



ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2024/1400

z dnia 13 marca 2024 r.

zmieniające rozporządzenie (UE) nr 139/2014 w odniesieniu do bezpieczeństwa lotniska, zmiany operatora lotniska i zgłaszania zdarzeń

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 39 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 139/2014 ⁽²⁾ ustanowiono wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk, w tym dotyczące zarządzania nimi, ich eksploatacji i certyfikacji oraz nadzoru nad nimi.
- (2) W przypadku gdy operator lotniska certyfikowanego zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 139/2014 zaprzestaje działalności i lotnisko przejmuje nowy operator, zmiana ta powinna nastąpić w sposób zapewniający bezpieczne i sprawne przekazanie operacji lotniskowych.
- (3) System zgłaszania zdarzeń operatorów lotnisk i instytucji zapewniających służbę zarządzania płytą postojową należy dostosować do przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 ⁽³⁾, aby zapewnić spójność między tymi rozporządzeniami.
- (4) W odniesieniu do sytuacji, w której operatorzy lotnisk zapewniają również służby ruchu lotniczego, wymagania dotyczące monitorowania zgodności należy dostosować do odpowiednich przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/373 ⁽⁴⁾, aby ułatwić włączenie monitorowania zgodności do jednego systemu zarządzania.
- (5) Rozporządzenie (UE) nr 139/2014 zobowiązuje operatorów lotnisk do ustanowienia i prowadzenia programów bezpieczeństwa i komitetów ds. bezpieczeństwa. Ponadto w publikacji Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) Doc 9981 „Procedury służb żeglugi powietrznej – Lotniska” dodano postanowienia szczegółowe dotyczące składu i funkcjonowania tych komitetów. W związku z tym należy zmienić przepisy dotyczące funkcjonowania lokalnych zespołów ds. bezpieczeństwa drogi startowej i innych komitetów ds. bezpieczeństwa lotniska, aby odzwierciedlić te zmiany na szczeblu ICAO.
- (6) Operator lotniska powinien opracować plan usuwania unieruchomionych statków powietrznych, aby zapewnić wprowadzenie mechanizmu koordynacji oraz dostęp do zasobów i wyposażenia.
- (7) Należy ustanowić minimalne wspólne wymagania w zakresie bezpieczeństwa prac prowadzonych na lotnisku w oparciu o normy i zalecane metody postępowania ICAO oraz badanie zdarzeń związanych z bezpieczeństwem, w związku z czym należy wprowadzić proces zarządzania bezpieczeństwem prac prowadzonych na lotnisku, który będzie obejmował zezwolenia, zgłoszenia, środki bezpieczeństwa, nadzór i kontrolę.

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiające wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 44 z 14.2.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/139/oj>).

⁽³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylenia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 (Dz.U. L 122 z 24.4.2014, s. 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj>).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. ustanawiające wspólne wymagania dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylające rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 677/2011 (Dz.U. L 62 z 8.3.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/373/oj).

- (8) Drogi startowe i drogi kołowania lub ich części, które są zamknięte tymczasowo lub na stałe, powinny być odpowiednio oznakowane, aby zapobiec korzystaniu z nich przez statki powietrzne.
- (9) Należy ocenić użytkowanie lotniska przez statki powietrzne, które wykraczają poza certyfikowaną charakterystykę konstrukcyjną danego lotniska, oraz uzyskać uprzednie zatwierdzenie od właściwego organu w celu zapewnienia właściwej oceny wszystkich zagrożeń dla bezpieczeństwa i ich ograniczenia.
- (10) Należy zidentyfikować miejsca na polu ruchu naziemnego, w których w przeszłości miały miejsce kolizje lub wtargnięcia na drogę startową lub gdzie istnieje potencjalne ryzyko ich wystąpienia, i oznaczyć je jako „punkty niebezpieczne”, a związane z nimi ryzyko należy ograniczyć, aby zapobiec ryzyku wtargnięcia na drogę startową, a także ryzyku kolizji między statkami powietrznymi oraz między statkami powietrznymi a pojazdami.
- (11) Zawieszenie lub zamknięcie operacji na drodze startowej powinno odbywać się w sposób bezpieczny i skoordynowany, dlatego operator lotniska powinien ustanowić i wdrożyć odpowiednie procedury.
- (12) Nawierzchnie mogą ulec uszkodzeniu, jeżeli są użytkowane przez ciężkie statki powietrzne w zbyt dużym zakresie, w związku z czym należy ustanowić odpowiednie procedury operacji z nadmiernym obciążeniem, tak aby uregulować użytkowanie lotniska przez takie statki powietrzne i zapobiec nadmiernej degradacji nawierzchni.
- (13) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 139/2014.
- (14) Aby zapewnić sprawne wdrożenie środków wprowadzonych niniejszym rozporządzeniem przy jednoczesnym zachowaniu wysokiego i jednolitego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii, branża i właściwe organy państw członkowskich powinny mieć wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się do środków wprowadzonych niniejszym rozporządzeniem, w związku z czym dzień rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia powinien przypadać 12 miesięcy po jego wejściu w życie,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 139/2014

