EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 9.10.2020
COM(2020) 649 final

ANNEX

BILAG

til

Forslag til Rådets afgørelse

om den holdning, der skal indtages på vegne af Den Europæiske Union i Organisationen for International Civil Luftfart for så vidt angår meddelelse om uoverensstemmelser i forhold til bilag 1, 3, 4 og 6 (del I, II og III), bilag 10 (bind I og II), bilag 11 og 14 (bind I og II) og bilag 15 og 16 (bind I, II og III) til konventionen angående international civil luftfart og i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart vedrørende vedtagelsen af ændring 46 og 39 til bilag 6(del I og II) til denne konvention i forbindelse med udsættelse af det fremtidige udstyrskrav til 25-timers cockpit voice recordere (CVR) for at undgå utilsigtede konsekvenser som følge af nødsituationen forårsaget af covid-19

BILAG

Uoverensstemmelser, som skal meddeles Organisationen for International Civil Luftfart med hensyn til et antal vedtagne ændringer af Chicagokonventionens bilag

1. UOVERENSSTEMMELSER, DER SKAL MEDDELES

På det 219. møde i ICAO-Rådet, der blev afholdt i perioden 2.-20. marts 2020, blev der vedtaget en række ændringer til forskellige bilag til Chicagokonventionen inden for områderne sikkerhed, miljø og luftfart. I den forbindelse skal der under hensyntagen til den relevante EU-lovgivning gives meddelelse til ICAO om uoverensstemmelser som følger.

1.1. Ændring 176 til bilag 1 om certifikater for luftfartspersonale

Uoverensstemmelser, der skal meddeles

1.2. Ændring 79 til bilag 3 om meteorologiske tjenester til international luftfart

Uoverensstemmelser, der skal meddeles

1.3. Ændring 44, 37 og 23 til henholdsvis del I, II og III i bilag 6 om flyveoperationer

Del I: Uoverensstemmelser, der skal meddeles
Del II: Uoverensstemmelser, der skal meddeles
Del III: Uoverensstemmelser, der skal meddeles

1.4. Ændring 92 til bilag 10 om aeronautisk telekommunikation, bind I og II

Bind I: Uoverensstemmelser, der skal meddeles
Bind II: Uoverensstemmelser, der skal meddeles

1.5. Ændring 52 til bilag 11 om lufttrafiktjenester

Uoverensstemmelser, der skal meddeles

1.6. Ændring 15 og 9 til bilag 14 om flyvepladser, bind I og II

Bind I: Uoverensstemmelser, der skal meddeles
Bind II: Uoverensstemmelser, der skal meddeles

1.7. Ændring 41 til bilag 15

Uoverensstemmelser, der skal meddeles

1.8. Ændring 13, 10 og 1 til bilag 16 om miljø, bind I, II og III

Bind I: Uoverensstemmelser, der skal meddeles
Bind II: Uoverensstemmelser, der skal meddeles
Bind III: Uoverensstemmelser, der skal meddeles

2. OPLYSNINGER OM UOVERENSSTEMMELSER, DER SKAL MEDDELES

2.1. Ændring 176 til bilag 1 om certifikater for luftfartspersonale

2.1.1. Beskrivelse

Ændringen er en følge af anbefalinger udarbejdet af ICAO's Competency-based Training and Assessment Task Force (CBTA-TF) og ICAO's sekretariat og vedrører tilpasning til ændring 5 til Procedures for Air Navigation Services — Training (PANS-TRG, dokument 9868), nye definitioner, ajourføring af de krav, der gælder for flyveledere/flyklarerere, ændring af bestemmelserne om VTOL-luftfartøjer og en udskydelse af deres anvendelse, og indførelse af bestemmelser om uddannelse af flyveledere, som forestås af instruktører for uddannelse på arbejdsstedet.

2.1.2. Relevant EU-lovgivning

Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011[1]

Kommissionens forordning (EU) 2015/340[2]

2.1.3. Tabel over uoverensstemmelser, der skal meddeles med henblik på ændring 176 til bilag 1

Bilagets bestemmelse	**Uoverensstemmelsens kategori**	**Oplysninger om uoverensstemmelsen**	**Bemærkninger**
KAPITEL 1 DEFINITIONER OG GENERELLE BESTEMMELSER FOR CERTIFIKATER 1.1 Definitioner Kompetence Kompetenceelement Kompetenceenhed Fejlstyring Præstationskriterie Trusselsstyring.	C	Forordning (EU) nr. 1178/2011 indeholder disse definitioner, jf. ICAO bilag 1, 12. udgave 2018. Forordning (EU) 2015/340 indeholder ikke de definitioner, der refereres til.	Med henblik på at løse de redaktionelle problemer er det hensigten, at ændringen af forordning (EU) nr. 1178/2011 skal vedtages inden for rammerne af RMT.0587: "Regular update of regulations regarding pilot training, testing and checking and the related oversight" ("Regelmæssig ajourføring af bestemmelser vedrørende pilotuddannelse, afprøvning og kontrol og det tilhørende tilsyn".) Det vil blive overvejet at ændre forordning (EU) 2015/340 i fremtiden inden for rammerne af RMT.0668: "Regular update of air traffic controller licensing rules" ("Regelmæssig ajourføring af bestemmelserne om udstedelse af

[1] EUT L 311 af 25.11.2011, s.1
[2] EUT L 63 af 6.3.2015, s.1

			flyveledercertifikater").
KAPITEL 1 DEFINITIONER OG GENERELLE BESTEMMELSER FOR CERTIFIKATER 1.1 Definitioner Kompetencebaseret uddannelse og bedømmelse Kompetencestandard Betingelser ICAO's kompetenceramme Overvågning Observerbar adfærd (OB) Flyvninger som pilot (PF) Overvågning af piloter (PM).	C	EU-lovgivningen omfatter ikke disse definitioner.	Ændringen af forordning (EU) nr. 1178/2011 planlægges vedtaget inden for rammerne af RMT.0587: "Regular update of regulations regarding pilot training, testing and checking and the related oversight" ("Regelmæssig ajourføring af forskrifter vedrørende pilotuddannelse, afprøvning og kontrol og det tilhørende tilsyn").
2.4.3 Specifikke krav til udstedelse af ratingkategori for flyvemaskiner 2.4.3.1 Erfaring 2.4.3.1.1 Godskrivning skal begrænses til højst 20 timer.	A	FCL.315 CPL giver sammen med tillæg 3 til bilag I (del-FCL) i forordning (EU) nr. 1178/2011 maksimalt godskrivning af 10 timer.	

1.2.8.2 og TILLÆG 2. GODKENDT UDDANNELSESORGANISATION 3. Uddannelsesprogrammer	B	FCL.115 LAPL, af FCL.210 PPL, FCL.315 CPL og FCL.315 (A), FCL.410.A MPL, FCL.515 ATPL, FCL930 FI, FCL.930FI FI, FCL.930.TRI TRI , FCL.930.CRI CRI, FCL930.IRI IRI, FCL930.SFI SFI, FCL930.MCCI MCCI, FCL930.ST STI, FCL.930.MI MI, FCL.930FTI FTI, tillæg 3 til bilag I, tillæg 5 til bilag I og tillæg 6 til bilag I i bilag I (Del-FCL) til Kommissionens forordning (EU) nr. 2011/1178 vedrørende certificering af flyvebesætninger sikrer den nødvendige fleksibilitet i uddannelsesprogrammerne .	
KAPITEL 4 CERTIFIKATER OG RATINGS FOR PERSONALE, DER IKKE ER FLYVEBESÆTNINGSMEDLEMMER 4.4 Flyveledercertifikat 4.4.1 Krav til udstedelse af certifikatet 4.4.1.3 Erfaring 4.4.1.3.1	C	Forordning (EU) 2015/340 indeholder ikke krav om tre måneders tjeneste.	Ændringen af forordning (EU) 2015/340 behandles som led i mandatet til at opstille regel RMT.0668: "Regular update of the air traffic controller licencing rules" ("Regelmæssig ajourføring af bestemmelserne om udstedelse af flyveledercertifikater"). Det forventes, at der vil blive udsendt en meddelelse om den foreslåede ændring (NPA) inden udgangen af 2020.
4.4.1.3.2	A	Forordning (EU) 2015/340 finder på en detaljeret måde anvendelse på de standarder, der henvises til, med hensyn til erfaring og uddannelse af instruktører, der forestår uddannelse på	Der er ikke planlagt nogen ændring af forordning (EU) 2015/340, del-ATCO.

		arbejdsstedet.	
4.5 Flyvelederratings 4.5.2 Krav til flyvelederratings 4.5.2.2 Erfaring 4.5.2.2.1, litra b)	B	Del-ATCO til forordning (EU) 2015/340 finder anvendelse på den standard, der henvises til, uden at pålægge en yderligere forpligtelse.	Der er ikke planlagt nogen ændring af forordning (EU) 2015/340, del-ATCO.
4.5.2.2.1, litra c)	C	EU-lovgivningen kræver ikke erfaring med eller oplæring i overvågningsradarindflyvning (SRA).	Det er planen, at standarden skal behandles i den tilknyttede AMC til del-ATCO i forordning (EU) 2015/340 inden for rammerne af RMT.0668: "Regular update of the air traffic controller licencing rules" ("Regelmæssig ajourføring af bestemmelserne om udstedelse af flyveledercertifikater"). Det forventes, at der vil blive udsendt en meddelelse om den foreslåede ændring (NPA) inden udgangen af 2020.

