Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2024/1400

24.5.2024

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2024/1400 DER KOMMISSION

vom 13. März 2024

zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 im Hinblick auf die Flugplatzsicherheit, den Wechsel des Flugplatzbetreibers und die Meldung von Ereignissen

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 ([1]) des Rates, insbesondere auf Artikel 39 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) In der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 ([2]) der Kommission sind Anforderungen und Verwaltungsverfahren für Flugplätze, auch in Bezug auf ihr Management, ihren Betrieb, ihre Zulassung und ihre Aufsicht festgelegt.

(2) Für den Fall, dass ein Betreiber eines gemäß der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 zugelassenen Flugplatzes seinen Betrieb einstellt und ein neuer Flugplatzbetreiber den Betrieb übernimmt, sollte die Änderung in einer Weise erfolgen, die einen sicheren und reibungslosen Übergang des Flugplatzbetriebs gewährleistet.

(3) Das System zur Meldung von Ereignissen durch Flugplatzbetreiber und Erbringer von Vorfeldkontrolldiensten sollte an die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]) angeglichen werden, um die Kohärenz zwischen diesen Verordnungen zu gewährleisten.

(4) Erbringen Flugplatzbetreiber auch Flugverkehrsdienste, sollten die Anforderungen an die Überwachung der Einhaltung an die entsprechenden Bestimmungen der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission ([4]) angeglichen werden, damit die Überwachung der Einhaltung leichter in einem einzigen Managementsystem integriert werden kann.

(5) Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 sind Flugplatzbetreiber verpflichtet, Sicherheitsprogramme und Sicherheitsausschüsse einzurichten und zu führen. Darüber hinaus wurden im ICAO-Dokument 9981 „Verfahren für Flugsicherungsdienste — Flugplätze“ („Procedures for Air Navigation Services — Aerodromes“) spezifische Bestimmungen für die Zusammensetzung und Arbeitsweise dieser Ausschüsse hinzugefügt. Um diesen Entwicklungen auf ICAO-Ebene Rechnung zu tragen, sollten die Bestimmungen über die Arbeitsweise der örtlichen Pistensicherheitsteams und anderer Flugplatzsicherheitsausschüsse geändert werden.

(6) Der Flugplatzbetreiber sollte einen Plan für die Entfernung fluguntüchtiger Luftfahrzeuge erstellen, der einen Koordinierungsmechanismus gewährleistet und den Zugang zu Ressourcen und Ausrüstung sicherstellt.

(7) Auf der Grundlage von ICAO-Richtlinien und -Empfehlungen und der Untersuchung von Sicherheitsereignissen sollten gemeinsame Mindestanforderungen für die Sicherheit bei Arbeiten auf Flugplätzen festgelegt werden, weshalb ein Verfahren für das Sicherheitsmanagement bei Arbeiten auf Flugplätzen eingerichtet werden sollte, das Genehmigungen, Meldungen, Sicherheitsmaßnahmen, Aufsicht und Kontrolle umfasst.

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

([2]) Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission vom 12. Februar 2014 zur Festlegung von Anforderungen und Verwaltungsverfahren in Bezug auf Flugplätze gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 44 vom 14.2.2014, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/139/oj).

([3]) Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnungen (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission (ABl. L 122 vom 24.4.2014, S. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj).

([4]) Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission vom 1. März 2017 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an Flugverkehrsmanagementanbieter und Anbieter von Flugsicherungsdiensten sowie sonstiger Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes und die Aufsicht hierüber sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 482/2008, der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 1034/2011, (EU) Nr. 1035/2011 und (EU) 2016/1377 und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 (ABl. L 62 vom 8.3.2017, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/373/oj).

(8) Pisten und Rollbahnen oder Teile davon, die vorübergehend oder dauerhaft geschlossen sind, sollten entsprechend gekennzeichnet werden, um ihre Benutzung durch Luftfahrzeuge zu verhindern.

(9) Die Nutzung eines Flugplatzes durch ein die zugelassenen Auslegungsmerkmale des Flugplatzes überschreitendes Luftfahrzeug sollte bewertet werden, und es sollte eine vorherige Genehmigung der zuständigen Behörde eingeholt werden, damit eine ordnungsgemäße Bewertung und Minimierung aller Sicherheitsrisiken sichergestellt ist.

