EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 9.10.2020
COM(2020) 649 final

ANNEX

BILAGA

till

Förslaget till rådets beslut

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella civila luftfartsorganisationen vad gäller anmälan av avvikelser från bilagorna 1, 3, 4, 6 (delarna I, II och III), 10 (volymerna I och II), 11, 14 (volymerna I och II), 15 och 16 (volymerna I, II och III), till konventionen angående internationell civil luftfart och i Internationella civila luftfartsorganisationens råd vad gäller antagandet av ändringarna 46 och 39 av bilaga 6, delarna I och II till den konventionen avseende senareläggningen av det framtida utrustningskravet på tjugofem timmars ljudregistrator för att undvika oavsiktliga konsekvenser på grund av covid-19-beredskapen

BILAGA

Avvikelser som ska anmälas till Internationella civila luftfartsorganisationen med avseende på ett antal antagna ändringar av bilagorna till Chicagokonventionen

1. AVVIKELSER SOM SKA ANMÄLAS

Under Icao-rådets 219:e session, som hölls den 2–20 mars 2020, antogs ett antal ändringar av flera bilagor till Chicagokonventionen på områdena säkerhet, miljö och luftfart. I detta sammanhang ska avvikelserna, med beaktande av relevant unionslagstiftning, anmälas till Icao enligt följande:

1.1. Ändring 176 av bilaga 1 (Personnel Licensing)

Avvikelser ska anmälas

1.2. Ändring 79 av bilaga 3 (Meteorological Service for International Air Navigation)

Avvikelser ska anmälas

1.3. Ändringarna 44, 37 respektive 23 av bilaga 6, del I, II och III (Operations of Aircraft)

Del I: Avvikelser ska anmälas
Del II: Avvikelser ska anmälas
Del III Avvikelser ska anmälas

1.4. Ändring 92 av bilaga 10 (Aeronautical Telecommunications), volymerna I och II

Volym I: Avvikelser ska anmälas
Volym II: Avvikelser ska anmälas

1.5. Ändring 52 av bilaga 11 (Air Traffic Services)

Avvikelser ska anmälas

1.6. Ändringarna 15 och 9 av bilaga 14 (Aerodromes), volymerna I och II

Volym I: Avvikelser ska anmälas
Volym II: Avvikelser ska anmälas

1.7. Ändring 41 av bilaga 15

Avvikelser ska anmälas

1.8. Ändringarna 13, 10 och 1 av bilaga 16 (Environment), volymerna I, II och III

Volym I: Avvikelser ska anmälas
Volym II: Avvikelser ska anmälas
Volym III: Avvikelser ska anmälas

2. UPPGIFTER OM DE AVVIKELSER SOM SKA ANMÄLAS

2.1. Ändring 176 av bilaga 1 (Personnel Licensing)

2.1.1. Beskrivning

Ändringen härrör från rekommendationer som utarbetats av Icaos kompetensbaserade arbetsgrupp för utbildning och bedömning (CBTA-TF) och Icaos sekretariat, och gäller anpassning till ändring 5 av Procedures for Air Navigation Services – Training (PANS-TRG, Doc 9868), nya definitioner, uppdatering av kraven för flygdriftsledare/flygfraktförare, ändring av bestämmelserna om vertikalstartande/-landande luftfartyg och senareläggning av deras tillämplighet samt införande av bestämmelser om utbildning av flygkontrollpersonal på arbetsplatsen.

2.1.2. Relevant unionslagstiftning

Kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011[1]

Kommissionens förordning (EU) 2015/340[2]

2.1.3. Tabell över avvikelser som ska anmälas för ändring 176 av bilaga 1

Bestämmelse i bilagan	**Avvikelsekategori**	**Uppgifter om avvikelserna**	**Anmärkningar**
KAPITEL 1 DEFINITIONER OCH ALLMÄNNA REGLER SOM GÄLLER CERTIFIKAT 1.1 Definitioner Kompetens. Kompetenselement. Kompetensenhet. Felhantering. Prestandakriterier. Hantering av hot.	C	Förordning (EU) nr 1178/2011 innehåller dessa definitioner enligt Icao-bilaga 1, utgåva 12, 2018. Förordning (EU) 2015/340 innehåller inte de definitioner som det hänvisas till.	För att lösa redaktionella problem är en ändring av förordning (EU) nr 1178/2011 planerad att antas inom ramen för RMT.0587, ”Regular update of regulations regarding pilot training, testing and checking and the related oversight”. En ändring av förordning (EU) 2015/340 kommer att övervägas i framtiden inom ramen för RMT.0668, ”Regular update of air traffic controller licensing rules”.

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

KAPITEL 1 DEFINITIONER OCH ALLMÄNNA REGLER SOM GÄLLER CERTIFIKAT 1.1 Definitioner Kompetensbaserad utbildning och bedömning. Kompetensnorm. Villkor. Icao-kompetensram Övervakning. Observerbart beteende (OB). Manövrerande pilot (PF). Pilotövervakning (PM).	C	EU-lagstiftningen omfattar inte dessa definitioner.	En ändring av förordning (EU) nr 1178/2011 är planerad att antas inom ramen för RMT.0587, ”Regular update of regulations regarding pilot training, testing and checking and the related oversight”.
2.4.3 Särskilda krav för utfärdande av behörighet för flygplanskategorin 2.4.3.1 Erfarenhet 2.4.3.1.1 Tillgodoräknandet ska begränsas till högst 20 timmar.	A	FCL.315 CPL tillsammans med tillägg 3 till bilaga I (Del-FCL) till förordning 1178/2011 tillåter högst 10 timmars tillgodoräknande.	
1.2.8.2 och TILLÄGG 2. GODKÄND UTBILDNINGSORGANISATION (ATO) 3. Utbildningsprogram	B	FCL.115 LAPL, FCL.210 PPL, FCL.315 CPL, 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, bilaga I (del FCL), tillägg 3, 5 och 6 i kommissionens förordning (EU) 2011/1178 Flight Crew Licensing, säkerställer att utbildningsprogrammen har den flexibilitet som krävs.	

KAPITEL 4 CERTIFIKAT OCH BEHÖRIGHETER FÖR ANNAN PERSONAL ÄN FLYGBESÄTTNINGSMEDLEMMAR 4.4 Flygledarcertifikat 4.4.1 Krav som gäller utfärdandet av certifikat 4.4.1.3 Erfarenhet 4.4.1.3.1	C	Förordning (EU) 2015/340 innehåller inget krav på tre månaders tjänstgöring.	En ändring av förordning (EU) 2015/340 kommer att övervägas i framtiden inom ramen för regeluppdatering RMT.0668, ”Regular update of air traffic controller licensing rules”. Ett meddelande om den föreslagna ändringen (NPA) förväntas offentliggöras i slutet av 2020.
4.4.1.3.2	A	I förordning (EU) 2015/340 behandlas den standard som det hänvisas till på ett detaljerat sätt när det gäller erfarenhet och utbildning av instruktörer för utbildning på arbetsplatsen.	Ingen ändring av förordning (EU) 2015/340, Del-ATCO planeras.
4.5 Flygledarbehörigheter 4.5.2 Krav som gäller flygledarbehörigheter 4.5.2.2 Erfarenhet 4.5.2.2.1 b	B	Del ATCO i EU-förordning 2015/340 handlar om den standard som det hänvisas till men föreskriver ingen ytterligare skyldighet.	Ingen ändring av förordning (EU) 2015/340, Del-ATCO planeras.
4.5.2.2.1 c	C	EU-förordningarna kräver ingen erfarenhet/utbildning när det gäller övervakningsradarinflygning.	Det är tänkt att standarden ska tas upp i tillhörande AMC till Del ATCO i förordning (EU) 2015/340 enligt RMT.0668, ”Regular update of the air traffic controller licencing rules”. Ett meddelande om den föreslagna ändringen (NPA) förväntas offentliggöras i slutet av 2020.

4.5.2.2.2	B	Del ATCO i förordning (EU) 2015/340 kräver inte att ansökan om behörighet ska göras inom sex månader efter det att erfarenheten gjorts. Enligt samma förordning ska dock befogenheterna utövas inom en tidsfrist som inte får överstiga 90 dagar. ATCO-regeln avser ett år när innehavaren av ett certifikat för flygledarelev inte har börjat utöva de befogenheter som certifikatet ger från och med dagen för utfärdandet eller har avbrutit utövandet av dessa befogenheter under mer än ett år. Flygledareleven får då påbörja eller fortsätta den lokala utbildningen för den behörigheten först efter en bedömning av tidigare kompetens, huruvida eleven fortsätter att uppfylla de krav som är relevanta för behörigheten och efter att denne har uppfyllt de utbildningskrav som följer av denna bedömning.	

