EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 12.2.2020
COM(2020) 59 final

ANNEX

BILAG

til

FORSLAG TIL KOMMISSIONENS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart for så vidt angår vedtagelsen af ændringer til en række bilag til Chicagokonventionen

BILAG

Holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart for så vidt angår vedtagelsen af ændringer til en række bilag til Chicagokonventionen

1. HOLDNING, DER SKAL INDTAGES

ICAO-Rådet skal på dets 219. samling, der indledes den 2. marts 2020, vedtage ændringer til en række bilag til Chicagokonventionen, der vedrører sikkerhed, miljø og luftfart. Den holdning, der under henvisning til EU-lovgivningen skal indtages på Unionens vegne på ICAO-Rådets 219. samling, er som følger.

1.1. Ændring 176 til bilag 1 om Personnel Licensing (punkt nr. 15 på dagsordenen)

Ændringen støttes.

Navnlig af hensyn til tilpasningen til ændring 5 til Procedures for Air Navigation Services — Training (PANS-TRG, Doc. 9868) — bør ændringen støttes sammen med følgende forslag, der har til formål at sikre passende fleksibilitet, når det gælder nyskabende luftfartøjsudvikling:

- fjerne alle henvisninger til de specifikke flyvesimulatortræningsanordninger (FSTD), der skal anvendes i forbindelse med det MPL-kursus, der er omhandlet i afdeling 3 (med overskriften "Simulated flight") i tillæg 3 til bilag 1 til Chicagokonventionen
- definere begrebet VTOL således: "VTOL-luftfartøj": ethvert luftfartøj, som får vertikal opdrift og fremdrift/opdrift under flyvning fra rotorer med variabel geometri eller motorer/fremdriftssystemer, der er monteret på eller indeholdt i skroget eller vingerne" eller som et minimum lade kriteriet vedrørende "faste vinger" udgå.

1.2. Ændring 79 til bilag 3 om Meteorological Service for International Air Navigation (punkt nr. 16 på dagsordenen)

Ændringen støttes.

1.3. Ændring 61 til bilag 4 om Aeronautical Charts (punkt nr. 17 på dagsordenen)

Ændringen støttes.

1.4. Ændring 44, 37 og 23 til henholdsvis del I, II og III i bilag 6 om Operations of Aircraft (punkt nr. 18, 19 og 20 på dagsordenen).

Støtte ændringerne med følgende undtagelse: Den forpligtelse, der indføres med ændring 44, 37 og 23, hvorved operatøren pålægges at opbevare en bekræftet genpart af den aftale, der er omhandlet i artikel 83a, i et luftfartøj, der er omfattet af en sådan aftale. Dette byrdefulde krav giver ingen sikkerhedsfordele. Denne ændring må derfor afvises.

1.5. Vedtagelse af ændring 92 til bilag 10 om Aeronautical Telecommunications, bind I og II (punkt nr. 21 og 22 på dagsordenen)

Ændringen støttes.

1.6. Vedtagelse af ændring 52 til bilag 11 om Air Traffic Services (lufttrafiktjenester) (punkt nr. 23 på dagsordenen)

Ændringen støttes.

1.7. Vedtagelse af ændring 18 til bilag 13 om Aircraft Accident Investigation (punkt nr. 24 på dagsordenen)

Støtte ændringen, idet der dog fremsættes bemærkninger.

1.8. Vedtagelse af ændring 15 og 9 til bilag 14 om Aerodromes, bind I og II (punkt nr. 25 og 26 på dagsordenen)

Ændringen støttes.

1.9. Vedtagelse af ændring 41 til bilag 15 (punkt nr. 27 på dagsordenen)

Ændringen støttes.

1.10. Vedtagelse af ændring 13, 10 og 1 til bilag 16, henholdsvis bind I, II og III (punkt nr. 28, 29 og 30 på dagsordenen)

Støtte ændringerne.

1.11. Vedtagelse af ændring 13 til bilag 18 (punkt nr. 31 på dagsordenen).

Ændringen støttes.

2. NÆRMERE REDEGØRELSE FOR DEN FORESLÅEDE HOLDNING TIL HVERT PUNKT

2.1. **Ændring 176 til bilag 1 om Personnel Licensing (punkt nr. 15 på dagsordenen)**

Den foreslåede ændring vedrører en tilpasning til ændring 5 til Procedures for Air Navigation Services — Training (PANS-TRG, Doc. 9868) for så vidt angår: nye definitioner, ajourføring af de krav om viden, færdigheder og erfaring, der gælder for flight operations officers eller flight dispatchers, og indførelse af bestemmelser om uddannelse af flyveledere, som forestås af instruktører for uddannelse på arbejdsstedet (OJTI), ændring af bestemmelserne om VTOL-luftfartøjer og mindre ajourføringer af de gældende bestemmelser.

Nærmere redegørelse findes i punkt 2.1.2-2.1.4.

2.1.1. Relevant EU-lovgivning

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139[1], Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011[2], Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014[3], Kommissionens forordning (EU) 2015/340[4] og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373[5].