(10) Orte auf der Bewegungsfläche mit einer Historie oder einem potenziellen Risiko von Kollisionen oder eines Eindringens von Objekten in den Pistenbereich sollten als „Hotspots" ausgewiesen und die damit verbundenen Risiken minimiert werden, um das Risiko eines Eindringens von Objekten in den Pistenbereich sowie das Risiko von Zusammenstößen zwischen Luftfahrzeugen und anderen Fahrzeugen zu vermeiden.

(11) Die Aussetzung oder Einstellung des Pistenbetriebs sollte auf sichere und koordinierte Weise erfolgen, weshalb der Flugplatzbetreiber geeignete Verfahren festlegen und umsetzen sollte.

(12) Pistenbeläge können beschädigt werden, wenn sie von schweren Luftfahrzeugen übermäßig genutzt werden, weshalb geeignete Verfahren für den Überlastungsbetrieb festgelegt werden sollten, um den Betrieb solcher Luftfahrzeuge zu regulieren und eine übermäßige Verschlechterung der Pistenbeläge zu verhindern.

(13) Die Verordnung (EU) Nr. 139/2014 sollte daher entsprechend geändert werden.

(14) Um eine reibungslose Durchführung der mit dieser Verordnung eingeführten Maßnahmen sowie gleichzeitig ein hohes und einheitliches Sicherheitsniveau in der Zivilluftfahrt in der Union zu gewährleisten, sollte der Branche und den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten ausreichend Zeit für die Anpassung an die mit dieser Verordnung eingeführten Maßnahmen eingeräumt werden, weshalb der Geltungsbeginn der vorliegenden Verordnung 12 Monate nach deren Inkrafttreten liegen sollte.

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Änderung der Verordnung (EU) Nr. 139/2014

Die Verordnung (EU) Nr. 139/2014 wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 7 wird folgender Absatz 4 angefügt:

   „(4) Das der Zulassung beigefügte Genehmigungs- und Maßnahmendokument für Abweichungen (‚Deviation Acceptance and Action Document', DAAD) wird auf den neuen Flugplatzbetreiber übertragen, dem auch der Betrieb des Flugplatzes übertragen werden soll, sofern die in den Absätzen 1 und 3 genannten Bedingungen erfüllt sind."

2. Die Anhänge I, II, III und IV werden nach Maßgabe des Anhangs der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

Inkrafttreten und Geltungsbeginn

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem 24. 'Mai 2025.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 13. März 2024

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG

Die Anhänge I, II, III und IV der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 werden wie folgt geändert:

1. Anhang I wird wie folgt geändert:

   a) Folgende Nummer 4a wird eingefügt:

   „4a. ‚Verkehrsdichte [des Flugplatzes]' (aerodrome traffic density): die Anzahl der Bewegungen in einer Stunde mit durchschnittlichem Verkehrsaufkommen und das arithmetische Mittel über das Jahr gerechnet hinsichtlich der Anzahl der Bewegungen pro Stunde mit dem täglich stärksten Verkehrsaufkommen;"

   b) Folgende Nummer 19b wird eingefügt:

   „19b. ‚Hotspot': Ort auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes mit einer Historie oder einem potenziellen Risiko von Kollisionen oder eines Eindringens von Objekten in den Pistenbereich, der eine erhöhte Aufmerksamkeit von Piloten oder Fahrern verlangt;"

   c) Nummer 47 erhält folgende Fassung:

   „47. ‚Zeugnisbedingungen' (terms of the certificate):

   — ICAO-Ortskennungen;

   — Betriebsbedingungen (VFR/IFR, Tag/Nacht);

   — Flugbetrieb auf speziell für den Winter präparierten Pisten;

   — Piste — festgesetzte Strecken;

   — Pistentypen und Anflüge;

   — Flugplatz-Referenzcode;

   — Umfang des Flugbetriebs, der die zugelassenen Auslegungsmerkmale des Flugplatzes überschreitet;

   — Erbringung von Vorfeldkontrolldiensten (ja/nein);