1.2. Ändring 79 av bilaga 3 (Meteorological Service for International Air Navigation)

1.2.1. Beskrivning

Ändringen, som härrör från det fjärde mötet i panelen för meteorologi (METP/4), gäller Icaos modell för utväxling av flygväderinformation (IWXXM), vulkanövervakning för internationella luftleder (IAVW), globalt system för områdesprognoser (WAFS), SIGMET, AIRMET och GAMET[3].

[3] I förordning (EU) 2017/373 omnämns AIRMET och SIGMET. De ger information till luftrummets användare om vissa väderförhållanden.

GAMET definieras i Icaos bestämmelser. Det är en områdesprognos i förkortad klartext för låghöjdsflygningar för en flyginformationsregion eller ett underområde av en sådan, som tas fram av den flygväderenhet som utsetts av den berörda meteorologiska myndigheten och som utväxlas med flygväderenheter i angränsande flyginformationsregioner, enligt överenskommelse mellan de berörda meteorologiska myndigheterna. När det gäller EU-lagstiftningen hänvisas till ”områdesprognos för låghöjdsflygning” (area forecast for low-level flights) enligt definitionen i bilaga I (Definitioner) till förordning (EU) 2017/373.

1.2.2. Relevant unionslagstiftning

Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373[4].

1.2.3. Tabell över avvikelser som ska anmälas för ändring 79 av bilaga 3

Bestämmelse i bilagan	**Avvikelsekategori**	**Uppgifter om avvikelserna**	**Anmärkningar**
Bilaga 3, ändring 79, kapitel 1. 1.1 ”Definitioner” ”Rådgivningscentrum för vulkanisk aska” (VAAC).	C	I EU-reglerna omfattar definitionen av ”rådgivningscentrum för vulkanisk aska (VAAC)” texten ”efter vulkanutbrott”.	En ändring av förordning (EU) 2017/373 är planerad att antas under det tredje kvartalet 2021, då texten ”efter vulkanutbrott” förväntas utgå och definitionen av ”rådgivningscentrum för vulkanisk aska (VAAC)” kommer att överensstämma med Icaos ändring 79.
Bilaga 3, ändring 79, kapitel 3. 3.4 ”Övervakningsenheter för flygväder”. Ny bestämmelse 3.4.4	C	I EU-reglerna ingår inte rekommendationen att övervakningsenheter för flygväder (MWO) bör samordna SIGMET med angränsande MWO.	En ändring av förordning (EU) 2017/373 är planerad att antas under det tredje kvartalet 2021, då ett krav som motsvarar Icaos ändring 79 förväntas införas varefter den kommer att överensstämma med Icaos ändring 79.
Bilaga 3, ändring 79, kapitel 3. 3.7 ”Rådgivande central för tropiska cykloner (TCAC)”, bestämmelse 3.7 b.	C	EU-reglerna omfattar inget krav på att förändringar i intensiteten vid observationstidpunkten (av en tropisk cyklon) ska inkluderas.	En ändring av förordning (EU) 2017/373 är planerad att antas under det tredje kvartalet 2021, då kravet på att inkludera förändringar i intensiteten (hos en tropisk cyklon) vid observationstidpunkten förväntas införas varefter den kommer att överensstämma med Icaos ändring 79.
Bilaga 3, ändring 79, tillägg 1. ”Mallar för diagram och formulär”. (MODEL VAG och MODEL SVA).	C	EU-reglerna omfattar inte den uppdaterade modellen (exempel) i diagrammen över Mercator- och UPS-projektioner för rådgivning om vulkanisk aska i grafisk form och för SIGMET i grafisk form.	En ändring av förordning (EU) 2017/373 är planerad att antas under det tredje kvartalet 2021, då en uppdaterad modell (exempel) i diagram över Mercator- och UPS-projektioner förväntas införas varefter den kommer att överensstämma med Icaos ändring 79.

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

Bilaga 3, ändring 79, tillägg 2. 1.2 ”Rutnätsprognoser för övre luftrum”, bestämmelse 1.2.1	C	I EU-reglerna finns följande avvikelser när det gäller denna bestämmelse: 1) Hänvisningen till ”klarluft” och ”i moln” (i samband med turbulens) ingår. 2) Ordningsföljden för spridningen av prognoser är densamma som produktionsordningen. och 3) Den tidpunkt då spridningen ska vara slutförd är sex timmar efter normal observationstid.	En ändring av förordning (EU) 2017/373 är planerad att antas senast under det tredje kvartalet 2021, då 1) strykningen av ”klarluft” och ”i moln”, 2) strykningen av en angiven ordning för spridning, och 3) slutförandet av spridningen inom fem timmar förväntas införas i förordningen varefter den kommer att överensstämma med Icaos ändring 79.
Bilaga 3, ändring 79, tillägg 2. 1.2 ”Rutnätsprognoser för övre luftrum”, bestämmelse 1.2.2 g)	C	EU-reglerna omfattar inte nya turbulensskikt som är centrerade på flygnivåerna 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa).	En ändring av förordning (EU) 2017/373 är planerad att antas under det tredje kvartalet 2021, då de nya turbulensskikten centrerade på flygnivåerna 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa) inklusive tillhörande anmärkningar förväntas införas varefter den kommer att överensstämma med Icaos ändring 79.
Bilaga 3, ändring 79, tillägg 2. 1.3 ”Prognoser över väder av betydelse (SIGWX)”, till bestämmelse 1.3.1.1	C	Enligt EU-reglerna ska spridningen av prognoser över väder av betydelse (SIGWX) slutföras senast nio timmar efter standardobservationstiden.	En ändring av förordning (EU) 2017/373 är planerad att antas under det tredje kvartalet 2021, då kravet på att slutföra spridningen inom sju timmar vid normal drift och inom nio timmar efter standardobservationstiden vid backup-operationer förväntas införas varefter den kommer att överensstämma med Icaos ändring 79.
Bilaga 3, ändring 79, tillägg 2. 1.3 ”Prognoser över väder av betydelse (SIGWX)”, till bestämmelse 1.3.1.3	C	EU-reglerna (och härvid bör beaktas att tillämpningen av Icaos ändring senarelagts till den 4 november 2021) omfattar inga krav på att World Area Forecast Centres ska utfärda SIGWX-prognoser i IWXXM-kodform.	En ändring av förordning (EU) 2017/373 är planerad att antas under det tredje kvartalet 2021, då kravet på att globala centraler för områdesprognoser (WAFC) ska utfärda prognoser över väder av betydelse (SIGWX) i IWXXM-kodform förväntas införas varefter den kommer att

			överensstämma med Icaos ändring 79.
Bilaga 3, ändring 79, tillägg 2. 2.1 ”Användning av produkter från det globala systemet för områdesprognoser (WAFS)”, bestämmelse 2.1.2	C	Denna bestämmelse har inte införlivats i EU-reglerna. Följaktligen, och med hänsyn till den senarelagda tillämpningen av Icao-ändringen (till den 4 november 2021), finns det inga krav på att flygplatsens flygväderkontor ska avkoda IWXXM-data som erhållits från WAFC till standardiserade WAFS-kartor.	MET.TR.215 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 är inte explicit när det gäller användningen av WAFS-produkter som används vid utarbetandet av meteorologisk information som tillhandahålls för flygdokumentation. Ingen ändring av förordning (EU) 2017/373 planeras.
Bilaga 3, ändring 79, tillägg 2. 2.2 ”Anmälan till WAFC av betydande avvikelser”, bestämmelse 2.2	C	EU-reglerna omfattar, med hänsyn till den senarelagda tillämpningen av Icao-ändringen (till den 4 november 2021) inga krav på att flygplatsens flygväderkontor som använder IWXXM-data som erhållits från de berörda globala centralerna för områdesprognoser (WAFC) ska anmäla betydande avvikelser.	En ändring av förordning (EU) 2017/373 är planerad att antas under det tredje kvartalet 2021, då kraven på att leverantören av flygvädertjänst (inte endast flygplatsens flygväderkontor) ska informera de berörda globala centralerna för flygväderprognoser (WAFC) om betydande avvikelser när de använder IWXXM-data förväntas införas varefter den kommer att överensstämma med Icaos ändring 79.

