EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 12.2.2020
COM(2020) 59 final

ANNEX

ANHANG

zum

VORSCHLAG FÜR EINEN BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union im Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation in Bezug auf die Annahme von Änderungsanträgen zu einigen Anhängen des Abkommens von Chicago zu vertretenden Standpunkt

ANHANG

Der im Namen der Europäischen Union im Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation in Bezug auf die Annahme von Änderungsanträgen zu einigen Anhängen des Abkommens von Chicago zu vertretende Standpunkt

1. ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

Der ICAO-Rat wird auf seiner 219. Tagung, die am 2. März 2020 beginnt, eine Reihe von Änderungsanträgen zu verschiedenen Anhängen des Abkommens von Chicago in den Bereichen Sicherheit, Umwelt und Flugsicherung annehmen. In diesem Zusammenhang ist unter Berücksichtigung der einschlägigen Rechtsvorschriften der Union auf der 219. Tagung des ICAO-Rates im Namen der Union folgender Standpunkt zu vertreten.

1.1. Änderungsantrag 176 zu Anhang 1 über die Lizenzierung von Personal (Tagesordnungspunkt 15)

Unterstützung des Änderungsantrags.

Insbesondere im Hinblick auf die Anpassung an Änderungsantrag 5 zu den Verfahren für Flugsicherungsdienste – Ausbildung (PANS-TRG, Dok. 9868), Unterstützung mit folgenden Vorschlägen zur Gewährleistung einer angemessenen Flexibilität im Rahmen der innovativen Entwicklung von Luftfahrzeugen:

- Streichung aller Verweise auf konkrete Flugsimulationsübungsgeräte (FSTD), die während des Lehrgangs für den Erwerb der Lizenz für „Piloten in mehrköpfigen Flugbesatzungen“ (MPL) nach Anhang 1 Anlage 3 Abschnitt 3 „Simulierter Flug“ des Abkommens von Chicago zu verwenden sind.
- Festlegung des Begriffs „Luftfahrzeug mit vertikaler Start- und Landefähigkeit“ wie folgt: ‚Luftfahrzeug mit vertikaler Start- und Landefähigkeit‘: ein Luftfahrzeug, das Auftrieb und Vortrieb/Auftrieb im Fluge mittels Rotoren oder Triebwerken/Vortriebsvorrichtungen mit variabler Geometrie erreicht, die am Rumpf oder an Tragflächen befestigt oder darin enthalten sind.“ oder zumindest Streichung des Kriteriums „Starrflügel“.

1.2. Änderungsantrag 79 zu Anhang 3 über den Wetterdienst für die internationale Flugsicherung (Tagesordnungspunkt 16)

Unterstützung des Änderungsantrags.

1.3. Änderungsantrag 61 zu Anhang 4 über Luftfahrtkarten (Tagesordnungspunkt 17)

Unterstützung des Änderungsantrags.

1.4. Änderungsanträge 44, 37 bzw. 23 zu den Teilen I, II und III von Anhang 6 über den Betrieb von Luftfahrzeugen (Tagesordnungspunkte 18, 19 und 20)

Unterstützung der Änderungsanträge mit folgender Ausnahme: Die mit den Änderungsanträgen 44, 37 bzw. 23 eingebrachte Verpflichtung für Luftfahrtunternehmen, beglaubigte Kopien der Vereinbarung nach Artikel 83a in einem Luftfahrzeug mitzuführen, das Gegenstand einer solchen Vereinbarung ist, ist aufwändig und bietet keinen Nutzen für die Sicherheit. Dieser Änderungsantrag muss daher abgelehnt werden.

1.5. Annahme des Änderungsantrags 92 zu Anhang 10 über das Flugfernmeldewesen, Band I und Band II (Tagesordnungspunkte 21 und 22)

Unterstützung des Änderungsantrags.

1.6. Annahme des Änderungsantrags 52 zu Anhang 11 über Flugverkehrsdienste (Tagesordnungspunkt 23)

Unterstützung des Änderungsantrags.

1.7. Annahme des Änderungsantrags 18 zu Anhang 13 über Flugunfalluntersuchungen (Tagesordnungspunkt 24)

Unterstützung des Änderungsantrags mit Anmerkungen.

1.8. Annahme der Änderungsanträge 15 und 9 zu Anhang 14 über Flugplätze, Band I und Band II (Tagesordnungspunkte 25 und 26)

Unterstützung der Änderungsanträge.

1.9. Annahme des Änderungsantrags 41 zu Anhang 15 (Tagesordnungspunkt 27)

Unterstützung des Änderungsantrags.

1.10. Annahme der Änderungsanträge 13, 10 und 1 zu Anhang 16 zu Band I, Band II bzw. Band III (Tagesordnungspunkte 28, 29 und 30)

Unterstützung der Änderungsanträge.

1.11. Annahme des Änderungsantrags 13 zu Anhang 18 (Tagesordnungspunkt 31)

Unterstützung des Änderungsantrags.

2. DETAILLIERTE ERLÄUTERUNG, DIE DEM VORGESCHLAGENEN STANDPUNKT ZU JEDEM PUNKT ZUGRUNDE LIEGT

2.1. **Änderungsantrag 176 zu Anhang 1 über die Lizenzierung von Personal (Tagesordnungspunkt 15)**

Der Änderungsantrag beinhaltet eine Anpassung an Änderungsantrag 5 zu den Verfahren für Flugsicherungsdienste – Ausbildung (PANS-TRG, Dok. 9868) in Bezug auf neue Begriffsbestimmungen, die Aktualisierung der Anforderungen an Flugdienstberater („flight operations officers“ oder „flight dispatchers“) in Bezug auf die Anforderungen an Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen sowie die Einführung von Bestimmungen für Lehrberechtigte (OJTI), die Fluglotsen am Arbeitsplatz ausbilden, die Änderung der Bestimmungen für Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit und geringfügige Aktualisierungen der bestehenden Bestimmungen.

Einzelheiten sind den Punkten 2.1.2 bis 2.1.4 zu entnehmen.

2.1.1. Einschlägiges Unionsrecht

Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates[1], Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission[2], Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission[3],

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

Verordnung (EU) 2015/340 der Kommission[4], Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission[5]

2.1.2. Anpassung an Änderungsantrag 5 zu PANS-TRG

Mit dieser Änderung werden die bestehenden Begriffsbestimmungen und Bestimmungen an die in die PANS-TRG-Verfahren eingeführte neue Methodik für kompetenzbasierte Ausbildung und Beurteilung angepasst. Mit ihr werden die Verweise auf die PANS-TRG-Verfahren aktualisiert und weitere Begriffsbestimmungen, beispielsweise zur Überwachung, zum steuernden Piloten und zur Pilotenüberwachung sowie Bedrohungs- und Fehlermanagement zur Unterstützung aktualisierter SARP eingeführt.

