EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 9.10.2020
COM(2020) 649 final

ANNEX

LIITE

asiakirjaan

Ehdotus: neuvoston päätös

kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä Euroopan unionin puolesta esitettävästä kannasta eroavuuksien ilmoittamiseen kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteisiin 1, 3, 4, 6 (I, II ja III osa), 10 (niteet I ja II), 11, 14 (niteet I ja II), 15 ja 16 (niteet I, II ja III) nähden sekä kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvostossa yleissopimuksen liitteeseen 6 (osat I ja II) tehtävien, 25 tuntia tallentavaa ohjaamoäänitintä (CVR) koskevan tulevan varustevaatimuksen lykkäämiseen covid-19-valmiudesta johtuvien tahattomien seurausten välttämiseksi liittyvien muutosten 46 ja 39 hyväksymiseen

LIITE

Kansainväliselle siviili-ilmailujärjestölle Chicagon yleissopimuksen liitteisiin tehtyjen muutosten osalta ilmoitettavat eroavuudet

1. ILMOITETTAVAT EROAVUUDET

ICAOn neuvosto aikoo 2 päivän maaliskuuta ja 20 päivän maaliskuuta 2020 välisenä aikana pidetyssä 219. istunnossaan hyväksyä muutoksia useisiin Chicagon yleissopimuksen liitteisiin turvallisuuden, ympäristön ja lennonvarmistuksen aloilla. Tässä yhteydessä ICAOlle on asiaa koskeva unionin lainsäädäntö huomioon ottaen ilmoitettava eroavuuksista seuraavasti.

1.1. Muutos 176 henkilöstön lupakirjoja koskevaan liitteeseen 1

Ilmoitetaan eroavuuksista

1.2. Muutos 79 kansainvälisen ilmailun sääpalvelua koskevaan liitteeseen 3

Ilmoitetaan eroavuuksista

1.3. Muutokset 44, 37 ja 23 lentotoimintaa koskevaan liitteeseen 6, osat I, II ja III

Osa I: Ilmoitetaan eroavuuksista
Osa II: Ilmoitetaan eroavuuksista
Osa III: Ilmoitetaan eroavuuksista

1.4. Muutos 92 ilmailuviestintää koskevaan liitteeseen 10, niteet I ja II

Nide I: Ilmoitetaan eroavuuksista
Nide II: Ilmoitetaan eroavuuksista

1.5. Muutos 52 ilmaliikennepalvelua koskevaan liitteeseen 11

Ilmoitetaan eroavuuksista

1.6. Muutokset 15 ja 9 lentopaikkoja koskevaan liitteeseen 14, niteet I ja II

Nide I: Ilmoitetaan eroavuuksista
Nide II: Ilmoitetaan eroavuuksista

1.7. Muutos 41 liitteeseen 15

Ilmoitetaan eroavuudesta

1.8. Muutokset 13, 10 ja 1 ympäristöä koskevaan liitteeseen 16, niteet I, II ja III

Nide I: Ilmoitetaan eroavuuksista
Nide II: Ilmoitetaan eroavuuksista
Nide III: Ilmoitetaan eroavuuksista

2. YKSITYISKOHTAISET TIEDOT ILMOITETTAVISTA EROAVUUKSISTA

2.1. Muutos 176 henkilöstön lupakirjoja koskevaan liitteeseen 1

2.1.1. Kuvaus

Tämä muutos perustuu ICAOn kompetenssiperustaisen koulutuksen ja arvioinnin työryhmän (CBTA-TF) ja ICAOn sihteeristön laatimiin suosituksiin, ja se koskee mukauttamista lennonvarmistuspalvelujen koulutusmenettelyjä koskevaan muutokseen 5 (PANS-TRG, Doc 9868), uusia määritelmiä, lentotoiminnan harjoittajia/lennonselvittäjiä koskevien vaatimusten päivittämistä, pystysuoraan nousevia lentokoneita koskevien vaatimusten muuttamista ja niiden soveltamisen lykkäämistä sekä lennonjohdon työpaikkakouluttajia koskevien vaatimusten käyttöönottoa.

2.1.2. Asiaa koskeva unionin lainsäädäntö

Komission asetus (EU) N:o 1178/2011[1]

Komission asetus (EU) 2015/340[2]

2.1.3. Taulukko eroavaisuuksista, joista on ilmoitettava liitteen 1 muutosta 176 varten

Liitteen vaatimus	**Eroa-vuuden luokka**	**Yksityiskohtaiset tiedot eroavuudesta**	**Huomautukset**
LUKU 1. LUPAKIRJOJA KOSKEVAT MÄÄRITELMÄT JA YLEISET SÄÄNNÖT 1.1 Määritelmät Pätevyys, pätevyystekijä, pätevyysyksikkö, virheiden hallinta, suorituskriteerit, uhkatekijöiden hallinta.	C	Asetus (EU) N:o 1178/2011 sisältää nämä määritelmät sellaisina kuin ne on määritelty ICAOn liitteessä 1 (12. painos, 2018). Nämä määritelmät eivät sisälly asetukseen (EU) 2015/340.	Toimituksellisten seikkojen vuoksi asetuksen (EU) N:o 1178/2011 muutos on tarkoitus hyväksyä sääntelytehtävän RMT.0587 (Regular update of regulations regarding pilot training, testing and checking and the related oversight) yhteydessä. Asetuksen (EU) 2015/340 muuttamista harkitaan tulevaisuudessa sääntelytehtävän RMT.0668 (Regular update of air traffic controller licensing rules) yhteydessä.

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

LUKU 1. LUPAKIRJOJA KOSKEVAT MÄÄRITELMÄT JA YLEISET SÄÄNNÖT 1.1 Määritelmät Kompetenssiperustainen koulutus ja arviointi, pätevyysvaatimukset; ehdot, ICAOn kompetenssijärjestelmä (ICAO Competency Framework); seuranta; havaittavissa oleva käyttäytyminen (OB); ohjaava ohjaaja (PF), avustava ohjaaja (PM).	C	Nämä määritelmät eivät sisälly EU:n sääntelyyn.	Asetuksen (EU) N:o 1178/2011 muutos on tarkoitus hyväksyä sääntelytehtävän RMT.0587 (Regular update of regulations regarding pilot training, testing and checking and the related oversight) yhteydessä.
2.4.3 Lentokoneluokkakelpuutuksen myöntämistä koskevat erityisvaatimukset 2.4.3.1 Kokemus 2.4.3.1.1 Hyvitys rajoitetaan enintään 20 tuntiin.	A	FCL.315 CPL yhdessä asetuksen (EU) N:o 1178/2011 liitteen I (osa FCL) lisäyksen 3 kanssa mahdollistaa enintään 10 tunnin hyvityksen.	
1.2.8.2 ja LISÄYS 2. HYVÄKSYTYT KOULUTUSORGANISAATIOT 3. Koulutusohjelmat	B	FCL.115 LAPL, of 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, lentomiehistöasetuksen (EU) N:o 2011/1178 liitteen I (osa FCL) lisäykset 3, 5 ja 6 mahdollistavat riittävän joustavuuden koulutusohjelmien suhteen.	

LUKU 4. LUPAKIRJAT JA KELPUUTUKSET MUULLE HENKILÖSTÖLLE KUIN OHJAAMOMIEHISTÖN JÄSENILLE 4.4 Lennonjohtajan lupakirja 4.4.1 Lupakirjan myöntämistä koskevat vaatimukset 4.4.1.3 Kokemus 4.4.1.3.1	C	Asetuksessa (EU) 2015/340 ei edellytetä 3 kuukauden palvelusaikaa.	Asetuksen (EU) 2015/340 muuttamista harkitaan tulevaisuudessa sääntelytehtävän RMT.0668 (Regular update of air traffic controller licensing rules) yhteydessä. Ilmoitus muutosehdotuksesta on tarkoitus julkaista vuoden 2020 loppuun mennessä.
4.4.1.3.2	A	Asetuksessa (EU) 2015/340 käsitellään tässä tarkoitettua standardia yksityiskohtaisesti työpaikkakouluttajien kokemuksen ja koulutuksen osalta.	Asetusta (EU) 2015/340 (osa ATCO) ei ole tarkoitus muuttaa.
4.5 Lennonjohtajan kelpuutukset 4.5.2 Lennonjohtajan kelpuutuksia koskevat vaatimukset 4.5.2.2 Kokemus 4.5.2.2.1 kohdan b alakohta	B	Standardi sisältyy asetuksen (EU) 2015/340 osaan ATCO; siinä ei aseteta lisävelvoitetta.	Asetusta (EU) 2015/340 (osa ATCO) ei ole tarkoitus muuttaa.
4.5.2.2.1 kohdan c alakohta	C	EU:n lainsäädännössä ei edellytetä valvontatutkalähestymiskokemusta tai -koulutusta.	Standardi on tarkoitus ottaa huomioon asetuksen (EU) 2015/340 osan ATCO hyväksyttävissä vaatimusten täyttämisen menetelmissä sääntelytehtävän RMT.0668 (Regular update of the air traffic controller licencing rules) yhteydessä. Ilmoitus muutosehdotuksesta on tarkoitus julkaista vuoden 2020 loppuun mennessä.

4.5.2.2.2	B	Asetuksen (EU) 2015/340 osan ATCO mukaan kelpuutusta ei tarvitse hakea kuuden kuukauden kuluessa kokemuksen saamisesta. Samassa asetuksessa edellytetään kuitenkin, että oikeuksia on käytettävä enintään 90 päivän määräajassa. ATCO-säännössä viitataan 1 vuoden määräaikaan, jonka kuluessa lennonjohtajaoppilaan lupakirjan haltija ei ole alkanut käyttää kyseisen lupakirjan mukaisia oikeuksiaan sen myöntämispäivästä tai on keskeyttänyt näiden oikeuksien käytön yli vuoden ajaksi. Hän saa sen jälkeen aloittaa kyseistä kelpuutusta koskevan yksikkökohtaisen koulutuksen tai jatkaa sitä vasta hänen aikaisempi pätevyytensä ja se, täyttääkö hän edelleen kelpuutusta koskevat vaatimukset, on arvioitu, ja kun hän on täyttänyt tähän arviointiin perustuvat mahdolliset koulutusvaatimukset.	