W rozporządzeniu (UE) nr 139/2014 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 7 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:
„4. Dokument DAAD dołączony do certyfikatu przekazuje się nowemu operatorowi lotniska, któremu ma zostać przekazana eksploatacja lotniska, o ile spełnione są warunki, o których mowa w ust. 1 i 3.”;
- 2) załączniki I, II, III i IV zmienia się zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Data wejścia w życie i data rozpoczęcia stosowania

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 24 maja 2025 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 13 marca 2024 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

ZAŁĄCZNIK

W załącznikach I, II, III i IV do rozporządzenia (UE) nr 139/2014 wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się pkt 4a w brzmieniu:

„4a) »poziom natężenia ruchu [na lotnisku]« oznacza liczbę operacji podczas przeciętnej godziny największego ruchu i stanowi średnią arytmetyczną liczby operacji w ciągu godziny największego ruchu w poszczególne dni dla wszystkich dni roku;”;

b) dodaje się punkt 19b w brzmieniu:

„19b) »punkt niebezpieczny« oznacza miejsce na polu ruchu naziemnego lotniska, w którym w przeszłości miała miejsce kolizja lub wtargnięcie na drogę startową lub gdzie istnieje potencjalne ryzyko ich wystąpienia i w którym konieczna jest zwiększona uwaga pilotów lub kierowców;”;

c) pkt 47 otrzymuje brzmienie:

„47) »warunki certyfikatu« oznaczają wszystkie następujące informacje:

- wskaźniki lokalizacji ICAO;
- warunki eksploatacji (VFR/IFR, w dzień/w nocy);
- operacje wykonywane przez samoloty na drogach startowych specjalnie przygotowanych do warunków zimowych;
- droga startowa – długości deklarowane;
- rodzaje dróg startowych i zapewniane podejścia;
- kod referencyjny lotniska;
- zakres operacji statków powietrznych wykraczających poza certyfikowaną charakterystykę konstrukcyjną lotniska;
- zapewnienie służb zarządzania płytą postojową (tak/nie);
- poziom ochrony w zakresie służby ratowniczo-gaśniczej;”;

2) w załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt ADR.AR.C.035 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) Właściwy organ wydaje certyfikat(-y), o którym(-ych) mowa w lit. b), kiedy uzna, że operator lotniska wykazał w zadowalający sposób zgodność z przepisami pkt ADR.OR.B.025 i pkt ADR.ORE.005. W przypadku zmiany operatora lotniska nowy operator lotniska nie jest zobowiązany do wykazania zgodności z wymaganiami określonymi w pkt ADR.OR.B.025 lit. a) ppkt 1 i pkt ADR.ORE.005, jeżeli wymagania te dotyczą elementów, które pozostają niezmienione.”;

b) dodaje się pkt ADR.AR.C.060 w brzmieniu:

„ADR.AR.C.060 Zmiana operatora lotniska

Po otrzymaniu wniosku o zmianę operatora lotniska, zgodnie z pkt ADR.OR.B.060, właściwy organ:

- a) wydaje nowy(-e) certyfikat(-y) zgodnie z pkt ADR.AR.C.035;
- b) cofa poprzedni(-e) certyfikat(-y).”;

3) w załączniku III wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się pkt ADR.OR.B.060 w brzmieniu:

„ADR.OR.B.060 Zmiana operatora lotniska

- a) Obecny operator lotniska powiadamia właściwy organ o dniu, w którym nastąpi przekazanie eksploatacji lotniska.