Bilaga 3, ändring 79, tillägg 2. Tabell A2-1 ”Mall för det rådgivande meddelandet om vulkanisk aska”	C	Mallen i EU-reglerna innehåller inga bestämmelser om hänvisningar till ”UNKNOWN” när det gäller avsnittet ”stat/region” i rådgivningen. Hänvisningarna till ”SFC” höjd (över havet) och ”UNKNOWN” i avsnittet ”Toppens högsta höjd över havet” ingår inte. Exempel och fotnoter som gäller resuspenderad (”RE-SUSPENDED”) vulkanisk aska ingår inte.	En ändring av förordning (EU) 2017/373 är planerad att antas under det tredje kvartalet 2021, då bestämmelserna om hänvisningar till ”UNKNOWN” i avsnittet stat/region, ”SFC” höjd (över havet) och ”UNKNOWN” i avsnittet ”Toppens högsta höjd över havet”, och exempel som inkluderar ”RE-SUSPENDED” förväntas införas i förordningen varefter den kommer att överensstämma med Icaos ändring 79.
Bilaga 3, ändring 79, tillägg 2. Exempel A2-1 ”Mall för det rådgivande meddelandet om vulkanisk aska”	C	EU-reglerna omfattar inte ändringen av ”vulkannumret” i exemplet.	En ändring av förordning (EU) 2017/373 är planerad att antas under det tredje kvartalet 2021, då ändringen av ”vulkannumret” i exemplet förväntas införas varefter den kommer att överensstämma med Icaos ändring 79.
Bilaga 3, ändring 79, tillägg 2. Tabell A2-2 ”Mall för det rådgivande meddelandet om tropiska cykloner”	C	I EU-reglerna ingår inte följande i mallen: 1) bestämmelser om att ta med ändringen av intensiteten hos en tropisk cyklon vid observationstidpunkten, 2) införande av alternativet ”NIL” med avseende på observerat cumulonimbusmoln (CB).	En ändring av förordning (EU) 2017/373 är planerad att antas under det tredje kvartalet 2021, då kravet på att inkludera förändringar i intensiteten hos en tropisk cyklon vid observationstidpunkten och införandet av alternativet ”NIL” med avseende på observerat cumulonimbusmoln (CB) förväntas införas varefter den kommer att överensstämma med Icaos ändring 79.
Bilaga 3, ändring 79, tillägg 2. Exempel A2-2 ”Rådgivande meddelande om tropiska cykloner”	C	Det uppdaterade exemplet i EU-reglerna omfattar inte punkten där en ändring av intensiteten av en tropisk cyklon vid observationstidpunkten anmäls.	En ändring av förordning (EU) 2017/373 är planerad att antas under det tredje kvartalet 2021, då den punkt som noterar en ändring av intensiteten av en tropisk cyklon vid observationstidpunkten förväntas införas varefter den kommer att överensstämma med Icaos ändring 79.

Bilaga 3, ändring 79, tillägg 2. Tabell A2-3 ”Mall för det rådgivande meddelandet om rymdväderinformationstjänster”	C	EU-reglerna omfattar för närvarande inte rymdvädercentrumens verksamhet – och därför inte heller tabell A2–3.	Easa kommer att fortsätta att övervaka utvecklingen av tillhandahållandet av rymdvädertjänster. För närvarande finns det ingen förväntad tidsplan för att inkludera rymdvädercentrumens verksamhet i EU-reglerna.
Bilaga 3, ändring 79, tillägg 3. Tabell A3-2 ”Mall för det rådgivande meddelandet om METAR och SPECI	C	Användningen av snedstreck (”/”) som indikator för uppgifter som saknas är inte uttryckligen inkluderad i EU-reglerna.	En ändring av förordning (EU) 2017/373 är planerad att antas under det tredje kvartalet 2021, då man kommer att ha övervägt att komplettera EU-reglerna med användningen av snedstreck (”/”) som indikator för uppgifter som saknas i EU-sammanhang.
Bilaga 3, ändring 79, tillägg 4. 2.6 ”Turbulens”, bestämmelse 2.6.2	C	Kapitel 5 och bilaga 4 till Icao-bilaga 3 har inte införlivats i EU-lagstiftningen.	Bestämmelserna om rapportering av turbulens när det gäller ”virvelupplösningshastighet” (EDR) kommer att omfattas av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 (SERA), som behandlar observationer från luftfartyg och rapporter genom röstkommunikation enligt regeluppdatering 0476, Regular Update of SERA. Bestämmelserna om datalänkkommunikation kommer också att beaktas inom ramen för den framtida uppgiften i samband med datalänkanvändning.

Bilaga 3, ändring 79, tillägg 4. 2.6 ”Turbulens”, bestämmelse 2.6.3	C	Kapitel 5 och bilaga 4 till Icao-bilaga 3 har inte införlivats i EU-lagstiftningen.	Bestämmelserna om rapportering av turbulens när det gäller ”virvelupplösningshastighet” (EDR) kommer att omfattas av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 (SERA), som behandlar observationer från luftfartyg och rapporter genom röstkommunikation enligt regeluppdatering 0476, Regular Update of SERA. Bestämmelserna om datalänkkommunikation kommer också att beaktas inom ramen för den framtida uppgiften i samband med datalänkanvändning.
Bilaga 3, ändring 79, tillägg 4. Tabell A4–1 ”Mall för speciell rapport från luftfartyg (nedlänk)”	C	Kapitel 5 och bilaga 4 till Icao-bilaga 3 har inte införlivats i EU-lagstiftningen.	Bestämmelserna om rapportering av kraftiga stoftstormar kommer att omfattas av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 (SERA), som behandlar observationer från luftfartyg och rapporter genom röstkommunikation enligt regeluppdatering 0476, Regular Update of SERA. Bestämmelserna om datalänkkommunikation kommer också att beaktas inom ramen för den framtida uppgiften i samband med datalänkanvändning.
Bilaga 3, ändring 79, tillägg 5. 4.4 ”Utbyte och spridning av områdesprognoser för låghöjdsflygningar”, ny bestämmelse 4.4.2	C	EU-reglerna innehåller ingen hänvisning till spridning av områdesprognoser för låghöjdsflygning till den internetbaserade tjänsten för luftfartens fasta telekommunikationstjänst.	En ändring av förordning (EU) 2017/373 är planerad att antas under det tredje kvartalet 2021, då kravet på spridning av områdesprognoser för låghöjdsflygning till den internetbaserade tjänsten för luftfartens fasta telekommunikationstjänst förväntas införas varefter den kommer att överensstämma med Icaos ändring 79.

Bilaga 3, ändring 79, tillägg 6. 4.2 ”Kriterier som avser fenomen som ingår i SIGMET- och AIRMET-meddelanden och speciella rapporter från luftfartyg (upplänk)”, ny bestämmelse 4.2.6	C	I EU-reglerna är de lägre tröskelvärdena för allvarlig och måttlig turbulens 0,7 respektive 0,4.	En ändring av förordning (EU) 2017/373 är planerad att antas under det tredje kvartalet 2021, då de lägre tröskelvärdena för allvarlig respektive måttlig turbulens förväntas ändras till 0,45 respektive 0,20 och kommer att överensstämma med Icaos ändring 79.
Bilaga 3, ändring 79, tillägg 6. Tabell A6-1A ”Mall för SIGMET och AIRMET”	C	EU-reglerna omfattar inte 1) identifiering av ett cumulonimbusmoln (CB) i samband med den prognostiserade positionen för tropiska cykloner och tillhörande fotnoter och 2) revidering av fotnoter som avser SIGMET när det gäller radioaktiva moln.	En ändring av förordning (EU) 2017/373 är planerad att antas senast under det tredje kvartalet 2021, då 1) identifiering av CB i samband med prognostiserad tropisk cyklonposition och tillhörande fotnoter och 2) en översyn av fotnoter som avser SIGMET när det gäller radioaktiva moln förväntas införas i förordningen varefter den kommer att överensstämma med Icaos ändring 79.
Bilaga 3, ändring 79, tillägg 6. Tillägg A6-1B ”Mall för speciell rapport från luftfartyg (upplänk)”	C	EU-reglerna omfattar inte 1) ”kraftig stoftstorm” (HVY DS) och 2) tillägget ”Observerade” med avseende på ”Läge” och ”Nivå”.	En ändring av förordning (EU) 2017/373 är planerad att antas under det tredje kvartalet 2021, då man kommer att ha övervägt att införa den speciella rapporten från luftfartyg (upplänk) i förordning (EU) 2017/373 i samband med verksamhet inom EU.
Bilaga 3, ändring 79, tillägg 6. Exempel A6-4 ”SIGMET-meddelande som avser radioaktivt moln”	C	Icaos formulering av SIGMET-meddelandet för radioaktivt moln har inte antagits i EU-reglerna.	En ändring av förordning (EU) 2017/373 är planerad att antas under det tredje kvartalet 2021, då Icaos formulering av SIGMET-meddelandet för radioaktivt moln förväntas införas varefter den kommer att överensstämma med Icaos ändring 79.