1.2. Muutos 79 kansainvälisen ilmailun sääpalvelua koskevaan liitteeseen 3

1.2.1. Kuvaus

Muutos, joka perustuu meteorologiapaneelin neljänteen kokoukseen (METP/4), koskee seuraavia: ICAOn malli säätietojen vaihtamiseksi (ICAO meteorological information exchange model – IWXXM), kansainvälisten lentoväylien tulivuoriseuranta (international airways volcano watch – IAVW), alue-ennusteiden maailmanlaajuinen järjestelmä (world area forecast system – WAFS), SIGMET, AIRMET ja GAMET.[3]

[3] AIRMETiin ja SIGMETiin viitataan asetuksessa (EU) No 2017/373. AIRMET ja SIGMET antavat ilmatilan käyttäjille tietoa tietyistä sääolosuhteista.

GAMET on määritelty ICAOn säännöissä. Se on alue-ennuste, joka annetaan selväkielisin lyhentein lennoille ilmatilan alaosassa lentotiedotusalueella tai sen osassa. Ennusteen laatii asianomaisen sääpalveluviranomaisen nimittämä sääpalveluasema, ja tiedot jaetaan viereisillä lentotiedotusalueilla sijaitsevien sääpalveluasemien

1.2.2. Asiaa koskeva unionin lainsäädäntö

Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/373[4]

1.2.3. Taulukko eroavaisuuksista, joista on ilmoitettava liitteen 3 muutosta 79 varten

Liitteen vaatimus	**Eroavuuden luokka**	**Yksityiskohtaiset tiedot eroavuudesta**	**Huomautukset**
LIITE 3, muutos 79, luku 1. 1.1 ”Määritelmät” ”Volkaanisen tuhkan tiedotuskeskus (VAAC)”	C	EU:n säännöissä vulkaanisen tuhkan tiedotuskeskuksen (VAAC) määritelmä sisältää tekstin ”tulivuorenpurkausten jälkeen”.	Asetuksen (EU) 2017/373 muutos on tarkoitus hyväksyä vuoden 2021 kolmannella vuosineljänneksellä, jolloin teksti ”tulivuorenpurkausten jälkeen” on tarkoitus poistaa, jolloin ”vulkaanisen tuhkan tiedotuskeskuksen (VAAC)” määritelmä on yhdenmukainen ICAOn muutoksen 79 kanssa.
LIITE 3, muutos 79, luku 3. 3.4 ”Lentosäävalvontakeskukset”; uusi vaatimus 3.4.4	C	EU:n sääntöihin ei sisälly suositusta, jonka mukaan lentosäävalvontakeskusten (MWO) olisi koordinoitava SIGMET viereisen lentosäävalvontakeskuksen kanssa.	Asetuksen (EU) 2017/373 muutos on tarkoitus hyväksyä vuoden 2021 kolmannella vuosineljänneksellä, jolloin siihen odotetaan sisällytettävän ICAOn muutoksen 79 vaatimuksia vastaava vaatimus ja asetus on yhdenmukainen ICAOn muutoksen 79 kanssa.
LIITE 3, muutos 79, luku 3. 3.7 ”Trooppisten hirmumyrskyjen tiedotuskeskukset”; vaatimuksen 3.7 b alakohta.	C	Vaatimus (trooppisen hirmumyrskyn) havaintohetkellä tapahtuvasta intensiteetin muuttumisesta ilmoittamisesta ei sisälly EU:n sääntöihin.	Asetuksen (EU) 2017/373 muutos on tarkoitus hyväksyä vuoden 2021 kolmannella vuosineljänneksellä, jolloin siihen odotetaan sisällytettävän vaatimus (trooppisen hirmumyrskyn) havaintohetkellä tapahtuvasta intensiteetin muuttumisesta ilmoittamisesta ja asetus on yhdenmukainen ICAOn muutoksen 79 kanssa.

kanssa asianomaisten sääpalveluviranomaisten sopimalla tavalla. EU:n lainsäädännössä asetuksen (EU) N:o 2017/373 liite I (Määritelmät) sisältää määritelmän ”alue-ennuste lennoille ilmatilan alaosassa” .

[4] EUVL L62, 8.3.2017, s. 1.

LIITE 3, muutos 79, lisäys 1. ”Karttamallit” (MODEL VAG ja MODEL SVA).	C	EU:n säännöissä ei ole päivitettyä mallikarttaa (esimerkkiä), jossa esitetään Mercator- ja Polar Stereographic -projektiot graafisessa muodossa olevaa vulkaanista tuhkaa koskevaa tiedotetta ja graafisessa muodossa annettavaa SIGMETiä varten.	Asetuksen (EU) 2017/373 muutos on tarkoitus hyväksyä vuoden 2021 kolmannella vuosineljänneksellä, jolloin siihen odotetaan sisällytettävän Mercator- ja Polar Stereographic -projektiot esittävät ajantasaistetut mallikartat (esimerkki) ja asetus on yhdenmukainen ICAOn muutoksen 79 kanssa.
LIITE 3, muutos 79, lisäys 2; 1.2 ”Ylemmän ilmakehän hilamuotoiset ennusteet”, vaatimus 1.2.1	C	EU:n säännöissä on tämän vaatimuksen osalta seuraavat eroavuudet: 1) mukana on viittaukset seuraaviin: ”kirkkaan ilman” ja ”pilvessä esiintyvä” (turbulenssi); 2) ennusteiden jakelujärjestys on sama kuin tuotantojärjestys; ja 3) jakelun on oltava suoritettu viimeistään kuusi tuntia vakiohavaintoajan jälkeen.	Asetuksen (EU) 2017/373 muutos on tarkoitus hyväksyä vuoden 2021 kolmannella vuosineljänneksellä, jolloin odotetaan tehtävän seuraavat muutokset: 1) poistetaan ilmaisut ”kirkkaan ilman” ja ”pilvessä esiintyvä”; 2) tietty jakelujärjestys poistetaan; ja 3) jakelu on suoritettava viidessä tunnissa ja asetus on tällöin ICAOn muutoksen 79 mukainen.
LIITE 3, muutos 79, lisäys 2; 1.2 ”Ylemmän ilmakehän hilamuotoiset ennusteet”, vaatimus 1.2.2 g	C	EU:n säännöissä ei oteta huomioon uusia turbulenssikerroksia, jotka sijoittuvat lentopinnoille 100 (700 hPa), 140 (600 hPa) ja 180 (500 hPa).	Asetuksen (EU) 2017/373 muutos on tarkoitus hyväksyä vuoden 2021 kolmannella vuosineljänneksellä, jolloin siihen odotetaan sisällytettävän lentopinnoille 100 (700 hPa), 140 (600 hPa) ja 180 (500 hPa) sijoittuvat uudet turbulenssikerrokset ja asetus on yhdenmukainen ICAOn muutoksen 79 kanssa.

LIITE 3, muutos 79, lisäys 2; 1.3 ”Merkitsevän sään ennusteet (SIGWX)”, vaatimus 1.3.1.1	C	EU:n säännöissä määräaika merkitsevän sään ennusteiden (SIGWX) jakamiselle on viimeistään yhdeksän tuntia vakiohavaintoajan jälkeen.	Asetuksen (EU) 2017/373 muutos on tarkoitus hyväksyä vuoden 2021 kolmannella vuosineljänneksellä, jolloin siihen odotetaan sisällytettävän vaatimus jakamisesta normaalitoiminnassa viimeistään seitsemän tuntia ja varmennustoiminnassa viimeistään yhdeksän tuntia vakiohavaintoajan jälkeen ja asetus on yhdenmukainen ICAOn muutoksen 79 kanssa.
LIITE 3, muutos 79, lisäys 2; 1.3 ”Merkitsevän sään ennusteet (SIGWX)”, vaatimus 1.3.1.3	C	EU:n säännöissä maailman sääennustuskeskuksille ei ole asetettu vaatimuksia antaa SIGWX-ennusteita IWXXM-mallin mukaisesti, ja tämän ICAOn muutoksen soveltamista onkin lykätty (4 päivään marraskuuta 2021).	Asetuksen (EU) 2017/373 muutos on tarkoitus hyväksyä vuoden 2021 kolmannella vuosineljänneksellä, jolloin siihen odotetaan sisällytettävän sääennustuskeskuksille asetettava vaatimus antaa SIGWX-ennusteet IWXXM-mallin mukaisesti ja asetus on yhdenmukainen ICAOn muutoksen 79 kanssa.
LIITE 3, muutos 79, lisäys 2; 2.1 ”Maailman lentosääpalvelujärjestelmän (WAFS) tuotteiden käyttö”, vaatimus 2.1.2	C	EU:n säännöissä tätä vaatimusta ei ole saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä. Näin ollen lentopaikan sääpalveluasemille ei ole asetettu vaatimuksia, joiden mukaan niiden olisi dekoodattava WAFC-keskuksilta saatu IWXXM-data vakiomuotoisiksi WAFS-kartoiksi, ja ICAOn muutoksen soveltamista onkin lykätty (4 päivään marraskuuta 2021).	Komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/373 MET.TR.215 kohdassa ei ole nimenomaista mainintaa sellaisten WAFS-tuotteiden käytöstä, joita käytetään sääasiakirjoja varten toimitettavien säätietojen laadinnassa. Asetusta (EU) 2017/373 ei ole tarkoitus muuttaa tältä osin.