4.5.2.2.2	B	Del-ATCO i forordning (EU) 2015/340 kræver ikke, at der indgives en ratingansøgning inden for seks måneder efter, at den pågældende erfaring er opnået. I henhold til samme forordning skal rettighederne dog udøves inden for en frist på højst 90 dage. ATCO-reglen refererer til, at indehaveren af et flyvelederelevcertifikat ikke er begyndt at udøve certifikatets rettigheder inden for ét år fra datoen for dets udstedelse, eller har afbrudt udøvelsen af disse rettigheder i en periode på mere end ét år. Derefter kan vedkommende kun påbegynde eller fortsætte uddannelsen inden for den pågældende rating efter en vurdering af sin tidligere kompetence med hensyn til, om vedkommende fortsat opfylder de krav, der er relevante for denne rating, og efter at have opfyldt de uddannelseskrav, der følger med denne vurdering.	

1.2. Ændring 79 til bilag 3 om meteorologiske tjenester til international luftfart

1.2.1. Beskrivelse

Ændringen, der blev drøftet på det fjerde møde i Meteorology Panel (METP/4), vedrører ICAO's model for udveksling af meteorologisk information (IWXXM), international airways volcano watch (IAVW), world area forecast system (WAFS), SIGMET, AIRMET og GAMET[3].

[3] Der henvises til AIRMET og SIGMET i forordning (EU) 2017/373. De indeholder oplysninger til luftrumsbrugere om en række vejrforhold.

GAMET er defineret i ICAO's regler. Det er en områdeudsigt for flyvninger i lav højde gældende for en flyveinformationsregion eller en del heraf, der affattes i et kortfattet, klart sprog af det meteorologiske kontor udpeget af den berørte meteorologiske myndighed, og som udveksles med meteorologiske kontorer i de

1.2.2. Relevant EU-lovgivning

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373[4]

1.2.3. Tabel over uoverensstemmelser, der skal meddeles med henblik på ændring 79 til bilag 3

Bilagets bestemmelse	**Uoverensstemmelsens kategori**	**Oplysninger om uoverensstemmelsen**	**Bemærkninger**
BILAG 3, ændring 79, Kap 1. 1.1 Definitioner "Rådgivningscenter om vulkansk aske (VAAC)"	C	I EU's regler omfatter definitionen af "rådgivningscenter om vulkansk aske (VAAC)" teksten "efter vulkansk udbrud".	Det er planen, at ændringen af forordning (EU) 2017/373 skal vedtages inden tredje kvartal af 2021, hvor teksten "efter vulkansk udbrud" forventes slettet, og definitionen af "rådgivningscenter om vulkansk aske (VAAC)" vil være i overensstemmelse med ICAO's ændring 79.
BILAG 3, ændring 79, kap 3. 3.4 Meteorologiske overvågningskontorer ny bestemmelse 3.4.4	C	I EU's regler er der ikke medtaget en henstilling om, at meteorologiske overvågningskontorer (MWO) skal koordinere SIGMET med det tilstødende MWO.	Det er planen, at ændringen af forordning (EU) 2017/373 skal vedtages inden tredje kvartal af 2021, hvor det forventes, at et tilsvarende krav i ICAO's ændring 79 vil blive medtaget og vil være i overensstemmelse med ICAO's ændring 79.
BILAG 3, ændring 79, kap 3. 3.7 Rådgivningscenter om tropiske cykloner bestemmelse 3.7 b).	C	I EU's regler stilles der ikke krav til at medtage ændringer af intensitet på tidspunktet for observation (af en tropisk cyklon).	Det er planen, ændringen af forordning (EU) 2017/373 skal vedtages inden tredje kvartal af 2021, hvor kravet om at medtage ændringer af intensitet på tidspunktet for observation (af en tropisk cyklon) forventes at blive medtaget og vil være i overensstemmelse med ICAO's ændring 79.

tilstødende flyveinformationsregioner som aftalt mellem de berørte meteorologiske myndigheder. I EU-lovgivningen henvises der til "områdeudsigt for flyvninger i lav flyvehøjde", jf. definitionen i bilag I (Definitioner) til forordning (EU) 2017/373.

[4] EUT L 62 af 8.3.2017, s. 1.

BILAG 3, ændring 79, tillæg 1. Modelkort og skemaer MODEL VAG og MODEL SVA).	C	EU's regler omfatter ikke ajourførte modelkort (eksempel), der viser stereografiske polar- og mercatorprojektioner for rådgivning om vulkansk aske i grafisk format, og for SIGMET i grafisk format.	Det er planen, ændringen af forordning (EU) 2017/373 skal vedtages inden tredje kvartal af 2021, hvor der i overensstemmelse med ICAO's ændring 79 tages hensyn til den ajourførte model (eksempel), der gengiver stereografiske polar- og mercatorprojektioner.
BILAG 3, ændring 79, tillæg 2 1.2 Udsigter for det øvre luftrum i grid-format, bestemmelse 1.2.1	C	I EU-reglerne findes der følgende uoverensstemmelser for denne bestemmelse: 1) Henvisningen til "skyfrit luftrum" og "i skyer" (i forbindelse med turbulens) er medtaget. 2) Rækkefølgen for formidling af prognoser er produktionsrækkefølgen. og 3) Formidlingen skal afsluttes 6 timer efter standardobservationstiden.	Ændringen af forordning (EU) 2017/373 forventes vedtaget inden tredje kvartal af 2021, hvor 1) sletningen af "skyfrit luftrum" og "i skyer" 2) sletning af en bestemt formidlingsrækkefølge og 3) afslutningen af formidlingen med 5 timer forventes medtaget og vil være i overensstemmelse med ICAO's ændring 79.
BILAG 3, ændring 79, tillæg 2 1.2 Udsigter for det øvre luftrum i grid-format, til bestemmelse 1.2.2 g)	C	I EU-reglerne er der ikke medtaget nye turbulenslag centreret på flyniveauer 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa).	Ændringen af forordning (EU) 2017/373 er planlagt til at blive vedtaget inden tredje kvartal af 2021, hvor de nye turbulenslag centreret på flyveniveauer 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa) med tilhørende noter forventes medtaget og vil være i overensstemmelse med ICAO-ændring 79.

BILAG 3, ændring 79, tillæg 2 1.3 Udsigter over signifikant vejr (SIGWX), til bestemmelse 1.3.1.1	C	I EU-reglerne skal det tidspunkt, hvor formidlingen af udsigter over signifikant vejr (SIGWX) skal være afsluttet, ligge senest 9 timer efter standardtidspunktet for observation.	Det er planen, at ændringen af forordning (EU) 2017/373 skal vedtages inden tredje kvartal af 2021, hvor det er fastsat, at der skal ske formidling inden 7 timer under normale operationer og 9 timer efter standardtidspunktet for observationer under backupoperationer, og dette vil være i overensstemmelse med ICAO's ændring 79.
BILAG 3, ændring 79, tillæg 2 1.3 Udsigter over signifikant vejr (SIGWX), til bestemmelse 1.3.1.3	C	I EU-reglerne og med henvisning til den udskudte anvendelse af ICAO's ændring (4. november 2021) er der ingen krav til World Area Forecast Centres (WAFC) om at udstede SIGWX-udsigter i IWXXM-kodeform.	Det er planen, ændringen af forordning (EU) 2017/373 skal vedtages inden tredje kvartal af 2021, hvor kravet om, at WAFC'er skal udstede SIGWX-udsigter i IWXXM-kodeform, forventes medtaget og vil være i overensstemmelse med ICAO's ændring 79.
BILAG 3, ændring 79, tillæg 2 2.1 Brug af WAFS-produkter (world area forecast system), bestemmelse 2.1.2	C	Denne bestemmelse er ikke gennemført i EU-reglerne. I overensstemmelse hermed og med henvisning til den udskudte anvendelse af ICAO's ændring (4. november 2021) er der ingen krav til flyvepladsens meteorologiske kontorer om at afkode IWXXM-data fra WAFCs til standard-WAFS-diagrammer.	MET.TR.215 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 er ikke eksplicit med hensyn til brug af WAFS-produkter, der anvendes til fremstilling af meteorologiske oplysninger til flyvedokumentation. Der er ikke planlagt nogen ændring af forordning (EU) 2017/373 i denne henseende.