Bilaga 3, ändring 79, tillägg 8. 2.2 ”Format för information om väder av betydelse”, bestämmelse 2.2.1	B	I EU-reglerna görs i detta avseende ingen åtskillnad mellan planering före flygning och omplanering under flygning.	Ingen ändring av förordning (EU) 2017/373 planeras.
Bilaga 3, ändring 79, tillägg 8. 2.2 ”Format för information om väder av betydelse”, bestämmelse 2.2.2	C	Med beaktande av den senarelagda tillämpningen (till den 4 november 2021) av rekommendationen att information om väder av betydelse som tillhandahålls av WAFC bör anges i IWXXM-kodform ingår rekommendationen inte i EU-reglerna.	En ändring av förordning (EU) 2017/373 är planerad att antas under det tredje kvartalet 2021, då, med beaktande av den senarelagda tillämpningen (till den 4 november 2021), rekommendationen att information om väder av betydelse som tillhandahålls av WAFC bör anges i IWXXM-kodform förväntas införas varefter den kommer att överensstämma med Icaos ändring 79.

1.3. Ändringarna 44, 37 respektive 23 av bilaga 6, del I, II och III (Operations of Aircraft)

1.3.1. Beskrivning

Ändring 44 av bilaga 6, del I rör konfliktområden, allvädersverksamhet, harmonisering av villkor för auktorisering, godtagande och godkännande (AAA), lastutrymme, terrängvarningssystem (GPWS), räddningsvästar, artikel 83 bis, färdregistratorer, registrering av meddelanden om datalänkkommunikation och lokalisering av ett luftfartyg i nöd.

Ändring 37 av bilaga 6, del II rör allvädersverksamhet, harmonisering av villkor för auktorisering, godtagande och godkännande (AAA) , artikel 83 bis, färdregistratorer och registrering av datalänkmeddelanden.

Ändring 23 av bilaga 6, del III rör allvädersverksamhet, harmonisering av villkor för auktorisation, godtagande och godkännande (AAA), artikel 83 bis, utarbetande av en prestandakod för helikoptrar med exponering, färdregistratorer och registrering av datalänkmeddelanden.

1.3.2. Relevant unionslagstiftning

Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012[5]

1.3.3. Tabell över avvikelser som ska anmälas för ändring 44 av bilaga 6, del I

Bestämmelse i bilagan	**Avvikelsekategori**	**Uppgifter om avvikelserna**	**Anmärkningar**

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

4.2.8.1.1	C	Delvis genomförd. CVS får inga driftsanslag. Förordning (EU) 965/2012 tillåter för närvarande driftsmässig tillgodoräkning endast för siktlinjesindikatorer (HUD) och system för förstärkt seende (EVS).	
4.2.8.2	C	Delvis genomförd. De nyligen införda delarna av standarden har ännu inte införlivats i EU-reglerna.	
4.3.4.1.2	C	Delvis genomförd. I EU-reglerna används ETOPS-konceptet i stället för EDTO.	EDTO-standarderna planeras införlivas i förordning (EU) 965/2012 genom RMT.0392.
4.7.2.1	C	Inte genomförd. EDTO används inte i förordning (EU) 965/2012. I stället används ETOPS-konceptet.	EDTO-standarderna är planerade att införlivas i förordning (EU) 965/2012 genom RMT.0392.
4.7.2.2	C	Inte genomförd. EDTO används inte i förordning (EU) 965/2012. I stället används ETOPS-konceptet.	EDTO-standarderna planeras införlivas i förordning (EU) 965/2012 genom RMT.0392.
4.7.2.3	C	Inte genomförd. EDTO används inte i förordning (EU) 965/2012. I stället används ETOPS-konceptet.	EDTO-standarderna är planerade att införlivas i förordning (EU) 965/2012 genom RMT.0392.
4.7.2.4	C	Inte genomförd. EDTO används inte i förordning (EU) 965/2012. I stället används ETOPS-konceptet.	EDTO-standarderna är planerade att införlivas i förordning (EU) 965/2012 genom RMT.0392.
4.7.2.6	C	Inte genomförd. EDTO används inte i förordning (EU) 965/2012. I stället används ETOPS-konceptet.	EDTO-standarderna är planerade att införlivas i förordning (EU) 965/2012 genom RMT.0392.
6.1.5.1	C	Inte genomförd.	

6.1.5.2	C	Inte genomförd.	
6.1.5.3	C	Inte genomförd.	
6.1.5.4 Rekommendation	C	Inte genomförd.	
6.3.3.1.1	A	Mer krävande eller överstiger CAT.IDE.A.195 a i förordning (EU) nr 965/2012 kräver registrering av datalänkkommunikation för flygplan vars individuella luftvärdighetsbevis utfärdades den 8 april 2014 eller senare.	
6.3.3.1.2	C	Inte genomförd. CAT.IDE.A.195 a i förordning (EU) 965/2012 är endast tillämplig på flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdades den 8 april 2014 eller senare. Eftermontering av utrustning för datalänksregistrering krävs inte.	
6.3.3.1.3 Rekommendation	C	Inte genomförd.	
6.18.1	C	Delvis genomförd. CAT.GEN.MPA.210 i förordning (EU) 965/2012 är inte tillämplig på flygplan med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) som understiger 45 500 kg och en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) som understiger 19. Dessutom är CAT.GEN.MPA.210 endast tillämplig på flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdas den 1 januari 2023 eller senare.	

6.18.2 Rekommendation	C	Inte genomförd.	
Tillägg 8 1.6	C	Inte genomförd. Om en ADRS används finns det för närvarande inget EU-krav som gäller kraftkällans tillförlitlighet.	Avvikelse ska meddelas med asveende på standard 6.3.1.1.1.
Tillägg 10	C	Inte genomförd.	

1.1.4. Tabell över avvikelser som ska anmälas för ändring 37 av bilaga 6, del II

Bestämmelse i bilagan	**Avvikelsekategori**	**Uppgifter om avvikelserna**	**Anmärkningar**
2.2.2.2.1.1	C	Delvis genomförd. CVS får inga driftsanslag. Förordning (EU) 965/2012 tillåter för närvarande driftsmässig tillgodoräkning endast för siktlinjesindikatorer (HUD) och system för förstärkt seende (EVS).	
2.4.16.2.1	C	Delvis genomförd.	Del-NCO omfattar inget krav på medförande av färdregistrator.
2.4.18.1	C	Inte genomförd.	
2.4.18.2	C	Inte genomförd.	
2.4.18.3	C	Inte genomförd.	
2.4.18.4	C	Inte genomförd.	
Tillägg 2.5	C	Inte genomförd.	

1.1.5. Tabell över avvikelser som ska anmälas för ändring 23 av bilaga 6, del III

Bestämmelse i bilagan	**Avvikelsekategori**	**Uppgifter om avvikelserna**	**Anmärkningar**

2.2.8.1.1	C	Delvis genomförd. CVS får inga driftsanslag. Förordning (EU) 965/2012 tillåter för närvarande driftsanslag endast för siktlinjesindikatorer (HUD) och system för förstärkt seende (EVS).	
2.2.8.2	C	Delvis genomförd De nyligen införda delarna av standarden har ännu inte införlivats i EU-reglerna.	
4.1.5.1	C	Inte genomförd.	
4.1.5.2	C	Inte genomförd.	
4.1.5.3	C	Inte genomförd.	
4.1.5.4	C	Inte genomförd.	
4.3.3.1.2	C	Inte genomförd.	
4.3.3.1.2.4	C	Inte genomförd.	
4.7.3.1.1.1	C	Inte genomförd.	
4.13.1	C	Inte genomförd.	
4.13.2	C	Inte genomförd.	
4.13.3	C	Inte genomförd.	
4.13.4	C	Inte genomförd.	
Tillägg 4 1.6	C	Inte genomförd. Om en ADRS används finns det för närvarande inget EU-krav som gäller kraftkällans tillförlitlighet.	En avvikelse ska anmälas med avseende på standard 4.3.1.1.4
Tillägg 6	C	Inte genomförd.	