2.1.2. Tilpasning til ændring 5 til PANS-TRG

Denne ændring bringer de gældende definitioner og bestemmelser i overensstemmelse med den nye metode for kompetencebaseret uddannelse og bedømmelse, der er indført med PANS-TRG. Ændringen har til formål at ajourføre henvisningerne til PANS-TRG og indføre andre definitioner såsom overvågning, flyvende pilot og overvågende pilot og trussels- og fejlstyring til støtte for de ajourførte SARPs.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, er at støtte den foreslåede ændring med følgende forslag:

- fjerne alle henvisninger til de specifikke flyvesimulatortræningsanordninger (FSTD), der skal anvendes i forbindelse med det MPL-kursus, der er omhandlet i afdeling 3 (med overskriften "Simulated flight") i tillæg 3 til bilag 1 til Chicagokonventionen. Begrundelse: Det fremgår allerede af ICAO-dokument nr. 9625, hvilke anordninger der skal anvendes til hvert MPL-uddannelseselement. Ved at lade de pågældende henvisninger udgå af forslaget, sikres det, at der ikke er overlapninger
- enten bringe definitionen af VTOL-luftfartøjer (i bilag 1 til Chicagokonventionen) fuldt ud i overensstemmelse med EU-definitionen, der har følgende ordlyd: "VTOL-luftfartøj": ethvert luftfartøj, som får vertikal opdrift og fremdrift/opdrift under flyvning fra rotorer med variabel geometri eller motorer/fremdriftssystemer, der er monteret på eller indeholdt i skroget eller vingerne[6], eller som et minimum lade

[1] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af forordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 (EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1).

[2] Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 af 3. november 2011 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyvebesætninger i civil luftfart i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 311 af 25.11.2011, s. 1).

[3] Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014 af 26. november 2014 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver (EUT L 362 af 17.12.2014, s. 1).

[4] Kommissionens forordning (EU) 2015/340 af 20. februar 2015 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveledercertifikater i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 og om ændring af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EU) nr. 805/2011 (EUT L 63 af 6.3.2015, s. 1).

[5] Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 af 1. marts 2017 om fastsættelse af fælles krav til udøvere af lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester og andre lufttrafikstyringsnetfunktioner og tilsynet med disse udøvere, om ophævelse af forordning (EF) nr. 482/2008, gennemførelsesforordning (EU) nr. 1034/2011, (EU) nr. 1035/2011 og (EU) 2016/1377 og om ændring af forordning (EU) nr. 677/2011 (EUT L 62 af 8.3.2017, s. 1).

[6] Bilag I til forordning (EU) nr. 1178/2011 af 3. november 2011 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyvebesætninger i civil luftfart.

kriteriet vedrørende "faste vinger" udgå. Begrundelse: Dette vil sikre den nødvendige fleksibilitet i forbindelse med nyskabende luftfartøjsudvikling.

Hvis disse forslag ikke tages med, bør ændringen ikke desto mindre støttes i betragtning af de generelle fordele, den bibringer.

2.1.3. Ajourføring af de krav til viden, færdigheder og erfaring, der gælder for flight operations officers eller flight dispatchers, og indførelse af bestemmelser vedrørende uddannelse af flyveledere, som forestås af instruktører for uddannelse på arbejdsstedet (OJTI)

Med den ændring, der foreslås, ajourføres de krav til viden, færdigheder og erfaring, der gælder for en flight operations officer eller flight dispatcher, og der indføres en norm, der præciserer kravene til den flyveleder, der fører tilsyn med flyvelederelever. Normerne vedrørende den erfaring, som flyveledere under uddannelse skal have, foreslås ændret for at stramme formuleringen op og indføre krav om påvisning af kompetence som led i uddannelsen. Ændringen præciserer også formuleringen vedrørende det tidsrum, hvor den krævede erfaring skal opnås.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, er at støtte den foreslåede ændring i sin helhed.

2.1.4. Bestemmelserne vedrørende VTOL-luftfartøjer og mindre ajourføringer af de gældende bestemmelser

I 2014 vedtog ICAO-Rådet en ændring om forlængelse af gyldigheden af overgangsforanstaltningerne vedrørende VTOL-luftfartøjskategorien med det formål at tillade ibrugtagning af sådanne luftfartøjer. Siden da er der ikke blevet certificeret noget VTOL-luftfartøj som følge af uventede hændelser og forsinkelser i forbindelse med prøvning og certificering, og det er derfor nødvendigt at forlænge gyldigheden af overgangsforanstaltningerne yderligere. Eftersom det første VTOL-luftfartøj forventes at blive taget i brug i 2020, foreslås det, at overgangsforanstaltningerne forbliver gyldige indtil den 5. marts 2025. Med ændringen foreslås der også mindre ajourføringer af den viden, der kræves med henblik på at opnå en instrumentrettighed, således at den bringes i overensstemmelse med den nuværende teknologi, og bestræbelserne på at integrere performancebaseret navigation i de traditionelle operationer understøttes.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, er at støtte den foreslåede ændring i sin helhed.

2.2. **Ændring 79 til bilag 3 om Meteorological Service for International Air Navigation (punkt nr. 16 på dagsordenen)**

2.2.1. Beskrivelse

Den foreslåede ændring, der blev drøftet på det fjerde møde i Meteorology Panel (METP/4), vedrører ICAO's model for udveksling af meteorologisk information (IWXXM), international airways volcano watch (IAVW), world area forecast system (WAFS), SIGMET, AIRMET og GAMET[7].