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt besteht darin, den Änderungsantrag zu unterstützen und folgende Vorschläge zu unterbreiten:

- Streichung aller Verweise auf konkrete Flugsimulationsübungsgeräte (FSTD), die während des Lehrgangs für den Erwerb der Lizenz für „Piloten in mehrköpfigen Flugbesatzungen“ (MPL) nach Anhang 1 Anlage 3 Abschnitt 3 „Simulierter Flug“ des Abkommens von Chicago zu verwenden sind. Begründung: In ICAO-Dok. 9625 ist bereits festgelegt, welches Gerät für das jeweilige MPL-Ausbildungselement zu verwenden ist. Durch die Streichung der Verweise aus diesem Vorschlag werden doppelte Verweise vermieden.
- Entweder wird die Begriffsbestimmung für Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit (in Anhang 1 des Abkommens von Chicago) vollständig an die Begriffsbestimmung der Union angeglichen – „Luftfahrzeug mit vertikaler Start- und Landefähigkeit“: ein Luftfahrzeug, das Auftrieb und Vortrieb/Auftrieb im Fluge mittels Rotoren oder Triebwerken/Vortriebsvorrichtungen mit variabler Geometrie erreicht, die am Rumpf oder an Tragflächen befestigt oder darin enthalten sind[6] – oder es wird zumindest das Kriterium „Starrflügel“ gestrichen. Begründung: Dies

---

Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1).

2 Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 311 vom 25.11.2011, S. 1).

3 Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. L 362 vom 17.12.2014, S. 1).

4 Verordnung (EU) 2015/340 der Kommission vom 20. Februar 2015 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf Lizenzen und Bescheinigungen von Fluglotsen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 805/2011 der Kommission (ABl. L 63 vom 6.3.2015, S. 1).

5 Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission vom 1. März 2017 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an Flugverkehrsmanagementanbieter und Anbieter von Flugsicherungsdiensten sowie sonstiger Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes und die Aufsicht hierüber sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 482/2008, der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 1034/2011, (EU) Nr. 1035/2011 und (EU) 2016/1377 und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 (ABl. L 62 vom 8.3.2017, S. 1).

6 Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt.

gewährleistet die für die Entwicklung neuer innovativer Luftfahrzeuge erforderliche Flexibilität.

Sollten diese Vorschläge nicht berücksichtigt werden, sollte der Änderungsantrag dennoch unterstützt werden, da er insgesamt von Nutzen ist.

2.1.3. Aktualisierung der Anforderungen an Flugdienstberater („flight operations officers“ oder „flight dispatchers“) in Bezug auf die Anforderungen an Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen sowie die Einführung von Bestimmungen für die Lehrberechtigten (OJTI), die Fluglotsen am Arbeitsplatz ausbilden

Dieser Änderungsantrag zielt darauf ab, die Anforderungen an Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen in Bezug auf Flugdienstberater zu aktualisieren und eine Richtlinie zur Präzisierung der Anforderungen an Fluglotsen einzuführen, die Fluglotsen in der Ausbildung beaufsichtigen. Mit der beantragten Änderung der Richtlinien für die Erfahrung von Fluglotsen in der Ausbildung sollen die Formulierung verbessert und ein Kompetenznachweis als Teil der Ausbildung eingeführt werden. Außerdem wird der Wortlaut in Bezug auf den Zeitraum, in dem die erforderliche Erfahrung erworben werden muss, präzisiert.

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt besteht darin, den Änderungsantrag insgesamt zu unterstützen.

2.1.4. Bestimmungen für Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit und geringfügige Aktualisierungen der bestehenden Bestimmungen

Im Jahr 2014 nahm der ICAO-Rat eine Änderung an, mit der die Gültigkeit der Übergangsmaßnahmen für die Kategorie der Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit verlängert wurde, um die Inbetriebnahme dieser Luftfahrzeuge zu ermöglichen. Seither wurden aufgrund unerwarteter Ereignisse und Verzögerungen bei den Prüfungen keine Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit zugelassen, weshalb es notwendig ist, die Gültigkeit der Übergangsmaßnahmen weiter zu verlängern. Da das erste Luftfahrzeug mit vertikaler Start- und Landefähigkeit voraussichtlich 2020 in Betrieb genommen wird, wird vorgeschlagen, die Übergangsmaßnahmen bis zum 5. März 2025 zu verlängern. Der Änderungsantrag beinhaltet zudem geringfügige Aktualisierungen der für die Instrumentenflugberechtigung erforderlichen Kenntnisse, um sie angesichts der aktuellen Technologie auf dem neuesten Stand zu halten und um die Bemühungen zu unterstützen, die leistungsbasierte Navigation in den traditionellen Flugbetrieb einzubinden.

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt besteht darin, den Änderungsantrag insgesamt zu unterstützen.

2.2. **Änderungsantrag 79 zu Anhang 3 über den Wetterdienst für die internationale Flugsicherung (Tagesordnungspunkt 16)**

2.2.1. Beschreibung

Der Änderungsantrag, der auf die vierte Tagung des Meteorologie-Panels (METP/4) zurückgeht, bezieht sich auf das ICAO-Modell für den Austausch von Wetterinformationen

(IWXXM), die internationale Vulkanbeobachtung von Luftstraßen (IAVW), das Weltgebietsvorhersagesystem (WAFS) sowie SIGMET, AIRMET und GAMET[7].

Einzelheiten sind den Punkten 2.2.3 bis 2.2.15 zu entnehmen.