LIITE 3, muutos 79, lisäys 2; 2.2 ”Maailman sääennustuskeskuksen ilmoitus merkittävistä eroavuuksista ennusteisiin”, vaatimus 2.2	C	EU:n säännöissä lentopaikan sääpalveluasemille ei ole asetettu vaatimuksia, joiden mukaan WAFC-keskuksilta saatua IWXXM-dataa käyttävien lentopaikan sääpalveluasemien olisi ilmoitettava merkittävistä eroavuuksista ennusteisiin, ja tämän ICAOn muutoksen soveltamista onkin lykätty (4 päivään marraskuuta 2021).	Asetuksen (EU) 2017/373 muutos on tarkoitus hyväksyä vuoden 2021 kolmannella vuosineljänneksellä, jolloin siihen odotetaan sisällytettävän sääpalvelujen tarjoajalle (eikä pelkästään sääpalveluasemille) asetettava vaatimus ilmoittaa maailman asianomaiselle sääennustuskeskukselle merkittävistä eroavuuksista ennusteisiin IWXXM-dataa käytettäessä ja asetus on yhdenmukainen ICAOn muutoksen 79 kanssa.
LIITE 3, muutos 79, lisäys 2; Taulukko A2-1 ”Vulkaanista tuhkaa koskevan tiedotteen malli”	C	EU:n säännöissä malliin ei sisälly vaatimuksia viittauksesta ”UNKNOWN” tiedotteen kohdassa ”Valtio tai alue”. Viittaukset ”SFC” (pinta) ja ”UNKNOWN” eivät sisälly EU:n sääntöihin kohdassa ”Huipun korkeus”. Resuspensoituneeseen vulkaaniseen tuhkaan (”RE-SUSPENDED”) liittyvät esimerkit ja alaviitteet eivät ole mukana.	Asetuksen (EU) 2017/373 muutos on tarkoitus hyväksyä vuoden 2021 kolmannella vuosineljänneksellä, jolloin viittauksia ”UNKNOWN” kohdassa ”Valtio tai alue”, ”SFC” (pinta) ja ”UNKNOWN” kohdassa ”Huipun korkeus” koskevat vaatimukset sekä resuspensoituneeseen vulkaaniseen tuhkaan (”RE-SUSPENDED”) liittyvät esimerkit odotetaan lisättävän asetukseen ja asetus on ICAOn muutoksen 79 mukainen.
LIITE 3, muutos 79, lisäys 2; Esimerkki A2-1 ”Vulkaanista tuhkaa koskevan tiedotteen malli”	C	EU:n säännöissä ei ole otettu huomioon siirtymistä esimerkissä ”tulivuoren numeroon”.	Asetuksen (EU) 2017/373 muutos on tarkoitus hyväksyä vuoden 2021 kolmannella vuosineljänneksellä, jolloin esimerkkiin odotetaan sisällytettävän siirtyminen ”tulivuoren numeroon” ja asetus on yhdenmukainen ICAOn muutoksen 79 kanssa.

LIITE 3, muutos 79, lisäys 2; Taulukko A2-2 ”Trooppista sykloonia koskevan tiedotteen malli”	C	EU:n säännöissä malliin eivät sisälly seuraavat: 1) vaatimukset trooppisen hirmumyrskyn havaintohetkellä tapahtuvan intensiteetin muuttumisen sisällyttämisestä tiedotteeseen; 2) vaihtoehto ”NIL” havaitun cumulonimbus-pilven (CB) osalta.	Asetuksen (EU) 2017/373 muutos on tarkoitus hyväksyä vuoden 2021 kolmannella vuosineljänneksellä, jolloin siihen odotetaan sisällytettävän vaatimus trooppisen hirmumyrskyn havaintohetkellä tapahtuvasta intensiteetin muuttumisesta ilmoittamisesta sekä vaihtoehto ”NIL” havaitun cumulonimbus-pilven (CB) osalta ja asetus on yhdenmukainen ICAOn muutoksen 79 kanssa.
LIITE 3, muutos 79, lisäys 2; Esimerkki A2-2 ”Trooppisia hirmumyrskyjä koskeva tiedote”	C	EU:n säännöissä oleva päivitetty esimerkki ei sisällä kohtaa, jossa ilmoitetaan trooppisen hirmumyrskyn havaintohetkellä tapahtuvasta intensiteetin muuttumisesta.	Asetuksen (EU) 2017/373 muutos on tarkoitus hyväksyä vuoden 2021 kolmannella vuosineljänneksellä, jolloin siihen odotetaan sisällytettävän kohta trooppisen hirmumyrskyn havaintohetkellä tapahtuvasta intensiteetin muuttumisesta ilmoittamista varten ja asetus on yhdenmukainen ICAOn muutoksen 79 kanssa.
LIITE 3, muutos 79, lisäys 2; Taulukko A2-3 ”Avaruussäätietoa koskevan tiedotteen malli”	C	EU:n säännöissä ei tällä hetkellä oteta huomioon avaruussääkeskusten toimintaa – eikä taulukkoa A2-3 näin ollen ole sisällytetty sääntöihin.	EASA jatkaa avaruussääpalvelutarjonnan kehityksen seuraamista. Tällä hetkellä ei ole asetettu aikataulua avaruussääkeskusten toiminnan sisällyttämiseksi EU:n sääntöihin.
LIITE 3, muutos 79, lisäys 3; Taulukko A3-2 ”METARia ja paikallissanoma SPECIALia koskevan tiedotteen malli”	C	EU:n säännöissä ei käytetä nimenomaisesti merkintää (’/’) ’puuttuvan tiedon’ indikaattorina.	Asetuksen (EU) 2017/373 muutos on tarkoitus hyväksyä vuoden 2021 kolmannella vuosineljänneksellä, jolloin pohdinta merkinnän (’/’) käytöstä ’puuttuvan tiedon’ indikaattorina EU:n säännöissä on saatu valmiiksi.

LIITE 3, muutos 79, lisäys 4; 2.6 ”Turbulenssi”, vaatimus 2.6.2	C	ICAOn liitteen lukuja 3 ja 5 ja liitettä 4 ei ole saatettu osaksi EU:n lainsäädäntöä.	Vaatimukset, jotka koskevat turbulenssin ilmoittamista Eddy Dissipation Rate -skaalalla (EDR), tullaan ottamaan huomioon komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) N:o 923/2012 (SERA), jossa puututaan puheviestintäyhteydellä annettaviin ilma-alusten havaintoihin ja ilmoituksiin sääntelytehtävän 0476 (Regular Update of SERA) yhteydessä. Tiedonsiirtoyhteyttä koskevia vaatimuksia tarkastellaan myös tiedonsiirtoon liittyvän tulevan tehtävän yhteydessä.
LIITE 3, muutos 79, lisäys 4; 3.6 ”Turbulenssi”, vaatimus 2.6.2	C	ICAOn liitteen lukuja 3 ja 5 ja liitettä 4 ei ole saatettu osaksi EU:n lainsäädäntöä.	Vaatimukset, jotka koskevat turbulenssin ilmoittamista Eddy Dissipation Rate -skaalalla (EDR), tullaan ottamaan huomioon komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) N:o 923/2012 (SERA), jossa puututaan puheviestintäyhteydellä annettaviin ilma-alusten havaintoihin ja ilmoituksiin sääntelytehtävän 0476 (Regular Update of SERA) yhteydessä. Tiedonsiirtoyhteyttä koskevia vaatimuksia tarkastellaan myös tiedonsiirtoon liittyvän tulevan tehtävän yhteydessä.

LIITE 3, muutos 79, lisäys 4; Taulukko A4-1 ”ARS-ilmoituksen malli (satelliitti-maayhteys)	C	ICAOn liitteen lukuja 3 ja 5 ja liitettä 4 ei ole saatettu osaksi EU:n lainsäädäntöä.	Vaatimukset, jotka koskevat kovien pölymyrskyjen ilmoittamista, tullaan ottamaan huomioon komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) N:o 923/2012 (SERA), jossa puututaan puheviestintäyhteydellä annettaviin ilma-alusten havaintoihin ja ilmoituksiin sääntelytehtävän 0476 (Regular Update of SERA) yhteydessä. Tiedonsiirtoyhteyttä koskevia vaatimuksia tarkastellaan myös tiedonsiirtoon liittyvän tulevan tehtävän yhteydessä.
LIITE 3, muutos 79, lisäys 5; 4.4 Alue-ennusteiden ’vaihto’ ja jakaminen lennoille ilmatilan alaosassa, uusi vaatimus 4.4.2	C	EU:n säännöissä ei viitata lennoille ilmatilan alaosassa tarkoitettujen alue-ennusteiden jakamiseen kiinteän ilmailuviestipalvelun internetpohjaisten järjestelmien käyttäjille.	Asetuksen (EU) 2017/373 muutos on tarkoitus hyväksyä vuoden 2021 kolmannella vuosineljänneksellä, jolloin siihen odotetaan sisällytettävän lennoille ilmatilan alaosassa tarkoitettujen alue-ennusteiden jakaminen kiinteän ilmailuviestipalvelun internetpohjaisten järjestelmien käyttäjille ja asetus on yhdenmukainen ICAOn muutoksen 79 kanssa.
LIITE 3, muutos 79, lisäys 6; 4.2 ”SIGMETiin ja AIRMETiin sekä ARS-ilmoituksiin (maa-satelliittiyhteys) sisältyvien ilmiöiden kriteerit”, uusi vaatimus 4.2.6	C	EU:n säännöissä voimakkaan turbulenssin alempi raja-arvo on 0,7 ja kohtalaisen turbulenssin 0,4.	Asetuksen (EU) 2017/373 muutos on tarkoitus hyväksyä vuoden 2021 kolmannella vuosineljänneksellä, jolloin siinä odotetaan muutettavan voimakkaan turbulenssin alemmaksi raja-arvoksi 0,45 ja kohtalaisen turbulenssin alemmaksi raja-arvoksi 0,20 ja asetus on yhdenmukainen ICAOn muutoksen 79 kanssa.

LIITE 3, muutos 79, lisäys 6; Taulukko A6-1A ”SIGMETin ja AIRMETin malli”	C	EU:n sääntöjen mukaan 1) mainintaa cumulonimbus-pilvistä (CB) trooppisen hirmumyrskyn ennustetun sijainnin ja siihen liittyvien alaviitteiden yhteydessä ei tarvita ja 2) radioaktiivisia pilviä koskevaan SIGMETiin liittyviä alaviitteitä ei tarvitse tarkistaa.	Asetuksen (EU) 2017/373 muutos on tarkoitus hyväksyä vuoden 2021 kolmannella vuosineljänneksellä, jolloin odotetaan tehtävän seuraavat muutokset: 1) maininta cumulonimbus-pilvistä (CB) trooppisen hirmumyrskyn ennustetun sijainnin ja siihen liittyvien alaviitteiden yhteydessä vaaditaan ja 2) radioaktiivisia pilviä koskevaan SIGMETiin liittyvät alaviitteet on tarkistettava ja asetus on tällöin ICAOn muutoksen 79 mukainen.
LIITE 3, muutos 79, lisäys 6; Taulukko A6-1B, ”ARS-ilmoituksen malli (maa-satelliittiyhteys)”	C	EU:n säännöissä 1) ”voimakkaat pölymyrskyt” (HVY DS) eivät ole mukana; ja 2) maininta ”Observed” ei sisälly kohtiin ”Sijainti” ja ”Korkeus”.	Asetuksen (EU) 2017/373 muutos on tarkoitus hyväksyä vuoden 2021 kolmannella vuosineljänneksellä, jolloin pohdinta ARS-ilmoituksen (maa-satelliittiyhteys) sisällyttämisestä asetukseen (EU) 2017/373 on saatu valmiiksi.
LIITE 3, muutos 79, lisäys 6; Esimerkki A6-4, ”Radioaktiivista pilveä koskeva SIGMET”	C	Radioaktiivista pilveä koskevan SIGMETin ICAOn mukaista muotoilua ei ole hyväksytty.	Asetuksen (EU) 2017/373 muutos on tarkoitus hyväksyä vuoden 2021 kolmannella vuosineljänneksellä, jolloin radioaktiivista pilveä koskevan SIGMETin ICAOn mukainen muotoilu odotetaan sisällytettävän siihen ja asetus on yhdenmukainen ICAOn muutoksen 79 kanssa.
LIITE 3, muutos 79, lisäys 8; 2.2 ”Merkittävää säätä koskevien tietojen muoto”, vaatimus 2.2.1	B	EU:n säännöissä ei tehdä eroa lentoa edeltävän suunnittelun ja lennon aikana tapahtuvan uudelleensuunnittelun välillä.	Asetusta (EU) 2017/373 ei ole tarkoitus muuttaa tältä osin.