1.4. Ändring 92 av bilaga 10 (Aeronautical Telecommunications), volymerna I och II

1.4.1. Beskrivning

Volym I: Ändringen gäller globala system för satellitnavigering (GNSS) och konventionella navigationshjälpmedel, och har sitt ursprung i det fjärde och det femte mötet i panelen för

navigeringssystem (NSP/4 och 5). Ändringen avser a) prestandakategorier för anläggningar med instrumentlandningssystem (ILS), b) tillhandahållande av information om radionavigationstjänsters operativa status, c) uppdatering av bestämmelser om satellitbaserat stödsystem (SBAS) för att införa nya leverantörer av SBAS-tjänster, en ny standardidentifierare för koordinerad universell tid (UTC) och övervakningskrav för utfärdande av data (IOD) från GPS (Global Positioning System), d) bestämmelser för att säkerställa att det markbaserade stödsystemets (GBAS) VHF-datautsändning (VDB) är kompatibel med ILS och VOR (VHF rundstrålande radioräckvidd), e) förtydliganden och rättelser av GBAS-bestämmelser, och f) kompletterande vägledning om varningsgränser för GNSS-integritet.

Volym II: Ändringen gäller Icaos modell för utväxling av flygväderinformation (IWXXM), luftfartens fasta telekommunikationsnät (AFTN) och luftfartens fasta telekommunikationstjänst (AFS).

1.4.2. Relevant unionslagstiftning

Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373[6].

1.4.3. Tabell över avvikelser som ska anmälas för ändring 92 av bilaga 10, volym I

Bestämmelse i bilagan	**Avvikelsekategori**	**Uppgifter om avvikelserna**	**Anmärkningar**
Bilaga 10, volym I, ändring 92	C	I förordning (EU) 2017/373 hänvisas endast till Icao-bilaga 10, volym I till och med ändring 89.	Överensstämmelse kommer att uppnås när punkt CNS.TR.100 i förordning (EU) 2017/373 ändras enligt RMT.0719 ”Regelbunden uppdatering av reglerna för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster (IR/AMC/GM)” enligt den tidsplan som anges i det nuvarande EPAS.

1.1.0.

1.1.4. Tabell över avvikelser som ska anmälas för ändring 92 av bilaga 10, volym II

Bestämmelse i bilagan	**Avvikelsekategori**	**Uppgifter om avvikelserna**	**Anmärkningar**
Bilaga 10, volym II, ändring 92, kapitel 4, 4.3	C	I förordning (EU) 2017/373 hänvisas endast till Icao-bilaga 10, volym I till och med ändring 89.	Överensstämmelse kommer att uppnås när punkt CNS.TR.100 i förordning (EU) 2017/373 ändras enligt RMT.0719 ”Regelbunden uppdatering av reglerna för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster (IR/AMC/GM)” enligt den tidsplan som anges i det

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

			nuvarande EPAS.

1.5. Ändring 52 av bilaga 11 (Air Traffic Services)

1.5.1. Beskrivning

Ändringarna rör beredskapsplanering i fråga om konfliktområden. De är inspirerade av säkerhetsrekommendationer från Dutch Safety Board (DSB) efter nedskjutningen av Malaysia Airlines Flight 17 (MH17) och av rekommendationer från Task Force on Risks to Civil Aviation arising from Conflict Zones (TF RCZ) (C-DEC 203/1). Ändringen rör också ändringar i form av en ny bestämmelse om att förare av operativa fordon ska utföra motläsning.

1.5.2. Relevant unionslagstiftning

Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373[7].

Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/469[8].

Kommissionens förordning (EU) nr 139/2014[9]

Kommissionens genomförandeförordning (EU) 923/2012[10]

1.5.3. Tabell över avvikelser som ska anmälas för ändring 52 av bilaga 11

Bestämmelse i bilagan	**Avvikelsekategori**	**Uppgifter om avvikelserna**	**Anmärkningar**
Bilaga 11, ändring 52, kapitel 2.19, punkt 2.19.3	C	EU-reglerna omfattar inte kravet på att en lämplig ATS-myndighet ska säkerställa genomförandet av en säkerhetsriskbedömning och genomförandet av lämpliga riskreducerande åtgärder.	En ändring av förordning (EU) 2017/373 planeras genom RMT.0719 ”Regelbunden uppdatering av reglerna för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster”, och tidsplanen kan följas i den europeiska flygsäkerhetsplanen (EPAS).

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

Bilaga 11, ändring 52, kapitel 2.19, punkt 2.19.3.1	C	EU-reglerna omfattar inte kravet på att medlemsstaten ska inrätta förfaranden för att underlätta beaktandet av alla relevanta faktorer av betydelse för säkerheten vid bedömningen av säkerhetsrisker.	En ändring av förordning (EU) 2017/373 planeras genom RMT.0719 ”Regelbunden uppdatering av reglerna för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster”, och tidsplanen kan följas i den europeiska flygsäkerhetsplanen (EPAS).

Bilaga 11, ändring 52, kapitel 3, punkt 3.7.3.3	A	Förslaget till ändring av förordning (EU) nr 139/2014, som förväntas offentliggöras i slutet av 2020, innehåller följande bestämmelser: *”(3) Förare av ett radioutrustat fordon som trafikerar eller avser att trafikera manöverområdet ska motläsa säkerhetsrelaterade delar av de instruktioner som överförs via tal till personal i flygtrafikledningstjänst.* *Instruktioner att köra in på, hålla före, korsa och använda fordonet på en rullbana eller taxibana eller ett banstråk ska alltid motläsas.* *Motläsa andra instruktioner än de i punkt 3 till personal i flygtrafikledningstjänst eller bekräfta på ett sätt som klart visar att de har förståtts och ska efterlevas.”* <u>Icao-texten</u>: Det fordon som trafikerar eller avser att trafikera manöverområdet ska motläsa säkerhetsrelaterade delar av de instruktioner som överförs via tal till flygledaren, t.ex. instruktioner om att köra in på, hålla före, korsa och använda fordonet på en rullbana eller taxibana.	EU-förordningen förväntades bli mer krävande eftersom det anses att kraven på fordonsförare bör vara lika exakta som för flygbesättningen. Motsvarande krav i förordning (EU) nr 139/2014 kan upprepas i punkt SERA.8015 e i förordning (EU) nr 923/2012 genom RMT.0476 ”Regular update of SERA rule (IR/AMC/GM)” och ska enligt planerna börja tillämpas under det fjärde kvartalet 2023.

Bilaga 11, ändring 52, kapitel 3, punkt 3.7.3.4	C	EU-reglerna omfattar inte kravet på att flygledaren ska lyssna på fordonsförarens motläsning.	En ändring av förordning (EU) nr 923/2012 övervägs genom RMT.0476 ”Regular update of SERA rule (IR/AMC/GM)” och är planerad att börja tillämpas under det fjärde kvartalet 2023, då kravet på att flygledaren ska lyssna på fordonsförarens motläsning kommer att överensstämma med ändring 52.

1.6. Ändringarna 15 och 9 av bilaga 14 (Aerodromes), volymerna I och II

1.6.1. Beskrivning

Volym I: Ändringen avser flygplatsens utformning och drift samt visuella hjälpmedel för navigering.

Volym II: Ändringen avser modifieringar av specifikationer för flygplatsens utformning och drift som härrör från det tredje mötet i Aerodrome Design and Operations Panel (ADOP/3) och det åttonde mötet i PANS-Aerodromes Study Group (PASG/8).

1.6.2. Relevant unionslagstiftning

Volym I: Kommissionens förordning (EU) nr 139/2014[11] och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373[12]

Volym II: Kommissionens förordning (EU) nr 139/2014[13]

1.6.3. Tabell över avvikelser som ska anmälas för ändring 15 av bilaga 14, volym I

Bestämmelse i bilagan	**Avvikelsekategori**	**Uppgifter om avvikelserna**	**Anmärkningar**
1.1.7. Installation av hinder på banstråk	A	Certifieringsspecifikationerna innehåller högre värden för vissa bantyper	Bestämmelsen är planerad att antas senast under det tredje kvartalet 2021.
3.6.3 Bredden på hinderfria stigområden	A	Den nuvarande certifieringsspecifikationen innehåller ett högre värde för vissa typer av banor.	Easa kommer att ytterligare överväga behovet av att ändra certifieringsspecifikationen.