2.2.2. Einschlägiges Unionsrecht

Durchführungsverordnung (EU) 2017/373

2.2.3. Wiederaufgewirbelte Vulkanasche[8]

Mit der vorgeschlagenen Änderung soll die Meldung von Vulkanasche im Falle wiederaufgewirbelter Vulkanasche erleichtert werden. In dieser Hinsicht müssen die Begriffsbestimmung für ein Vulkanasche-Beratungszentrum (VAAC) (auf das in Anhang 3 Kapitel 1 des Abkommens von Chicago Bezug genommen wird) und das Muster für die Informationsmeldung zu Vulkanasche (auf das in Anhang 3 Tabelle A2-1 des Abkommens von Chicago Bezug genommen wird) geändert werden. Die vorgeschlagene Änderung besteht darin, in der Begriffsbestimmung eines VAAC die Worte „nach einem Vulkanausbruch“ zu streichen, wodurch die bestehende Einschränkung beseitigt und die VAAC besser in die Lage versetzt werden, beratende Informationen bereitzustellen. Hinsichtlich der Informationsmeldung zu Vulkanasche (Tabelle A2-1) wird vorgeschlagen, die Spalte mit den Beispielen so zu ändern, dass deutlich wird, wie die in der Spalte des Musters zulässige Terminologie richtig verwendet wird. Auch wird vorgeschlagen, innerhalb der Muster für die Vulkanasche-Beratung zwei weitere Angaben zu verbessern, die sich auf die Nummer des Vulkans beziehen, wie sie in der Datenbank der Internationalen Vereinigung für Vulkanologie und Chemie des Erdinneren erfasst ist, sowie auf die Aktualisierung der Satellitenreferenz.

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt besteht darin, den Änderungsantrag insgesamt zu unterstützen.

2.2.4. Qualitätsmanagementsystem für die Erbringung von Wetterdiensten

Mit der vorgeschlagenen Änderung werden die Verweise in Anhang 3 des Abkommens von Chicago aktualisiert, damit sie mit dem aktuellen Anleitungsmaterial für das Qualitätsmanagementsystem übereinstimmen, nachdem die ICAO und die Weltorganisation für Meteorologie die folgenden Veröffentlichungen eingestellt haben:

[7] Verweise auf AIRMET und SIGMET finden sich in der Verordnung (EU) 2017/373. Bei ihnen handelt es sich um Informationen für Luftraumnutzer über bestimmte Wetterbedingungen.

GAMET ist in den ICAO-Regeln definiert. Es handelt sich um eine Gebietswettervorhersage in abgekürztem Klartext für Flüge in niedrigen Höhen für ein Fluginformationsgebiet oder einen Teil eines Fluginformationsgebiets, die von der von der betreffenden Wetterdienstbehörde benannten Wetterwarte erstellt und mit den Wetterwarten in angrenzenden Fluginformationsgebieten in dem Umfang ausgetauscht wird, wie zwischen den betreffenden Wetterdienstbehörden vereinbart. Im EU-Recht enthält Anhang I der Verordnung (EU) 2017/373 die Begriffsbestimmung für „Gebietsvorhersagen für Flüge in niedrigen Höhen“.

[8] „Wiederaufgewirbelte Vulkanasche“ (re-suspended volcanic ash) ist der ICAO-Begriff für Vulkanasche, die möglicherweise einige Zeit nach und in einem gewissen Abstand von einem mittlerweile beendeten Vulkanausbruch durch starke Winde in die Atmosphäre verbracht und so verteilt wurde, dass sie eine Gefahr für Luftfahrzeuge darstellt.

- ICAO-Handbuch über das Qualitätsmanagementsystem für die Erbringung von Wetterdiensten für die internationale Flugsicherung (Dok. 9873)
- WMO 1001, Handbuch/Anleitung zum Qualitätsmanagementsystem für die Erbringung von Wetterdiensten für die internationale Flugsicherung

Aktuell ist die Veröffentlichung WMO-N0.1100 relevant, „Guide for the Implementation of Quality Management Systems for National Meteorological and Hydrological Services and other relevant Service Providers“ (Leitfaden für die Einführung von Qualitätsmanagement-systemen für nationale meteorologische und hydrologische Dienste und andere relevante Dienstleister).

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt besteht darin, den Änderungsantrag insgesamt zu unterstützen.

2.2.5. Größere Harmonisierung der SIGMET-Informationen

Die vorgeschlagene Änderung zielt darauf ab, entsprechend der Empfehlung in Anhang 3 des Abkommens von Chicago die Herausgabe von SIGMET-Informationen zwischen den Flugwetterüberwachungsstellen zu koordinieren, um das Problem zu lösen, dass in einigen Teilen der Welt SIGMET-Informationen sich widersprechen oder völlig fehlen. Angesichts der Fortschritte, die durch bilaterale oder multilaterale Koordinierungsmaßnahmen im Hinblick auf eine größere Harmonisierung der SIGMET-Informationen in einigen Regionen erzielt werden konnten, schlägt das METP/4 allen Staaten mit Zuständigkeit für die Veröffentlichung von SIGMET-Informationen vor, auf eine bewährte Verfahrensweise zurückzugreifen.

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt besteht darin, den Änderungsantrag insgesamt zu unterstützen.

2.2.6. Kartenmodelle (VAG und SVA-Modelle) nach Anhang 3 Anlage 1

Für die Darstellung von Lage und Umfang von Vulkanaschewolken wird vorgeschlagen, die Kartenmodelle in Anhang 3 Anlage 1 des Abkommens von Chicago zu ändern. Daher zielt der Vorschlag darauf ab, die Mängel zu beheben, die in den bestehenden in Anlage 1 verwendeten VAG- und SVA-Modellen, insbesondere im Zusammenhang mit den Kartenprojektionen, der Abbildung von Polygonen zur Darstellung der Bedeckung der Vulkanaschewolke(n) und der Wolkenschichten, festgestellt wurden. Die Weltorganisation für Meteorologie (WMO) hat als Verwahrerin der (aller) in Anlage 1 verwendeten Kartenmodelle für das VAG- und das SVA-Modell jeweils höchstens zwei Beispiele entwickelt.

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt besteht darin, den Änderungsantrag insgesamt zu unterstützen.

2.2.7. Informationen des Weltgebietsvorhersagesystems (WAFS)

Mit der vorgeschlagenen Änderung werden die Prognosen des Weltgebietsvorhersagesystems (WAFS) verbessert, wie es in den Schlussfolgerungen des Meteorology-Divisional-Treffens der ICAO/WMO gefordert wurde (MET/14, 2014). Unter anderem wurde Folgendes

gefordert: a) Verbesserung der horizontalen räumlichen Auflösung der Gefahrengitter (z. B. Vorhersagen von Turbulenzen, Vereisungen und Cumulonimbuswolken (CB)) gegenüber dem derzeitigen horizontalen Abstand von 1,25 Grad bis 0,25 Grad; und b) Änderungen der Parameter, die Gegenstand der Vorhersagen sind. In Verbindung mit dieser erhöhten Auflösung der Gefahrengitter wird das Turbulenz- und Vereisungspotenzial durch Informationen zur Stärke der Turbulenzen und Vereisungen ersetzt. Darüber hinaus werden die Gitterpunktprognosen für Turbulenzen in der Wolke zugunsten der neuen Gitterpunktprognosen für die Stärke von Turbulenzen zurückgezogen, die hinunter auf die Flugflächen (FL)100, FL140 und FL180 ausgeweitet werden. Diese neuen Turbulenz-Level werden, wenn sie in Kombination mit dem CB-Wolkengitter verwendet werden, wissenschaftlich fundiertere Turbulenzinformationen liefern als der derzeitige Algorithmus für Turbulenzen in der Wolke. Diese Verbesserungen bei der horizontalen und vertikalen Auflösung von WAFS-Prognosen sollen den Bedürfnissen der Luftfahrtbranche in vollem Umfang gerecht werden.