   — Umfang des Schutzes bezüglich Rettungs- und Brandbekämpfungsdiensten;"

2. Anhang II wird wie folgt geändert:

   a) Punkt ADR.AR.C.035 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

   „c) Die zuständige Behörde muss die unter Buchstabe b genannten Zeugnisse erteilen, wenn der Flugplatzbetreiber die Einhaltung der Punkte ADR.OR.B.025 und ADR.OR.E.005 zur Zufriedenheit der zuständigen Behörde nachgewiesen hat. Bei einem Wechsel des Flugplatzbetreibers ist der neue Flugplatzbetreiber nicht verpflichtet, die Einhaltung der Anforderungen nach Punkt ADR.OR.B.025 Buchstabe a Nummer 1 und Punkt ADR.OR.E.005 nachzuweisen, wenn diese Anforderungen Elemente betreffen, die unverändert bleiben."

   b) Folgender Punkt ADR.AR.C.060 wird angefügt:

   „**ADR.AR.C.060 Wechsel des Flugplatzbetreibers**

   Nach Eingang eines Antrags auf Wechsel eines Flugplatzbetreibers nach Punkt ADR.OR.B.060 muss die zuständige Behörde

   a) das neue Zeugnis/die neuen Zeugnisse nach Punkt ADR.AR.C.035 ausstellen;

   b) das frühere Zeugnis/die früheren Zeugnisse widerrufen."

3. Anhang III wird wie folgt geändert:

   a) Folgender Punkt ADR.OR.B.060 wird eingefügt:

   „**ADR.OR.B.060 Wechsel des Flugplatzbetreibers**

   a) Der aktuelle Flugplatzbetreiber teilt der zuständigen Behörde das Datum mit, an dem die Übertragung erfolgt.

b) Der neue Betreiber, dem der Betrieb des Flugplatzes übertragen werden soll, beantragt bei der zuständigen Behörde vor dem Zeitpunkt, zu dem die Übertragung erfolgt, ein Zeugnis nach Punkt ADR.OR.B.015.

c) Der neue Betreiber, dem der Betrieb des Flugplatzes übertragen werden soll, weist die Einhaltung nach Punkt ADR.OR.B.025 nach. Für den neuen Flugplatzbetrieb muss die Einhaltung der Anforderungen nach Punkt ADR.OR.B.025 Buchstabe a Nummer 1 und Punkt ADR.OR.E.005 nicht nachgewiesen werden, soweit diese Anforderungen Elemente betreffen, die unverändert bleiben."

b) Punkt ADR.OR.C.030 erhält folgende Fassung:

„**ADR.OR.C.030 Meldung von Ereignissen**

a) Im Rahmen seines Managementsystems muss der Flugplatzbetreiber ein System sowohl zur freiwilligen Meldung von Ereignissen als auch zur Meldung meldepflichtiger Ereignisse einrichten und pflegen. Der Flugplatzbetreiber muss sicherstellen, dass dieses System die geltenden Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 und der Verordnung (EU) 2018/1139 sowie der auf der Grundlage jener Verordnungen erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte erfüllt.

b) Der Flugplatzbetreiber muss der zuständigen Behörde und jeder anderen Organisation, die vom Mitgliedstaat informiert werden muss, alle sicherheitsrelevanten Vorkommnisse oder Sachverhalte, die ein Luftfahrzeug, seine Insassen oder Dritte gefährden oder — bei Ausbleiben von Abhilfemaßnahmen oder bei Nichtbeachtung — gefährden könnten, sowie insbesondere jeden Unfall oder jede schwere Störung melden.

c) Zusätzlich zu den nach Buchstabe b übermittelten Meldungen hat der Flugplatzbetreiber der zuständigen Behörde und der Organisation, die für die Entwicklung der Flugplatzausrüstung verantwortlich ist, alle Fehlfunktionen, technischen Mängel, Überschreitungen technischer Beschränkungen, Ereignisse und sonstigen irregulären Umstände, die ein Luftfahrzeug, seine Insassen oder Dritte gefährdet haben oder haben könnten und nicht zu einem Unfall oder einer schweren Störung geführt haben, zu melden.