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

3.12.6 Väntplattor, väntplatser till banor, mellanliggande väntplatser och väntplatser på fordonsväg	B	Den nuvarande certifieringsspecifikationen klargör inte syftet med specifikationen med avseende på den inre övergångsytan.	Bestämmelsen är planerad att antas senast under det tredje kvartalet 2021.
3.12.8 Väntplattor, väntplatser till banor, mellanliggande väntplatser och väntplatser på fordonsväg	C	Bestämmelsen har införlivats i nationell lagstiftning som GM.	Bestämmelsen kan antas senast under det tredje kvartalet 2021.
5.3.23.4 Varselljus för bana i användning	C	Denna bestämmelse behandlas inte i de nuvarande certifieringsspecifikationerna	Bestämmelsen är planerad att antas senast under det tredje kvartalet 2021.
5.3.23.5 Placeringen av varselljus för bana i användning	C	Denna bestämmelse behandlas inte i de nuvarande certifieringsspecifikationerna	Bestämmelsen är planerad att antas senast under det tredje kvartalet 2021.
5.3.23.6 Placeringen av varselljus för bana i användning	C	Denna bestämmelse behandlas inte i de nuvarande certifieringsspecifikationerna	Bestämmelsen är planerad att antas senast under det tredje kvartalet 2021.
5.3.23.10 Egenskaper hos varselljus för bana i användning	B	Den nuvarande certifieringsspecifikationen behandlar denna bestämmelse på ett annat sätt.	Bestämmelsen är planerad att antas senast under det tredje kvartalet 2021.
5.3.29.3 Spärrbommens placering	C	Denna bestämmelse behandlas inte i de nuvarande certifieringsspecifikationerna	Bestämmelsen är planerad att antas senast under det tredje kvartalet 2021.
5.3.29.8 Egenskaper hos spärrbom	B	De nuvarande certifieringsspecifikationerna behandlar denna bestämmelse på ett annat sätt	Bestämmelsen är planerad att antas senast under det tredje kvartalet 2021.
5.4.1 Tabell 5-5	A	Enligt den nuvarande specifikationen ska skyltarna vara större	Denna bestämmelse kommer enligt planerna att bibehållas.

5.4.3.35 Informationsskyltar	C	Denna bestämmelse beaktas inte fullt ut i den nuvarande certifieringsspecifikationen.	Bestämmelsen är planerad att antas senast under det tredje kvartalet 2021.
5.4.3.37 Informationsskyltar	C	Denna bestämmelse beaktas inte fullt ut i den nuvarande certifieringsspecifikationen.	Bestämmelsen är planerad att antas senast under det tredje kvartalet 2021.
5.4.3.39	C	Denna bestämmelse beaktas inte fullt ut i den nuvarande certifieringsspecifikationen.	Bestämmelsen är planerad att antas senast under det tredje kvartalet 2021.
9.9.5	A	Den nuvarande certifieringsspecifikationen är mer krävande när det gäller installation av objekt på vissa typer av banor.	Bestämmelsen är planerad att antas senast under det tredje kvartalet 2021.

1.1.4. Tabell över avvikelser som ska anmälas för ändring 9 av bilaga 14, volym II

Bestämmelse i bilagan	**Avvikelsekategori**	**Uppgifter om avvikelserna**	**Anmärkningar**
1.1 Definition av utformning D	C	Definitionen omfattas inte av de nuvarande bestämmelserna. Dessutom gäller den endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
1.1 Definition av D-värde	C	Definitionen omfattas inte av de nuvarande bestämmelserna. Dessutom gäller den endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.

1.1 Definition av dynamisk belastningsbeständig yta	C	Den nuvarande definitionen har koppling till nödsättning och inte till helikopterrörelser. Dessutom gäller den endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
1.1 Definition av långsträckt	C	Definitionen omfattas inte av de nuvarande bestämmelserna. Dessutom gäller den endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
1.1 Definition av uppställningsplats för helikopter	C	Den nuvarande definitionen omfattar inte alla funktioner som omfattas av den nya definitionen av uppställningsplats för helikoptrar. Dessutom gäller den endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
1.1 Definition av taxibana för helikopter	C	Det nya innehållet i definitionen omfattas inte av de nuvarande bestämmelserna. Dessutom gäller den endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
1.1 Definition av taxningsväg för helikopter	C	Definitionen omfattas inte av de nuvarande bestämmelserna. Dessutom gäller den endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.

1.1 Definition av skyddsområde	C	Den nuvarande definitionen omfattar även taxningsväg. Dessutom gäller den endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
1.1 Definition av cirkellinje för sättpunkt (Touchdown positioning circle (TDPC))	C	Definitionen omfattas inte av de nuvarande bestämmelserna. Dessutom gäller den endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
1.1 Definition av sättpunktsmarkering (Touchdown positioning marking (TDPM))	C	Definitionen omfattas inte av de nuvarande bestämmelserna. Dessutom gäller den endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
2.4.1 Helikopterflygplatsens dimensioner och tillhörande information	C	Specifikationen har inte införlivats i nationell lagstiftning.	Specifikationen kommer att beaktas inom ramen för RMT.0722 senast under det fjärde kvartalet 2023.
2.4.3 Helikopterflygplatsens dimensioner och tillhörande information	C	Specifikationen har inte införlivats i nationell lagstiftning.	Specifikationen kommer att beaktas inom ramen för RMT.0722 senast under det fjärde kvartalet 2023.
2.7.1 Brand- och räddningstjänst (information om skyddsnivån)	C	De relevanta specifikationerna, som också gäller för flygplatser, har införlivats i nationell lagstiftning som vägledande material.	Specifikationen kommer i framtiden att beaktas inom ramen för RMT.0722 senast under det fjärde kvartalet 2023.
2.7.2 Brand- och räddningstjänst (kategori)	C	De relevanta specifikationerna, som också gäller för flygplatser, har införlivats i nationell lagstiftning som vägledande material.	Specifikationen kommer att beaktas inom ramen för RMT.0722 senast under det fjärde kvartalet 2023.

2.7.3 Brand- och räddningstjänst (kungörande av ändringar av skyddsnivån)	C	De relevanta specifikationerna, som också gäller för flygplatser, har införlivats i nationell lagstiftning som vägledande material.	Specifikationen kommer att beaktas inom ramen för RMT.0722 senast under det fjärde kvartalet 2023.
2.7.4 Brand- och räddningstjänst (ny kategori)	C	De relevanta specifikationerna, som också gäller för flygplatser, har införlivats i nationell lagstiftning som vägledande material.	Specifikationen kommer att beaktas inom ramen för RMT.0722 senast under det fjärde kvartalet 2023.
3.1.1 Start- och landningsområden (FATO)	C	De nuvarande bestämmelserna behandlar FATO på ett annat sätt. Dessutom gäller den nuvarande bestämmelsen endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
3.1.2 Tillhandahållande av start- och landningsområden (FATO)	C	Enligt de nuvarande bestämmelserna behöver ett start- och landningsområde inte vara fast. Dessutom gäller den nuvarande bestämmelsen endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
3.1.3 FATO-dimensioner	C	I de nuvarande bestämmelserna behandlas start- och landningsområdenas dimensioner på ett annat sätt. Dessutom gäller den nuvarande bestämmelsen endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.

3.1.5 Lutning hos ett fast start- och landningsområde (FATO).	C	I de nuvarande bestämmelserna behandlas lutningarna på ett annat sätt. Dessutom gäller den nuvarande bestämmelsen endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
3.1.8 FATO-säkerhetsområden	C	I de nuvarande bestämmelserna behandlas egenskaperna hos ett säkerhetsområde på ett annat sätt. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
3.1.9 FATO-skyddsområdets dimensioner	C	I de nuvarande bestämmelserna behandlas dimensionerna av ett säkerhetsområde på ett annat sätt. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
3.1.11 Objekt inom ett FATO-säkerhetsområde	C	De nuvarande bestämmelserna är tillämpliga på förekomsten av objekt inom ett säkerhetsområde på ett annat sätt. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.