LIITE 3, muutos 79, lisäys 8; 2.2 ”Merkittävää säätä koskevien tietojen muoto”, vaatimus 2.2.2	C	EU:n säännöissä ei oteta huomioon suositusta, jonka mukaan WAFC-keskusten merkittävästä säästä antamat tiedot olisi esitettävä IWXXM-muodossa, ja tämän ICAOn suosituksen soveltamista onkin lykätty (4 päivään marraskuuta 2021).	Asetuksen (EU) 2017/373 muutos on tarkoitus hyväksyä vuoden 2021 kolmannella vuosineljänneksellä, jolloin siihen odotetaan soveltamisen lykkääminen (4 päivään marraskuuta 2021) huomioon ottaen sisällytettävän suositus, että WAFC-keskusten merkittävästä säästä antamat tiedot olisi esitettävä IWXXM-muodossa ja asetus on yhdenmukainen ICAOn muutoksen 79 kanssa.

1.3. Muutokset 44, 37 ja 23 lentotoimintaa koskevaan liitteeseen 6, osat I, II ja III

1.3.1. Kuvaus

Muutos 44 liitteeseen 6, osa I, koskee konfliktialueita, lentotoimintaa eri sääolosuhteissa, lupien, hyväksymisen ja hyväksyntöjen yhdenmukaistamista (AAA), rahtitilaa, maan läheisyydestä varoittavaa järjestelmää (GPWS), pelastusliivejä, 83 a artiklaa, lennonrekisteröintilaitteita, tiedonsiirtoyhteyttä käyttäen välitettyjen sanomien tallentamista ja hädässä olevan ilma-aluksen sijaintia.

Muutos 37 liitteeseen 6, osa II, koskee lentotoimintaa eri sääolosuhteissa, lupien, hyväksymisen ja hyväksyntöjen yhdenmukaistamista (AAA), 83 a artiklaa, lennonrekisteröintilaitteita ja tiedonsiirtoyhteyttä käyttäen välitettyjen sanomien tallentamista.

Muutos 23 liitteeseen 6, osa III, koskee lentotoimintaa eri sääolosuhteissa, lupien, hyväksymisen ja hyväksyntöjen yhdenmukaistamista (AAA), 83 a artiklaa, suoritusarvokoodin käyttöönottoa vioittuneelle helikopterille, lennonrekisteröintilaitteita ja tiedonsiirtoyhteyttä käyttäen välitettyjen sanomien tallentamista.

1.3.2. Asiaa koskeva unionin lainsäädäntö

Komission asetus (EU) N:o 965/2012[5]

1.3.3. Taulukko eroavaisuuksista, joista on ilmoitettava liitteen 6, osa I, muutosta 44 varten

Liitteen vaatimus	**Eroavuuden luokka**	**Yksityiskohtaiset tiedot eroavuudesta**	**Huomautukset**

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

4.2.8.1.1	C	Pantu osittain täytäntöön. CVS:stä ei saa lentotoiminnallisia vaatimuksia koskevia hyvityksiä. Asetuksessa (EU) N:o 965/2012 sallitaan tuulilasinäytöistä (HUD) ja näkemistä parantavista järjestelmistä (EVS) ainoastaan lentotoiminnallisia vaatimuksia koskevia hyvityksiä.	
4.2.8.2	C	Pantu osittain täytäntöön. Standardin uusimpia osia ei ole vielä saatettu osaksi EU:n lainsäädäntöä.	
4.3.4.1.2	C	Pantu osittain täytäntöön. EU:n säännöissä käytetään käsitettä ETOPS käsitteen EDTO sijaan.	EDTO-standardit on tarkoitus saattaa osaksi asetusta (EU) 965/2012 sääntelytehtävän RMT.0392 yhteydessä.
4.7.2.1	C	Ei pantu täytäntöön. Asetuksessa (EU) N:o 965/2012 ei käytetä käsitettä EDTO. Sen sijaan käytetään käsitettä ETOPS.	EDTO-standardit on tarkoitus saattaa osaksi asetusta (EU) 965/2012 sääntelytehtävän RMT.0392 yhteydessä.
4.7.2.2	C	Ei pantu täytäntöön. Asetuksessa (EU) N:o 965/2012 ei käytetä käsitettä EDTO. Sen sijaan käytetään käsitettä ETOPS.	EDTO-standardit on tarkoitus saattaa osaksi asetusta (EU) 965/2012 sääntelytehtävän RMT.0392 yhteydessä.
4.7.2.3	C	Ei pantu täytäntöön. Asetuksessa (EU) N:o 965/2012 ei käytetä käsitettä EDTO. Sen sijaan käytetään käsitettä ETOPS.	EDTO-standardit on tarkoitus saattaa osaksi asetusta (EU) 965/2012 sääntelytehtävän RMT.0392 yhteydessä.
4.7.2.4	C	Ei pantu täytäntöön. Asetuksessa (EU) N:o 965/2012 ei käytetä käsitettä EDTO. Sen sijaan käytetään käsitettä ETOPS.	EDTO-standardit on tarkoitus saattaa osaksi asetusta (EU) 965/2012 sääntelytehtävän RMT.0392 yhteydessä.

4.7.2.6	C	Ei pantu täytäntöön. Asetuksessa (EU) N:o 965/2012 ei käytetä käsitettä EDTO. Sen sijaan käytetään käsitettä ETOPS.	EDTO-standardit on tarkoitus saattaa osaksi asetusta (EU) 965/2012 sääntelytehtävän RMT.0392 yhteydessä.
6.1.5.1	C	Ei pantu täytäntöön.	
6.1.5.2	C	Ei pantu täytäntöön.	
6.1.5.3	C	Ei pantu täytäntöön.	
6.1.5.4 Suositus	C	Ei pantu täytäntöön.	
6.3.3.1.1	A	Seikkaperäisempi tai vaativampi. Asetuksen (EU) N:o 965/2012 CAT.IDE.A.195 kohdan a alakohdassa edellytetään tiedonsiirron tallentamista lentokoneissa, joille on myönnetty ilma-aluskohtainen lentokelpoisuustodistus 8 päivänä huhtikuuta 2014 tai sen jälkeen.	
6.3.3.1.2	C	Ei pantu täytäntöön. Asetuksen (EU) N:o 965/2012 CAT.IDE.A.195 kohdan a alakohtaa sovelletaan ainoastaan lentokoneisiin, joille on ensimmäisen kerran myönnetty ilma-aluskohtainen lentokelpoisuustodistus 8 päivänä huhtikuuta 2014 tai sen jälkeen. Tiedonsiirron tallentamislaitteen jälkiasennusta ei vaadita.	
6.3.3.1.3 Suositus	C	Ei pantu täytäntöön.	

6.18.1	C	Pantu osittain täytäntöön. Asetuksen (EU) 965/2012 CAT.GEN.MPA.210 kohtaa ei sovelleta lentokoneisiin, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on alle 45 500 kg ja suurin käytettävä matkustajapaikkaluku alle 19. Asetuksen (EU) N:o 965/2012 CAT.GEN.MPA.210 kohtaa sovelletaan ainoastaan lentokoneisiin, joille on ensimmäisen kerran myönnetty ilma-aluskohtainen lentokelpoisuustodistus 1 päivänä tammikuuta 2023 tai sen jälkeen.	
6.18.2 Suositus	C	Ei pantu täytäntöön.	
Lisäys 8 1.6	C	Ei pantu täytäntöön. Ilma-aluksen datantallennusjärjestelmää (ADRS) käytettäessä tällä hetkellä ei ole olemassa EU:n vaatimusta, joka koskisi sen virtalähteen luotettavuutta.	Eroavuus on ilmoitettava standardiin 6.3.1.1.1 nähden.
Lisäys 10	C	Ei ole pantu täytäntöön	

1.1.4. Taulukko eroavaisuuksista, joista on ilmoitettava liitteen 6 osan II muutosta 37 varten

Liitteen vaatimus	**Eroavuuden luokka**	**Yksityiskohtaiset tiedot eroavuudesta**	**Huomautukset**
2.2.2.2.1.1	C	Pantu osittain täytäntöön. CVS:stä ei saa lentotoiminnallisia vaatimuksia koskevia hyvityksiä. Asetuksessa (EU) N:o 965/2012 sallitaan tuulilasinäytöistä (HUD) ja näkemistä parantavista järjestelmistä (EVS)	

		ainoastaan lentotoiminnallisia vaatimuksia koskevia hyvityksiä.	
2.4.16.2.1	C	Pantu osittain täytäntöön.	Osassa NCO ei ole vaatimusta kuljettaa lennonrekisteröintilaitetta.
2.4.18.1	C	Ei pantu täytäntöön.	
2.4.18.2	C	Ei pantu täytäntöön.	
2.4.18.3	C	Ei pantu täytäntöön.	
2.4.18.4	C	Ei pantu täytäntöön.	
Lisäys 2,5	C	Ei pantu täytäntöön.	