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt besteht darin, den Änderungsantrag insgesamt zu unterstützen.

2.2.8. Beratung für tropische Wirbelstürme und SIGMET für tropische Wirbelstürme

Vorgeschlagen wird eine Änderung der SIGMET- und Informationsmeldungen für tropische Wirbelstürme (TC), um Unstimmigkeiten und Mängel im Format dieser Meldungen zu korrigieren und zu verringern. Die vorgeschlagenen Änderungen dürften dazu beitragen, Fehlinterpretationen seitens der Nutzer und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Sicherheit zu vermeiden. Sie dürften auch die Validierung und Übersetzung dieser Meldungen aus den traditionellen alphanumerischen Codes (TAC) in das ICAO-Modell für den Austausch von Wetterinformationen (IWXXM) verbessern, um IWXXM-Fehler zu vermeiden.

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt besteht darin, den Änderungsantrag insgesamt zu unterstützen.

2.2.9. Beratende Informationen zum Weltraumwetter

Mit der vorgeschlagenen Änderung sollen die bestehenden Bestimmungen für die Beratung zum Weltraumwetter verbessert werden. Diese Verbesserungen werden es ermöglichen, mehr als einen Weltraumwettereffekt gleicher Intensität (z. B. auf ein globales Satellitennavigationssystem (GNSS), die Strahlung, die Satellitenkommunikation (SATCOM) und Hochfrequenzkommunikation (HF COM)) in einer Weltraumwetterberatung zu kombinieren und alle Weltraumwettereffekte mit Breitengradbändern darzustellen. Darüber hinaus zielt der vorgeschlagene Text darauf ab, die vertikale Auflösung der bereitgestellten Informationen zu verbessern.

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt besteht darin, den Änderungsantrag insgesamt zu unterstützen.

2.2.10. Angabe fehlender und/oder falscher Parameter in METAR

Mit der vorgeschlagenen Änderung soll sichergestellt werden, dass das IWXXM-Schema fehlende und/oder falsche verbindliche Parameter leicht im METAR-Format im traditionellen alphanumerischen Code (TAC) anzeigen kann, um Fehler im Validierungsprozess zu vermeiden, sobald der TAC in das IWXXM-Schema übertragen wurde. Nach Auffassung des METP ist die Verwendung von Schrägstrichen (/) zur Angabe einer fehlenden Zahl oder eines fehlenden Buchstabens im Text von meteorologischen Bulletins ein wesentlicher Vorschlag für den Übergang zum IWXXM-Schema und zum systemweiten Informationsmanagement (SWIM).

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt besteht darin, den Änderungsantrag insgesamt zu unterstützen.

2.2.11. Geänderte Schwellenwerte für die Wirbel-Dissipationsrate (EDR)

Ziel des Vorschlags ist die Aktualisierung der Werte der Wirbel-Dissipationsrate (EDR) und des indexbasierten metrischen Wertes für die Meldung von Luftfahrzeugturbulenzen. Da wissenschaftlich erwiesen ist, dass die EDR-Schwellenwerte in Anhang 3 des Abkommens von Chicago zu hoch sind, wird vorgeschlagen, Folgendes einzuführen: a) aktualisierte EDR-Schwellenwerte auf der Grundlage wissenschaftlicher Auswertungen von über 100 Millionen Luftfahrzeugberichten zu Turbulenzen, b) einige terminologische Anpassungen und c) die Hinzufügung einer Erläuterung.

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt besteht darin, den Änderungsantrag insgesamt zu unterstützen.

2.2.12. AIRMET- und GAMET-Informationen

Mit der vorgeschlagenen Änderung wird es möglich, die Gebietsvorhersagen für Flüge in niedrigen Höhen, die im Einklang mit dem regionalen Luftverkehrsabkommen ausgearbeitet und erstellt wurden, an SADIS und WIFS zu übermitteln. Durch die von den Luftfahrtnutzern beantragte Änderung der Anforderung wird ein umfassenderer AIRMET- und GAMET-Datensatz verfügbar sein, was den SADIS- und WIFS-Nutzern weltweit zugute kommt.

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt besteht darin, den Änderungsantrag insgesamt zu unterstützen.

2.2.13. Freisetzung radioaktiver Stoffe in die Atmosphäre

Die vorgeschlagene Änderung in Bezug auf die SIGMET für radioaktive Wolken (RDOACT CLD) ist aus Gründen der Kohärenz mit Änderungsantrag 78 zu Anhang 3 des Abkommens von Chicago notwendig, mit dem die Darstellung des als RDOACT CLD ausgewiesenen SIGMET-Gebiets durch einen Zylinder mit festgelegtem Radius eingeführt wurde, der sich auf alle Flugflächen erstreckt und nicht zeitabhängig ist. Die vorgeschlagenen Änderungen der Tabelle A6-1A (Muster für SIGMET- und AIRMET-Meldungen) und des Beispiels A6-4 (SIGMET-Meldung für radioaktive Wolken) in Anhang 3 werden die bestehenden Anforderungen vereinfachen.

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt besteht darin, den Änderungsantrag insgesamt zu unterstützen.

2.2.14. Aufnahme schwerer Staubstürme in die Tabellen A4-1 und A6-1B im Zusammenhang mit Uplink und Downlink von Sonderflugmeldungen

Die vorgeschlagene Änderung dient der Aufnahme der Meldung schwerer Staubstürme (HVY DS) in Sonderflugmeldungen, um die Verfügbarkeit solcher Informationen in Sonderflugmeldungen für die internationale Zivilluftfahrt zu verbessern.

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt besteht darin, den Änderungsantrag insgesamt zu unterstützen.