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

GAMET er defineret i ICAO's regler. Der er tale om en områdeudsigt for flyvninger i lav højde gældende for en flyveinformationsregion eller en del heraf, der affattes i kortfattet, klart sprog af det meteorologiske kontor, der er udpeget af den berørte meteorologiske myndighed, og som udveksles med meteorologiske kontorer i de tilstødende flyveinformationsregioner som aftalt mellem de berørte meteorologiske myndigheder. I EU-

Nærmere redegørelse findes i punkt 2.2.3-2.2.15.

2.2.2. Relevant EU-lovgivning

Gennemførelsesforordning (EU) 2017/373.

2.2.3. Resuspenderet vulkansk aske[8]

Den foreslåede ændring har til formål at lette indberetningen af vulkansk aske i tilfælde af hændelser, der involverer resuspenderet vulkansk aske. Definitionen af et rådgivningscenter om vulkansk aske (VAAC) (omhandlet i kapitel 1 i bilag 3 til Chicago-konventionen) og modellen for en underretningsmelding om vulkansk aske (omhandlet i tabel A2-1 i bilag 3 til Chicago-konventionen) bør derfor ændres. I definitionen af et VAAC består den foreslåede ændring i at lade ordene "efter vulkansk udbrud" udgå, hvorved man fjerner en eksisterende begrænsning og giver VAAC bedre forudsætninger for at stille rådgivende oplysninger til rådighed. Hvad angår modellen for underretningsmeldingen om vulkansk aske (tabel A2-1) foreslås det at ændre eksempelkolonnen for at give vejledning i korrekt brug af den terminologi, der må bruges ifølge modellerne. Det foreslås også at forbedre to andre punkter i modellen/modellerne for VA ADVISORY vedrørende vulkanens nummer, således at der skabes overensstemmelse med den seneste ajourføring af databasen under International Association of Volcanology and Chemistry of the Earth's Interior og ajourføringen af en satellitbaseret positionsbestemmelse.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, er at støtte den foreslåede ændring i sin helhed.

2.2.4. Kvalitetsstyringssystem for levering af vejrtjenester

Den foreslåede ændring har til formål at ajourføre henvisningerne i bilag 3 til Chicagokonventionen for at bringe dem i overensstemmelse med det gældende vejledningsmateriale til kvalitetsstyringssystemet som følge af, at ICAO og World Meterological Organization ikke længere offentliggør følgende publikationer:

- ICAO Manual on the Quality Management System for the Provision of Meteorological Service to International Air Navigation (dokument nr. 9873)
- WMO 1001, Manual on/Guide to the Quality Management System for the Provision of Meteorological Service for International Air Navigation.

Den nugældende publikation er WMO-N0. 1100, Guide to the Implementation of Quality Management Systems for National Meteorological and Hydrological Services and other Relevant Service Providers.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, er at støtte den foreslåede ændring i sin helhed.

2.2.5. Forbedret harmonisering af SIGMET-oplysninger

Hensigten med den foreslåede ændring er, at de forskellige meteorologiske overvågningskontorers udstedelse af SIGMET-oplysninger skal koordineres, hvilket skal indgå som en anbefalet praksis i bilag 3 til Chicagokonventionen, således at der rettes op på usammenhængende eller rådes bod på manglende SIGMET-oplysninger i visse dele af verden. I lyset af de fremskridt, der i nogle regioner er

---

lovgivningen henvises der til "områdeudsigt for flyvninger i lav flyvehøjde", jf. definitionen i bilag I (Definitioner) til forordning (EU) 2017/373.

[8] "Resuspenderet vulkansk aske" er en ICAO-term for vulkansk aske, der — eventuelt en vis tid efter og i en vis afstand fra et nu afsluttet vulkansk udbrud — er blevet løftet op i atmosfæren af stærk vind og spredt på en sådan måde, at den udgør en fare for luftfartøjer.

gjort med at harmonisere SIGMET-oplysningerne ved hjælp af bilaterale eller multilaterale koordineringsaktiviteter, blev der på METP/4 foreslået en anbefalet fremgangsmåde for alle stater med ansvar for at udstede SIGMET-oplysninger.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, er at støtte den foreslåede ændring i sin helhed.

2.2.6. Modelkort (model VAG og model SVA) som vist i tillæg 1 til bilag 3

Det foreslås at ændre modelkortene i tillæg 1 til bilag 3 til Chicagokonventionen for at gøre det muligt at afbilde vulkanske askeskyers position og udstrækning. Forslaget har til formål at afhjælpe konstaterede mangler i de gældende modeller, dvs. VAG og SVA, der er vist i tillæg 1, navnlig når det drejer sig om kortprojektioner og afbildning af polygoner til beskrivelse af den eller de vulkanske askeskyers dækning og skylag. World Meteorological Organization (WMO), der er tilsynsførende med (alle) modelkortene i tillæg 1, har udarbejdet højst to eksempler for hver model (VAG og SVA).

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, er at støtte den foreslåede ændring i sin helhed.