1.1.5. Taulukko eroavaisuuksista, joista on ilmoitettava liitteen 6, osa III, muutosta 23 varten

Liitteen vaatimus	**Eroavuuden luokka**	**Yksityiskohtaiset tiedot eroavuudesta**	**Huomautukset**
2.2.8.1.1	C	Pantu osittain täytäntöön. CVS:stä ei saa lentotoiminnallisia vaatimuksia koskevia hyvityksiä. Asetuksessa (EU) N:o 965/2012 sallitaan tällä hetkellä tuulilasinäytöistä (HUD) ja näkemistä parantavista järjestelmistä (EVS) ainoastaan lentotoiminnallisia vaatimuksia koskevia hyvityksiä.	
2.2.8.2	C	Pantu osittain täytäntöön Standardin uusimpia osia ei ole vielä saatettu osaksi EU:n lainsäädäntöä.	
4.1.5.1	C	Ei ole pantu täytäntöön	
4.1.5.2	C	Ei ole pantu täytäntöön	

4.1.5.3	C	Ei ole pantu täytäntöön	
4.1.5.4	C	Ei ole pantu täytäntöön	
4.3.3.1.2	C	Ei ole pantu täytäntöön	
4.3.3.1.2.4	C	Ei ole pantu täytäntöön	
4.7.3.1.1.1	C	Ei ole pantu täytäntöön	
4.13.1	C	Ei ole pantu täytäntöön	
4.13.2	C	Ei ole pantu täytäntöön	
4.13.3	C	Ei ole pantu täytäntöön	
4.13.4	C	Ei ole pantu täytäntöön	
Lisäys 4 1.6	C	Ei pantu täytäntöön. Ilma-aluksen datantallennusjärjestelmää (ADRS) käytettäessä tällä hetkellä ei ole olemassa EU:n vaatimusta, joka koskisi sen virtalähteen luotettavuutta.	Eroavuus on ilmoitettava standardiin 4.3.1.1.4 nähden.
Lisäys 6	C	Ei ole pantu täytäntöön	

1.4. Muutos 92 ilmailuviestintää koskevaan liitteeseen 10, niteet I ja II

1.4.1. Kuvaus

Nide I: Muutos koskee maailmanlaajuista satelliittinavigointijärjestelmää (GNSS) ja konventionaalisia suunnistuslaitteita, jotka perustuvat NSP:n (Navigation Systems Panel) neljänteen ja viidenteen kokoukseen (NSP/4 ja 5). Muutoksessa käsitellään seuraavia asioita: a) mittarilaskeutumisjärjestelmän (ILS) kategoriat, b) tietojen antamisen radiosuunnistuspalvelun toimintatilasta, c) satelliitteihin perustuvaa lisäjärjestelmää (SBAS) koskevien määräysten päivittämisen, jotta voidaan ottaa käyttöön uusia SBAS-palveluntarjoajia, uusi koordinoidun yleisajan (UTC) vakiotunniste sekä seurantavaatimuksia, jotka koskevat tietojen antamista (IOD) maailmanlaajuisen paikannusjärjestelmän (GPS) kautta, d) määräykset, joilla varmistetaan, että maalaitteisiin perustuvan lisäjärjestelmän (GBAS) hyvin suurella taajuudella (VHF) lähetettävät tiedot (VDB) ovat yhteensopivia ILS-

järjestelmän ja VHF-monisuuntamajakan (VOR) kanssa, e) GBAS-määräysten selvennykset ja korjaukset sekä f) täydentävät ohjeet GNSS-järjestelmän integriteettiä koskevista hälytyskynnyksistä.

Nide II: Muutos koskee ICAOn IWXXM-mallia, kiinteää ilmailuviestiverkkoa (AFTN) ja kiinteää ilmailuviestipalvelua (AFS).

1.4.2. Asiaa koskeva unionin lainsäädäntö

Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/373[6]

1.4.3. Taulukko eroavaisuuksista, joista on ilmoitettava liitteen 10, nide I, muutosta 92 varten

Liitteen vaatimus	**Eroavuuden luokka**	**Yksityiskohtaiset tiedot eroavuudesta**	**Huomautukset**
Liite 10, nide I, muutos 92	C	Asetuksessa (EU) 2017/373 viitataan ainoastaan ICAOn liitteeseen 10, nide I, ja muutoksiin muutokseen 89 saakka.	Vaatimustenmukaisuus saavutetaan, kun asetuksen (EU) 2017/373 CNS.TR.100 kohtaa muutetaan sääntelytehtävän RMT.0719 (Regular update of ATM/ANS rules (IR/AMC/GM)) yhteydessä Euroopan nykyisen lentoturvallisuussuunnitelman aikataulun mukaisesti.

1.1.0.

1.1.4. Taulukko eroavaisuuksista, joista on ilmoitettava liitteeseen 10, nide II, muutosta 92 varten

Liitteen vaatimus	**Eroavuuden luokka**	**Yksityiskohtaiset tiedot eroavuudesta**	**Huomautukset**
Liite 10, nide II, muutos 92, luku 4, 4.3	C	Asetuksessa (EU) 2017/373 viitataan ainoastaan ICAOn liitteeseen 10, nide I, ja muutoksiin muutokseen 89 saakka.	Vaatimustenmukaisuus saavutetaan, kun asetuksen (EU) 2017/373 CNS.TR.100 kohtaa muutetaan sääntelytehtävän RMT.0719 (Regular update of ATM/ANS rules (IR/AMC/GM)) yhteydessä Euroopan nykyisen lentoturvallisuussuunnitelman aikataulun mukaisesti.

[6] EUVL L62, 8.3.2017, s. 1.

1.5. Muutos 52 ilmaliikennepalvelua koskevaan liitteeseen 11

1.5.1. Kuvaus

Muutokset koskevat konfliktialueisiin liittyvää varareittisuunnittelua. Niissä on otettu mallia turvallisuussuosituksista, joita Alankomaiden turvallisuuslautakunta esitti Malaysia Airlinesin lennon 17 (MH17) onnettomuuden johdosta, ja suosituksista, joita konfliktialueista siviili-ilmailulle aiheutuvia riskejä käsittelevä työryhmä (TF RCZ) on esittänyt (C-DEC 203/1). Muutos koskee myös muutoksia, jotka annetaan uutena vaatimuksena ajoneuvojen kuljettajien suorittamasta takaisinluvusta.

1.5.2. Asiaa koskeva unionin lainsäädäntö

Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/373[7]

Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2020/469[8]

Komission asetus (EU) N:o 139/2014[9]

Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 923/2012[10]

1.5.3. Taulukko eroavaisuuksista, joista on ilmoitettava liitteen 11 muutosta 52 varten

Liitteen vaatimus	**Eroavuuden luokka**	**Yksityiskohtaiset tiedot eroavuudesta**	**Huomautukset**
Liite 11, muutos 52, luku 2.19, kohta 2.19.3	C	EU:n sääntöihin ei sisälly vaatimusta, jonka mukaan asianmukaisen ATS-viranomaisen on varmistettava turvallisuusriskien arvioinnin suorittaminen ja asianmukaisten riskinhallintatoimenpiteiden toteuttaminen.	Asetusta (EU) 2017/373 on tarkoitus muuttaa sääntelytehtävän RMT.0719 (Regular update of air traffic management/air navigation services rules) yhteydessä ja aikataulu on Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman mukainen.
Liite 11, muutos 52, luku 2.19, kohta 2.19.3.1	C	EU:n sääntöihin ei sisälly vaatimusta, jonka mukaan jäsenvaltioiden on vahvistettava menettelyt, joilla helpotetaan kaikkien asiaankuuluvien turvallisuuden kannalta merkittävien tekijöiden huomioon ottamista turvallisuusriskien arvioinnissa.	Asetusta (EU) 2017/373 on tarkoitus muuttaa sääntelytehtävän RMT.0719 (Regular update of air traffic management/air navigation services rules) yhteydessä ja aikataulu on Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman mukainen.

[7] EUVL L62, 8.3.2017, s. 1.
[8] EUVL L 104, 3.4.2020, s. 1.
[9] EUVL L 44, 14.2.2020, s. 1.
[10] EUVL L 281, 13.10.2012, s. 1.

Liite 11, muutos 52, luku 3, kohta 3.7.3.3	A	Asetuksen (EU) N:o 139/2014 muutosehdotus, joka on määrä julkaista vuoden 2020 loppuun mennessä, sisältää seuraavat säännökset: *”Kun radiolla varustettua ajoneuvoa käytetään tai on tarkoitus käyttää liikennealueella, sen kuljettajan on ... 3) luettava ilmaliikennepalveluhenkilöstölle takaisin puhemuodossa annettujen ohjeiden turvallisuuteen liittyvät osat. Ohjeet, jotka koskevat saapumista kiitotielle, odottamista erossa kiitotiestä, kiitotien ylittämistä ja toimintaa millä tahansa kiitotiellä, rullaustiellä tai kiitoalueella, on aina luettava takaisin;* *4) luettava ilmaliikennepalveluhenkilöstölle takaisin muut kuin 3 alakohdassa tarkoitetut ohjeet tai kuitattava ne tavalla, joka osoittaa selvästi, että ne on ymmärretty ja niitä noudatetaan.”* <u>ICAOn teksti</u>: Ajoneuvon, jota käytetään tai aiotaan käyttää liikennealueella, on luettava takaisin lennonjohtajalle puhemuodossa annettujen ohjeiden turvallisuuteen liittyvät osat, kuten ohjeet kiitotielle saapumisesta, odottamisesta erossa kiitotiestä, kiitotien ylittämisestä ja toiminnasta millä tahansa operatiivisella kiito- tai rullaustiellä.	EU:n sääntelystä haluttiin seikkaperäisempää, koska katsotaan, että ajoneuvojen kuljettajia koskevien vaatimusten olisi oltava yhtä tarkkoja kuin ohjaamomiehistöä koskevien vaatimusten. Vastaavat asetuksen (EU) N:o 139/2014 vaatimukset voidaan toistaa asetuksen (EU) N:o 923/2012 SERA.8015 kohdan e alakohdassa sääntelytehtävässä RMT.0476 (Regular update of SERA rule (IR/AMC/GM)), ja niitä on tarkoitus alkaa soveltaa vuoden 2023 neljännellä vuosineljänneksellä.

Liite 11, muutos 52, luku 3, kohta 3.7.3.4	C	EU:n sääntöihin ei sisälly vaatimusta, jonka mukaan lennonjohtajan on kuunneltava ajoneuvon kuljettajan takaisinluku.	Asetuksen (EU) N:o 923/2012 muuttamista tarkastellaan sääntelytehtävän RMT.0476 (Regular update of SERA rule (IR/AMC/GM)) yhteydessä, ja sen soveltaminen on tarkoitus aloittaa vuoden 2023 neljännellä vuosineljänneksellä, jolloin vaatimus, jonka mukaan lennonjohtajan on kuunneltava ajoneuvon kuljettajan takaisinluku, on yhdenmukainen muutoksen 52 kanssa.