2.2.15. ICAO-Modell für den meteorologischen Informationsaustausch (IWXXM), festes Flugfernmeldenetz (AFTN) und fester Flugfernmeldedienst (AFS)

Mit den vorgeschlagenen Bestimmungen werden einige geringfügige Änderungen an Anhang 3 des Abkommens von Chicago eingeführt, um den Austausch von IWXXM zu erleichtern, da der IWXXM-Austausch nicht über das feste Flugfernmeldenetz (AFTN) erfolgen kann. Daher beziehen sich die Bestimmungen auf den allgemeinen Begriff des festen Flugfernmeldedienstes (AFS), der sowohl AFTN als auch das System für die Weitergabe von ATS-Meldungen (AMHS) umfasst, wobei letzteres in der Lage ist, IWXXM auszutauschen.

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt besteht darin, den Änderungsantrag insgesamt zu unterstützen.

2.3. **Änderungsantrag 61 zu Anhang 4 über Luftfahrtkarten (Tagesordnungspunkt 17)**

2.3.1. Beschreibung

Die vorgeschlagene Änderung bezieht sich auf die Kartendarstellung von Klappflügelspitzen, bodengestützten Navigationshilfen für leistungsbasierte Navigationsverfahren (PBN), Sichtsegmentflächen und gleichzeitigem Betrieb auf parallelen und nahen parallelen Pisten.

2.3.2. Einschlägiges Unionsrecht

Durchführungsverordnung (EU) 2017/373

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt besteht darin, den Änderungsantrag insgesamt zu unterstützen.

2.4. **Änderungsanträge 44, 37 bzw. 23 zu den Teilen I, II und III von Anhang 6 über den Betrieb von Luftfahrzeugen (Tagesordnungspunkte 18, 19 und 20)**

2.4.1. Beschreibung

Änderungsantrag 44 zu Anhang 6 Teil I betrifft Flugplatz-Betriebsminima, den Landeanflug mit kontinuierlicher Sinkrate, CAT III, Artikel 83a, Flugschreiber, Konfliktgebiete, Frachtraum, Bodennäherungswarnsysteme (GPWS) und Schwimmwesten. Änderungsantrag 37 zu Anhang 6 Teil II und Änderungsantrag 23 zu Anhang 6 Teil III betrifft Flugplatz-Betriebsminima, den Landeanflug mit kontinuierlicher Sinkrate, CAT III, Artikel 83a und Flugschreiber.

2.4.2. Einschlägiges Unionsrecht

Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission[9].

2.4.3. Standpunkt der Union

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt besteht darin, den Änderungsantrag zu unterstützen.

Es wird jedoch vorgeschlagen, die für Luftfahrtunternehmen eingebrachte Verpflichtung, beglaubigte Kopien der Vereinbarung nach Artikel 83a in einem Luftfahrzeug mitzuführen, das Gegenstand einer solchen Vereinbarung ist, zu streichen. Aus dieser Anforderung ergeben sich keine Vorteile für die Sicherheit, und die Informationen können auf anderem Wege zur Verfügung gestellt werden, z. B. über eine ICAO-Datenbank, oder indem die Vertragsstaaten, die solche Abkommen schließen, verpflichtet werden, sie auf ihren Websites zu veröffentlichen.

Sollten diese Vorschläge nicht berücksichtigt werden, sollte der Änderungsantrag dennoch unterstützt werden, da er insgesamt von Nutzen ist.

2.5. **Änderungsantrag 92 zu Anhang 10 über das Flugfernmeldewesen, Band I und Band II (Tagesordnungspunkte 21 und 22)**

2.5.1. Beschreibung

Band I: Die vorgeschlagene Änderung bezieht sich auf das globale Satellitennavigationssystem (GNSS) und konventionelle Navigationshilfen und ist auf die vierte und fünfte Sitzung des Panels für Navigationssysteme zurückzuführen (NSP/4 und 5). Der Änderungsantrag hat Auswirkungen auf: a) Leistungskategorien für Instrumentenlandesysteme (ILS), b) die Bereitstellung von Informationen über den Betriebszustand von Funknavigationsdiensten, c) die Aktualisierung der Bestimmungen des satellitengestützten Erweiterungssystems (SBAS) im Hinblick auf die Einführung neuer SBAS-Diensteanbieter, einer neuen UTC-Standardkennung (Coordinated Universal Time Identifier) und der Anforderungen für die Überwachung der Ausgabe von Daten des globalen Positionsbestimmungssystems (GPS), d) Bestimmungen zur Gewährleistung der Kompatibilität des bodengestützten Erweiterungssystems (GBAS) für die UKW-Rundsendung von Daten (VDB) mit ILS und UKW-Drehfunkfeuer (VOR), e) Präzisierungen und Berichtigungen der GBAS-Bestimmungen, und f) zusätzliche Anleitungen zu den GNSS-Integritätswarngrenzen.

Band II: Der Vorschlag steht im Zusammenhang mit dem ICAO-Modell für den Austausch von Wetterinformationen (IWXXM), dem festen Flugfernmeldenetz (AFTN) und dem festen Flugfernmeldedienst (AFS).

Einzelheiten sind den Punkten 2.5.3 bis 2.5.9 zu entnehmen.

2.5.2. Einschlägiges Unionsrecht

Durchführungsverordnung (EU) 2017/373

[9] Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb nach der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1).

2.5.3. Änderung in Bezug auf die Leistungskategorien für Instrumentenlandesysteme (ILS) (Band I)

Die Änderung in Bezug auf die Leistungskategorien der ILS-Einrichtungen umfasst vier Gruppen von Änderungen:

1. Änderungen im Zusammenhang mit der Streichung der direkten Zuordnung zwischen der Leistungskategorie der ILS-Anlage (FPC) und der Kategorie des Instrumentenanflugbetriebs. Mit diesen Änderungen soll der jüngsten Weiterentwicklung der betrieblichen Begriffsbestimmungen in Anhang 6 „Betrieb von Luftfahrzeugen“ des Abkommens von Chicago und im Handbuch für den Allwetterbetrieb (Dok. 9365) Rechnung getragen werden, die mehrere Abweichungen gegenüber den derzeitigen Bestimmungen des Anhangs 10 des Abkommens von Chicago aufweisen.

2. Änderungen im Zusammenhang mit der Erweiterung der Definition der Leistungskategorie I der Anlage (FPC I) auf 30 m (100 ft) über der Schwelle. Mit diesen Änderungen soll eine Unstimmigkeit zwischen der unteren Erfassungsgrenze, die in der Definition von FPC I verwendet wird, und der entsprechenden Grenze, die in den meisten Richtlinien und Empfehlungen (SARP) für FPC I verwendet wird, beseitigt werden.