d) Unbeschadet der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 und deren delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte müssen die in Buchstabe c genannten Meldungen

(1) so bald wie praktisch möglich vorgelegt werden, in jedem Fall jedoch innerhalb von 72 Stunden, nachdem der Flugplatzbetreiber Kenntnis der Vorkommnisse oder Sachverhalte erlangt hat, auf die sich die Meldungen beziehen, sofern außergewöhnliche Umstände dies nicht unmöglich machen;

(2) in der von der zuständigen Behörde festgelegten Form und Weise erfolgen;

(3) alle dem Flugplatzbetreiber bekannten relevanten Informationen über den Sachverhalt enthalten.

e) Ungeachtet der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 und deren delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte legt der Flugplatzbetreiber für die nach Buchstabe c erforderlichen Meldungen eine Folgemeldung mit Einzelheiten zu den Maßnahmen vor, mit denen der Flugplatzbetreiber ähnliche Ereignisse in der Zukunft zu verhindern beabsichtigt. Die Folgemeldung wird vorgelegt, sobald solche Maßnahmen festgelegt wurden, und muss

(1) den jeweiligen Stellen übermittelt werden, die die ursprüngliche Meldung nach den Buchstaben b und c erhalten haben;

(2) in der von der zuständigen Behörde festgelegten Form und Weise erfolgen."

c) Punkt ADR.OR.D.005 Buchstabe b Nummer 11 erhält folgende Fassung:

„11. eine Funktion zur Überwachung der Einhaltung der einschlägigen Anforderungen durch die Organisation und der Angemessenheit der Verfahren; die Überwachung der Einhaltung beinhaltet ein Rückmeldesystem der Beanstandungen an den verantwortlichen Betriebsleiter, um die wirksame Umsetzung eventuell erforderlicher Abhilfemaßnahmen sicherzustellen."

d) Punkt ADR.OR.D.025 erhält folgende Fassung:

„**ADR.OR.D.025 Abstimmung mit anderen Organisationen**

Der Flugplatzbetreiber hat sicherzustellen, dass

a) sein Managementsystem Bestimmungen über die Koordinierung und das Zusammenspiel mit den Sicherheitsverfahren anderer Organisationen enthält, die auf dem Flugplatz tätig sind oder dort Dienste erbringen;

b) solche Organisationen über Sicherheitsverfahren verfügen, die den einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EU) 2018/1139 und deren delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte sowie des nach Punkt ADR.OR.E.005 dieses Anhangs erstellten und geführten Flugplatzhandbuchs entsprechen."

e) Punkt ADR.OR.D.027 erhält folgende Fassung:

„**ADR.OR.D.027 Sicherheitsprogramme und Flugplatzsicherheitsausschüsse**

a) Im Rahmen seines Managementsystems muss der Flugplatzbetreiber Sicherheitsprogramme erstellen, umsetzen und leiten, mit denen die Sicherheit, einschließlich der Pistensicherheit, sowie der Austausch sicherheitsrelevanter Informationen mit allen einschlägigen Organisationen, die auf dem Flugplatz tätig sind oder Dienste erbringen, gefördert und verbessert werden. Der Flugplatzbetreiber überprüft die Wirksamkeit seiner Sicherheitsprogramme mindestens einmal jährlich.

b) Im Rahmen der unter Buchstabe a genannten Sicherheitsprogramme ist der Flugplatzbetreiber

(1) für die Erstellung, Leitung und Arbeitsweise des örtlichen Pistensicherheitsteams und anderer Flugplatzsicherheitsausschüsse verantwortlich;

(2) dafür verantwortlich, alle einschlägigen Organisationen, die auf dem Flugplatz tätig sind oder Dienste erbringen, aufzufordern, sich am örtlichen Pistensicherheitsteam und an anderen Flugplatzsicherheitsausschüssen zu beteiligen und hierfür Vertreter mit angemessenen und geeigneten Betriebskenntnissen zu benennen, durch benannte Vertreter zu beteiligen, die für die örtlichen Pistensicherheitsteams bzw. Flugplatzsicherheitsausschüsse relevant sind.