1.6. Muutokset 15 ja 9 lentopaikkoja koskevaan liitteeseen 14, niteet I ja II

1.6.1. Kuvaus

Nide I: Muutos koskee lentopaikkojen suunnittelua ja toimintaa sekä suunnistuksen visuaalisia maalaitteita.

Nide II: Muutos koskee lentopaikan suunnittelun ja toiminnan eritelmiin liittyviä mukautuksia, jotka ovat tulosta Aerodrome Design and Operations Panel -paneelin kolmannesta kokouksesta (ADOP/3) ja PANS-Aerodromes Study Group -ryhmän kahdeksannesta kokouksesta (PASG/8).

1.6.2. Asiaa koskeva unionin lainsäädäntö

Nide I: Komission asetus (EU) N:o 139/2014[11] ja komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/373[12]

Nide II: Komission asetus (EU) N:o 139/2014[13]

1.6.3. Taulukko eroavaisuuksista, joista on ilmoitettava liitteeseen 14, nide I, muutosta 15 varten

Liitteen vaatimus	**Eroavuuden luokka**	**Yksityiskohtaiset tiedot eroavuudesta**	**Huomautukset**
1.1.7. Esteiden asettaminen kiitoalueille	A	Sertifiointieritelmissä on korkeampia arvoja tietyille kiitotietyypeille.	Säännös on tarkoitus hyväksyä vuoden 2021 kolmannella vuosineljänneksellä.

[11] EUVL L 44, 14.2.2020, s. 1.
[12] EUVL L62, 8.3.2017, s. 1.
[13] EUVL L 44, 14.2.2020, s. 1.

3.6.3 Nousualueen leveys	A	Nykyisessä sertifiointieritelmässä on korkeampi arvo tietyntyyppisille kiitoteille.	EASA harkitsee, onko sertifiointieritelmää edelleen tarpeen muuttaa.
3.12.6 Ohituspaikat, kiitotieodotuspaikat, väliodotuspaikat ja odotuspaikat tiellä	B	Nykyisessä sertifiointieritelmässä ei selvennetä eritelmän tarkoitusta sisemmän siirtymäpinnan osalta.	Vaatimus on tarkoitus hyväksyä vuoden 2021 kolmannella vuosineljänneksellä.
3.12.8 Ohituspaikat, kiitotieodotuspaikat, väliodotuspaikat ja odotuspaikat tiellä	C	Vaatimus on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä ohjemateriaalilla.	Vaatimus hyväksytään mahdollisesti vuoden 2021 kolmannella vuosineljänneksellä.
5.3.23.4 Kiitotien varoitusvalot	C	Nykyisessä sertifiointieritelmässä ei käsitellä tätä vaatimusta.	Vaatimus on tarkoitus hyväksyä vuoden 2021 kolmannella vuosineljänneksellä.
5.3.23.5 Kiitotien varoitusvalojen sijainti	C	Nykyisessä sertifiointieritelmässä ei käsitellä tätä vaatimusta.	Vaatimus on tarkoitus hyväksyä vuoden 2021 kolmannella vuosineljänneksellä.
5.3.23.6 Kiitotien varoitusvalojen sijainti	C	Nykyisessä sertifiointieritelmässä ei käsitellä tätä vaatimusta.	Vaatimus on tarkoitus hyväksyä vuoden 2021 kolmannella vuosineljänneksellä.
5.3.23.10 Kiitotien varoitusvalojen ominaisuudet	B	Nykyisessä sertifiointieritelmässä tätä vaatimusta käsitellään eri tavalla.	Vaatimus on tarkoitus hyväksyä vuoden 2021 kolmannella vuosineljänneksellä.
5.3.29.3 Sulkupuomin sijainti	C	Nykyisessä sertifiointieritelmässä ei käsitellä tätä vaatimusta.	Vaatimus on tarkoitus hyväksyä vuoden 2021 kolmannella vuosineljänneksellä.
5.3.29.8 Sulkupuomin ominaisuudet	B	Nykyisissä sertifiointieritelmissä tätä vaatimusta käsitellään eri tavalla.	Vaatimus on tarkoitus hyväksyä vuoden 2021 kolmannella vuosineljänneksellä.

5.4.1 Taulukko 5-5	A	Nykyisen eritelmän mukaan ohjausmerkkien on oltava suurempia.	Tämä vaatimus on tarkoitus säilyttää.
5.4.3.35 Opasteet	C	Nykyisessä sertifiointieritelmässä tätä vaatimusta käsitellään vain osittain.	Vaatimus on tarkoitus hyväksyä vuoden 2021 kolmannella vuosineljänneksellä.
5.4.3.37 Opasteet	C	Nykyisessä sertifiointieritelmässä tätä vaatimusta käsitellään vain osittain.	Vaatimus on tarkoitus hyväksyä vuoden 2021 kolmannella vuosineljänneksellä.
5.4.3.39	C	Nykyisessä sertifiointieritelmässä tätä vaatimusta käsitellään vain osittain.	Vaatimus on tarkoitus hyväksyä vuoden 2021 kolmannella vuosineljänneksellä.
9.9.5	A	Nykyinen sertifiointieritelmä on tiukempi esteiden asettamisessa tietyillä kiitotietyyppeillä.	Vaatimus on tarkoitus hyväksyä vuoden 2021 kolmannella vuosineljänneksellä.

1.1.4. Taulukko eroavaisuuksista, joista on ilmoitettava liitteen 14, nide II, muutosta 9 varten

Liitteen vaatimus	**Eroavuuden luokka**	**Yksityiskohtaiset tiedot eroavuudesta**	**Huomautukset**
1.1 D-suunnittelun määritelmä	C	Nykyiset vaatimukset eivät kata määritelmää. Lisäksi sitä sovelletaan ainoastaan VFR-helikopterikenttiin, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
1.1 D-arvon määritelmä	C	Nykyiset vaatimukset eivät kata määritelmää. Lisäksi sitä sovelletaan ainoastaan VFR-helikopterikenttiin, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.

1.1 Dynaamisen kuormitusta kannattavan pinnan määritelmä	C	Nykyinen määritelmä liittyy maakosketuskohtaan eikä helikopterin liikkeisiin hätätilanteessa. Lisäksi sitä sovelletaan ainoastaan VFR-helikopterikenttiin, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
1.1 Pidennetyn määritelmä	C	Nykyiset vaatimukset eivät kata määritelmää. Lisäksi sitä sovelletaan ainoastaan VFR-helikopterikenttiin, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
1.1 Helikopterin seisontapaikan määritelmä	C	Nykyinen määritelmä ei kata kaikkia helikopterin seisontapaikan uuden määritelmän kattamia toimintoja. Lisäksi sitä sovelletaan ainoastaan VFR-helikopterikenttiin, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
1.1 Helikopterin rullaustien määritelmä	C	Nykyiset vaatimukset eivät kata määritelmän uutta sisältöä. Lisäksi sitä sovelletaan ainoastaan VFR-helikopterikenttiin, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
1.1 Helikopterin rullausreitin määritelmä	C	Nykyiset vaatimukset eivät kata määritelmää. Lisäksi sitä sovelletaan ainoastaan VFR-helikopterikenttiin, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.

1.1 Suoja-alueen määritelmä	C	Nykyinen määritelmä kattaa myös rullausreitin. Lisäksi sitä sovelletaan ainoastaan VFR-helikopterikenttiin, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
1.1 Kosketuskohdan paikannusympyrän (TDPC) määritelmä	C	Määritelmä ei sisälly nykyisiin vaatimuksiin. Lisäksi sitä sovelletaan ainoastaan VFR-helikopterikenttiin, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
1.1 Kosketuskohtamerkinnän (TDPM) määritelmä	C	Määritelmä ei sisälly nykyisiin vaatimuksiin. Lisäksi sitä sovelletaan ainoastaan VFR-helikopterikenttiin, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
2.4.1 Helikopterikentän mitat ja niitä koskevat tiedot	C	Eritelmää ei ole saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä.	Eritelmää tarkastellaan tulevaisuudessa sääntelytehtävän RMT.0722 yhteydessä vuoden 2023 neljänteen vuosineljännekseen mennessä.
2.4.3 Helikopterikentän mitat ja niitä koskevat tiedot	C	Eritelmää ei ole saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä.	Eritelmää tarkastellaan tulevaisuudessa sääntelytehtävän RMT.0722 yhteydessä vuoden 2023 neljänteen vuosineljännekseen mennessä.
2.7.1 Palo- ja pelastuspalvelu (tiedot suojelun tasosta)	C	Asiaa koskevat eritelmät, joita sovelletaan myös lentopaikkoihin, on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä ohjeaineistona.	Eritelmää tarkastellaan tulevaisuudessa sääntelytehtävän RMT.0722 yhteydessä vuoden 2023 neljänteen vuosineljännekseen mennessä.
2.7.2 Palo- ja pelastuspalvelu (luokka)	C	Asiaa koskevat eritelmät, joita sovelletaan myös lentopaikkoihin, on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä ohjeaineistona.	Eritelmää tarkastellaan tulevaisuudessa sääntelytehtävän RMT.0722 yhteydessä vuoden 2023 neljänteen vuosineljännekseen mennessä.