BILAG 3, ændring 79, tillæg 2 2.2 Underretning af WAFC om væsentlige uoverensstemmelser, bestemmelse 2.2	C	I EU-reglerne og med henvisning til den udskudte anvendelse af ICAO's ændring (4. november 2021) er der ingen krav til flyvepladsens meteorologiske kontorer, der anvender IWXXM-data fra den pågældende WAFC, om at meddele væsentlige uoverensstemmelser.	Det er planen, ændringen af forordning (EU) 2017/373 skal vedtages inden tredje kvartal 2021, hvor det forventes, at der medtages krav til udøveren af meteorologiske tjenester (ikke blot flyvepladsens meteorologiske kontorer) om at oplyse om væsentlige uoverensstemmelser, når IWXXM-data anvendes, og at dette vil være i overensstemmelse med ICAO's ændring 79.
BILAG 3, ændring 79, tillæg 2 Tabel A2-1 "Model for rådgivende underretninger om vulkansk aske"	C	I EU's regler indeholder modellen ikke bestemmelser om henvisninger til "UNKNOWN" for så vidt angår afsnittet "State/Region" i underretningen. Henvisningerne til "SFC (surface) elevation" og "UNKNOWN" i "Summit elevation"-afsnittet er ikke medtaget. Eksempler og fodnoter i forbindelse med "RE-SUSPENDED" vulkansk aske er ikke medtaget.	Det er planen, at ændringen af forordning (EU) 2017/373 skal vedtages inden tredje kvartal af 2021, hvor bestemmelserne om henvisninger til "UNKNOWN" i afsnittet State/Region, "SFC (surface) elevation" og "UNKNOWN" i "Summit elevation"-afsnittet og eksempler, der omfatter "RE-SUSPENDED" vulkansk aske, forventes medtaget og vil være i overensstemmelse med ICAO's ændring 79.
BILAG 3, ændring 79, tillæg 2 Eksempel A2-1 "Model for rådgivende underretninger om vulkansk aske"	C	I EU-reglerne er ændringen af "volcano number" ("vulkannummeret") ikke medregnet.	Det er planen, at ændringen af forordning (EU) 2017/373 skal vedtages senest i tredje kvartal af 2021, hvor ændringen af "volcano number" i eksemplet forventes at blive medtaget og vil være i overensstemmelse med ændringsforslag 79.

BILAG 3, ændring 79, tillæg 2 Tabel A2-2 "Model til rådgivende underretning om tropiske cykloner"	C	I EU's regler omfatter modellen ikke: 1) bestemmelser om at medtage en ændring i intensitet på tidspunktet for observation af en tropisk cyklon 2) medtagelse af muligheden "NIL" med hensyn til en observeret cumulonimbussky (CB).	Det er planen, ændringen af forordning (EU) 2017/373 skal vedtages inden tredje kvartal af 2021, hvor bestemmelserne om medtagelse af ændring af intensiteten på tidspunktet for observation af en tropisk cyklon og medtagelse af muligheden for "NIL" med hensyn til den observerede cumulonimbussky (CB) forventes medtaget og vil være i overensstemmelse med ICAO's ændring 79.
BILAG 3, ændring 79, tillæg 2 Eksempel A2-2 "Rådgivende underretning om tropiske cykloner"	C	I EU's regler omfatter det ajourførte eksempel ikke punktet om ændring af intensitet på tidspunktet for observation af en tropisk cyklon.	Det er planen, ændringen af forordning (EU) 2017/373 skal vedtages inden tredje kvartal af 2021, hvor det punkt, der noterer sig ændringen i intensiteten på tidspunktet for observation af en tropisk cyklon, forventes medtaget og vil være i overensstemmelse med ICAO's ændring 79.
BILAG 3, ændring 79, tillæg 2 Tabel A2-3 "Model for rådgivende underretninger vedrørende rumvejrsinformation"	C	EU-reglerne omfatter i dag ikke rumvejrcentrets funktion — og derfor heller ikke tabel A2-3.	EASA vil fortsat overvåge udviklingen af bestemmelsen om rumvejr. På nuværende tidspunkt er der ikke nogen forventet tidsplan for medtagelse af rumvejrcentrenes funktion i EU-reglerne.
BILAG 3, ændring 79, tillæg 3 Tabel A3-2 "Model for rådgivende underretning om METAR og SPECI"	C	I EU's regler er brugen af skråstregen ("/") som en indikator for manglende data ikke eksplicit medtaget.	Det er planen, ændringen af forordning (EU) 2017/373 skal vedtages inden tredje kvartal af 2021, hvor anvendelsen af skråstregen ("/") som en indikator for manglende data i EU-sammenhæng vil være blevet overvejet med henblik på medtagelse i EU's regler.

BILAG 3, ændring 79, tillæg 4 2.6 Turbulens, bestemmelse 2.6.2	C	Kapitel 5 og bilag 4 i ICAO's bilag 3 er ikke gennemført i EU-lovgivningen.	Bestemmelserne om indberetning af turbulens i forbindelse med "slipstrømmes dissipationsrate" (EDR) vil blive omfattet af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 (SERA), som omhandler observationer fra luftfartøjer og talekommunikationsrapporter som led i mandatet til at opstille regel 0476, Regelmæssig ajourføring af SERA. Bestemmelserne vedrørende datalink-kommunikation vil også blive taget i betragtning i forbindelse med den fremtidige opgave med datalink-operationer.
BILAG 3, ændring 79, tillæg 4 2.6 Turbulens, bestemmelse 2.6.3	C	Kapitel 5 og bilag 4 i ICAO's bilag 3 er ikke gennemført i EU-lovgivningen.	Bestemmelserne om indberetning af turbulens i forbindelse med "slipstrømmes dissipationsrate" (EDR) vil blive omfattet af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 (SERA), som omhandler observationer fra luftfartøjer og talekommunikationsrapporter som led i mandatet til at opstille regel 0476, Regelmæssig ajourføring af SERA. Bestemmelserne vedrørende datalink-kommunikation vil også blive taget i betragtning i forbindelse med den fremtidige opgave med datalink-operationer.

BILAG 3, ændring 79, tillæg 4 Tabel A4-1 "Model for specielle luftrapporter" (downlink)	C	Kapitel 5 og bilag 4 i ICAO's bilag 3 er ikke gennemført i EU-lovgivningen.	Bestemmelserne om indberetning af voldsomme støvstorme vil blive omfattet af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 (SERA), som omhandler observationer fra luftfartøjer og talekommunikationsrapporter som led i mandatet til at opstille regel 0476, Regelmæssig ajourføring af SERA. Bestemmelserne vedrørende datalink-kommunikation vil også blive taget i betragtning i forbindelse med den fremtidige opgave med datalink-operationer.
BILAG 3, ændring 79, tillæg 5 4.4 Udveksling og formidling af områdeudsigter for flyvninger i lav højde, ny bestemmelse 4.4.2	C	I EU's regler er der ingen henvisning til formidling af områdeudsigter for flyvninger i lav højde til internetbaserede tjenester i luftfartens faste tjeneste.	Det er planen, ændringen af forordning (EU) 2017/373 skal vedtages inden tredje kvartal af 2021, hvor formidlingen af områdeudsigter for flyvninger i lav højde til internetbaserede tjenester i luftfartens faste tjeneste forventes at blive medtaget, og det vil være i overensstemmelse med ICAO's ændring 79.
BILAG 3, ændring 79, tillæg 6 4.2 Kriterier vedrørende fænomenet, herunder i SIGMET og AIRMET-meldinger og specielle luftrapporter (uplink), ny bestemmelse 4.2.6	C	I EU-reglerne er de nedre tærskler for kraftig og moderat turbulens henholdsvis 0.7 og 0.4.	Det er planen, ændringen af forordning (EU) 2017/373 skal vedtages senest i tredje kvartal af 2021, hvor de nedre tærskler for henholdsvis kraftig og moderat turbulens forventes at blive ændret til henholdsvis 0.45 og 0.20 og vil være i overensstemmelse med ICAO's ændring 79.