3.1.13 Tillhandahållande av skyddad sidolutning	C	De nuvarande bestämmelserna är tillämpliga på förekomsten av objekt inom ett säkerhetsområde på ett annat sätt. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
3.1.14 Tillhandahållande av skyddad sidolutning	C	De nuvarande bestämmelserna är tillämpliga på förekomsten av objekt inom ett säkerhetsområde på ett annat sätt. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
3.1.15 Hinder på ytan av en skyddad sidolutning	C	I den befintliga specifikationen förutses möjligheten till genomträngning av ytan under vissa förhållanden. Dessutom gäller den nuvarande bestämmelsen endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
3.1.16 Hinderfritt stigområde för helikoptrar	C	De nuvarande bestämmelserna är inte tillämpliga på denna specifikation. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.

3.1.19 Bredden på hinderfria stigområden för helikoptrar	C	Den nuvarande bestämmelsen omfattar endast en lutning. Dessutom gäller den nuvarande bestämmelsen endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
3.1.21 Sättnings- och lättningsområde (TLOF)	C	De nuvarande bestämmelserna är inte tillämpliga på denna specifikation. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
3.1.24 TLOF-dimensioner	C	De nuvarande bestämmelserna är inte tillämpliga på denna specifikation. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
3.1.26 TLOF-lutningar	A	Den nuvarande specifikationen innehåller strängare krav när det gäller lutningsegenskaper. Dessutom gäller den nuvarande bestämmelsen endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.

3.1.27 TLOF inom FATO	C	De nuvarande bestämmelserna är inte tillämpliga på denna specifikation. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
3.1.28 TLOF på uppställningsplats för helikopter	C	De nuvarande bestämmelserna är inte tillämpliga på denna specifikation. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
3.1.29 TLOF-markeringar	C	De nuvarande bestämmelserna är inte tillämpliga på denna specifikation. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
3.1.30 TDPM i FATO/TLOF	C	De nuvarande bestämmelserna är inte tillämpliga på denna specifikation. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.

3.1.31 Alternativa TDPM	C	De nuvarande bestämmelserna är inte tillämpliga på denna specifikation. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
3.1.33 Taxibanor för helikopter	C	De nuvarande bestämmelserna är inte tillämpliga på denna specifikation. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
3.1.34 Bredden på taxibanor för helikoptrar	C	De nuvarande bestämmelserna är inte tillämpliga på denna specifikation. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
3.1.35 Tvärlutning (transverse slope) på taxibanor för helikoptrar	C	De nuvarande bestämmelserna är inte tillämpliga på denna specifikation. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.

3.1.36 Taxningsvägar för helikoptrar	C	De nuvarande bestämmelserna är inte tillämpliga på denna specifikation. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
3.1.38 Lutningen på taxningsväg för helikopter	C	De nuvarande bestämmelserna är inte tillämpliga på denna specifikation. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
3.1.42 Hovringsvägar för helikoptrar	C	De nuvarande bestämmelserna är inte tillämpliga på denna specifikation. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
3.1.44 Uppställningsplatser för helikoptrar	C	I de nuvarande bestämmelserna behandlas uppställningsplatsernas egenskaper på ett annat sätt. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.

3.1.45 Dimensionerna på uppställningsplatser för helikoptrar	C	I de nuvarande bestämmelserna behandlas uppställningsplatsernas egenskaper på ett annat sätt. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
3.1.46 Lutningen på uppställningsplatser för helikoptrar	C	I de nuvarande bestämmelserna behandlas uppställningsplatsernas egenskaper på ett annat sätt. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
3.1.46 Markeringar av uppställningsplatser för helikoptrar	C	De nuvarande specifikationerna tillåter att markering av uppställningsplatser inte tillhandahålls. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
3.1.52 Skyddsområde för uppställningsplats som inte är i samtidigt bruk	C	De nuvarande bestämmelserna är inte tillämpliga på denna specifikation. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.

3.1.55 Lutning på fast skyddsområde	C	De nuvarande bestämmelserna är inte tillämpliga på denna specifikation. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
4.2.7 Inflygnings- och start-stigytor för helikopterflygplatser på marknivå	C	Specifikationen omfattar inte tillgången till minst en skyddad sidolutning. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
5.2.2 Identifieringsmärkning för helikopterflygplats (noterat, men en ny figur 5–1A införs)	C	De nuvarande bestämmelserna är inte tillämpliga på denna specifikation. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
5.2.7.4 Egenskaperna hos riktpunktsmarkering	C	De nuvarande bestämmelserna anger vit färg som tillämplig färg och kräver inte att märkningens färg ska stå i kontrast till bakgrunden. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.

5.2.9.1 Tillhandahållande av TDPM	C	Den nuvarande bestämmelsen definierar tillhandahållandet av TDPM på ett mer föreskrivande och villkorat sätt. Dessutom gäller den nuvarande bestämmelsen endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
5.2.9.2 Egenskaper hos TDPM	C	De nuvarande bestämmelserna berör inte dessa specifikationer. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
5.2.9.3 TDPC:s placering	C	De nuvarande bestämmelserna är inte tillämpliga på denna specifikation. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
5.2.9.5 Markering av förbjuden landningssektor	C	De nuvarande bestämmelserna berör inte dessa specifikationer. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.

5.2.9.8 Skulderlinjens längd	C	De nuvarande bestämmelserna är inte tillämpliga på denna specifikation. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
5.2.9.9 Egenskaperna hos markering av förbjuden landningssektor	C	De nuvarande bestämmelserna är inte tillämpliga på denna specifikation. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
5.2.9.10 TDPM-rangordning	C	De nuvarande bestämmelserna är inte tillämpliga på denna specifikation. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
5.2.13.2 Markering av helikopterns centrumlinje	C	De nuvarande bestämmelserna avser taxibanor. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
5.2.13.3 Placeringen av markeringar för taxibana för helikopter	C	De nuvarande bestämmelserna avser taxibanor. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.

5.2.13.4 Placeringen av markörer för taxibana för helikopter	C	De nuvarande bestämmelserna avser taxibanan.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
5.2.13.5 Avståndet mellan markeringar av taxibana för helikopter	C	De nuvarande bestämmelserna avser taxibanor. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
5.2.13.6 Markering av centrumlinjen på belagda taxibanor för helikoptrar	C	De nuvarande bestämmelserna avser taxibanor. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
5.2.13.7 Markering av centrumlinjen på obelagda taxibanor för helikoptrar	C	De nuvarande bestämmelserna är inte tillämpliga på denna specifikation. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
5.2.13.8 Egenskaperna hos markeringar av taxibankanter för helikoptrar	C	De nuvarande bestämmelserna avser taxibanor. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.

5.2.13.9 Markering av taxibankanter för helikoptrar	C	De nuvarande bestämmelserna avser taxibanor. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
5.2.13.10 Höjden på markering av taxibankanter för helikoptrar	C	De nuvarande bestämmelserna avser taxibanor. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
5.2.13.11 Färgen på markering av taxibankanter för helikoptrar	C	De nuvarande bestämmelserna avser taxibanor. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
5.2.13.12 Belysning vid markering av taxibankanter för helikoptrar	C	De nuvarande bestämmelserna avser taxibanor. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
5.2.14.1 Markeringar och markörer för hovringsvägar för helikoptrar	C	Enligt de gällande kraven behöver relevanta markörer och markeringar tillhandahållas endast under vissa omständigheter. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.

5.2.14.2 Placeringen av markeringar och markörer för hovringsvägar för helikoptrar	C	De nuvarande bestämmelserna avser hovringsvägen. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
5.2.14.3 Markering av centrumlinjen för hovringsvägen för helikoptrar	C	De nuvarande bestämmelserna avser hovringsvägen. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
5.2.14.4 Markering av centrumlinjen för obelagd hovringsväg för helikoptrar	C	De nuvarande bestämmelserna avser hovringsvägen. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
5.2.14.5 Markörer för hovringsvägar för helikoptrar	C	De nuvarande bestämmelserna avser hovringsvägen. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
5.2.15.1 Tillhandahållande av ytterkantsmarkering för uppställningsplatser för helikoptrar	C	Enligt de gällande kraven behöver ytterkantsmarkeringar tillhandahållas endast under vissa omständigheter. . Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.