2.7.3 Palo- ja pelastuspalvelu (suojelun tason muutosten julkaiseminen)	C	Asiaa koskevat eritelmät, joita sovelletaan myös lentopaikkoihin, on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä ohjeaineistona.	Eritelmää tarkastellaan tulevaisuudessa sääntelytehtävän RMT.0722 yhteydessä vuoden 2023 neljänteen vuosineljännekseen mennessä.
2.7.4 Palo- ja pelastuspalvelu (uusi luokka)	C	Asiaa koskevat eritelmät, joita sovelletaan myös lentopaikkoihin, on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä ohjeaineistona.	Eritelmää tarkastellaan tulevaisuudessa sääntelytehtävän RMT.0722 yhteydessä vuoden 2023 neljänteen vuosineljännekseen mennessä.
3.1.1 Loppulähestymis- ja lentoonlähtöalueet (FATO)	C	Nykyisissä sertifiointieritelmissä FATOa käsitellään eri tavalla. Lisäksi nykyistä vaatimusta sovelletaan ainoastaan VFR-helikopterikenttiin, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentoasemalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
3.1.2 Loppulähestymis- ja lentoonlähtöalueen (FATO) olemassaolo	C	Nykyisten vaatimusten mukaan FATO:n ei tarvitse olla kiinteä. Lisäksi nykyistä vaatimusta sovelletaan ainoastaan VFR-helikopterikenttiin, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentoasemalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
3.1.3 Loppulähestymis- ja lentoonlähtöalueen (FATO) mitat	C	Nykyisissä vaatimuksissa FATO:n mittoja käsitellään eri tavalla. Lisäksi nykyistä vaatimusta sovelletaan ainoastaan VFR-helikopterikenttiin, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentoasemalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
3.1.5 Kiinteän loppulähestymis- ja lentoonlähtöalueen kaltevuus	C	Nykyisissä vaatimuksissa kaltevuudet määritellään eri tavalla. Lisäksi nykyistä vaatimusta sovelletaan ainoastaan VFR-helikopterikenttiin, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentoasemalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.

3.1.8 FATO-turva-alueet	C	Nykyisissä vaatimuksissa turva-alueen ominaisuuksia käsitellään eri tavalla. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
3.1.9 FATO-turva-alueen mitat	C	Nykyisissä vaatimuksissa turva-alueen mittoja käsitellään eri tavalla. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
3.1.11 Esteet FATO-turva-alueilla	C	Nykyisissä vaatimuksissa turva-alueella esiintyviä esteitä käsitellään eri tavalla. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
3.1.13 Suojatun sivukaltevuuden olemassaolo	C	Nykyisissä vaatimuksissa turva-alueella esiintyviä esteitä käsitellään eri tavalla. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.

3.1.2014 Suojatun sivukaltevuuden olemassaolo	C	Nykyisissä vaatimuksissa turva-alueella olevia esteitä käsitellään eri tavalla. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
3.1.15 Suojatun sivukaltevuuden pinnalla olevat esteet	C	Voimassa olevassa eritelmässä säädetään mahdollisuudesta pinnan rikkomiseen tietyissä olosuhteissa. Lisäksi nykyinen vaatimus koskee ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
3.1.16 Helikopterien nousualueet	C	Nykyisissä vaatimuksissa ei käsitellä tätä eritelmää. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
3.1.19 Helikopterien nousualueiden leveys	C	Nykyisessä vaatimuksessa mainitaan vain yksi kaltevuus. Lisäksi nykyinen vaatimus koskee ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
3.1.21 Kosketuskohta- ja ilmaannousualue helikoptereille (TLOF)	C	Nykyisissä vaatimuksissa ei käsitellä tätä eritelmää. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.

3.1.24 TLOF:n mitat	C	Nykyisissä vaatimuksissa ei käsitellä tätä eritelmää. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
3.1.26 TLOF:n kaltevuudet	A	Nykyinen eritelmä sisältää tiukempia kaltevuusominaisuuksia. Lisäksi nykyinen vaatimus koskee ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
3.1.27 TLOF FATO:ssa	C	Nykyisissä vaatimuksissa ei käsitellä tätä eritelmää. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
3.1.28 TLOF helikopterien seisontapaikalla	C	Nykyisissä vaatimuksissa ei käsitellä tätä eritelmää. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
3.1.29 TLOF:n merkinnät	C	Nykyisissä vaatimuksissa ei käsitellä tätä eritelmää. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.

3.1.30 Kosketuskohtamerkintä FATO:ssa/TLOF:ssä	C	Nykyisissä vaatimuksissa ei käsitellä tätä eritelmää. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
3.1.31 Vaihtoehtoiset kosketuskohtamerkinnät	C	Nykyisissä vaatimuksissa ei käsitellä tätä eritelmää. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
3.1.33 Helikopterien rullaustiet	C	Nykyisissä vaatimuksissa ei käsitellä tätä eritelmää. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
3.1.34 Helikopterien rullausteiden leveys	C	Nykyisissä vaatimuksissa ei käsitellä tätä eritelmää. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
3.1.35 Helikopterien rullausteiden sivuttaiskaltevuus	C	Nykyisissä vaatimuksissa ei käsitellä tätä eritelmää. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.

3.1.36 Helikopterien rullausreitit	C	Nykyisissä vaatimuksissa ei käsitellä tätä eritelmää. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
3.1.38 Helikopterin rullausreitin kaltevuus	C	Nykyisissä vaatimuksissa ei käsitellä tätä eritelmää. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
3.1.42 Helikopterien leijuntarullausreitit	C	Nykyisissä vaatimuksissa ei käsitellä tätä eritelmää. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
3.1.1944 Helikopterien seisontapaikat	C	Nykyisissä vaatimuksissa seisontapaikkojen ominaisuuksia käsitellään eri tavalla. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
3.1.45 Helikopterien seisontapaikkojen mitat	C	Nykyisissä vaatimuksissa seisontapaikkojen ominaisuuksia käsitellään eri tavalla. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.

3.1.46 Helikopterien seisontapaikkojen kaltevuus	C	Nykyisissä vaatimuksissa seisontapaikkojen ominaisuuksia käsitellään eri tavalla. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
3.1.47 Helikopterien seisontapaikkojen merkinnät	C	Nykyisissä eritelmissä sallitaan seisontamerkinnän puuttuminen. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
3.1.52 Suoja-alue ei-samanaikaisesti käytettävää seisontapaikkaa varten	C	Nykyisissä vaatimuksissa ei käsitellä tätä eritelmää. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
3.1.55 Kiinteän suoja-alueen kaltevuus	C	Nykyisissä vaatimuksissa ei käsitellä tätä eritelmää. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
4.2.7 Lähestymis- ja nousupinta maan pinnalla oleville helikopterikentille	C	Eritelmässä ei edellytetä vähintään yhtä suojattua sivukaltevuutta. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.

5.2.2 Helikopterikentän tunnistusmerkintä (pantu merkille, mutta lisätään uusi kuva 5-1A)	C	Nykyisissä vaatimuksissa ei käsitellä tätä eritelmää. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
5.2.7.4 Tähtäyspistemerkinnän ominaisuudet	C	Nykyisten vaatimusten mukaan värin on oltava valkoinen, eikä niissä edellytetä merkinnän värin olevan taustastaan selvästi erottuva. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
5.2.9.1 Kosketuskohtamerkinnän olemassaolo	C	Nykyisessä vaatimuksessa määritellään kosketuskohtamerkinnän olemassaolosta tiukemmin ja ehdollisemmin. Lisäksi nykyinen vaatimus koskee ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
5.2.9.2 Kosketuskohtamerkinnän ominaisuudet	C	Nykyisissä vaatimuksissa ei käsitellä näitä eritelmiä. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.

5.2.9.3 Kosketuskohta-merkinnän sijainti	C	Nykyisissä vaatimuksissa ei käsitellä tätä eritelmää. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
5.2.9.5 Kielletyn laskusektorin merkintä	C	Nykyisissä vaatimuksissa ei käsitellä näitä eritelmiä. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
5.2.9.8 Reuna-aluelinjan pituus	C	Nykyisissä vaatimuksissa ei käsitellä tätä eritelmää. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
5.2.9.9 Kielletyn laskusektorin merkintöjen ominaisuudet	C	Nykyisissä vaatimuksissa ei käsitellä tätä eritelmää. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
5.2.9.10 Kosketuskohtamerkinnän etusija	C	Nykyisissä vaatimuksissa ei käsitellä tätä eritelmää. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.

5.2.13.2 Helikopterin keskilinjan merkintä	C	Nämä vaatimukset koskevat maarullaustietä. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
5.2.13.3 Helikopterien rullaustiemerkintöjen sijainti	C	Nämä vaatimukset koskevat maarullaustietä. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
5.2.13.4 Helikopterien rullaustien merkkien sijainti	C	Nykyiset vaatimukset koskevat maarullaustietä.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
5.2.13.5 Helikopterien rullaustien merkkien etäisyys toisistaan	C	Nämä vaatimukset koskevat maarullaustietä. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
5.2.13.6 Keskilinjan merkitseminen päällystetyillä helikopterirullausteillä	C	Nämä vaatimukset koskevat maarullaustietä. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
5.2.13.7 Keskilinjan merkitseminen päällystämättömillä helikopterirullausteillä	C	Nykyisissä vaatimuksissa ei käsitellä tätä eritelmää. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.

5.2.13.8 Helikopterien rullausteiden reunamerkintöjen ominaisuudet	C	Nämä vaatimukset koskevat maarullaustietä. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
5.2.13.9 Helikopterien rullausteiden reunamerkki	C	Nämä vaatimukset koskevat maarullaustietä. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
5.2.13.10 Helikopterin rullausteiden reunamerkin korkeus	C	Nämä vaatimukset koskevat maarullaustietä. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
5.2.13.11 Helikopterien rullausteiden reunamerkin väri	C	Nämä vaatimukset koskevat maarullaustietä. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
5.2.13.12 Helikopterien rullausteiden reunamerkin valaistus	C	Nämä vaatimukset koskevat maarullaustietä. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.

5.2.14.1 Helikopterien leijuntarullausreittimerkinnät ja -merkit	C	Asiaankuuluvia merkintöjä ja merkkejä edellytetään nykyisten vaatimusten mukaan vain tietyissä olosuhteissa. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
5.2.14.2 Helikopterien leijuntarullausreittimerkintöjen ja -merkkien sijainti	C	Nämä vaatimukset koskevat leijuntarullaustietä. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
5.2.14.3 Helikopterien leijuntarullausreitin keskilinjan merkintä	C	Nämä vaatimukset koskevat leijuntarullaustietä. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
5.2.14.4 Helikopterien päällystämättömän leijuntarullausreitin keskilinjan merkintä	C	Nämä vaatimukset koskevat leijuntarullaustietä. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
5.2.14.5 Helikopterien leijuntarullausreittimerkit	C	Nämä vaatimukset koskevat leijuntarullaustietä. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.