BILAG 3, ændring 79, tillæg 6 Tabel A6-1A "Model for SIGMET og AIRMET"	C	EU-reglerne indeholder bestemmelser om: 1) identifikation af cumulonimbusskyer (CB) i forbindelse med den forventede position i den tropiske cyklon og tilhørende fodnoter er ikke medtaget, og 2) revision af fodnoter vedrørende SIGMET-oplysninger om radioaktive skyer er ikke medtaget.	Det er planen, ændringen af forordning (EU) 2017/373 skal vedtages senest i tredje kvartal af 2021, hvor bestemmelsen om: 1) identifikation af CB i forbindelse med den forventede position i den tropiske cyklon og tilhørende fodnoter og 2) revision af fodnoter vedrørende SIGMET-oplysninger om radioaktive skyer forventes medtaget og vil være i overensstemmelse med ICAO's ændring 79.
BILAG 3, ændring 79, tillæg 6 Tabel A6-1B "Model for specielle luftrapporter (uplink)"	C	I EU-reglerne er: 1) "voldsom støvstorm" (HVY DS) er ikke medtaget. og 2) indsættelsen af "Observeret" med hensyn til "Placering" og "Niveau" er ikke medtaget.	Det er planen, ændringen af forordning (EU) 2017/373 skal vedtages senest i tredje kvartal af 2021, hvor relevansen af specielle luftrapporter (uplink) i forbindelse med EU-operationer vil blive taget i betragtning med henblik på medtagelse i forordning (EU) 2017/373.
BILAG 3, ændring 79, tillæg 6 Eksempel A6-4 "SIGMET-oplysning om radioaktive skyer"	C	I EU's regler vedtages ICAO's formulering af SIGMET-oplysningen om radioaktive skyer ikke.	Det er planen, ændringen af forordning (EU) 2017/373 skal vedtages inden tredje kvartal af 2021, hvor ICAO's formulering af SIGMET-oplysningen om radioaktive skyer forventes medtaget og vil være i overensstemmelse med ICAO's ændring 79.
BILAG 3, ændring 79, tillæg 8 2.2 Format for information om signifikante vejrforhold, bestemmelse 2.2.1	B	EU-reglerne skelner ikke mellem planlægning før og under flyvningen i denne henseende.	Der er ikke planlagt nogen ændring af forordning (EU) 2017/373 i denne henseende.

BILAG 3, ændring 79, tillæg 8 2.2 Format for information om signifikante vejrforhold, bestemmelse og 2.2.2	C	I EU-reglerne, og i betragtning af den udskudte anvendelse (4. november 2021) af anbefalingen om at information om signifikante vejrforhold leveret af WAFC'erne bør være i IWXXM-kodeform, er dette ikke medtaget.	Ændringen af forordning (EU) 2017/373 forventes vedtaget inden tredje kvartal af 2021, hvor det, med erkendelsen af den udsatte anvendelse (4. november 2021), forventes medtaget, at information om signifikante vejrforhold leveret af WAFC'erne bør være i IWXXM-kodeform, og at dette vil være i overensstemmelse med ICAO's ændring 79.

1.3. Ændring 44, 37 og 23 til henholdsvis del I, II og III i bilag 6 om flyveoperationer

1.3.1. Beskrivelse

Ændring 44 i bilag 6, del I, vedrører konfliktzoner, operationer under alle vejrforhold, harmonisering af betingelserne for tilladelser, accept og godkendelser, lastrum, terrænadvarselssystem (GPWS), redningsveste, artikel 83a, flyverekordere, registrering af datalink-meddelelser og lokalisering af et luftfartøj i nød.

Ændring 37 til bilag 6, del II, operationer under alle vejrforhold, harmonisering af betingelserne for tilladelser, accept og godkendelser, artikel 83a, flyverekordere og registrering af datalink-meddelelser.

Ændring 23 i bilag 6, del III, vedrører operationer under alle vejrforhold, harmonisering af betingelser for tilladelser, accept og godkendelser, artikel 83a, udvikling af en helikopterkode for resultater med eksponering, flyverekordere og registrering af datalink-meddelelser.

1.3.2. Relevant EU-lovgivning

Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012[5]

1.3.3. Tabel over uoverensstemmelser, der skal meddeles for ændringsforslag 44 til del I i bilag 6

Bilagets bestemmelse	**Uoverensstemmelsens kategori**	**Oplysninger om uoverensstemmelsen**	**Bemærkninger**
4.2.8.1.1	C	Delvist gennemført. CVS-systemet accepterer ikke godskrivninger. Forordning (EU) nr. 965/2012 tillader på nuværende tidspunkt kun godskrivninger for HUD'er og EVS.	

[5] EFT L 296 25.10.2012, s. 1.

4.2.8.2	C	Delvist gennemført. De nyligt indførte elementer af standarden er endnu ikke gennemført i EU-reglerne.	
4.3.4.1.2	C	Delvist gennemført. EU's regler anvender ETOPS-konceptet i stedet for EDTO.	EDTO-standarderne planlægges gennemført i forordning (EU) nr. 965/2012 inden for rammerne af RMT.0392.
4.7.2.1	C	Ikke gennemført. Forordning (EU) 965/2012 anvender ikke EDTO. I stedet anvendes ETOPS-konceptet.	EDTO-standarderne planlægges gennemført i forordning (EU) nr. 965/2012 inden for rammerne af RMT.0392.
4.7.2.2	C	Ikke gennemført. Forordning (EU) 965/2012 anvender ikke EDTO. I stedet anvendes ETOPS-konceptet.	EDTO-standarderne er planlagt til gennemførelse i forordning (EU) nr. 965/2012 inden for rammerne af RMT.0392.
4.7.2.3	C	Ikke gennemført. Forordning (EU) 965/2012 anvender ikke EDTO. I stedet anvendes ETOPS-konceptet.	EDTO-standarderne planlægges gennemført i forordning (EU) nr. 965/2012 inden for rammerne af RMT.0392.
4.7.2.4	C	Ikke gennemført. Forordning (EU) 965/2012 anvender ikke EDTO. I stedet anvendes ETOPS-konceptet.	EDTO-standarderne planlægges gennemført i forordning (EU) nr. 965/2012 inden for rammerne af RMT.0392.
4.7.2.6	C	Ikke gennemført. Forordning (EU) nr. 965/2012 anvender ikke EDTO. I stedet anvendes ETOPS-konceptet.	EDTO-standarderne planlægges gennemført i forordning (EU) nr. 965/2012 inden for rammerne af RMT.0392.
6.1.5.1	C	Ikke gennemført.	
6.1.5.2	C	Ikke gennemført.	
6.1.5.3	C	Ikke gennemført.	
6.1.5.4 Anbefalinger	C	Ikke gennemført.	

6.3.3.1.1	A	Mere krævende eller overstiger. CAT.IDE.A.195, litra a), i forordning (EU) nr. 965/2012 kræver, at datalink-kommunikation vedrørende flyvemaskiner, som har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis den 8. april 2014 eller senere, registreres.	
6.3.3.1.2	C	Ikke gennemført. CAT.IDE.A.195, litra a), i forordning (EU) nr. 965/2012, finder kun anvendelse på flyvemaskiner, som for første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis den 8. april 2014 eller senere. Eftermontering af udstyr til registrering af datalink er ikke påkrævet.	
6.3.3.1.3 Anbefaling	C	Ikke gennemført.	
6.18.1	C	Delvist gennemført. CAT.GEN.MPA.210 i forordning (EU) nr. 965/2012 finder ikke anvendelse på flyvemaskiner med en MCTOM på under 45 500 kg og en MOPSC på under 19. CAT.GEN.MPA.210 gælder desuden kun for flyvemaskiner, som har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis den 1. januar 2023 eller senere.	
6.18.2 Anbefaling	C	Ikke gennemført.	
Tillæg 8 1.6	C	Ikke gennemført. Hvis der anvendes en ADRS, er der på nuværende tidspunkt ingen EU-krav til pålideligheden af strømkilden.	Uoverensstemmelser meddeles i forhold til standard 6.3.1.1.1

Tillæg 10	C	Ikke gennemført	

1.1.4. Tabel over uoverensstemmelser, der skal meddeles for ændringsforslag 37 til del II i bilag 6

Bilagets bestemmelse	**Uoverensstemmelsens kategori**	**Oplysninger om uoverensstemmelsen**	**Bemærkninger**
2.2.2.2.1.1	C	Delvist gennemført. CVS-systemet accepterer ikke godskrivninger. Forordning (EU) nr. 965/2012 tillader på nuværende tidspunkt kun godskrivninger for HUD'er og EVS.	
2.4.16.2.1	C	Delvist gennemført.	Der er ingen krav til medbringelse af flyverekorder i del-NCO
2.4.18.1	C	Ikke gennemført.	
2.4.18.2	C	Ikke gennemført.	
2.4.18.3	C	Ikke gennemført.	
2.4.18.4	C	Ikke gennemført.	
Tillæg 2.5	C	Ikke gennemført.	

1.1.5. Tabel over uoverensstemmelser, der skal meddeles for ændringsforslag 23 til del III i bilag 6

Bilagets bestemmelse	**Uoverensstemmelsens kategori**	**Oplysninger om uoverensstemmelsen**	**Bemærkninger**
2.2.8.1.1	C	Delvist gennemført. CVS-systemet accepterer ikke godskrivninger. Forordning (EU) nr. 965/2012 accepterer på nuværende tidspunkt kun godskrivninger for HUD'er og EVS.	

