segurança do aeródromo são registadas num plano de ação e sujeitas a acompanhamento para assegurar a sua aplicação em tempo útil.
- d) A equipa local de segurança da pista e os outros comités de segurança do aeródromo devem:
- 1) Apoiar a identificação e a revisão multidisciplinar das questões de segurança a nível local, especialmente no que diz respeito à segurança da pista;
  - 2) Propor possíveis medidas de mitigação e planos de ação pertinentes a aplicar pelas organizações em causa a fim de reforçar a segurança;
  - 3) Considerar a necessidade de desenvolver regularmente campanhas de sensibilização para a segurança e programas de formação conjuntos para o pessoal de todas as organizações pertinentes a nível local.
- e) O operador de aeródromo deve estabelecer e aplicar um ou mais procedimentos para garantir a aplicação das alíneas a) a d).»;
- f) Na secção ADR.OR.D.030, é inserida a alínea a-B) com a seguinte redação:
- «a-B) O operador de aeródromo deve estabelecer acordos de comunicação de informações com todas as organizações que operam ou prestam serviços no aeródromo cujas atividades ou produtos possam ter um impacto na segurança das aeronaves.»;
- g) Na secção ADR.OR.F.055, é aditada a alínea e) com a seguinte redação:
- «e) A organização responsável pela prestação de AMS deve assegurar que quaisquer ocorrências são comunicadas à pessoa que, no âmbito do operador de aeródromo, desempenha funções relacionadas com a gestão da segurança, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 6, alínea e), do Regulamento (UE) n.º 376/2014.»;
- 4) O anexo IV é alterado do seguinte modo:
- a) É inserida a seguinte secção ADR.OPS.B.011:

**«ADR.OPS.B.011 Remoção de aeronaves desativadas**

- a) O operador de aeródromo deve estabelecer um plano para a remoção de uma aeronave desativada que se encontre na área de movimento ou junto desta e designar um coordenador do aeródromo para executar o plano.
- b) O plano de remoção da aeronave desativada deve incluir os seguintes elementos:
  - 1) Os dados de contacto do coordenador do aeródromo das operações destinadas à remoção de uma aeronave desativada que se encontre na área de movimento ou junto desta;
  - 2) As responsabilidades, as ações e os canais de comunicação correspondentes a cada organização envolvida;
  - 3) Uma lista do equipamento e outra do pessoal disponíveis para esse efeito no aeródromo ou nas suas imediações;
  - 4) Eventuais disposições para a rápida receção de jogos de equipamento de recuperação de aeronaves disponíveis noutros aeródromos, se for o caso.»;
- b) A secção ADR.OPS.B.070 passa a ter a seguinte redação:

**«ADR.OPS.B.070 Segurança operacional dos trabalhos em aeródromos**

- a) O operador de aeródromo deve estabelecer e aplicar um processo de gestão da segurança operacional do aeródromo durante a realização de trabalhos na área de movimento.
  - b) O processo deve estabelecer e documentar as responsabilidades em matéria de:
    - 1) Autorização para realizar os trabalhos;
    - 2) Concretização de qualquer proposta de alteração das instalações operacionais;
    - 3) Data e hora em que as operações nas instalações ficarão limitadas ou serão interrompidas;
    - 4) Meios através dos quais essas alterações serão divulgadas;
    - 5) Supervisão e controlo dos trabalhos em curso;
    - 6) Conformidade com todas as regras de segurança pertinentes no que diz respeito à área de movimento.
  - c) O processo de gestão da segurança operacional do aeródromo durante a realização de trabalhos deve incluir os seguintes elementos:
    - 1) Um processo de planeamento dos trabalhos;
    - 2) Um procedimento de avaliação da segurança das alterações previstas nas operações ou sistemas do aeródromo;
    - 3) Um procedimento de autorização da realização dos trabalhos;
    - 4) Um procedimento para a divulgação de informações relacionadas com os trabalhos;
    - 5) Um procedimento para o estabelecimento do estaleiro e a reintrodução em operação;
    - 6) Um procedimento de acompanhamento, supervisão e controlo dos trabalhos.
  - d) Caso sejam necessárias operações com comprimento de pista reduzido por motivo de trabalhos, o operador de aeródromo deve desenvolver e aplicar um procedimento para essas operações.»;
- c) É inserida a seguinte secção ADR.OPS.B.071:

**«ADR.OPS.B.071 Encerramento de pistas, caminhos de rolagem e respetivos troços**

- a) O operador de aeródromo deve certificar-se de que se encontram afixadas marcações de interdição:
  - 1) Numa pista, caminho de rolagem, ou respetivos troços, que estejam permanentemente vedado à utilização por todas as aeronaves;
  - 2) Numa pista, caminho de rolagem, ou respetivos troços temporariamente encerrados, admitindo-se excepcionalmente a omissão dessas marcações se o fecho for de curta duração e os serviços de tráfego aéreo fornecerem um aviso adequado.
- b) Em derrogação da alínea a), não é necessário afixar uma marcação de interdição num caminho de rolagem permanentemente encerrado, ou no respetivo troço, se a entrada do caminho de rolagem encerrado, ou respetivo troço, estiver sinalizada e iluminada com luzes e marcadores de inoperacionalidade.
- c) O operador de aeródromo deve assegurar que, quando uma pista ou caminho de rolagem, ou respetivos troços, se encontrar permanentemente vedada, todas as marcações da pista e do caminho de rolagem são fisicamente removidas.