2.2.7. Information fra World area forecast system (WAFS)

Den foreslåede ændring har til formål at forbedre udsigterne fra world area forecast system (WAFS), hvilket der blev fremsat anmodning om i konklusionerne fra divisionsmødet i ICAO/WMO (MET/14, 2014). Der er tale om: a) forbedringer af den horisontale rumlige detaljeringsgrad for kort over farer (f.eks. prognoser over turbulens, overisning og cumulonimbusskyer) fra den nuværende horisontale afstand på 1,25° til 0,25° og b) ændringer af de parametre, der udarbejdes udsigter for. I tillæg til den større detaljeringsgrad for kort over farer erstattes oplysningerne om mulig turbulens og overisning med oplysninger om, hvor alvorlig situationen med hensyn til turbulens og overisning er. Desuden vil udsigter i gridpunkt-form over turbulens i skyer blive erstattet ved, at de nye gridpunkt-udsigter over turbulens med angivelse af turbulensens alvor udvides til at omfatte flyveniveauerne FL100, FL140 og FL180. Når de nye turbulensniveauer benyttes i kombination med angivelsen af cumulonimbusskyer i gridpunkt-form, tilvejebringes der videnskabeligt mere velfundererede oplysninger om turbulens, end det var tilfældet med de afskaffede algoritmer for turbulens i skyer. Forbedringerne af den horisontale og vertikale detaljeringsgrad af udsigterne fra world area forecast system (WAFS) forventes at opfylde luftfartsbranchens behov fuldt ud.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, er at støtte den foreslåede ændring i sin helhed.

2.2.8. Rådgivningscenter om tropiske cykloner og SIGMET for tropiske cykloner

Det foreslås at ændre SIGMET-oplysningerne om tropiske cykloner og TC-underretningsmeldingerne for at berigtige dem og fjerne uoverensstemmelser og mangler i disse oplysningers format. De foreslåede ændringer skal bidrage til at hindre fejlfortolkninger blandt brugerne med deraf følgende sikkerhedsmæssige konsekvenser. De har også til formål at forbedre valideringen og oversættelsen af disse oplysninger fra traditionelle alfanumeriske koder (TAC) til ICAO's model for udveksling af meteorologiske oplysninger (Meteorological Information Exchange Model (IWXXM)), således at der undgås fejl i disse oplysninger.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, er at støtte den foreslåede ændring i sin helhed.

2.2.9. Bestemmelser om rådgivende oplysninger om vejret i rummet

Den foreslåede ændring har til formål at forbedre de gældende bestemmelser om vejret i rummet. Forbedringerne skal gøre det muligt at samle mere end én rumvejrmæssig virkning (dvs. det globale satellitnavigationssystem (GNSS), stråling, satellitkommunikation (SATCOM) og højfrekvente

kommunikationer (HF COM) med samme intensitet i en enkelt rådgivende oplysning om vejret i rummet og beskrive alle vejrforhold i rummet ved hjælp af breddebånd. Det foreslås desuden at forbedre den vertikale detaljeringsgrad af alle de oplysninger, der forelægges.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, er at støtte den foreslåede ændring i sin helhed.

2.2.10. Angivelse af manglende og/eller ukorrekte parametre i METAR

Den foreslåede ændring har til formål at sikre, at det ved hjælp af IWXXM-skemaet er let at angive manglende og/eller ukorrekte obligatoriske parametre med traditionelle alfanumeriske koder (TAC) i METAR-formularen for at undgå fejl i valideringsprocessen, når først TAC er oversat til IWXXM. Ifølge METP er brugen af en skråstreg (/) til at angive manglende tal eller bogstaver i teksten til meteorologiske bulletiner et vigtigt forslag med henblik på overgangen til IWXXM og system-wide information management (SWIM).

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, er at støtte den foreslåede ændring i sin helhed.

2.2.11. Ændrede tærskelværdier for slipstrømmes dissipationsrate (EDR)

Forslaget har til formål at ajourføre værdierne for slipstrømmes dissipationsrate (EDR) og det indeksbaserede parameter til indberetning af luftfartøjer i turbulens. Eftersom der er videnskabeligt belæg for, at EDR-tærskelværdierne i bilag 3 til Chicagokonventionen er for høje, har forslaget til formål at: a) ajourføre EDR-tærskelværdierne på grundlag af videnskabelige undersøgelser af over 100 mio. indberetninger om luftfartøjer i turbulens b) foretage visse tilpasninger af terminologien og c) tilføje en forklarende bemærkning.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, er at støtte den foreslåede ændring i sin helhed.

2.2.12. AIRMET- og GAMET-oplysninger

Den foreslåede ændring gør det muligt at sende områdeudsigter for flyvninger i lav højde, der er udarbejdet og udstedt i overensstemmelse med en regional luftfartsaftale, til Secure Aviation Data Information Service (SADIS) og WAFS Information File Service (WIFS). Ændringen af kravet, som foretages på anmodning af aeronautiske brugere, vil resultere i et mere omfattende AIRMET-og GAMET-datasæt til gavn for SADIS- og WIFS-brugere i hele verden.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, er at støtte den foreslåede ændring i sin helhed.

2.2.13. Udslip af radioaktivt materiale i atmosfæren

Den foreslåede ændring af SIGMET-oplysningerne om radioaktive skyer (RDOACT CLD) er nødvendig for at skabe overensstemmelse med ændring 78 til bilag 3 til Chicago-konventionen, hvorved der blev indført bestemmelser om angivelsen i SIGMET-oplysningerne af det område, hvor der forekommer radioaktive skyer, ved hjælp af en cylinder med en fast radius, der omfatter alle flyveniveauer, og som ikke er tidsafhængig. De foreslåede ændringer af tabel A6-1A (model for SIGMET- og AIRMET-oplysninger) og af eksempel A6-4 (SIGMET-oplysninger om radioaktive skyer) i bilag 3 har til formål at forenkle de gældende krav.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, er at støtte den foreslåede ændring i sin helhed.