2.2.8.2	C	Delvis gennemført De nyligt indførte elementer af standarden er endnu ikke gennemført i EU-reglerne.	
4.1.5.1	C	Ikke gennemført	
4.1.5.2	C	Ikke gennemført	
4.1.5.3	C	Ikke gennemført	
4.1.5.4	C	Ikke gennemført	
4.3.3.1.2	C	Ikke gennemført	
4.3.3.1.2.4	C	Ikke gennemført	
4.7.3.1.1.1	C	Ikke gennemført	
4.13.1	C	Ikke gennemført	
4.13.2	C	Ikke gennemført	
4.13.3	C	Ikke gennemført	
4.13.4	C	Ikke gennemført	
Tillæg 4 1.6	C	Ikke gennemført. Hvis der anvendes en ADRS, er der på nuværende tidspunkt ingen EU-krav til pålideligheden af strømkilden.	Uoverensstemmelser skal meddeles i forhold til standard 4.3.1.1.4
Tillæg 6	C	Ikke gennemført	

1.4. Ændring 92 til bilag 10 om aeronautisk telekommunikation, bind I og bind II

1.4.1. Beskrivelse

Bind I: Ændringen vedrører det globale satellitnavigationssystem (GNSS) og konventionelle navigationshjælpemidler som følge af det fjerde og femte møde i Navigation Systems Panel (NSP/4 og 5). Ændringen vedrører: a) performancekategorier for instrumentlandingssystemer (ILS) b) tilrådighedsstillelse af oplysninger om radionavigationstjenesternes operationelle status c) ajourføring af bestemmelserne om det satellitbaserede forstærkningssystem (SBAS) med det formål at tilføje nye SBAS-tjenesteudøvere, en ny standardidentifikator for koordineret universaltid (UTC) og krav til overvågning af udsendelsen af data (IOD), fra det globale positioneringssystem (GPS) d) bestemmelser, der skal sikre, at det jordbaserede forstærkningssystem (GBAS) til very high frequency (VHF) data broadcast (VDB) er

kompatibelt med ILS og VOR (VHF rundstrålende radiofyr) e) præciseringer og berigtigelser af bestemmelserne om GBAS og f) yderligere vejledning om GNSS-integritetsvarselsgrænserne.

Bind II: Ændringen vedrører ICAO's model for udveksling af meteorologiske oplysninger (IWXXM), luftfartens faste telekommunikationsnet (AFTN) og luftfartens faste tjeneste (AFS).

1.4.2. Relevant EU-lovgivning

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373[6]

1.4.3. Tabel over uoverensstemmelser, der skal meddeles for ændringsforslag 92 til bilag 10, bind I

Bilagets bestemmelse	**Uoverensstemmelsens kategori**	**Oplysninger om uoverensstemmelsen**	**Bemærkninger**
Bilag 10, bind I, ændring 92	C	Forordning (EU) 2017/373 henviser til ICAO's bilag 10, bind I, dog kun til og med ændring 89.	Der vil blive opnået overensstemmelse ved ændring af punkt CNS.TR.100 i forordning (EU) 2017/373 inden for rammerne af RMT.0719: "Regular update of ATM/ANS rules (IR/AMC/GM)" ("Regelmæssig opdatering af ATM/ANS-regler (IR/AMC/GM)") i henhold til den tidsplan, der er beskrevet i det faktiske EPAS.

1.1.0.

1.1.4. Tabel over uoverensstemmelser, der skal meddeles for ændringsforslag 92 til bilag 10, bind II

Bilagets bestemmelse	**Uoverensstemmelsens kategori**	**Oplysninger om uoverensstemmelsen**	**Bemærkninger**
Bilag 10, bind II, ændringsforslag 92, kapitel 4, 4.3	C	Forordning (EU) 2017/373 henviser til ICAO's bilag 10, bind I, dog kun til og med ændring 89.	Der vil blive opnået overensstemmelse ved ændring af punkt CNS.TR.100 i forordning (EU) 2017/373 inden for rammerne af RMT.0719: "Regular update of ATM/ANS rules (IR/AMC/GM)" ("Regelmæssig opdatering af ATM/ANS-regler

[6] EUT L 62 af 8.3.2017, s. 1.

			(IR/AMC/GM)") i henhold til den tidsplan, der er beskrevet i det faktiske EPAS.

1.5. Ændring 52 til bilag 11 om lufttrafiktjenester

1.5.1. Beskrivelse

Ændringerne vedrører beredskabsplanlægning i forbindelse med konfliktområder. Ændringerne er inspireret af de sikkerhedsanbefalinger, som Det Nederlandske Sikkerhedsråd (DSB) fremsatte efter havariet af Malaysia Airlines' fly 17 (MH17), og anbefalinger fra taskforcen om risiciene for den civile luftfart som følge af konfliktområder (Task Force on Risks to Civil Aviation arising from Conflict Zones (TF RCZ)) (C-DEC 203/1). Ændringen vedrører også ændringer i form af en ny bestemmelse med krav om, at førere af operationelle køretøjer skal gentage meddelelser.

1.5.2. Relevant EU-lovgivning

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373[7]

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/469[8]

Kommissionens forordning (EU) nr. 139/2014[9]

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012[10]

1.5.3. Tabel over uoverensstemmelser, der skal meddeles for ændringsforslag 52 til bilag 11

Bilagets bestemmelse	**Uoverensstemmelsens kategori**	**Oplysninger om uoverensstemmelsen**	**Bemærkninger**
Bilag 11, ændring 52, kapitel 2.19, punkt 2.19.3	C	I EU's regler er der ikke medtaget krav til den relevante ATS-myndighed om at sikre gennemførelsen af en sikkerhedsrisikovurdering og gennemførelse af passende risikobegrænsende foranstaltninger.	Ændringen af forordning (EU) 2017/373 er planlagt i forbindelse med RMT.0719: "Regular update of air traffic management/air navigation services rules" ("Regelmæssig ajourføring af regler for lufttrafikstyring/luftfartstjenester"), og tidsplanen kan følges i den europæiske plan for

[7] EUT L 62 af 8.3.2017, s. 1.
[8] EUT L 104 af 3.4.2020, s. 1.
[9] EUT L 44 af 14.2.2020, s. 1.
[10] EUT L 281 af 13.10.2012, s. 1.

			luftfartssikkerhed (EPAS).
Bilag 11, ændring 52, kapitel 2.19, punkt 2.19.3.1	C	I EU's regler er der ikke medtaget krav om, at medlemsstaten skal indføre procedurer for at lette behandlingen af alle relevante sikkerhedsrelevante faktorer i sikkerhedsrisikovurderingen.	Ændringen af forordning (EU) 2017/373 er planlagt i forbindelse med RMT.0719: "Regular update of air traffic management/air navigation services rules" ("Regelmæssig ajourføring af regler for lufttrafikstyring/luftfartstjenester"), og tidsplanen kan følges i den europæiske plan for luftfartssikkerhed (EPAS).

Bilag 11, ændringsforslag 52, kapitel 3, punkt 3.7.3.3	A	Forslaget til ændring af forordning (EU) nr. 139/2014, som forventes offentliggjort inden udgangen af 2020, indeholder følgende bestemmelser: *"3) Førere af et radioudstyret køretøj, der kører eller har til hensigt at køre på manøvreområdet, skal til lufttrafiktjenestens personale gentage alle sikkerhedsrelaterede dele af instruktioner, som transmitteres via tale. Instruktioner om at køre ind på, gøre holdt foran, krydse og operere på en bane, rullevej eller banes sikkerhedszone, skal altid gentages* *4) instrukser, udover dem nævnt i punkt 3), skal gentages til lufttrafiktjenestens personale på en måde, så det tydeligt fremgår, at de er blevet forstået og skal overholdes."* <u>ICAO-teksten:</u> Det køretøj, der kører eller har til hensigt at køre på manøvreområdet, skal til flyvelederen gentage alle sikkerhedsrelaterede dele af instruktioner, som transmitteres via tale, f.eks. instruktioner om at køre ind på, gøre holdt foran, krydse og operere på en operationel bane eller rullevej.	EU-lovgivningen forventes at blive strengere, da kravene til førere af køretøjer bør være lige så præcise som for flyvebesætningen. De tilsvarende krav i forordning (EU) nr. 139/2014 kan gentages i forordning (EU) nr. 923/2012 i punkt SERA.8015, litra e), inden for rammerne af RMT.0476: "Regular update of SERA rule (IR/AMC/GM)" ("Regelmæssig opdatering af SERA-regel (IR/AMC/GM)"), som efter planen skal træde i kraft i fjerde kvartal af 2023.