- d) O operador de aeródromo deve assegurar que a iluminação numa pista ou caminho de rolagem encerrado, ou nos respetivos troços, não é ligada, exceto na medida do necessário para fins de manutenção.
  - e) O operador de aeródromo deve certificar-se de que, para além das marcações de interdição, quando uma pista, caminho de rolagem ou respetivos troços intercetados por uma pista ou caminho de rolagem operacional com utilização noturna estiver encerrado, são colocadas luzes de inoperacionalidade na entrada da zona encerrada.»;
- d) A secção ADR.OPS.B.090 passa a ter a seguinte redação:

**«ADR.OPS.B.090 Utilização do aeródromo por aeronaves que excedam as características de projeto certificadas do aeródromo**

- a) A fim de permitir a utilização do aeródromo ou de partes do mesmo por aeronaves que excedam a letra de código, a extensão externa do rodado do trem principal, ou ambas, inscritas nas características de projeto certificadas do aeródromo, o operador de aeródromo deve solicitar a aprovação prévia da autoridade competente; essa certificação não é exigida em situações de emergência aeronáutica
- b) No pedido de aprovação prévia da autoridade competente para as aeronaves referidas na alínea a), o operador de aeródromo deve incluir uma avaliação do impacto das seguintes características da aeronave na infraestrutura do aeródromo, nas suas instalações, no seu equipamento e na sua operação, e vice-versa:
  - 1) Envergadura da asa;
  - 2) Extensão externa do rodado do trem principal;
  - 3) Distância entre eixos;
  - 4) Comprimento da fuselagem;
  - 5) Largura da fuselagem;
  - 6) Altura da fuselagem;
  - 7) Geometria do nariz;
  - 8) Altura da cauda;
  - 9) Distância vertical de segurança à ponta da asa;
  - 10) Vista da cabina de pilotagem;
  - 11) Distância entre a posição visual do piloto e o trem de aterragem do nariz;
  - 12) Disposição do trem de aterragem principal;
  - 13) Sistema de direção do trem;
  - 14) Massa máxima da aeronave;
  - 15) Geometria do trem de aterragem, pressão dos pneus e valores de classificação da aeronave;
  - 16) Características do(s) motor(es);
  - 17) Capacidade máxima de transporte de passageiros e de combustível;
  - 18) Desempenho de voo.»;
- e) São aditadas as seguintes secções ADR.OPS.B.095 e ADR.OPS.B.100:

**«ADR.OPS.B.095 Pontos críticos**

- a) Sempre que necessário, o operador de aeródromo deve designar um ou vários locais na área de movimento do aeródromo como “ponto(s) crítico(s)”, no âmbito do programa de segurança que estabeleceu em conformidade com a secção ADR.OR.D.027.
- b) Uma vez identificado um ponto crítico, o operador de aeródromo deve aplicar medidas para eliminar esse perigo e, se tal não for imediatamente possível, fornecer os dados aeronáuticos pertinentes aos serviços de informação aeronáutica (AIS) competentes para divulgação na publicação de informação aeronáutica (AIP).

**ADR.OPS.B.100 Suspensão de operações na pista e encerramento de pistas**

- a) O operador de aeródromo deve estabelecer e aplicar, em cooperação com os serviços de tráfego aéreo, procedimentos para a suspensão temporária das operações na pista ou para o planeamento do encerramento de pistas.
- b) Os procedimentos devem incluir os seguintes elementos:

- 1) Funções e responsabilidades do operador de aeródromo, dos serviços de tráfego aéreo e de outras organizações envolvidas nas operações do aeródromo, conforme adequado à situação;
  - 2) Acesso do pessoal à pista encerrada;
  - 3) Medidas de segurança em conformidade com as secções ADR.OPS.B.070 e ADR.OPS.B.071;
  - 4) Publicação de um NOTAM em conformidade com a secção ADR.OPS.A.057, exceto quando se prevê que a suspensão das operações na pista seja de curta duração;
  - 5) Medidas a tomar antes do reinício das operações na pista.;
- f) É inserida a seguinte secção ADR.OPS.C.011:

**«ADR.OPS.C.011 Operações em sobrecarga**

Sempre que se preveja que o aeródromo seja utilizado regularmente por aeronaves que possam danificar os pavimentos, o operador de aeródromo deve estabelecer critérios para as operações em sobrecarga.».

---