2.2.14. Inkludering af tætte støvstorme i tabel A4-1 og A6-1B i forbindelse med specielle luftrapporter (uplink og downlink)

Den foreslåede ændring har til formål at inkludere indberetning af tætte støvstorme (HVY DS) i de specielle luftrapporter for at forbedre tilgængeligheden af sådanne oplysninger i disse rapporter til støtte for den internationale civile luftfart.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, er at støtte den foreslåede ændring i sin helhed.

2.2.15. ICAO's model for udveksling af meteorologiske oplysninger (IWXXM) og luftfartens faste telekommunikationsnet (AFTN) og luftfartens faste tjeneste (AFS)

Med de foreslåede bestemmelser foretages der mindre ændringer af bilag 3 til Chicagokonventionen for at lette udvekslingen af IWXXM, eftersom IWXXM ikke kan udveksles via luftfartens faste telekommunikationsnet (AFTN). Med dette for øje henvises der til det generiske udtryk "luftfartens faste tjeneste (AFS)", der omfatter både AFTN og systemet til videregivelse af ATS-meddelelser (AMHS), idet IWXXM kan udveksles via AMHS.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, er at støtte den foreslåede ændring i sin helhed.

2.3. **Ændring 61 til bilag 4 om Aeronautical Charts (punkt nr. 17 på dagsordenen)**

2.3.1. Beskrivelse

Den foreslåede ændring vedrører diagrammer over foldbare vingespidser, jordbaserede navigationshjælpemidler, procedurer for performancebaseret navigation (PBN), det visuelle segments udstrækning og samtidige operationer på parallelle baner eller nær parallelle baner.

2.3.2. Relevant EU-lovgivning

Gennemførelsesforordning (EU) 2017/373.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, er at støtte den foreslåede ændring i sin helhed.

2.4. **Ændring 44, 37 og 23 til henholdsvis del I, II og III i bilag 6 om Operations of Aircraft (punkt nr. 18, 19 og 20 på dagsordenen).**

2.4.1. Beskrivelse

Ændring 44 til bilag 6, del I, vedrører operationelle minima for flyvepladsen, Continuous Descent Final Approach (CDFA), kategori III-operationer, artikel 83a, flyverekordere, konfliktområder, lastrum, terrænoverflyvningssystemer (GPWS) og redningsveste. Ændring 37 til del II i bilag 6 og ændring 23 til del III i bilag 6 vedrører operationelle minima for flyvepladsen, Continuous Descent Final Approach (CDFA), kategori III-operatoner, artikel 83a, og flyverekordere.

2.4.2. Relevant EU-lovgivning

Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012[9].

[9] Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1).

2.4.3. Unionens holdning

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, er at støtte den foreslåede ændring.

Det foreslås imidlertid at fjerne den forpligtelse, der pålægger operatøren at opbevare en bekræftet genpart af den aftale, der er omhandlet i artikel 83a, i et luftfartøj, der er omfattet af en sådan aftale. Der er ingen sikkerhedsfordele ved dette krav, og oplysningerne kan stilles til rådighed på andre måder, f.eks. ved hjælp af et register i ICAO-regi, eller ved pålægge de kontraherende stater, der indgår sådanne aftaler, at offentliggøre dem på deres websted.

Hvis disse forslag ikke tages med, bør ændringen ikke desto mindre støttes i betragtning af de generelle fordele, den bibringer.

2.5. **Ændring 92 til bilag 10 om Aeronautical Telecommunications, bind I og II (punkt nr. 21 og 22 på dagsordenen)**

2.5.1. Beskrivelse

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

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

Nærmere redegørelse findes i punkt 2.5.3-2.5.9.

2.5.2. Relevant EU-lovgivning

Gennemførelsesforordning (EU) 2017/373.

2.5.3. Ændring vedrørende performancekategorier for instrumentlandingssystemer (ILS) (bind I)

Ændringen vedrørende performancekategorier for ILS omfatter fire typer ændringer:

1) ændringer vedrørende fjernelse af direkte mapping mellem ILS' performancekategori (FPC) og kategorien af instrumentindflyvningsoperationer. Ændringerne har til formål at afspejle den seneste udvikling i de operationelle definitioner i Chicagokonventionens bilag 6 om Operation of Aircraft og i Manual of All-Weather Operations (dokument nr. 9365), som indeholder flere tilfælde af uoverensstemmelser med de gældende bestemmelser i Chicagokonventionens bilag 10

2) ændringer vedrørende en udvidelse af definitionen af performancekategori I (FPC-I) for ILS ned til 30 m (100 ft) over banetærsklen. Ændringerne har til formål at fjerne en uoverensstemmelse mellem den lavere dækningsgrænse, der anvendes i definitionen af FPC I, og den tilsvarende grænse, der anvendes i de fleste normer og anbefalede fremgangsmåder (SARPs) for FPC I

3) ændringer vedrørende indførelsen af en forbedret ILS-klassifikationsordning. Ændringerne har til formål at gøre det muligt at optimere anvendelsen af ILS i tilfælde, hvor det vides, at præstationerne er bedre end normen

4) ændringer vedrørende ILS-lokalisatorens interlock-funktion. Ændringerne har til formål at fjerne unødvendige operationelle begrænsninger, der skyldes de nuværende bestemmelser om nævnte funktion.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, er at støtte den foreslåede ændring i sin helhed.