- b) Nowy operator, któremu ma zostać przekazana eksploatacja lotniska, składa do właściwego organu wniosek o wydanie certyfikatu przed dniem, w którym nastąpi przekazanie eksploatacji lotniska, zgodnie z pkt ADR.OR.B.015.
 - c) Nowy operator, któremu ma zostać przekazana eksploatacja lotniska, wykazuje zgodność zgodnie z pkt ADR.OR.B.025. Nowy operator lotniska nie jest zobowiązany do wykazania zgodności z wymaganiami określonymi w pkt ADR.OR.B.025 lit. a) ppkt 1 i pkt ADR.OR.E.005, jeżeli wymagania te dotyczą elementów, które pozostają niezmienione.”;
- b) pkt ADR.OR.C.030 otrzymuje brzmienie:

„ADR.OR.C.030 Zgłaszanie zdarzeń

- a) W ramach swojego systemu zarządzania operator lotniska ustanawia i utrzymuje system zgłaszania zdarzeń, w tym system obowiązkowego zgłaszania zdarzeń i system dobrowolnego zgłaszania zdarzeń. Operator lotniska zapewnia, aby system ten spełniał mające zastosowanie wymogi rozporządzenia (UE) nr 376/2014 i rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na podstawie tych rozporządzeń.
 - b) Operator lotniska zgłasza właściwemu organowi i każdej innej organizacji, która ma być powiadamiana przez państwo członkowskie, wszelkie zdarzenia lub stany związane z bezpieczeństwem, które stanowią lub mogłyby stanowić – jeżeli nie podejmie się w odniesieniu do niech działań naprawczych lub nie zajmie się nimi – zagrożenie dla statku powietrznego, osób znajdujących się na pokładzie statku powietrznego lub wszelkich innych osób, a w szczególności wszelkie wypadki lub poważne incydenty.
 - c) Oprócz dokonywania zgłoszeń zgodnie z lit. b), operator lotniska zgłasza właściwemu organowi i organizacji odpowiedzialnej za projektowanie wyposażenia lotniska wszelkie awarie, usterki techniczne, przekroczenia ograniczeń technicznych, zdarzenia lub inne niezwykle okoliczności, które stanowiły lub mogły stanowić zagrożenie dla statku powietrznego, osób znajdujących się na pokładzie statku powietrznego lub wszelkich innych osób, a które nie skutkowały wypadkiem ani poważnym incydentem.
 - d) Nie naruszając przepisów rozporządzenia (UE) nr 376/2014 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do tego rozporządzenia, zgłoszenia, o których mowa w lit. c) muszą:
 - 1) być dokonywane jak najszybciej, a w żadnym razie nie później niż 72 godziny po tym, jak operator lotniska dowiedział się o danym zdarzeniu lub stanie, do którego zgłoszenie się odnosi, chyba że uniemożliwi to wyjątkowe okoliczności;
 - 2) być sporządzane w formie i w sposób określony przez właściwy organ;
 - 3) zawierać wszelkie stosowne informacje dotyczące stanu rzeczy znane operatorowi lotniska.
 - e) Niezależnie od rozporządzenia (UE) nr 376/2014 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego, w przypadku zgłoszeń wymaganych na mocy lit. c) operator lotniska przedstawia zgłoszenie uzupełniające zawierające szczegółowe informacje na temat działań, które zamierza podjąć, by zapobiec wystąpieniu podobnych zdarzeń w przyszłości. Zgłoszenie uzupełniające przedstawia się niezwłocznie po określeniu tych działań, a także:
 - 1) przesyła się je odpowiednim podmiotom, które otrzymały pierwotne zgłoszenie zgodnie z lit. b) i c);
 - 2) dokonuje się go w formie ustalonej i w sposób ustalony przez właściwy organ.”;
- c) w pkt ADR.OR.D.005 lit. b) ppkt 11 otrzymuje brzmienie:
- „11) funkcję monitorowania zgodności danej organizacji z odpowiednimi wymaganiami i adekwatności procedur; monitorowanie zgodności obejmuje system zwrotnego informowania kierownika odpowiedzialnego o niezgodnościach, aby w razie potrzeby zapewnić skuteczne podjęcie działań naprawczych.”;
- d) pkt ADR.OR.D.025 otrzymuje brzmienie:

„ADR.OR.D.025 Koordynacja działań z innymi organizacjami

Operator lotniska zapewnia, aby:

- a) jego system zarządzania uwzględnił koordynację i współdziałal z procedurami bezpieczeństwa innych organizacji działających lub świadczących usługi na terenie lotniska;

b) organizacje te wprowadziły procedury bezpieczeństwa w celu zapewnienia zgodności z mającymi zastosowanie wymaganiami rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego, a także z instrukcją operacyjną lotniska ustanowioną i utrzymywaną zgodnie z pkt ADR.OR.E.005 niniejszego załącznika.”;

e) pkt ADR.OR.D.027 otrzymuje brzmienie:

„ADR.OR.D.027 Programy bezpieczeństwa i komitety ds. bezpieczeństwa lotniska

a) W ramach swojego systemu zarządzania operator lotniska ustanawia i wdraża programy bezpieczeństwa i kieruje nimi, aby promować i zwiększać bezpieczeństwo, w tym bezpieczeństwo drogi startowej, oraz wymianę informacji istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa ze wszystkimi odpowiednimi organizacjami, które prowadzą działalność lub świadczą usługi na lotnisku. Co najmniej raz w roku operator lotniska przeprowadza przegląd skuteczności swoich programów bezpieczeństwa.

b) W ramach programów bezpieczeństwa, o których mowa w lit. a), operator lotniska:

- 1) ustanawia lokalny zespół ds. bezpieczeństwa drogi startowej i inne komitety ds. bezpieczeństwa lotniska, kieruje nimi oraz odpowiada za ich funkcjonowanie;
- 2) wymaga od wszystkich właściwych organizacji, które prowadzą działalność lub świadczą usługi na lotnisku, uczestnictwa w lokalnym zespole ds. bezpieczeństwa drogi startowej oraz w innych komitetach ds. bezpieczeństwa lotniska za pośrednictwem wyznaczonych przedstawicieli posiadających stosowną i właściwą wiedzę operacyjną odpowiednią do profilu, odpowiednio, lokalnego zespołu ds. bezpieczeństwa drogi startowej lub komitetu(-ów) ds. bezpieczeństwa lotniska.

c) Operator lotniska zapewnia, aby:

- 1) lokalny zespół ds. bezpieczeństwa drogi startowej i inne komitety ds. bezpieczeństwa lotniska regularnie zwoływały posiedzenia, których częstotliwość ustala się na podstawie [co najmniej]:
 - (i) poziomu natężenia ruchu na lotnisku;
 - (ii) poziomu złożoności układu lotniska;
 - (iii) rodzaju operacji;
 - (iv) zdarzeń związanych z bezpieczeństwem na lotnisku oraz potencjalnego ryzyka zidentyfikowanego na skutek ich analizy;
- 2) propozycje i działania lokalnego zespołu ds. bezpieczeństwa drogi startowej i innych komitetów ds. bezpieczeństwa lotniska były rejestrowane w planie działania i monitorowane w celu zapewnienia ich terminowego wdrożenia.

d) Lokalny zespół ds. bezpieczeństwa drogi startowej i inne komitety ds. bezpieczeństwa lotniska:

- 1) zapewniają wsparcie w zakresie identyfikowania i wielodyscyplinarnego przeglądu lokalnych kwestii dotyczących bezpieczeństwa, zwłaszcza w odniesieniu do bezpieczeństwa drogi startowej;
- 2) proponują ewentualne środki ograniczające ryzyko i odpowiednie plany działania, które zainteresowane organizacje powinny wdrożyć w celu zwiększenia bezpieczeństwa;
- 3) rozważają potrzebę opracowania regularnych lokalnych kampanii uświadamiających i wspólnych programów szkoleniowych dla personelu wszystkich właściwych organizacji.

e) Operator lotniska ustanawia i wdraża procedurę lub procedury w celu zapewnienia wdrożenia lit. a)–d).”;

f) w pkt ADR.OR.D.030 dodaje się lit. ab) w brzmieniu:

„ab) Operator lotniska ustanawia reżim zgłaszania dla wszystkich organizacji, które prowadzą działalność lub świadczą usługi na lotnisku, a których działalność lub produkty mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo statków powietrznych.”;

g) w pkt ADR.OR.F.055 dodaje się lit. e) w brzmieniu:

„e) Organizacja odpowiedzialna za zapewnianie AMS zapewnia, aby wszelkie zdarzenia były zgłaszane osobie pełniącej funkcję związaną z zarządzaniem bezpieczeństwem operatora lotniska, zgodnie z art. 4 ust. 6 lit. e) rozporządzenia (UE) nr 376/2014.”;

4) w załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się pkt ADR.OPS.B.011 w brzmieniu:

„ADR.OPS.B.011 Usuwanie unieruchomionych statków powietrznych

- a) Operator lotniska opracowuje plan usuwania statków powietrznych unieruchomionych na polu ruchu naziemnego lub w jego bezpośrednim sąsiedztwie oraz wyznacza koordynatora lotniska w celu wdrożenia tego planu.
- b) Plan usuwania unieruchomionych statków powietrznych musi zawierać:
 - 1) dane kontaktowe koordynatora lotniska ds. operacji usuwania statków powietrznych unieruchomionych na polu ruchu naziemnego lub w jego bezpośrednim sąsiedztwie;
 - 2) obowiązki, działania i kanały komunikacji każdej zaangażowanej organizacji;
 - 3) wykaz wyposażenia oraz wykaz personelu dostępnych na lotnisku lub w jego pobliżu na potrzeby usuwania unieruchomionych statków powietrznych;
 - 4) wszelkie ustalenia dotyczące szybkiego odbioru dostępnych zestawów sprzętu do usuwania unieruchomionych statków powietrznych z innych lotnisk, w stosowych przypadkach.”;
- b) pkt ADR.OPS.B.070 otrzymuje brzmienie:

„ADR.OPS.B.070 Bezpieczeństwo prac prowadzonych na lotnisku

- a) Operator lotniska ustanawia i wdraża proces zarządzania bezpieczeństwem operacyjnym lotniska podczas prac prowadzonych w polu ruchu naziemnego.
- b) W ramach tego procesu określa się i dokumentuje obowiązki w zakresie:
 - 1) zezwolenia na prowadzenie prac;
 - 2) wprowadzenia wszelkich proponowanych zmian w obiektach operacyjnych;
 - 3) terminu i przedziału czasowego ograniczenia lub przerwania operacji w tych obiektach;
 - 4) sposobów obwieszczenia takich zmian;
 - 5) nadzoru i kontroli nad pracami w toku;
 - 6) zgodności ze wszystkimi odpowiednimi zasadami bezpieczeństwa dotyczącymi pola ruchu naziemnego.
- c) Proces zarządzania bezpieczeństwem operacyjnym lotniska podczas prowadzonych prac musi obejmować:
 - 1) procedurę planowania prac;
 - 2) procedurę oceny bezpieczeństwa planowanych zmian w operacjach lub systemach lotniska;
 - 3) procedurę udzielenia zezwolenia na prowadzenie prac;
 - 4) procedurę obwieszczenia informacji związanych z prowadzonymi pracami;
 - 5) procedurę ustanowienia miejsca prowadzenia prac i powrotu do prowadzenia operacji;
 - 6) procedurę monitorowania i kontroli prowadzonych prac oraz nadzoru nad nimi.
- d) W przypadku gdy ze względu na prowadzone prace wymagane jest wykonywanie operacji przy zredukowanej długości drogi startowej, operator lotniska opracowuje i wdraża procedurę na potrzeby wykonywania takich operacji.”;
- c) dodaje się pkt ADR.OPS.B.071 w brzmieniu:

„ADR.OPS.B.071 Zamknięte drogi startowe i drogi kołowania lub ich części

- a) Operator lotniska zapewnia, aby następujące miejsca były widocznie oznaczone oznakowaniem poziomym jako zamknięte:
 - 1) droga startowa lub droga kołowania, lub ich część, która jest trwale zamknięta dla wszystkich statków powietrznych;
 - 2) tymczasowo zamknięta droga startowa lub droga kołowania, lub ich część, z wyjątkiem sytuacji, w której można zaniechać umieszczenia takiego oznakowania poziomego z uwagi na to, że zamknięcie jest krótkotrwałe oraz że służby ruchu lotniczego zapewniają odpowiednie ostrzeżenie.
- b) Na zasadzie odstępstwa od lit. a) trwale zamknięta droga kołowania lub jej część nie musi być oznaczona oznakowaniem poziomym jako zamknięta, jeżeli wejście na tę zamkniętą drogę kołowania lub jej część jest oznakowane i oświetlone jako wyłączone z użytkowania za pomocą świateł i znaczników.
- c) Operator lotniska zapewnia, aby w przypadku trwałego zamknięcia drogi startowej lub drogi kołowania, lub ich części, wszystkie oznakowania poziome drogi startowej i drogi kołowania zostały fizycznie usunięte.