c) Der Flugplatzbetreiber stellt sicher, dass

(1) das örtliche Pistensicherheitsteam und die anderen Flugplatzsicherheitsausschüsse regelmäßig Sitzungen einberufen, deren Häufigkeit [mindestens] von folgenden Parametern abhängt:

i) der Verkehrsdichte des Flugplatzes;

ii) der Komplexität der Flugplatzauslegung;

iii) der Art des Flugbetriebs;

iv) den Sicherheitsereignissen auf dem Flugplatz und den potenziellen Risiken, die sich aus deren Analyse ergeben;

(2) die Vorschläge und Maßnahmen des örtlichen Pistensicherheitsteams und der anderen Flugplatzsicherheitsausschüsse in einem Aktionsplan festgehalten und weiterverfolgt werden, damit deren zeitnahe Umsetzung sichergestellt ist.

d) Das örtliche Pistensicherheitsteam und die anderen Flugplatzsicherheitsausschüsse

(1) unterstützen die Identifizierung und multidisziplinäre Prüfung lokaler Sicherheitsprobleme, insbesondere im Hinblick auf die Pistensicherheit;

(2) schlagen mögliche Maßnahmen zur Risikominderung und einschlägige Aktionspläne vor, die von den betreffenden Organisationen zur Erhöhung der Sicherheit umzusetzen sind;

(3) prüfen, ob regelmäßig lokale Sensibilisierungskampagnen für Sicherheitsfragen und gemeinsame Schulungsprogramme für das Personal aller einschlägigen Organisationen entwickelt werden müssen.

e) Der Flugplatzbetreiber muss ein oder mehrere Verfahren erstellen und umsetzen, um die Durchführung der Buchstaben a bis d zu gewährleisten."

f) In Punkt ADR.OR.D.030 wird folgender Buchstabe ab eingefügt:

„ab) Der Flugplatzbetreiber vereinbart Meldungserstattungsmodalitäten mit allen Organisationen, die auf dem Flugplatz tätig sind oder Dienste erbringen und deren Tätigkeiten oder Erzeugnisse Auswirkungen auf die Sicherheit von Luftfahrzeugen haben können."

g) In Punkt ADR.OR.F.055 wird folgender Buchstabe e angefügt:

„e) Die für die Erbringung von Vorfeldkontrolldiensten zuständige Organisation stellt sicher, dass alle Ereignisse jener Person gemeldet werden, die eine Funktion im Zusammenhang mit dem Sicherheitsmanagement des Flugplatzbetreibers gemäß Artikel 4 Absatz 6 Buchstabe e der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 wahrnimmt."

4. Anhang IV wird wie folgt geändert:

a) Folgender Punkt ADR.OPS.B.011 wird eingefügt:

„**ADR.OPS.B.011 Entfernung fluguntüchtiger Luftfahrzeuge**

a) Der Flugplatzbetreiber erstellt einen Plan für die Entfernung eines Luftfahrzeugs, das auf der Bewegungsfläche oder an diese angrenzend fluguntüchtig ist, und benennt einen Flugplatzkoordinator zur Umsetzung dieses Plans.

b) Der Plan zur Entfernung fluguntüchtiger Luftfahrzeuge muss Folgendes enthalten:

(1) die Kontaktdaten des Flugplatzkoordinators für die Entfernung eines Luftfahrzeugs, das auf der Bewegungsfläche oder an diese angrenzend fluguntüchtig ist;

(2) Verpflichtungen, Maßnahmen und Kommunikationswege für jede beteiligte Organisation;

(3) eine Liste der auf dem Flugplatz oder in dessen Nähe zur Verfügung stehenden Ausrüstung und Personen, die für diesen Zweck einsetzbar sind;

(4) gegebenenfalls Vereinbarungen für den schnellen Erhalt von Ausrüstung von anderen Flugplätzen zum Abtransport von Luftfahrzeugen."

b) Punkt ADR.OPS.B.070 erhält folgende Fassung:

„**ADR.OPS.B.070 Sicherheit bei Arbeiten auf dem Flugplatz**

a) Der Flugplatzbetreiber muss ein Verfahren für das Management der Flugplatzbetriebssicherheit während Arbeiten auf der Bewegungsfläche festlegen und umsetzen.