2.5.4. Ændring vedrørende tilrådighedsstillelse af oplysninger om radionavigationstjenesters operationelle status (bind I)

Ændringen har til formål at imødegå potentielle vanskeligheder i forbindelse med gennemførelsen og/eller fortolkningen af den gældende norm (bilag 10, bind I, punkt 2.3), der indeholder bestemmelser om tilrådighedsstillelse af oplysninger om radionavigationstjenesters operationelle status.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, er at støtte den foreslåede ændring i sin helhed.

2.5.5. Ændring vedrørende ajourføring af bestemmelserne om det satellitbaserede forstærkningssystem (SBAS) med det formål at indføre nye SBAS-tjenesteudøvere, en ny standardidentifikator for koordineret universaltid (UTC) og krav til overvågning af udsendelsen af data (IOD), fra (GPS) (bind I)

Ændringen har til formål at afspejle den igangværende udvikling af fire nye SBAS'er, der finder sted i Australien og New Zealand, Kina, Republikken Korea og under ledelse af Agency for Air Navigation Safety in Africa and Madagascar (ASECNA), og indføre en ny mekanisme til beskyttelse af SBAS-brugere i tilfælde af uregelmæssigheder i udsendelsen data om klokkeslæt (IODC), datoer og efemeriske begivenheder (IODE) i GPS-navigationsmeddelelsen.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, er at støtte den foreslåede ændring i sin helhed.

2.5.6. Ændring vedrørende kompatibiliteten mellem det jordbaserede forstærkningssystem (GBAS) til VHF-datatransmission (very high frequency (VHF) data broadcast (VDB)) med ILS og VHF rundstrålende radiofyr (VOR) (bind I)

Ændringen har til formål at tilvejebringe fuld kompatibilitet mellem GBAS-støttet VHF-datatransmission (VDB) og ILS-lokalisatorer og VOR, der deler frekvensbånd med GBAS, og at støtte gennemførelsen af GBAS ved at lette koordineringen af frekvenstildelinger til GBAS, ILS og VOR.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, er at støtte den foreslåede ændring i sin helhed.

2.5.7. Ændring vedrørende præciseringer og berigtigelser af bestemmelserne om GBAS (bind I)

Ændringen omfatter en række redaktionelle præciseringer og berigtigelser af GBAS-bestemmelserne.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, er at støtte den foreslåede ændring i sin helhed.

2.5.8. Ændring vedrørende yderligere vejledning om GNSS-integritetsvarselsgrænserne (bind I)

Ændringen har til formål at give yderligere vejledning i fortolkningen og anvendelsen af den vertikale alarmgrænse (VAL) i forbindelse med indflyvning i henhold til GNSS kategori I.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, er at støtte den foreslåede ændring i sin helhed.

2.5.9. Konsekvensændring vedrørende luftfartens faste tjeneste (AFS) (bind II)

Ændringen af Chicagokonventionens bilag 10 om Aeronautical Telecommunications, bind II om Communication Procedures, herunder procedurer med PANS-status, indeholder yderligere tekst med henblik på udtrykkeligt at understøtte videreformidlingen af meteorologiske oplysninger via systemet til videregivelse af ATS-meddelelser (AMHS).

Dette krav følger af ændring 79 til bilag 3 til Chicagokonventionen og konsekvensændring 9 af Procedures for Air Navigation Services — Air Traffic Management (PANS-ATM, dokument nr. 4444). AMHS er det foretrukne system til videreformidling af den meddelelsestrafik, der opstår som følge af ændring 79 til bilag 3, eftersom visse AFTN-systemer muligvis ikke vil kunne håndtere denne trafik.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, er at støtte den foreslåede ændring i sin helhed.

2.6. **Ændring 52 til bilag 11 om Air Traffic Services (punkt nr. 23 på dagsordenen)**

2.6.1. Beskrivelse

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

Nærmere redegørelse findes i punkt 2.6.3-2.6.4.

2.6.2. Relevant EU-lovgivning

Forordning (EU) 2018/1139

2.6.3. Ændring vedrørende beredskabsplanlægning i forbindelse konfliktområder

Der er med udgangspunkt i nogle af de sikkerhedsanbefalinger, som Det Nederlandske Sikkerhedsråd (DSB) fremsatte efter sin undersøgelse af MH17-havariet, udarbejdet forslag til beredskabsplaner i forbindelse med konfliktområder. ICAO har i den forbindelse iværksat en gennemgang af de relevante ICAO-bestemmelser, der omfattede ændringer af bilag 11 til Chicagokonventionen om Air Traffic Services. Den ændring, der foreslås her, har til formål at forbedre den sikkerhedsrisikovurdering, der foretages i tilfælde af aktiviteter, der potentielt kan udgøre en fare for den civile luftfart.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, er at støtte den foreslåede ændring i sin helhed.