Bilag 11, ændringsforslag 52, kapitel 3, punkt 3.7.3.4	C	I EU's regler er der ikke medtaget krav om, at flyvelederen skal lytte til de instrukser, som føreren af køretøjet har gentaget.	Ændringen af forordning (EU) nr. 923/2012 behandles i forbindelse med RMT.0476: "Regular update of SERA rule (IR/AMC/GM)" ("Regelmæssig opdatering af SERA-regel (IR/AMC/GM)"), som efter planen skal træde i kraft i fjerde kvartal af 2023, hvor kravet om, at flyvelederen skal lytte til førerens gentagede besked, vil være i overensstemmelse med ændring 52.

1.6. Ændring 15 og 9 til bilag 14 om flyvepladser, bind I og bind II

1.6.1. Beskrivelse

Bind I: Ændringen vedrører flyvepladsens udformning og operationer og visuelle navigationshjælpemidler.

Bind II: Ændringen vedrører ændringer af flyvepladsens udformning og driftsspecifikationer, der blev drøftet under det tredje møde i Aerodrome Design and Operations Panel (ADOP/3) og ottende møde i PANS-Aerodromes Study Group (PASG/8).

1.6.2. Relevant EU-lovgivning

Bind I: Kommissionens forordning (EU) nr. 139/2014[11] og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373[12]

Bind II: Kommissionens forordning (EU) nr. 139/2014[13]

1.6.3. Tabel over uoverensstemmelser, der skal meddeles for ændringsforslag 15 til bilag 14 bind I

Bilagets bestemmelse	**Uoverensstemmelsens kategori**	**Oplysninger om uoverensstemmelsen**	**Bemærkninger**
1.1.7. Installation af genstande i en banes sikkerhedszone	A	Certificeringsspecifikationerne indeholder højere værdier for visse typer baner	Bestemmelsen forventes vedtaget i tredje kvartal af 2021

[11] EUT L 44 af 14.2.2020, s. 1.
[12] EUT L 62 af 8.3.2017, s. 1.
[13] EUT L 44 af 14.2.2020, s. 1.

3.6.3 Bredde på hindringsfrit stigeområde	A	Den nuværende certificeringsspecifikation indeholder en højere værdi for visse typer baner	EASA vil overveje behovet for at ændre certificeringsspecifikationerne yderligere.
3.12.6 Venteområder, venteposition til bane, mellemliggende ventepositioner og venteposition til vej	B	Den nuværende certificeringsspecifikation præciserer ikke hensigten med specifikationen med hensyn til den indre overgangsflade	Bestemmelsen forventes vedtaget i tredje kvartal af 2021
3.12.8 Venteområder, venteposition til bane, mellemliggende ventepositioner og venteposition til vej	C	Bestemmelsen er gennemført som GM	Bestemmelsen kan vedtages i tredje kvartal af 2021
5.3.23.4 Varselslys på banen	C	De nuværende certificeringsspecifikationer lever ikke op til denne bestemmelse	Bestemmelsen forventes vedtaget i tredje kvartal af 2021
5.3.23.5 Placering af varselslys på banen	C	De nuværende certificeringsspecifikationer lever ikke op til denne bestemmelse	Bestemmelsen forventes vedtaget i tredje kvartal af 2021
5.3.23.6 Placering af varselslys på banen	C	De nuværende certificeringsspecifikationer lever ikke op til denne bestemmelse	Bestemmelsen forventes vedtaget i tredje kvartal af 2021
5.3.23.10 Egenskaber for banens varselslys	B	Den nuværende certificeringsspecifikation vedrører denne bestemmelse på en anden måde	Bestemmelsen forventes vedtaget i tredje kvartal af 2021
5.3.29.3 Placering af bom til adgangskontrol	C	De nuværende certificeringsspecifikationer lever ikke op til denne bestemmelse	Bestemmelsen forventes vedtaget i tredje kvartal af 2021
5.3.29.8 Egenskaber for bom til adgangskontrol	B	De nuværende certificeringsspecifikationer vedrører denne bestemmelse på en anden måde.	Bestemmelsen forventes vedtaget i tredje kvartal af 2021

5.4.1 Tabel 5-5	A	Den nuværende specifikation giver skiltene større ansigtshøjde	Denne bestemmelse forventes at blive opretholdt.
5.4.3.35 skiltning	C	Den nuværende certificeringsspecifikation vedrører ikke fuldt ud denne bestemmelse.	Bestemmelsen forventes vedtaget i tredje kvartal af 2021
5.4.3.37 skiltning	C	Den nuværende certificeringsspecifikation vedrører ikke fuldt ud denne bestemmelse.	Bestemmelsen forventes vedtaget i tredje kvartal af 2021
5.4.3.39	C	Den nuværende certificeringsspecifikation vedrører ikke fuldt ud denne bestemmelse.	Bestemmelsen forventes vedtaget i tredje kvartal af 2021
9.9.5	A	Den nuværende certificeringsspecifikation er mere krævende med hensyn til montering af genstande for visse banetyper	Bestemmelsen forventes vedtaget i tredje kvartal af 2021

1.1.4. Tabel over uoverensstemmelser, der skal meddeles for ændringsforslag 9 til bilag 14 bind II

Bilagets bestemmelse	**Uoverensstemmelsens kategori**	**Oplysninger om uoverensstemmelsen**	**Bemærkninger**
1.1 Definition af design	C	Definitionen er ikke medtaget i de nuværende bestemmelser. Den gælder desuden kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
1.1 Definition af D-værdi	C	Definitionen er ikke medtaget i de nuværende bestemmelser. Den gælder desuden kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.

1.1 Definition af bærende overflade til dynamisk belastning	C	Den nuværende definition er knyttet til nødlanding og ikke en helikopterbevægelse. Den gælder desuden kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
1.1 Definition af forlængelse	C	Definitionen er ikke medtaget i de nuværende bestemmelser. Den gælder desuden kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
1.1 Definition af helikopterstandplads	C	Den nuværende definition dækker ikke alle de funktioner, der er omfattet af den nye definition af helikopterstandplads. Den gælder desuden kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser, der er omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
1.1 Definition af helikopterrullevej	C	Det nye indhold i definitionen er ikke medtaget i de nuværende bestemmelser. Den gælder desuden kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
1.1 Definition af helikopter-taxirute	C	Definitionen er ikke medtaget i de nuværende bestemmelser. Den gælder desuden kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.

1.1 Definition af et beskyttet område	C	Den nuværende definition omfatter også taxiruter. Den gælder desuden kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
1.1 Definition af sætningszonens cirkel (TDPC)	C	Definitionen er ikke medtaget i de nuværende bestemmelser. Den gælder desuden kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
1.1 Definition af sætningszonemarkeringer (TDPM)	C	Definitionen er ikke medtaget i de nuværende bestemmelser. Den gælder desuden kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
2.4.1 Helikopterflyvepladsens dimensioner og relaterede oplysninger	C	Specifikationen er ikke gennemført.	Specifikationen vil blive overvejet inden for rammerne af RMT.0722, inden fjerde kvartal af 2023.
2.4.3 Helikopterflyvepladsens dimensioner og relaterede oplysninger	C	Specifikationen er ikke gennemført.	Specifikationen vil blive overvejet inden for rammerne af RMT.0722, inden fjerde kvartal af 2023.
2.7.1 Rednings- og brandslukning (oplysninger om beskyttelsesniveauet)	C	De relevante specifikationer, der også gælder for flyvepladser, er blevet gennemført som vejledende materiale.	Specifikationen vil blive overvejet inden for rammerne af RMT.0722, inden fjerde kvartal af 2023.
2.7.2 Rednings- og brandslukning (kategori)	C	De relevante specifikationer, der også gælder for flyvepladser, er blevet gennemført som vejledende materiale.	Specifikationen vil blive overvejet inden for rammerne af RMT.0722, inden fjerde kvartal af 2023.

2.7.3 Redning og brandbekæmpelse (kundgørelse af ændringer i beskyttelsesniveauet)	C	De relevante specifikationer, der også gælder for flyvepladser, er blevet gennemført som vejledende materiale.	Specifikationen vil blive overvejet inden for rammerne af RMT.0722, inden fjerde kvartal af 2023.
2.7.4 Redning og brandslukning (ny kategori)	C	De relevante specifikationer, der også gælder for flyvepladser, er blevet gennemført som vejledende materiale.	Specifikationen vil blive overvejet inden for rammerne af RMT.0722, inden fjerde kvartal af 2023.
3.1.1 Slutindflyvnings- og startområde (FATO)	C	De nuværende bestemmelser finder anvendelse på FATO på en anden måde. Desuden gælder den nuværende bestemmelse kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
3.1.2 Bestemmelser om FATO	C	I de nuværende bestemmelser er det ikke fastsat, at FATO ikke behøver at være fast. Desuden gælder den nuværende bestemmelse kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
3.1.3 Dimensioner af FATO	C	De nuværende bestemmelser fastlægger FATOs dimensioner på en anden måde. Desuden gælder den nuværende bestemmelse kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.