- d) Operator lotniska zapewnia, aby oświetlenie na zamkniętej drodze startowej lub drodze kołowania, lub ich części, nie było użytkowane, z wyjątkiem przypadków, gdy jest to konieczne do celów obsługi technicznej.
- e) Oprócz oznakowania poziomego informującego o zamknięciu, w przypadku gdy droga startowa, droga kołowania lub ich część są zamknięte i przecinane przez drogę startową lub drogę kołowania używaną w nocy, operator lotniska zapewnia, aby w poprzek wejścia do strefy zamkniętej umieszczone były światła informujące o wyłączeniu tej strefy z użytkowania.”;
- d) pkt ADR.OPS.B.090 otrzymuje brzmienie:

„ADR.OPS.B.090 Użytkowanie lotniska przez statki powietrzne, które wykraczają poza certyfikowaną charakterystykę konstrukcyjną danego lotniska

- a) Aby umożliwić użytkowanie lotniska lub jego części przez statki powietrzne, których litera kodu lub zewnętrzny rozstaw kół podwozia głównego, lub obie te cechy, wykraczają poza certyfikowaną charakterystykę konstrukcyjną danego lotniska, operator lotniska wnioskuje do właściwego organu o uprzednie zatwierdzenie; takie zatwierdzenie nie jest wymagane w sytuacjach awaryjnych z udziałem statków powietrznych.
- b) We wniosku do właściwego organu o uprzednie zatwierdzenie w odniesieniu do statków powietrznych, o których mowa w lit. a), operator lotniska uwzględnia ocenę wpływu następujących cech statku powietrznego na infrastrukturę lotniska, jego obiekty, wyposażenie i eksploatację, i *vice versa*:
 - 1) rozpiętość skrzydeł;
 - 2) zewnętrzny rozstaw kół podwozia głównego;
 - 3) rozstaw osi;
 - 4) długość kadłuba;
 - 5) szerokość kadłuba;
 - 6) wysokość kadłuba;
 - 7) geometria dziobu;
 - 8) wysokość ogona;
 - 9) prześwit pionowy końcówek skrzydeł;
 - 10) widok z kabiny pilota;
 - 11) odległość od miejsca, w którym znajdują się oczy pilota, do podwozia dziobowego;
 - 12) układ podwozia głównego;
 - 13) układ kierowniczy podwozia;
 - 14) maksymalna masa statku powietrznego;
 - 15) geometria podwozia, ciśnienie w oponach i wartości klasyfikacji statku powietrznego;
 - 16) charakterystyka silnika;
 - 17) maksymalna ładowność w odniesieniu do pasażerów i paliwa;
 - 18) charakterystyka lotu.”;
- e) dodaje się pkt ADR.OPS.B.095 i ADR.OPS.B.100 w brzmieniu:

„ADR.OPS.B.095 Punkty niebezpieczne

- a) Ilekroć występuje taka potrzeba, operator lotniska oznacza miejsce lub miejsca w polu ruchu naziemnego lotniska jako »punkt niebezpieczny« w ramach programu bezpieczeństwa ustanowionego przez siebie zgodnie z ADR.OR.D.027.
- b) Po zidentyfikowaniu punktu niebezpiecznego operator lotniska wdraża środki mające na celu usunięcie zagrożenia, a jeżeli nie jest to natychmiastowo możliwe, przekazuje odpowiednie dane lotnicze właściwemu organowi służb informacji lotniczej (AIS) do opublikowania w zbiorze informacji lotniczych (AIP).

ADR.OPS.B.100 Zawieszenie operacji na drodze startowej i zamknięcie drogi startowej

- a) Operator lotniska ustanawia i wdraża, we współpracy ze służbami ruchu lotniczego, procedury tymczasowego zawieszenia operacji na drodze startowej lub planowanego zamknięcia drogi startowej.
- b) Procedury te muszą obejmować:

- 1) role i obowiązki operatora lotniska, służb ruchu lotniczego i innych organizacji zaangażowanych w operacje lotniskowe, stosownie do sytuacji;
 - 2) dostęp personelu do zamkniętej drogi startowej;
 - 3) środki bezpieczeństwa zgodnie z pkt ADR.OPS.B.070 i pkt ADR.OPS.B.071;
 - 4) publikację depeszy NOTAM zgodnie z pkt ADR.OPS.A.057, z wyjątkiem przypadków, gdy zawieszenie operacji na drodze startowej ma być krótkotrwałe;
 - 5) działania przed ponownym rozpoczęciem operacji na drodze startowej.”;
- f) dodaje się pkt ADR.OPS.C.011 w brzmieniu:

„ADR.OPS.C.011 Operacje z nadmiernym obciążeniem

Ilekcć przewiduje się, że lotnisko będzie regularnie użytkowane przez statki powietrzne, które mogą uszkodzić nawierzchnie, operator lotniska ustanawia kryteria dla operacji z nadmiernym obciążeniem.”.