3. Änderungen im Zusammenhang mit der Einführung eines erweiterten ILS-Klassifizierungssystems. Diese Änderungen sollen eine Optimierung der Nutzung der ILS-Anlage im Falle einer bekannten Leistung ermöglichen, die über dem Standard liegt.

4. Änderungen im Zusammenhang mit der „Interlock“-Funktion des ILS-Landekurssenders. Mit diesen Änderungen sollen einige unnötige Betriebsbeschränkungen beseitigt werden, die sich aus den derzeitigen Bestimmungen für diese Funktion ergeben.

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt besteht darin, den Änderungsantrag insgesamt zu unterstützen.

2.5.4. Änderung in Bezug auf die Bereitstellung von Informationen über den Betriebszustand von Funknavigationsdiensten (Band I)

Mit dieser Änderung sollen potenzielle Schwierigkeiten bei der Umsetzung und/oder Auslegung der bestehenden Richtlinie (Anhang 10, Band I, Punkt 2.3) über die Bereitstellung von Informationen über den Betriebszustand von Funknavigationsdiensten behoben werden.

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt besteht darin, den Änderungsantrag insgesamt zu unterstützen.

2.5.5. Änderung zur Aktualisierung der Bestimmungen für das satellitengestützte Erweiterungssystem (SBAS) im Hinblick auf die Einführung neuer SBAS-Diensteanbieter, einer neuen UTC-Standardkennung (Coordinated Universal Time Identifier) und von Anforderungen an die Überwachung der Ausgabe von GPS-Daten (Band I)

Diese Änderung soll der laufenden Entwicklung von vier neuen SBAS durch Australien und Neuseeland, China, die Republik Korea und die Agentur für die Sicherheit der Luftfahrt in Afrika und Madagaskar (ASECNA) Rechnung tragen und einen neuen Mechanismus zum

Schutz der SBAS-Nutzer im Falle von Anomalien bei der Ausgabe der in der GPS-Navigationsmeldung übermittelten Daten zur Zeit (IODC), zum Datum und zu den Ephemeriden (IODE) vorsehen.

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt besteht darin, den Änderungsantrag insgesamt zu unterstützen.

2.5.6. Änderung in Bezug auf die Kompatibilität des bodengestützten Erweiterungssystems (GBAS) für die UKW-Rundsendung von Daten (VDB) mit ILS und UKW-Drehfunkfeuer (VOR) (Band I)

Mit dieser Änderung soll die vollständige Kompatibilität der GBAS-gestützten UKW-Rundsendung von Daten (VDB) mit ILS-Landekurssendern und VOR, die das Betriebsfrequenzband mit GBAS teilen, hergestellt und die Umsetzung von GBAS unterstützt werden, indem die Koordinierung der Frequenzzuweisungen zwischen GBAS, ILS und VOR erleichtert wird.

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt besteht darin, den Änderungsantrag insgesamt zu unterstützen.

2.5.7. Änderung zur Klarstellung und Berichtigung der GBAS-Bestimmungen (Band I)

Diese Änderung enthält eine Reihe redaktioneller Klarstellungen und Berichtigungen der GBAS-Bestimmungen.

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt besteht darin, den Änderungsantrag insgesamt zu unterstützen.

2.5.8. Änderung in Bezug auf zusätzliche Anleitungen zu den GNSS-Integritätswarngrenzen (Band I)

Mit dieser Änderung sollen zusätzliche Hinweise für die Auslegung und Anwendung der vertikalen Alarmgrenze (VAL) für GNSS-Anflüge der Kategorie I gegeben werden.

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt besteht darin, den Änderungsantrag insgesamt zu unterstützen.

2.5.9. Folgeänderung in Bezug auf den festen Flugfernmeldedienst (AFS) (Band II)

Die Änderung von Anhang 10 des Abkommens von Chicago – Aeronautical Telecommunications, Band II – Kommunikationsverfahren, einschließlich solcher mit PANS-Status, enthält einen zusätzlichen Text zur ausdrücklichen Unterstützung der Weitergabe von Wettermeldungen über das System für die Weitergabe von ATS-Meldungen (AMHS).

Diese Anforderung ergibt sich aus dem Änderungsantrag 79 zu Anhang 3 des Abkommens von Chicago und des sich daraus ableitenden Änderungsantrags 9 der Verfahren für Flugsicherungsdienste – Flugverkehrsmanagement (PANS-ATM, Dok. 4444). Das AMHS ist das bevorzugte Mittel, um die durch Änderungsantrag 79 zu Anhang 3 generierten Meldungen zu übertragen, da einige Anlagen des festen Flugfernmeldenetzes (AFTN) dazu möglicherweise nicht in der Lage sind.

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt besteht darin, den Änderungsantrag insgesamt zu unterstützen.

2.6. **Änderungsantrag 52 zu Anhang 11 über Flugverkehrsdienste (Tagesordnungspunkt 23)**

2.6.1. Beschreibung

Die vorgeschlagenen Änderungen betreffen die Notfallplanung in Bezug auf Konfliktgebiete. Sie orientieren sich an den Sicherheitsempfehlungen des niederländischen Sicherheitsausschusses (DSB) im Nachlauf zu Flug MH17 der Malaysia Airlines und an den Empfehlungen der Task Force „Risiken für die Zivilluftfahrt im Zusammenhang mit Konfliktgebieten“ (TF RCZ) (C-DEC 203/1). Der Vorschlag betrifft auch Änderungen in Form einer neuen Bestimmung für die Wiederholung einer Anweisung durch Fahrer von Betriebsfahrzeugen.

Einzelheiten sind den Punkten 2.6.3 bis 2.6.4 zu entnehmen.

2.6.2. Einschlägiges Unionsrecht

Verordnung (EU) 2018/1139

2.6.3. Änderungen zur Notfallplanung in Bezug auf Konfliktgebiete

Unter Berücksichtigung einiger der Sicherheitsempfehlungen, die der niederländische Sicherheitsausschuss (DSB) nach der Untersuchung des MH17-Vorfalls abgegeben hat, wurden Vorschläge für die Notfallplanung in Bezug auf Konfliktgebiete ausgearbeitet. In diesem Zusammenhang hat die ICAO Maßnahmen zur Überprüfung der einschlägigen ICAO-Bestimmungen eingeleitet, zu denen auch Änderungen des Anhangs 11 des Abkommens von Chicago über Flugverkehrsdienste gehören. Die hier vorgeschlagene Änderung zielt darauf ab, die Bewertung des Sicherheitsrisikos zu verbessern, wenn für die Zivilluftfahrt potenziell gefährliche Aktivitäten stattfinden.