3.1.5 Statisk FATO-hældning	C	De nuværende bestemmelser definerer hældninger på en anden måde. Desuden gælder den nuværende bestemmelse kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
3.1.8 FATO-sikkerhedsområder	C	De nuværende bestemmelser finder på anden måde anvendelse på sikkerhedsområdets egenskaber. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
3.1.9 Dimensioner for FATO-sikkerhedsområder	C	De nuværende bestemmelser finder på anden måde anvendelse på dimensionerne af sikkerhedsområdet. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
3.1.11 Genstande i FATO-sikkerhedsområdet	C	De nuværende bestemmelser finder anvendelse på genstande i sikkerhedsområdet på en anden måde. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.

3.1.13 Bestemmelse om sikret sidehældning	C	De nuværende bestemmelser finder anvendelse på genstande i sikkerhedsområdet på en anden måde. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
3.1.14 Bestemmelse om sikret sidehældning	C	De nuværende bestemmelser finder anvendelse på genstande i sikkerhedsområdet på en anden måde. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
3.1.15 Hindringer på en overflade med en sikret sidehældning	C	Den eksisterende specifikation giver mulighed for eller gennemtrængning af overfladen under visse betingelser. Desuden gælder den nuværende bestemmelse kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
3.1.16 Helikopterens hindringsfrit stigeområde	C	De nuværende bestemmelser finder ikke anvendelse på denne specifikation. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.

3.1.19 Bredde på helikopterens hindringsfrit stigeområde	C	Den nuværende bestemmelse indeholder en enkelt hældning. Desuden gælder den nuværende bestemmelse kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
3.1.21 Sætningsområder (TLOF)	C	De nuværende bestemmelser finder ikke anvendelse på denne specifikation. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
3.1.24 TLOF-dimensioner	C	De nuværende bestemmelser finder ikke anvendelse på denne specifikation. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
3.1.26 TLOF-hældninger	A	Den nuværende specifikation indeholder strengere krav til hældninger. Desuden gælder den nuværende bestemmelse kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
3.1.27 TLOF inden for FATO	C	De nuværende bestemmelser finder ikke anvendelse på denne specifikation. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.

3.1.28 TLOF på helikopterstandpladsen	C	De nuværende bestemmelser finder ikke anvendelse på denne specifikation. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
3.1.29 TLOF-afmærkninger	C	De nuværende bestemmelser finder ikke anvendelse på denne specifikation. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
3.1.30 TDPM i FATO/TLOF	C	De nuværende bestemmelser finder ikke anvendelse på denne specifikation. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
3.1.31 Alternative TDPM'er	C	De nuværende bestemmelser finder ikke anvendelse på denne specifikation. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.

3.1.33 Helikopterrulleveje	C	De nuværende bestemmelser finder ikke anvendelse på denne specifikation. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
3.1.34 Bredde på helikopterrulleveje	C	De nuværende bestemmelser finder ikke anvendelse på denne specifikation. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
3.1.35 Hældning i tværretningen på helikopterrulleveje	C	De nuværende bestemmelser finder ikke anvendelse på denne specifikation. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
3.1.36 Helikopter-taxiruter	C	De nuværende bestemmelser finder ikke anvendelse på denne specifikation. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.

3.1.38 Hældning på helikopter-taxiruter	C	De nuværende bestemmelser finder ikke anvendelse på denne specifikation. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
3.1.42 Helikopter air taxi-ruter	C	De nuværende bestemmelser finder ikke anvendelse på denne specifikation. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
3.1.44 Helikopterstandpladser	C	De nuværende bestemmelser finder anvendelse på standpladsernes egenskaber på en anden måde. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
3.1.45 Helikopterstandpladsers dimensioner	C	De nuværende bestemmelser finder anvendelse på standpladsernes egenskaber på en anden måde. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.

3.1.46 Hældning på helikopterstandpladser	C	De nuværende bestemmelser finder anvendelse på standpladsernes egenskaber på en anden måde. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
3.1.47 Afmærkninger på helikopterstandpladser	C	De nuværende specifikationer indeholder ingen bestemmelser om markeringer på standpladser. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
3.1.52 Beskyttelsesområder for standpladser, der ikke er til samtidig brug	C	De nuværende bestemmelser finder ikke anvendelse på denne specifikation. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
3.1.55 Hældning i fast beskyttelsesområde	C	De nuværende bestemmelser finder ikke anvendelse på denne specifikation. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.

4.2.7 Den overflade, som benyttes til indflyvning og stigning ved start for helikopterflyvepladser med overfladeniveau	C	Specifikationen omfatter ikke tilgængeligheden af mindst én sikret sidehældning. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
5.2.2 Identifikationsmærkning af helikopterflyvepladser (men en ny figur 5-1A indsættes)	C	De nuværende bestemmelser finder ikke anvendelse på denne specifikation. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
5.2.7.4 Egenskaber for markering af sigtepunkter	C	De nuværende bestemmelser specificerer hvid som gældende farve og kræver ikke, at markeringen skal være i kontrast til baggrunden. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
5.2.9.1 Bestemmelser om TDPM	C	Den nuværende bestemmelse definerer TDPM på en mere præskriptiv og betinget måde. Desuden gælder den nuværende bestemmelse kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.

5.2.9.2 Egenskaber for TDPM	C	De nuværende bestemmelser finder ikke anvendelse på disse specifikationer. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
5.2.9.3 TDPC's placering	C	De nuværende bestemmelser finder ikke anvendelse på denne specifikation. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
5.2.9.5 Markering af landing forbudt-områder	C	De nuværende bestemmelser finder ikke anvendelse på disse specifikationer. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
5.2.9.8 Skulderlinjens længde	C	De nuværende bestemmelser finder ikke anvendelse på denne specifikation. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.

5.2.9.9 Egenskaber for markering af landing forbudt-områder	C	De nuværende bestemmelser finder ikke anvendelse på denne specifikation. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
5.2.9.10 TDPM-forrang	C	De nuværende bestemmelser finder ikke anvendelse på denne specifikation. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
5.2.13.2 Markering af centerlinje	C	De nuværende bestemmelser henviser til rulleveje på jorden. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
5.2.13.3 Placering af helikopterrullevejens markeringer	C	De nuværende bestemmelser henviser til rulleveje på jorden. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
5.2.13.4 Placering af helikopterrullevejens markører	C	De nuværende bestemmelser henviser til rulleveje på jorden.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.

5.2.13.5 Afstand mellem helikopterrullevejens markører	C	De nuværende bestemmelser henviser til rulleveje på jorden. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
5.2.13.6 Markering af centerlinje på asfalterede helikopterrulleveje	C	De nuværende bestemmelser henviser til rulleveje på jorden. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
5.2.13.7 Markering af centerlinje på uasfalterede helikopterrulleveje	C	De nuværende bestemmelser finder ikke anvendelse på denne specifikation. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
5.2.13.8 Egenskaber for markeringer i kanten på helikopterrulleveje	C	De nuværende bestemmelser henviser til rulleveje på jorden. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
5.2.13.9 Helikopterrullevejens markører i kanten	C	De nuværende bestemmelser henviser til rulleveje på jorden. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.

5.2.13.10 Størrelsen på helikopterrullevejens markører i kanten	C	De nuværende bestemmelser henviser til rulleveje på jorden. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
5.2.13.11 Farven på helikopterrullevejens markører i kanten	C	De nuværende bestemmelser henviser til rulleveje på jorden. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
5.2.13.12 Lyset i helikopterrullevejens markører i kanten	C	De nuværende bestemmelser henviser til rulleveje på jorden. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
5.2.14.1 Markeringer og markører til helikopter air taxi-ruter	C	Tilvejebringelse af relevante markeringer og markører kræves kun under visse betingelser i henhold til de nuværende krav. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
5.2.14.2 Placering af markeringer og markører til helikopter air taxi-ruter	C	De nuværende bestemmelser henviser til rulleveje i luften. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.

5.2.14.3 Markeringer af centerlinjen på helikopter air taxi-ruter	C	De nuværende bestemmelser henviser til rulleveje i luften. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
5.2.14.4 Markering af centerlinje på uasfalteret helikopter air taxi-rute	C	De nuværende bestemmelser henviser til rulleveje i luften. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
5.2.14.5 Markører på helikopter air taxi-ruter	C	De nuværende bestemmelser henviser til rulleveje i luften. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
5.2.15.1 Bestemmelser om perimetermarkeringer af helikopterstandpladsen	C	Tilvejebringelse af perimetermarkeringer kræves kun under visse betingelser i henhold til de nuværende krav. . Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
5.2.15.2 Bestemmelse om helikopterstandpladsens TDPM	C	De nuværende bestemmelser finder ikke anvendelse på denne specifikation. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.

