ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 12.2.2020
COM(2020) 59 final

ANNEX

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

της

ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο Συμβούλιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας όσον αφορά την έγκριση τροποποιήσεων ορισμένων παραρτημάτων της σύμβασης του Σικάγου

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο Συμβούλιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας όσον αφορά την έγκριση τροποποιήσεων ορισμένων παραρτημάτων της σύμβασης του Σικάγου

1. ΘΕΣΗ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΗΦΘΕΙ

Το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, στο πλαίσιο της 219ης συνόδου του που θα ξεκινήσει στις 2 Μαρτίου 2020, πρόκειται να εγκρίνει σειρά τροποποιήσεων σε διάφορα παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου, στους τομείς της ασφάλειας, του περιβάλλοντος και της αεροναυτιλίας. Στο πλαίσιο αυτό, λαμβανομένης υπόψη της σχετικής ενωσιακής νομοθεσίας, η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης κατά τη 219η σύνοδο του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ είναι η εξής.

1.1. Τροποποίηση 176 στο παράρτημα 1 σχετικά με την αδειοδότηση του προσωπικού (θέμα 15 της ημερήσιας διάταξης)

Να υποστηριχθεί η τροποποίηση.

Όσον αφορά ειδικότερα την ευθυγράμμιση με την τροποποίηση 5 στις Διαδικασίες για υπηρεσίες αεροναυτιλίας – Εκπαίδευση (PANS-TRG, έγγραφο 9868), να υποστηριχθεί, με τις ακόλουθες προτάσεις οι οποίες αποσκοπούν στη διασφάλιση κατάλληλης ευελιξίας στο πλαίσιο της ανάπτυξης καινοτόμων αεροσκαφών:

- να διαγραφούν όλες οι αναφορές στις συγκεκριμένες προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης (FSTD) που πρέπει να χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της εκπαιδευτικής σειράς για το πτυχίο χειριστή πολλαπλών πληρωμάτων (MPL) που αναφέρεται στο τμήμα 3 «Προσομοιούμενη πτήση» του προσαρτήματος 3 του παραρτήματος 1 της σύμβασης του Σικάγου·
- να οριστεί η έννοια του αεροσκάφους με άντωση από συστήματα ισχύος ως εξής: «αεροσκάφος με άντωση από συστήματα ισχύος»: οποιοδήποτε αεροσκάφος που παράγει κατακόρυφη άντωση και πρόωση/άντωση κατά την πτήση από στροφεία μεταβλητής γεωμετρίας ή κινητήρες/προωθητικές συσκευές προσαρτημένα σε άτρακτο ή πτέρυγες ή περιλαμβανόμενα σε άτρακτο ή πτέρυγες· ή, τουλάχιστον, να αφαιρεθούν τα κριτήρια για τις «σταθερές πτέρυγες».

1.2. Τροποποίηση 79 στο παράρτημα 3 σχετικά με τις μετεωρολογικές υπηρεσίες για τη διεθνή αεροναυτιλία (θέμα 16 της ημερήσιας διάταξης)

Να υποστηριχθεί η τροποποίηση.

1.3. Τροποποίηση 61 στο παράρτημα 4 σχετικά με τους αεροναυτικούς χάρτες (θέμα 17 της ημερήσιας διάταξης)

Να υποστηριχθεί η τροποποίηση.

1.4. Τροποποιήσεις 44, 37, 23 στα μέρη I, II και III αντίστοιχα του παραρτήματος 6 σχετικά με τις λειτουργίες αεροσκαφών (θέματα 18, 19 και 20 της ημερήσιας διάταξης)

Να υποστηριχθούν οι τροποποιήσεις, με την ακόλουθη εξαίρεση: η υποχρέωση που επιβάλλεται με τις τροποποιήσεις 44, 37 ή 23 στον αερομεταφορέα να τηρεί επικυρωμένα ακριβή αντίγραφα της συμφωνίας του άρθρου 83α επί αεροσκάφους, εφόσον υπάρχει τέτοια συμφωνία. Δεν υπάρχει όφελος για την ασφάλεια από αυτή την επαχθή απαίτηση. Συνεπώς, η τροποποίηση αυτή πρέπει να απορριφθεί.

1.5. Έγκριση της τροποποίησης 92 στο παράρτημα 10 σχετικά με τις αεροναυτικές τηλεπικοινωνίες, τόμος I και τόμος II (θέματα 21 και 22 της ημερήσιας διάταξης)

Να υποστηριχθεί η τροποποίηση.

1.6. Έγκριση της τροποποίησης 52 στο παράρτημα 11 σχετικά με τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας (θέμα 23 της ημερήσιας διάταξης)

Να υποστηριχθεί η τροποποίηση.

1.7. Έγκριση της τροποποίησης 18 στο παράρτημα 13 σχετικά με τη διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων (θέμα 24 της ημερήσιας διάταξης)

Να υποστηριχθεί η τροποποίηση με σχόλια.

1.8. Έγκριση των τροποποιήσεων 15 και 9 στο παράρτημα 14 σχετικά με τα αεροδρόμια, τόμος I και τόμος II (θέματα 25 και 26 της ημερήσιας διάταξης)

Να υποστηριχθεί η τροποποίηση.

1.9. Έγκριση της τροποποίησης 41 στο παράρτημα 15 (θέμα 27 της ημερήσιας διάταξης)

Να υποστηριχθεί η τροποποίηση.

1.10. Έγκριση των τροποποιήσεων 13, 10 και 1 στο παράρτημα 16, τόμοι I, II και III αντίστοιχα (θέματα 28, 29 και 30 της ημερήσιας διάταξης).

Να υποστηριχθούν οι τροποποιήσεις.