5.2.15.2 Tillhandahållande av TDPM för uppställningsplatser för helikoptrar	C	De nuvarande bestämmelserna är inte tillämpliga på denna specifikation. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
5.2.15.4 Placeringen av TDPM, inställningslinjer och inlednings- och utgångslinjer	C	De nuvarande bestämmelserna är inte tillämpliga på denna specifikation. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
5.2.15.6 Egenskaperna hos ytterkantsmarkering av uppställningsplatser för helikoptrar	C	De nuvarande bestämmelserna behandlar inte markeringens nya egenskaper. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
5.2.15.7 Egenskaper hos TDPM	C	TDPM:s egenskaper definieras på olika sätt i de nuvarande bestämmelserna. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
5.3.1 Belysning allmänt - Avlägsnande av HAPI-illustration från figur 5-11	C	HAPI-illustrationen ingår i de nuvarande bestämmelserna. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU)	De nuvarande specifikationerna anses nödvändiga och kommer enligt planerna att bibehållas.

		nr 139/2014.	
5.3.5 Ljussystem för riktning (Visual alignment guidance system)	C	De nuvarande bestämmelserna innehåller specifikationer för placering, signalformat, ljusfördelning, inflygningsspår och azimutinställning samt egenskaperna hos systemet för riktningsljus. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	De nuvarande specifikationerna anses nödvändiga och kommer enligt planerna att bibehållas.
5.3.6 Visuell glidbaneindikering (Visual approach slope indicator)	C	De nuvarande bestämmelserna innehåller specifikationer för placering, signalformat, ljusfördelning, inflygningslutning och höjdinställning, ljusenhetens egenskaper samt hinderskyddsytor. De nuvarande bestämmelserna gäller dessutom endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	De nuvarande specifikationerna anses nödvändiga och kommer enligt planerna att bibehållas.
5.3.9.17 TLOF-perimeterljus placerade i FATO på marknivå på en upphöjd helikopterflygplats	C	Enligt den nuvarande specifikationen får TLOF-perimeterljusen sticka upp mer än 5 cm. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.

5.3.10.1 Tillhandahållande av strålkastarbelysning vid uppställningsplats för helikopter	C	De nuvarande bestämmelserna är inte tillämpliga på denna specifikation. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
5.3.10.2 Placeringen av strålkastarbelysning vid uppställningsplats för helikopter	C	De nuvarande bestämmelserna är inte tillämpliga på denna specifikation. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
5.3.10.3 Spektralfördelning av strålkastarbelysning vid uppställningsplats	C	De nuvarande bestämmelserna är inte tillämpliga på denna specifikation. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
5.3.10.4 Horisontell och vertikal illuminans	C	De nuvarande bestämmelserna är inte tillämpliga på denna specifikation. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.

5.3.13.1 Hinder i områden utanför och under gränserna för hinderljussystem (OLS)	C	De nuvarande bestämmelserna är inte tillämpliga på denna specifikation. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
5.3.13.2 Luftkablar eller kablar som korsar en flod	C	De nuvarande bestämmelserna är inte tillämpliga på denna specifikation. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
6.2.1.3 RFF-utrustning och RFF-tjänster på marknivå och upphöjda helikopterflygplatser belägna ovanför obebodda konstruktioner	C	Enligt de nuvarande bestämmelserna ska en brand- och räddningstjänst tillhandahållas utan att en riskbedömning behöver göras. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen för fristående helikopterflygplatser kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
6.2.2.2 Praktisk beräkning av kritiskt område där det primära mediet används som en sluten stråle	C	Skyddsnivån fastställs i enlighet med de bestämmelser som är tillämpliga på flygplatser. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen för fristående helikopterflygplatser kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.

6.2.2.3 Praktisk beräkning av kritiskt område där det primära mediet används i ett spritt mönster (utom helikopterdäck)	C	Flygplatsens RFFS-specifikationer gäller. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen för fristående helikopterflygplatser kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
6.2.3.1 Mängden primärt medium och kompletterande agenser	C	Mängden primärt medium och agenser fastställs i enlighet med de bestämmelser som är tillämpliga på flygplatser. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen för fristående helikopterflygplatser kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
6.2.3.5 Kompletterande medier	C	Flygplatsens RFFS-specifikationer gäller. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen för fristående helikopterflygplatser kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
6.2.3.8 Kompletterande medier	C	Flygplatsens RFFS-specifikationer gäller. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen för fristående helikopterflygplatser kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
6.2.4.1 Responstid på helikopterflygplatser på marknivå	C	De gällande reglerna föreskriver ingen viss responstid. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på	Specifikationen för fristående helikopterflygplatser kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.

		flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	
6.2.5.1 Räddningsinsatser	C	Flygplatsens RFFS-specifikationer gäller. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen för fristående helikopterflygplatser kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
6.2.6 Kommunikations- och varningssystem	C	Flygplatsens RFFS-specifikationer gäller. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen för fristående helikopterflygplatser kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
6.2.7.1 Antal anställda inom brand- och räddningstjänsten	C	Flygplatsens RFFS-specifikationer gäller, och brand- och räddningspersonal står alltid till förfogande. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU) nr 139/2014.	Specifikationen för fristående helikopterflygplatser kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.
6.2.7.2 Utbildning av brand- och räddningspersonal	C	Flygplatsens RFFS-specifikationer gäller, och brand- och räddningspersonal tillhandahålls och utbildas alltid. Dessutom gäller de nuvarande bestämmelserna endast för VFR-helikopterflygplatser som är belägna på flygplatser som omfattas av förordning (EU)	Specifikationen för fristående helikopterflygplatser kommer att beaktas i framtida regleringsverksamhet.

		nr 139/2014.	

1.7. Ändring 41 av bilaga 15 (Aeronautical Information Services)

1.7.1. Beskrivning

Den föreslagna ändringen rör beredskapsplanering för konfliktområden.

1.7.2. Relevant unionslagstiftning

Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373[14].

1.7.3. Tabell över avvikelser som ska anmälas för ändring 41 av bilaga 15

Bestämmelse i bilagan	**Avvikelsekategori**	**Uppgifter om avvikelserna**	**Anmärkningar**
6.3.2.3	C	Inte genomförd. EU-lagstiftningen kräver för närvarande inte att information offentliggörs via NOTAM om farlig verksamhet för civil luftfart och om hanteringen av det specifika fallet med konfliktområden.	Denna ändring kommer att införlivas i nationell lagstiftning när kraven i bilaga VI till förordning (EU) 2017/373 uppdateras.

1.1.0.

1.8. Ändringarna 13, 10 och 1 av bilaga 16 (Environment), volymerna I, II och III

1.8.1. Beskrivning

Volym I: Ändringen avser krav på bullercertifiering av luftfartyg.

Volym II: Ändringen avser krav på utsläppscertifiering av flygplansmotorer

Volym III: Ändringen avser krav på certifiering av koldioxidutsläpp från flygplan

1.8.2. Relevant unionslagstiftning

Förordning (EU) 2018/1139[15]

1.8.3. Tabell över avvikelser som ska anmälas för ändring 13 av bilaga 16, volym I

Bestämmelse i	**Avvikelsekategori**	**Uppgifter om avvikelserna**	**Anmärkningar**

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

bilagan			
Bilaga 16, volym I, ändring 13	C	I förordning (EU) 2018/1139 hänvisas till Icao-bilaga 16, volym I, ändring 12.	Till och med den 31 mars 2022 kommer det att finnas en avvikelse mellan [medlemsstaternas] nationella bestämmelser och/eller praxis och bestämmelserna i bilaga 16, volym I, inbegripet alla ändringar till och med ändring 13.

1.1.4. Tabell över avvikelser som ska anmälas för ändring 10 av bilaga 16, volym II

Bestämmelse i bilagan	**Avvikelsekategori**	**Uppgifter om avvikelserna**	**Anmärkningar**
Bilaga 16, volym II, ändring 10 för de standarder som börjar tillämpas i januari 2021	C	I förordning (EU) 2018/1139 hänvisas till Icao-bilaga 16, volym II, ändring 9.	Till den 31 mars 2022 kommer det att finnas en avvikelse mellan [medlemsstaternas] nationella bestämmelser och/eller praxis och bestämmelserna i bilaga 16, volym II, inbegripet alla ändringar till och med ändring 10.

1.1.5. Tabell över avvikelser som ska anmälas för ändring 1 av bilaga 16, volym III

Bestämmelse i bilagan	**Avvikelsekategori**	**Uppgifter om avvikelserna**	**Anmärkningar**
Bilaga 16, volym III, ändring 1	C	I förordning (EU) 2018/1139 hänvisas till Icao-bilaga 16, volym III.	Till den 31 mars 2022 kommer det att finnas en avvikelse mellan [medlemsstaternas] nationella bestämmelser och/eller praxis och bestämmelserna i bilaga 16, volym III, inbegripet alla ändringar till och med ändring 1.