2.6.4. Ny bestemmelse med krav om, at førere af operationelle køretøjer skal gentage meddelelser

PANS-Aerodrome Study Group (PASG) har udarbejdet et forslag om at indføre otte nye kapitler i dokumentet om Procedures for Air Navigation Services (PANS) — Aerodromes (dokument nr. 9981), som omfatter uddannelse af flyvepladspersonale, inspektion af trafikområdet, arbejdsaktiviteter (WIP) i airside-området, fremmedlegemer (FOD), vildtforvaltning, sikkerhed på forpladsen, banesikkerhed og krav vedrørende ordningen for

udstedelse af tilladelser til førere af køretøjer på flyvepladser og køretøjers/udstyrs sikkerhed. Der er således med henblik på dette forslag udarbejdet en ny bestemmelse til Chicagokonventionens bilag 11, hvorved der indføres krav om, at førere af køretøjer, der benyttes operationelt, skal gentage meddelelser. Indtil videre indeholder bilag 11 ikke krav om, at flyveledere skal gentage den klarering, de giver førere af køretøjer, eller at disse førere skal gentage klareringen.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, er at støtte den foreslåede ændring i sin helhed.

2.7. **Ændring 18 til bilag 13 om Aircraft Accident Investigation (punkt nr. 24 på dagsordenen)**

2.7.1. Beskrivelse

Forslaget har til formål at definere udtrykket "sikkerhedsanbefaling af global betydning" og "jordbaserede rekorderinger med henblik på undersøgelser".

2.7.2. Relevant EU-lovgivning

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010[10].

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, er at erklære sig enig i bemærkningerne og at fremsætte forslag til følgende reviderede tekst: "*Safety recommendation of global concern (SRGC).* A safety recommendation regarding a systemic deficiency having a probability of recurrence with significant consequences at global level, and requiring timely ~~action to improve~~ consideration of appropriate safety actions".

Det skal tydeligt fremgå, at "sikkerhedsanbefalinger" ikke er obligatoriske.

2.8. **Ændring 15 og 9 til bilag 14 om Aerodromes, bind I og II (punkt nr. 25 og 26 på dagsordenen)**

2.8.1. Beskrivelse

Bind I: Forslaget vedrører udformning og operation af flyvepladser og visuelle navigationshjælpemidler.

Bind II: Den foreslåede ændring vedrører ændringer af specifikationerne for udformning og operation af flyvepladser, der blev drøftet på det tredje møde i Aerodrome Design and Operations Panel (ADOP/3) og det ottende møde i PANS-Aerodromes Study Group (PASG/8).

Nærmere redegørelse findes i punkt 2.8.3-2.8.4.

2.8.2. Relevant EU-lovgivning

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

Bind II: Forordning (EU) nr. 139/2014

---

[10] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF (EUT L 295 af 12.11.2010, s. 35).

[11] Kommissionens forordning (EU) nr. 139/2014 af 12. februar 2014 om fastsættelse af krav og administrative procedurer for flyvepladser i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 44 af 14.2.2014, s. 1).

2.8.3. Ændring af udformning og operation af flyvepladser og visuelle navigationshjælpemidler

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, er at støtte den foreslåede ændring i sin helhed.

2.8.4. Ændring vedrørende specifikationerne for udformning og operation af flyvepladser

Forslaget indeholder vidtgående ændringer vedrørende helikopterflyvepladsers fysiske kendetegn, visuelle hjælpemidler og rednings- og brandslukningstjenester. Det omfatter også ændringer af flere tilknyttede definitioner og henvisninger til velformuleret vejledningsmateriale, der skal medtages i den ajourførte udgave af Heliport Manual (dokument nr. 9261).

Det skal dog bemærkes, at sletning af visse normer i bind II, kapitel 5, i bilag 14 til Chicagokonventionen og definition af rednings- og brandslukningstjenester kan skabe vanskeligheder for Unionen. Disse ændringer gør det nødvendigt at ophæve de relevante EASA-certificeringsspecifikationer, der indtil nu har sørget for en harmoniseret gennemførelse. Hvad angår bestemmelserne om redning og brandslukning vil de foreslåede nye bestemmelser stå i vejen for en harmoniseret gennemførelse, eftersom anvendelsen heraf kræver individuelle sikkerhedsvurderinger af helikopterlandingspladser.

I lyset af de øvrige vidtgående ændringer, der alle støttes grundet deres sikkerhedsmæssige fordele, er den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, at støtte den foreslåede ændring i sin helhed.

2.9. Ændring 41 til bilag 15 om Aeronautical Information Services (punkt nr. 27 på dagsordenen)

2.9.1. Beskrivelse

Den foreslåede ændring vedrører beredskabsplanlægning i forbindelse konfliktområder.

Nærmere redegørelse findes i punkt 2.9.3.