5.2.15.4 Placering af TDPM, justeringslinjer og ind-/udledningslinjer	C	De nuværende bestemmelser finder ikke anvendelse på denne specifikation. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
5.2.15.6 Egenskaber for perimetermarkeringer af helikopterstandpladsen	C	De nuværende bestemmelser finder ikke anvendelse på de nye egenskaber for markeringen. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
5.2.15.7 Egenskaber for TDPM	C	TDCP-specifikationerne defineres forskelligt i de nuværende bestemmelser. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
5.3.1 Lys generelt — Fjernelse af HAPI-illustration fra figur 5-11	C	De nuværende bestemmelser indeholder en illustration af HAPK-illustrationen. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	De nuværende specifikationer anses for nødvendige og skal efter planen opretholdes.

5.3.5 Visuelt opretningssystem	C	De nuværende bestemmelser indeholder specifikationer for placering, signalformat, lysfordeling, indflyvningskurs og azimut-indstilling samt egenskaberne for det visuelle opretningssystem. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	De nuværende specifikationer anses for nødvendige og skal efter planen opretholdes.
5.3.6 Visuel indflyvningsvinkelindikator	C	De nuværende bestemmelser indeholder specifikationer for placering, signalformat, lysfordeling, indflyvningsvinkel og elevationsstruktur, lysenhedens egenskaber, hindringsbegrænsende og -beskyttende flader. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	De nuværende specifikationer anses for nødvendige og skal efter planen opretholdes.
5.3.9.17 Perimeterlys i kanten af TLOF inden for FATO på overfladeniveauet af hævet helikopterflyveplads	C	Den nuværende specifikation tillader, at perimeterlys i kanten af TLOF overskrider den maksimale højde på 5 cm. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.

5.3.10.1 Bestemmelser for projektørbelysning på standpladsen	C	De nuværende bestemmelser finder ikke anvendelse på denne specifikation. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
5.3.10.2 Placering af projektørbelysning på helikopterstandpladsen	C	De nuværende bestemmelser finder ikke anvendelse på denne specifikation. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
5.3.10.3 Spektralfordeling af projektørbelysning	C	De nuværende bestemmelser finder ikke anvendelse på denne specifikation. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
5.3.10.4 Horisontal og vertikal belysningsstyrke	C	De nuværende bestemmelser finder ikke anvendelse på denne specifikation. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.

5.3.13.1 Hindringer i områder uden for og under OLS-grænserne	C	De nuværende bestemmelser finder ikke anvendelse på denne specifikation. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
5.3.13.2 Luftledninger eller kabler, der krydser en flod	C	De nuværende bestemmelser finder ikke anvendelse på denne specifikation. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
6.2.1.3 RFF-udstyr og -tjenester på overfladeniveau og hævede helikopterflyvepladser, der befinder sig over ubenyttede strukturer	C	Det er fastsat i bestemmelserne, at RFFS kan gennemføres uden en risikovurdering. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen for enkeltstående helikopterflyvepladser vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
6.2.2.2 Praktisk beregning af kritiske områder, hvor primære medier anvendes som en solid strøm	C	Beskyttelsesniveauet fastsættes i overensstemmelse med de bestemmelser, der gælder for flyvepladser. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen for enkeltstående helikopterflyvepladser vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.

6.2.2.3 Praktisk beregning af kritiske områder, hvor primære medier anvendes i et spredt mønster (på nær helikopterdækket)	C	Flyvepladsens RFFS-specifikationer gælder. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen for enkeltstående helikopterflyvepladser vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
6.2.3.1 Antallet af primære medier og supplerende enheder	C	Mængden af medier og enheder bestemmes i overensstemmelse med de bestemmelser, der gælder for flyvepladser. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen for enkeltstående helikopterflyvepladser vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
6.2.3.5 Supplerende medier	C	Flyvepladsens RFFS-specifikationer gælder. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen for enkeltstående helikopterflyvepladser vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
6.2.3.8 Supplerende medier	C	Flyvepladsens RFFS-specifikationer gælder. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen for enkeltstående helikopterflyvepladser vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
6.2.4.1 Svartid ved helikopterflyvepladser med overfladeniveau	C	De gældende regler indeholder ikke en bestemt svartid som målsætning. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser	Specifikationen for enkeltstående helikopterflyvepladser vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.

		omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	
6.2.5.1 Redningsindsatser	C	Flyvepladsens RFFS-specifikationer gælder. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen for enkeltstående helikopterflyvepladser vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
6.2.6 Kommunikations- og varslingssystemer	C	Flyvepladsens RFFS-specifikationer gælder. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen for enkeltstående helikopterflyvepladser vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
6.2.7.1 Antallet af RFF-ansatte	C	Flyvepladsens RFFS-specifikationer gælder, og RFSS-personale garanteres altid. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen for enkeltstående helikopterflyvepladser vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.
6.2.7.2 Uddannelse af RFF-personale	C	Flyvepladsens RFFS-specifikationer gælder, og et uddannet RFSS-personale garanteres altid. Desuden gælder de nuværende bestemmelser kun for VFR-helikopterflyvepladser, der er beliggende på flyvepladser omfattet af forordning (EU) nr. 139/2014.	Specifikationen for enkeltstående helikopterflyvepladser vil blive overvejet i forbindelse med fremtidige reguleringsaktiviteter.

1.7. Ændring 41 til bilag 15 om luftfartsinformationstjenester

1.7.1. Beskrivelse

Den foreslåede ændring vedrører beredskabsplanlægning i forbindelse med konfliktområder.

1.7.2. Relevant EU-lovgivning

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373[14]

1.7.3. Tabel over uoverensstemmelser, der skal meddeles for ændringsforslag 41 til bilag 15

Bilagets bestemmelse	Uoverensstemmelsens kategori	Oplysninger om uoverensstemmelsen	Bemærkninger
6.3.2.3	C	Ikke gennemført. Offentliggørelse af oplysninger via NOTAM om aktiviteter, der er farlige for civil luftfart, og om håndteringen af det specifikke tilfælde med konfliktområder, er i øjeblikket ikke påkrævet i EU-lovgivningen.	Denne ændring gennemføres, når kravene i bilag VI til forordning (EU) 2017/373 ajourføres.

1.1.0.

1.8. Ændring 13, 10 og 1 til bilag 16 om miljø, bind I, II og III

1.8.1. Beskrivelse

Bind I: Ændringen vedrører krav til støjcertifikater for luftfartøjer.

Bind II: Ændringen vedrører krav til certificering af emissioner fra luftfartøjers motorer.

Bind III: Ændringen vedrører krav til certificering af flyets CO_2-emissioner

1.8.2. Relevant EU-lovgivning

Forordning (EU) 2018/1139[15]

1.8.3. Tabel over uoverensstemmelser, der skal meddeles for ændringsforslag 13 til bilag 16, bind I

Bilagets bestemmelse	Uoverensstemmelsens kategori	Oplysninger om uoverensstemmelsen	Bemærkninger

[14] EUT L 62 af 8.3.2017, s. 1.
[15] EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1.

Bilag 16, bind I, ændring 13	C	Forordning (EU) 2018/1139 henviser til ICAO's bilag 16, bind I, ændring 12.	Der vil være en uoverensstemmelse indtil den 31. marts 2022 mellem de nationale bestemmelser og/eller praksis i [medlemsstat] og bestemmelserne i bilag 16, bind I, herunder alle ændringer til og med ændringsforslag 13.

1.1.4. Tabel over uoverensstemmelser, der skal meddeles for ændringsforslag 10 til bilag 16, bind II

Bilagets bestemmelse	**Uoverensstemmelsens kategori**	**Oplysninger om uoverensstemmelsen**	**Bemærkninger**
Bilag 16, bind II, ændring 10, for standarderne med anvendelsesdatoen fra januar 2021	C	Forordning (EU) 2018/1139 henviser til ICAO's bilag 16, bind II, ændring 9.	Der vil være en uoverensstemmelse indtil den 31. marts 2022 mellem de nationale bestemmelser og/eller praksis i [medlemsstat] og bestemmelserne i bilag 16, bind II, herunder alle ændringer frem til og med ændringsforslag 10.

1.1.5. Tabel over uoverensstemmelser, der skal meddeles for ændringsforslag 1 til bilag 16, bind III

Bilagets bestemmelse	**Uoverensstemmelsens kategori**	**Oplysninger om uoverensstemmelsen**	**Bemærkninger**
Bilag 16, bind III, ændring 1	C	Forordning (EU) 2018/1139 henviser til ICAO-bilag 16, bind III.	Der vil være en uoverensstemmelse indtil den 31. marts 2022 mellem de nationale bestemmelser og/eller praksis i [medlemsstat] og bestemmelserne i bilag 16, bind III, herunder alle ændringer frem til og med ændringsforslag 1.