b) Mit dem Verfahren werden die Verpflichtungen in Bezug auf Folgendes festgelegt und dokumentiert:

(1) die Genehmigung zur Durchführung der Arbeiten;

(2) die Umsetzung aller vorgeschlagenen Änderungen an den betrieblichen Einrichtungen;

(3) Datum und Uhrzeit der Einschränkung oder Einstellung des Betriebs in den Anlagen;

(4) die Methoden, mit denen solche Änderungen bekannt gegeben werden;

(5) Aufsicht und Kontrolle über die laufenden Arbeiten;

(6) die Einhaltung aller einschlägigen Sicherheitsvorschriften für Bewegungsflächen.

c) Das Verfahren für das Management der Flugplatzbetriebssicherheit während der Arbeiten umfasst folgende Elemente:

(1) ein Planungsverfahren für die Arbeiten;

(2) ein Verfahren für die Sicherheitsbewertung der geplanten Änderungen für den Betrieb oder die Systeme des Flugplatzes;

(3) ein Genehmigungsverfahren für die Arbeiten;

(4) ein Verfahren für die Bekanntgabe von Informationen im Zusammenhang mit den Arbeiten;

(5) ein Verfahren für die Errichtung von Baustellen und die Wiederaufnahme des Flugbetriebs;

(6) ein Verfahren für die Überwachung, Aufsicht und Kontrolle der Arbeiten.

d) Ist aufgrund von Arbeiten der Flugbetrieb auf verkürzter Pistenlänge erforderlich, entwickelt der Flugplatzbetreiber ein Verfahren für diesen Flugbetrieb und setzt es um."

c) Folgender Punkt ADR.OPS.B.071 wird eingefügt:

„**ADR.OPS.B.071 Geschlossene Pisten und Rollbahnen oder Teile davon**

a) Der Flugplatzbetreiber stellt sicher, dass Markierungen zur Kenntlichmachung der Schließung an folgenden Stellen angebracht werden:

(1) an einer Piste oder Rollbahn (oder einem Teil davon), die dauerhaft für die Nutzung durch sämtliche Luftfahrzeuge geschlossen ist;

(2) an einer vorübergehend geschlossenen Piste oder Rollbahn (oder einem Teil davon), mit der Ausnahme, dass solche Markierungen entfallen können, wenn die Schließung von kurzer Dauer ist und die Flugverkehrsdienste eine angemessene Warnung herausgeben.

b) Abweichend von Buchstabe a muss keine Markierung zur Kenntlichmachung der Schließung auf einer dauerhaft geschlossenen Rollbahn oder Teilen davon angebracht zu werden, wenn der Zugang zur geschlossenen Rollbahn oder Teilen davon mit Leuchtfeuern und Markierungen zum Hinweis auf die Betriebsuntüchtigkeit gekennzeichnet und beleuchtet wird.

c) Der Flugplatzbetreiber stellt sicher, dass im Falle einer dauerhaften Schließung einer Piste oder Rollbahn oder eines Teiles davon alle Pisten- und Rollbahnmarkierungen physisch entfernt werden.

d) Der Flugplatzbetreiber stellt sicher, dass die Befeuerung auf einer geschlossenen Piste oder Rollbahn oder einem Teil davon nicht betrieben wird, außer wenn dies für Instandhaltungszwecke erforderlich ist.

e) Der Flugplatzbetreiber stellt sicher, dass geschlossene Pisten, Rollbahnen oder Teile davon, die von einer betriebsfähigen, in der Nacht benutzten Piste oder Rollbahn gekreuzt werden, zusätzlich zu den Markierungen zur Kenntlichmachung der Schließung mit Leuchtfeuern zum Hinweis auf die Betriebsuntüchtigkeit am Eingang zum geschlossenen Bereich versehen werden."

d) Punkt ADR.OPS.B.090 erhält folgende Fassung:

„**ADR.OPS.B.090 Benutzung des Flugplatzes durch Luftfahrzeuge, die die zugelassenen Auslegungsmerkmale des Flugplatzes überschreiten**

a) Die Benutzung des Flugplatzes oder von Teilen davon durch Luftfahrzeuge, die den Buchstabencode, die äußere Spurweite des Hauptfahrwerks oder beides der zugelassenen Auslegungsmerkmale des Flugplatzes überschreiten, ist nur erlaubt, wenn der Flugplatzbetreiber die vorherige Genehmigung der zuständigen Behörde eingeholt hat; eine solche Genehmigung ist im Falle von Luftfahrzeugen in Notlage nicht erforderlich.

b) In dem Antrag auf vorherige Genehmigung durch die zuständige Behörde für Luftfahrzeuge nach Buchstabe a nimmt der Flugplatzbetreiber eine Bewertung der wechselseitigen Auswirkungen zwischen den folgenden Luftfahrzeugmerkmalen und der Flugplatzinfrastruktur, ihrer Einrichtungen, Ausrüstung und dem Betrieb vor:

(1) Spannweite;

(2) äußere Spurweite des Hauptfahrwerks;

(3) Radstand;

(4) Rumpflänge;

(5) Rumpfbreite;

(6) Rumpfhöhe;

(7) Flugzeugnasengeometrie;

(8) Heckhöhe;

(9) senkrechter Abstand der Flügelspitzen;

(10) Blick aus dem Cockpit;

(11) Abstand von der Augenposition des Piloten zum Fahrwerk der Flugzeugnase;

(12) Anordnung des Hauptfahrwerks;

(13) Steuerungssystem des Fahrwerks;

(14) höchstzulässige Masse des Luftfahrzeugs;

(15) Fahrwerksgeometrie, Reifendruck und Klassifikationswerte des Luftfahrzeugs;

(16) Triebwerkseigenschaften;

(17) höchstzulässige Fahrgast- und Treibstofftankkapazität;

(18) Flugleistung."

e) Folgende Punkte ADR.OPS.B.095 und ADR.OPS.B.100 werden angefügt:

„**ADR.OPS.B.095 Hotspots**

a) Falls erforderlich, weist der Flugplatzbetreiber im Rahmen des von ihm gemäß Punkt ADR.OR.D.027 erstellten Sicherheitsprogramms einen oder mehrere Orte auf der Bewegungsfläche des Flugplatzes als ‚Hotspot(s)' aus.

b) Sobald ein Hotspot ermittelt wurde, ergreift der Flugplatzbetreiber Maßnahmen zur Beseitigung der Gefahr und stellt, falls dies nicht unmittelbar möglich ist, dem zuständigen Flugberatungsdienst (AIS) die einschlägigen Luftfahrtdaten zur Veröffentlichung im Luftfahrthandbuch (AIP) zur Verfügung.

ADR.OPS.B.100 Aussetzung des Pistenbetriebs und Schließung der Piste

a) Der Flugplatzbetreiber muss in Zusammenarbeit mit den Flugverkehrsdiensten Verfahren für die vorübergehende Aussetzung des Pistenbetriebs oder eine geplante Schließung der Piste festlegen und umsetzen.

b) Die Verfahren umfassen Folgendes:

(1) Aufgaben und Verpflichtungen des Flugplatzbetreibers, der Flugverkehrsdienste und anderer Organisationen, die am Flugplatzbetrieb beteiligt sind, je nach Situation;

(2) Zugang des Personals zur geschlossenen Piste;

(3) Sicherheitsmaßnahmen nach den Punkten ADR.OPS.B.070 und ADR.OPS.B.071;

(4) Veröffentlichung einer NOTAM nach Punkt ADR.OPS.A.057, außer wenn die Aussetzung des Pistenbetriebs voraussichtlich nur von kurzer Dauer ist;

(5) Maßnahmen vor Wiederaufnahme des Pistenbetriebs."

f) Folgender Punkt ADR.OPS.C.011 wird eingefügt:

„**ADR.OPS.C.011 Überlastungsbetrieb**

Wird davon ausgegangen, dass der Flugplatz regelmäßig von Luftfahrzeugen benutzt wird, die die Pistenbeläge beschädigen können, legt der Flugplatzbetreiber Kriterien für den Überlastungsbetrieb fest."