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt besteht darin, den Änderungsantrag insgesamt zu unterstützen.

2.6.4. Neue Bestimmung über die Wiederholung von Anweisungen durch die Fahrer von Betriebsfahrzeugen

Die PANS-Flugplatz-Studiengruppe (PASG) hat einen Vorschlag zur Aufnahme von acht neuen Kapiteln in die Verfahren für Flugsicherungsdienste (PANS) – Flugplätze (Dok. 9981) ausgearbeitet, die die Ausbildung des Flugplatzbetriebspersonals betreffen. Inspektionen der Bewegungsfläche, laufende Arbeiten (WIP) auf der Luftseite, Fremdkörperbruchstücke (FOD), Umgang mit wildlebenden Tieren, Vorfeldsicherheit, Pistensicherheit, sowie Anforderungen an die Erteilung von Fahrerlaubnissen für Flugplätze und die Sicherheit von Fahrzeugen und Ausrüstungen. In Anbetracht dieses Vorschlags wurde eine neue Bestimmung in Anhang 11 des Abkommens von Chicago über die Wiederholung von Anweisungen durch Fahrer von Betriebsfahrzeugen ausgearbeitet. Bisher enthält Anhang 11 keine Vorschrift, wonach die Fluglotsen die Freigabe, die sie den Fahrzeugführern erteilen, und die Fahrzeugführer die Freigabe wiederholen müssen.

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt besteht darin, den Änderungsantrag insgesamt zu unterstützen.

2.7. **Änderungsantrag 18 zu Anhang 13 über Flugunfalluntersuchungen (Tagesordnungspunkt 24)**

2.7.1. Beschreibung

Ziel des Vorschlags ist die Festlegung der Begriffe „Sicherheitsempfehlung von globaler Bedeutung“ und „bodengestützte Aufzeichnungen für Untersuchungen“.

2.7.2. Einschlägiges Unionsrecht

Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates[10].

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt besteht darin, dem Änderungsantrag mit Anmerkungen zuzustimmen und folgende Überarbeitung des Wortlauts vorzuschlagen: „*Sicherheitsempfehlungen von globaler Bedeutung (SRGC).* Eine Sicherheitsempfehlung in Bezug auf einen systemischen Mangel, der die Wahrscheinlichkeit eines erneuten Auftretens mit erheblichen Folgen auf globaler Ebene birgt und zeitnahe Maßnahmen ~~zur Verbesserung der Sicherheit~~ zur Prüfung geeigneter Sicherheitsmaßnahmen erfordert.“

Mit dieser Neuformulierung sollte der unverbindliche Charakter der „Sicherheitsempfehlungen“ klargestellt werden.

2.8. Änderungsanträge 15 und 9 zu Anhang 14 über Flugplätze, Band I und Band II (Tagesordnungspunkte 25 und 26)

2.8.1. Beschreibung

Band I: Der Vorschlag betrifft Konstruktion und Betrieb von Flugplätzen sowie von optischen Navigationshilfen.

Band II: Die vorgeschlagene Änderung betrifft Änderungen der Spezifikationen für Konstruktion und Betrieb von Flugplätzen, die sich aus der dritten Sitzung des Gremiums für Konstruktion und Betrieb von Flugplätzen (ADOP/3) und der achten Sitzung der PANS-Flugplatz-Studiengruppe (PASG/8) ergeben.

Einzelheiten sind den Punkten 2.8.3 bis 2.8.4 zu entnehmen.

2.8.2. Einschlägiges Unionsrecht

Band I: Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission[11] und Durchführungsverordnung (EU) 2017/373

Band II: Verordnung (EU) Nr. 139/2014

2.8.3. Änderung von Konstruktion und Betrieb von Flugplätzen sowie von optischen Navigationshilfen

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt besteht darin, den Änderungsantrag insgesamt zu unterstützen.

2.8.4. Änderung der Spezifikationen für Konstruktion und Betrieb von Flugplätzen

[10] Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG (ABl. L 295 vom 12.11.2010, S. 35).

[11] Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission vom 12. Februar 2014 zur Festlegung von Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf Flugplätze gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 44 vom 14.2.2014, S. 1).

Der Vorschlag enthält umfangreiche Änderungen in Bezug auf die physischen Merkmale von Hubschrauberflugplätzen, optischen Hilfsmitteln sowie Rettungs- und Feuerbekämpfungseinrichtungen. Er enthält auch Änderungen mehrerer dazugehöriger Definitionen und Verweise auf ausgereiftes Anleitungsmaterial, das in das aktualisierte Handbuch für Hubschrauberflugplätze aufzunehmen ist (Dok. 9261).

Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Streichung bestimmter Richtlinien in Anhang 14 Band II Kapitel 5 des Abkommens von Chicago und die Begriffsbestimmung von Rettungs- und Feuerbekämpfungsdiensten gewisse Schwierigkeiten für die Union mit sich bringen könnte. Diese Änderungen würden die Aufhebung der einschlägigen EASA-Zertifizierungsspezifikationen erforderlich machen, die bislang zu einer harmonisierten Umsetzung geführt haben. Was die Rettungs- und Feuerbekämpfungsbestimmungen anbelangt, so würden die vorgeschlagenen neuen Vorschriften einer harmonisierten Umsetzung im Wege stehen, da ihre Anwendung individuelle Sicherheitsbewertungen für Hubschrauberflugplätze erfordert.

Angesichts der übrigen umfangreichen Änderungen, die alle angesichts ihrer Vorteile für die Sicherheit befürwortet werden, besteht der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt jedoch darin, die vorgeschlagene Änderung in ihrer Gesamtheit zu unterstützen.

2.9. **Änderungsantrag 41 zu Anhang 15 über Flugberatungsdienste (Tagesordnungspunkt 27)**

2.9.1. Beschreibung

Die vorgeschlagene Änderung betrifft die Notfallplanung in Bezug auf Konfliktgebiete.

Einzelheiten sind dem Punkt 2.9.3 zu entnehmen.