5.2.15.1 Helikopterien seisontapaikan ympärysmerkintöjen olemassaolo	C	Seisontapaikan ympärysmerkintöjä edellytetään nykyisten vaatimusten mukaan vain tietyissä olosuhteissa. . Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
5.2.15.2 Helikopterien seisontapaikan kosketuskohtamerkinnän olemassaolo	C	Nykyisissä vaatimuksissa ei käsitellä tätä eritelmää. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
5.2.15.4 Kosketuskohtamerkinnän sijainti, suuntalinjat ja lasku- ja lentoonlähtöalueen reunalinjat	C	Nykyisissä vaatimuksissa ei käsitellä tätä eritelmää. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
5.2.15.6 Helikopterien seisontapaikan ympärysmerkinnän ominaisuudet	C	Nykyisissä vaatimuksissa ei käsitellä merkinnän uusia ominaisuuksia. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
5.2.15.7 Kosketuskohtamerkinnän ominaisuudet	C	Kosketuskohtamerkinnän ominaisuudet määritellään nykyisissä vaatimuksissa eri tavoin. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.

5.3.1 Valot yleisesti — HAPI-kuvan poistaminen kuvasta 5-11	C	Nykyiset vaatimukset sisältävät HAPI-kuvan. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Nykyisiä eritelmiä pidetään tarpeellisina, ja ne on tarkoitus säilyttää.
5.3.5 Suuntavalojärjestelmä	C	Nykyiset vaatimukset sisältävät sijaintia, signaalin muotoa, valonjakoa, lähestymislinjaa ja tosisuuntimaa koskevia eritelmiä sekä suuntavalojärjestelmän ominaisuudet. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Nykyisiä eritelmiä pidetään tarpeellisina, ja ne on tarkoitus säilyttää.
5.3.6 Liukukulmavalojärjestelmä	C	Nykyiset vaatimukset sisältävät sijaintia, signaalin muotoa, valonjakoa, lähestymiskulmaa ja korkeusasetusta, valoyksikön ominaisuuksia ja estesuojauspintoja koskevia eritelmiä. Lisäksi nykyisiä vaatimuksia sovelletaan ainoastaan VFR-helikopterikenttiin, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvilla lentopaikoilla.	Nykyisiä eritelmiä pidetään tarpeellisina, ja ne on tarkoitus säilyttää.
5.3.9.17 TLOF:n ympärysvalot korkealla sijaitsevan helikopterikentän maan pinnalla olevassa FATO:ssa	C	Nykyisen eritelmän mukaan TLOF-ympärysvalot voivat olla korkeampia kuin 5 cm. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.

5.3.10.1 Seisontapaikan yleisvalaistuksen olemassaolo	C	Nykyisissä vaatimuksissa ei käsitellä tätä eritelmää. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
5.3.10.2 Helikopterien seisontapaikan yleisvalaistuksen sijainti	C	Nykyisissä vaatimuksissa ei käsitellä tätä eritelmää. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
5.3.10.3 Seisontapaikan yleisvalaistuksen spektrijakauma	C	Nykyisissä vaatimuksissa ei käsitellä tätä eritelmää. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
5.3.10.4 Vaaka- ja pystysuuntainen valaistusvoimakkuus	C	Nykyisissä vaatimuksissa ei käsitellä tätä eritelmää. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
5.3.13.1 Optisen laskeutumisjärjestelmän ulko- ja alapuolelle jäävät esteet	C	Nykyisissä vaatimuksissa ei käsitellä tätä eritelmää. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.

5.3.13.2 Joen yli kulkevat ilmajohtimet tai -kaapelit	C	Nykyisissä vaatimuksissa ei käsitellä tätä eritelmää. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Eritelmä otetaan huomioon tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
6.2.1.3 Pelastus- ja palontorjuntalaitteet ja -palvelut maanpinnan tasolla ja korkealla asuttamattomien rakenteiden yläpuolella sijaitsevilla helikopterikentillä	C	Nykyisissä vaatimuksissa edellytetään pelastus- ja palontorjuntapalvelujen olemassaoloa eikä riskinarviointia tarvi tehdä. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Itsenäisten helikopterikenttien eritelmää tarkastellaan tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
6.2.2.2 Käytännön kannalta kriittisen alueen laskenta, kun pääsammutetta käytetään suorasuihkutuksella	C	Suojan taso määritetään lentopaikkoihin sovellettavien vaatimusten mukaisesti. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Itsenäisten helikopterikenttien eritelmää tarkastellaan tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
6.2.2.3 Käytännön kannalta kriittisen alueen laskenta, kun pääsammutetta käytetään hajautetusti (helikopterikansia lukuun ottamatta)	C	Sovelletaan lentopaikan RFFS-eritelmiä. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Itsenäisten helikopterikenttien eritelmää tarkastellaan tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.

6.2.3.1 Pääsammutteen ja täydentävien aineiden määrä	C	Sammutteen ja aineiden määrä määritetään lentopaikkoihin sovellettavien vaatimusten mukaisesti. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Itsenäisten helikopterikenttien eritelmää tarkastellaan tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
6.2.3.5 Lisäsammutteet	C	Sovelletaan lentopaikan RFFS-eritelmiä. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Itsenäisten helikopterikenttien eritelmää tarkastellaan tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
6.2.3.8 Lisäsammutteet	C	Lentopaikan RFFS-eritelmiä sovelletaan. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Itsenäisten helikopterikenttien eritelmää tarkastellaan tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
6.2.4.1 Vasteaika maan pinnalla olevilla helikopterikentillä	C	Sovellettavat vaatimukset eivät sisällä määrättyä vasteaikaa. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Itsenäisten helikopterikenttien eritelmää tarkastellaan tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
6.2.5.1 Pelastusjärjestelyt	C	Lentopaikan RFFS-eritelmiä sovelletaan. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Itsenäisten helikopterikenttien eritelmää tarkastellaan tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.

6.2.6 Viestintä- ja hälytysjärjestelmä	C	Lentopaikan RFFS-eritelmiä sovelletaan. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Itsenäisten helikopterikenttien eritelmää tarkastellaan tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
6.2.7.1 Pelastus- ja palontorjuntahenkilöstön määrä	C	Lentopaikan RFFS-eritelmiä sovelletaan, ja pelastus- ja palontorjuntahenkilöstö on aina käytettävissä. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Itsenäisten helikopterikenttien eritelmää tarkastellaan tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.
6.2.7.2 Pelastus- ja palontorjuntahenkilöstön koulutus	C	Lentopaikan RFFS-eritelmiä sovelletaan, ja pelastus- ja palontorjuntahenkilöstö on aina käytettävissä ja koulutettu. Lisäksi nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan VFR-helikopterikenttiä, jotka sijaitsevat asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan kuuluvalla lentopaikalla.	Itsenäisten helikopterikenttien eritelmää tarkastellaan tulevien sääntelytehtävien yhteydessä.

1.7. Muutos 41 ilmailutiedotuspalvelua koskevaan liitteeseen 15

1.7.1. Kuvaus

Ehdotettu muutos koskee konfliktialueisiin liittyvää varareittisuunnittelua.

1.7.2. Asiaa koskeva unionin lainsäädäntö:

Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/373[14]

1.7.3. Taulukko eroavaisuuksista, joista on ilmoitettava liitteen 15 muutosta 41 varten

Liitteen vaatimus	**Eroavuuden luokka**	**Yksityiskohtaiset tiedot eroavuudesta**	**Huomautukset**

[14] EUVL L62, 8.3.2017, s. 1.

6.3.2.3	C	Ei pantu täytäntöön. EU:n sääntelyssä ei tällä hetkellä edellytetä tietojen julkaisemista NOTAMilla siviili-ilmailulle vaarallisesta toiminnasta ja konfliktialueiden erityistapauksessa.	Tämä muutos saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä, kun asetuksen (EU) 2017/373 liitteen VI vaatimukset saatetaan ajan tasalle.

1.1.0.

1.8. Muutokset 13, 10 ja 1 ympäristöä koskevaan liitteeseen 16, niteet I, II ja III

1.8.1. Kuvaus

Nide I: muutos liittyy ilma-alusten melusertifiointia koskeviin vaatimuksiin.

Nide II: muutos liittyy lentomoottorien päästöjen sertifiointivaatimuksiin.

Nide III: muutos liittyy lentokoneen hiilidioksidipäästöjen sertifiointia koskeviin vaatimuksiin.

1.8.2. Asiaa koskeva unionin lainsäädäntö:

Asetus (EU) 2018/1139[15]

1.8.3. Taulukko eroavaisuuksista, joista on ilmoitettava liitteen 16, nide I, muutosta 13 varten

Liitteen vaatimus	**Eroavuuden luokka**	**Yksityiskohtaiset tiedot eroavuudesta**	**Huomautukset**
Liite 16, nide I, muutos 13	C	Asetuksessa (EU) 2018/1139 viitataan ainoastaan ICAOn liitteen 16 niteeseen I ja muutoksiin muutokseen 12 saakka.	Näin ollen [jäsenvaltioiden] kansallisten säädösten ja/tai menetelmien ja liitteen 16, nide I, vaatimusten välillä, mukaan lukien kaikki muutokset muutokseen 13 asti, on eroavuus 31 päivään maaliskuuta 2022 asti.

1.1.4. Taulukko eroavaisuuksista, joista on ilmoitettava liitteeseen 16, nide II, muutosta 10 varten

Liitteen vaatimus	**Eroavuuden luokka**	**Yksityiskohtaiset tiedot eroavuudesta**	**Huomautukset**

[15] EUVL L 212, 22.8.2018, s. 1.

Liitteen 16, nide II, muutos 10 niiden standardien osalta, joiden soveltamispäivä on tammikuussa 2021	C	Asetuksessa (EU) 2018/1139 viitataan ICAOn liitteeseen 16, nide II, ja muutoksiin muutokseen 9 saakka.	Näin ollen [jäsenvaltioiden] kansallisten säädösten ja/tai menetelmien ja liitteen 16, nide II, vaatimusten välillä, mukaan lukien kaikki muutokset muutokseen 10 asti, on eroavuus 31 päivään maaliskuuta 2022 asti.

1.1.5. Taulukko eroavaisuuksista, joista on ilmoitettava liitteen 16, nide III, muutosta 1 varten

Liitteen vaatimus	**Eroavuuden luokka**	**Yksityiskohtaiset tiedot eroavuudesta**	**Huomautukset**
Liite 16, nide III, muutos 1	C	Asetuksessa (EU) 2018/1139 viitataan ICAOn liitteeseen 16, nide III.	Näin ollen [jäsenvaltioiden] kansallisten säädösten ja/tai menetelmien ja liitteen 16, nide III, vaatimusten välillä, mukaan lukien kaikki muutokset muutokseen 1 asti, on eroavuus 31 päivään maaliskuuta 2022 asti.