2.9.2. Relevant EU-lovgivning

Forordning (EU) 2018/1139

2.9.3. Ændringen er nødvendig som følge af spørgsmål vedrørende beredskabsplanlægning i forbindelse med konfliktområder

I lyset af to af de sikkerhedsanbefalinger, som Det Nederlandske Sikkerhedsråd adresserede til ICAO i sin endelige rapport om havariet af Malaysia Airlines' fly 17 (MH17), har ICAO-Rådets Luftfartskommission fremsat forslag om en ændring i form af en norm, der skal tilføjes til bilag 15 til Chicagokonventionen. Det Nederlandske Sikkerhedsråd anbefalede, at ICAO indarbejder en bestemmelse i normerne om, at stater, der håndterer en væbnet konflikt på deres område, på et tidligt tidspunkt offentliggør oplysninger, der så specifikt som muligt beskriver arten og omfanget af de trusler, som konflikten er årsag til, og dens konsekvenser for den civile luftfart [...]. Den foreslåede ændring har til formål at forbedre de oplysninger om aktiviteter, der er til fare for den civile luftfart, som formidles gennem meddelelser til flyvere (NOTAM), således at de også omfatter oplysninger om specifikke konfliktområder. Den højere detaljeringsgrad har til formål at støtte operatørerne i deres vurdering af risiciene i det pågældende konfliktområde.

Hvis ændringen vedtages, vil den forbedre vurderingen og offentliggørelsen af oplysninger om karakteren og omfanget af de trusler, som konflikter er årsag til, og deres konsekvenser for den civile luftfart. Dette spørgsmål er omhandlet i artikel 88, stk. 3, litra b), i forordning (EU) 2018/1139. Ved nævnte artikel tillægges Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur beføjelser til at

videreformidle relevante oplysninger og anbefale korrigerende foranstaltninger, som skal træffes af de kompetente nationale myndigheder eller de fysiske og juridiske personer, der er omfattet af nævnte forordning, hvis der opstår risici for den civile luftfart i konfliktområder. Sammen med den relevante ICAO-vejledning om konfliktområder vil ændringen i høj grad bidrage til at gøre en eventuel foranstaltning på EU-plan, som skal omfatte alle EU-operatører, der kommer i kontakt med det pågældende konfliktområde, mere præcis og fyldestgørende.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, er at støtte den foreslåede ændring i sin helhed.

2.10. **Ændring 13, 10 og 1 til bilag 16 om Environmental Protection, henholdsvis bind I, II og III (punkt nr. 28, 29 og 30 på dagsordenen)**

2.10.1. Beskrivelse

Forslaget vedrører flystøj.

Nærmere redegørelse findes i punkt 2.10.3.

2.10.2. Relevant EU-lovgivning

Forordning (EU) 2018/1139

2.10.3. Forbedring af de internationale normer for støj- og drivhusgasemissioner.

De foreslåede ændringer er resultatet af arbejdet i Udvalget for Miljøbeskyttelse i forbindelse med Luftfart (CAEP) i udvalgets sidste treårige periode.

Udvalgets forslag er blevet positivt vurderet af Unionen i en række på hinanden følgende holdninger, som Unionen har indtaget i forbindelse med det tekniske arbejde i ICAO. Der henvises til de holdninger, som Rådet har vedtaget for så vidt angår ICAO's brev nr. 19/42, 19/43 og 19/44.

Ændring 13 til bilag 16, bind I, indeholder berigtigelser af generelle tekniske spørgsmål, nomenklaturen og trykfejl. Formålet er ligeledes at revidere definitioner, hvori de engelske udtryk "abeam" og "reference ground track" forekommer, tillige med den angivne tolerance for langsom eksponentiel tidsmidling for derigennem bedre at kunne karakterisere eksponentielle svartider med en tidskonstant på ét sekund. Endelig indeholder ændringen revisioner, der vedrørende brugen af modalverberne "must", "shall" og "should".

Ændring 10 til bilag 16, bind II, afspejler CAEP's nylige godkendelse (på det 11. møde, der blev afholdt i februar 2019) af normerne for masse og antal af ikke-flygtige partikler (nvPM). Udarbejdelsen af denne nye norm markerer færdiggørelsen af den sidste del af miljøcertificeringen, og hermed sluttes cirklen for så vidt angår støj, den lokale luftkvalitet og CO_2-normer for subsoniske flyvemaskiner.

Den nye norm finder anvendelse fra den 1. januar 2023 på nye typer motorer og motorer, der er i produktion, med en nominel kraft større end 26,7 kN. Grænseværdierne for partikelmasse og partikelantal (nvPM) er en smule mindre strenge for motorer med en nominel kraft på under 150 kN.

Forslaget til ændring 1 af bilag 16, bind III, har til formål at indføre en definition af "typekonstruktion" og forbedre en række definitioner, herunder præcisering af anvendelsen af normerne for CO_2-certificerede afledte versioner af flyvemaskiner, der ikke er CO_2-certificeret, præcisering af, hvilken myndighed der er ansvarlig for at udstede fritagelser og

for registrering af fritagelser, udeladelse af overflødig tekst og korrektion af mindre trykfejl i afsnittet om referenceforhold.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, er at støtte ændringerne, der er i overensstemmelse med forordning (EU) 2018/1139.

2.11. **Ændring 13 til bilag 18 om Safe Transport of Dangerous Goods by Air (punkt nr. 31 på dagsordenen)**

2.11.1. Beskrivelse

Forslaget vedrører terminologi og bestemmelser om adskillelse for så vidt angår giftige og smitsomme stoffer.

2.11.2. Relevant EU-lovgivning

Punkt CAT.GEN.MPA.200 i bilag IV til forordning (EU) nr. 965/2012, hvis væsentligste bestemmelse fastsætter, at lufttransport af farligt gods skal gennemføres i overensstemmelse med bilag 18 til Chicagokonventionen.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, er at støtte den foreslåede ændring i sin helhed.