2.9.2. Einschlägiges Unionsrecht

Verordnung (EU) 2018/1139

2.9.3. Änderung erforderlich aufgrund von Problemen bei der Notfallplanung in Bezug auf Konfliktgebiete

Im Hinblick auf zwei der Sicherheitsempfehlungen, die im Abschlussbericht des niederländischen Sicherheitsausschusses über den Vorfall mit Flug MH17 der Malaysia Airlines an die ICAO gerichtet wurden, hat die Flugsicherungskommission dem ICAO-Rat eine Änderung in Form einer Richtlinie vorgeschlagen, die in Anhang 15 des Abkommens von Chicago aufgenommen werden soll. Der niederländische Sicherheitsausschuss empfahl der ICAO, in die Richtlinien aufzunehmen, dass Staaten, auf deren Hoheitsgebiet ein bewaffneter Konflikt ausgetragen wird, in einem frühen Stadium so präzise wie möglich Informationen über die Art und das Ausmaß der Bedrohungen durch diesen Konflikt und dessen Folgen für die Zivilluftfahrt veröffentlichen. Die vorgeschlagene Änderung zielt darauf ab, die Informationen über die gefährlichen Aktivitäten für die Zivilluftfahrt, die in Form einer NOTAM veröffentlicht werden, zu verbessern und dabei auch auf den besonderen Fall von Konfliktgebieten einzugehen. Die größere Detailgenauigkeit wird es den Betreibern erleichtern, die Risiken im Zusammenhang mit dem Konfliktgebiet einzuschätzen.

Sollte die Änderung angenommen werden, würde sie die Bewertung und Veröffentlichung von Informationen über die Art und das Ausmaß von Bedrohungen durch Konflikte und deren Folgen für die Zivilluftfahrt verbessern, was Gegenstand von Artikel 88 Absatz 3 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2018/1139 ist. Nach diesem Artikel ist die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit befugt, relevante Informationen zu verbreiten und Abhilfemaßnahmen zu empfehlen, die von den zuständigen nationalen Behörden oder den natürlichen und juristischen Personen, die der genannten Verordnung unterliegen, im Falle von Risiken für die Zivilluftfahrt, die sich aus Konfliktgebieten ergeben, zu ergreifen sind. Die Änderung in Verbindung mit dem einschlägigen ICAO-Anleitungsmaterial für Konfliktgebiete würde die Genauigkeit und Vollständigkeit jeglicher Maßnahmen auf Unionsebene, die alle von dem Konfliktgebiet betroffenen Betreiber aus der Union erreichen sollten, erheblich erleichtern.

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt besteht darin, den Änderungsantrag insgesamt zu unterstützen.

2.10. **Änderungsanträge 13, 10 und 1 zu Anhang 16 zum Umweltschutz bzw. zu Band I, Band II bzw. Band III (Tagesordnungspunkte 28, 29 und 30)**

2.10.1. Beschreibung

Der Vorschlag betrifft Fluglärm.

Einzelheiten sind dem Punkt 2.10.3 zu entnehmen.

2.10.2. Einschlägiges Unionsrecht

Verordnung (EU) 2018/1139

2.10.3. Verbesserung der internationalen Richtlinien für Lärm- und Schadstoffemissionen.

Die vorgelegten Änderungsanträge sind das Ergebnis der Arbeiten des Panels für Luftfahrt und Umweltschutz (CAEP) während der letzten drei Jahre.

Ihre Ausarbeitung wurde von der Union in mehreren aufeinanderfolgenden Standpunkten, die im Rahmen der technischen Arbeiten auf ICAO-Ebene vertreten wurden, positiv bewertet. Es wird auf die Standpunkte des Rates zu den Rundschreiben 19/42, 19/43 und 19/44 verwiesen.

Was die Annahme des Änderungsantrags 13 zu Anhang 16 Band I betrifft, so enthält er Berichtigungen in Bezug auf allgemeine technische Fragen, die Nomenklatur und Typografie. Außerdem sollen die Begriffsbestimmungen, die das Wort (in EN) „abeam“ enthalten und die Begriffsbestimmung für „Referenzkurs über Grund“ überarbeitet werden. Zudem wird eine Überarbeitung der spezifischen Toleranz bei einer langsamen exponentiellen Zeitmittelung vorgeschlagen, um die tatsächliche exponentielle Zeitreaktion mit einer Zeitkonstante von einer Sekunde besser darstellen zu können. Schließlich enthält er Überarbeitungen hinsichtlich des ordnungsgemäßen Gebrauchs der Modalverben „müssen“, „sollen“ und „sollten“.

Der Änderungsantrag 10 zu Anhang 16 Band II spiegelt die jüngste Genehmigung der CAEP der ICAO (auf der elften Sitzung im Februar 2019) in Bezug auf die Richtlinien für die Masse und Anzahl nicht flüchtiger Feinstaubpartikel (nvPM) wider. Die Ausarbeitung dieser neuen Richtlinie markiert den Abschluss der letzten Komponente der Umweltzertifizierung von Luftfahrzeugen und schließt den gesamten Kreis der Richtlinien zu Lärm, lokaler Luftqualität und CO_2-Normen für Unterschallflugzeuge.

Die neue Richtlinie gilt ab dem 1. Januar 2023 für neuartige Motoren und in Produktion befindliche Motoren mit einem Nennschub von mehr als 26,7 kN. Die Vorgaben für die Masse und Anzahl nvPM sehen weniger strenge Grenzwerte für Motoren mit Nennschüben unter 150 kN vor.

In Bezug auf Änderungsantrag 1 zu Anhang 16, Band III betreffen die Vorschläge die Einführung der Begriffsbestimmung für „Musterbauarten“ und verschiedene Verbesserungen der Begriffsbestimmung, Klarstellung der Anwendbarkeit von Richtlinien für von CO_2-zertifizierten Flugzeugen abgeleitete Versionen von nicht CO_2-zertifizierten Flugzeugen, Klarstellung der für die Erteilung von Ausnahmen zuständigen Behörde und des Verfahrens für die Aufzeichnung von Ausnahmen, im Abschnitt „Referenzbedingungen“ Streichung überflüssigen Texts und Berichtigung geringfügiger typografischer Fehler.

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt besteht darin, die Änderungsanträge zu unterstützen, die mit der Verordnung (EU) 2018/1139 in Einklang stehen.

2.11. **Änderungsantrag 13 zu Anhang 18 über die sichere Beförderung gefährlicher Güter auf dem Luftweg (Tagesordnungspunkt 31)**

2.11.1. Beschreibung

Der Vorschlag bezieht sich auf Terminologie und Trennungsbestimmungen für toxische und infektiöse Stoffe.

2.11.2. Einschlägiges Unionsrecht

Punkt CAT.GEN.MPA.200 von Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 965/2012, der im Wesentlichen darauf hinweist, dass „die Beförderung gefährlicher Güter im Luftverkehr gemäß Anhang 18 des Übereinkommens von Chicago“ durchzuführen ist.

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt besteht darin, den Änderungsantrag insgesamt zu unterstützen.