1.11. Έγκριση της τροποποίησης 13 στο παράρτημα 18 (θέμα 31 της ημερήσιας διάταξης).

Να υποστηριχθεί η τροποποίηση.

2. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΕΞΗΓΗΣΗ ΠΟΥ ΤΕΚΜΗΡΙΩΝΕΙ ΤΗΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΘΕΣΗ ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΣΗΜΕΙΟ

2.1. **Τροποποίηση 176 στο παράρτημα 1 σχετικά με την αδειοδότηση του προσωπικού (θέμα 15 της ημερήσιας διάταξης)**

Η προτεινόμενη τροποποίηση αφορά την ευθυγράμμιση με την τροποποίηση 5 στις Διαδικασίες για υπηρεσίες αεροναυτιλίας – Εκπαίδευση (PANS-TRG, έγγραφο 9868) όσον αφορά τα εξής: νέοι ορισμοί· επικαιροποίηση των απαιτήσεων για τους συμβούλους πτητικών λειτουργιών ή τους επιμελητές πτήσεων όσον αφορά τις γνώσεις, τις δεξιότητες και την πείρα, και θέσπιση διατάξεων σχετικά με τους ειδικευμένους στον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας εκπαιδευτές στην πράξη (OJTI) για την εκπαίδευση ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας· τροποποίηση των διατάξεων σχετικά τα αεροσκάφη με άντωση από συστήματα ισχύος και ήσσονος σημασίας επικαιροποιήσεις στις υφιστάμενες διατάξεις.

Λεπτομέρειες παρατίθενται στα σημεία 2.1.2 έως 2.1.4.

2.1.1. Σχετική ενωσιακή νομοθεσία

Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[1], κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής[2], κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής[3], κανονισμός (ΕΕ) 2015/340 της Επιτροπής[4], εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/373 της Επιτροπής[5]

2.1.2. Ευθυγράμμιση με την τροποποίηση 5 στις PANS-TRG

Η συγκεκριμένη τροποποίηση ευθυγραμμίζει τους υφιστάμενους ορισμούς και τις ισχύουσες διατάξεις με τη νέα μεθοδολογία σχετικά με την εκπαίδευση και την αξιολόγηση βάσει ικανοτήτων, η οποία εισήχθη στις PANS-TRG. Επικαιροποιεί τις αναφορές στις PANS-TRG και εισάγει και άλλους ορισμούς, όπως η παρακολούθηση, ο χειριστής που πετάει και ο χειριστής παρακολούθησης, καθώς και η διαχείριση απειλών και σφαλμάτων προς υποστήριξη των επικαιροποιημένων προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών (SARP).

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να υποστηριχθεί η προτεινόμενη τροποποίηση με τις ακόλουθες προτάσεις:

- να διαγραφούν όλες οι αναφορές στις συγκεκριμένες προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης (FSTD) που πρέπει να χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της εκπαιδευτικής σειράς για το πτυχίο χειριστή πολλαπλών πληρωμάτων (MPL) που αναφέρεται στο τμήμα 3 «Προσομοιούμενη πτήση» του προσαρτήματος 3 του παραρτήματος 1 της σύμβασης του Σικάγου. Σκεπτικό: Στο έγγραφο 9625 του ΔΟΠΑ αναφέρονται ήδη οι συσκευές που πρέπει να χρησιμοποιούνται για κάθε στοιχείο της εκπαίδευσης MPL. Με τη διαγραφή των αναφορών από αυτή την πρόταση θα διασφαλιστεί η αποφυγή της αλληλεπικάλυψης·
- είτε να ευθυγραμμιστεί πλήρως ο ορισμός του αεροσκάφους με άντωση από συστήματα ισχύος (στο παράρτημα 1 της σύμβασης του Σικάγου) με τον ορισμό της

[1] Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου (ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1).

[2] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής, της 3ης Νοεμβρίου 2011, για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά το ιπτάμενο προσωπικό πολιτικής αεροπορίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 311 της 25.11.2011, σ. 1).

[3] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής, της 26ης Νοεμβρίου 2014, για τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα (ΕΕ L 362 της 17.12.2014, σ. 1).

[4] Κανονισμός (ΕΕ) 2015/340 της Επιτροπής, της 20ής Φεβρουαρίου 2015, για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις άδειες και τα πιστοποιητικά ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012 της Επιτροπής και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 805/2011 της Επιτροπής (ΕΕ L 63 της 6.3.2015, σ. 1).

[5] Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/373 της Επιτροπής, της 1ης Μαρτίου 2017, σχετικά με τον καθορισμό κοινών απαιτήσεων για τους παρόχους υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας / αεροναυτιλίας και άλλων λειτουργιών του δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και της εποπτείας τους, με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 482/2008, των εκτελεστικών κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1034/2011, (ΕΕ) αριθ. 1035/2011 και (ΕΕ) 2016/1377, και με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 677/2011 (ΕΕ L 62 της 8.3.2017, σ. 1).

Ένωσης: «αεροσκάφος με άντωση από συστήματα ισχύος», οποιοδήποτε αεροσκάφος που παράγει κατακόρυφη άντωση και πρόωση/άντωση κατά την πτήση από στροφεία μεταβλητής γεωμετρίας ή κινητήρες/προωθητικές συσκευές προσαρτημένα σε άτρακτο ή πτέρυγες ή περιλαμβανόμενα σε άτρακτο ή πτέρυγες[6], ή, τουλάχιστον, να τροποποιηθεί με την αφαίρεση των κριτηρίων για τις «σταθερές πτέρυγες». Σκεπτικό: με τον τρόπο αυτό θα διασφαλιστεί η ευελιξία που απαιτείται στο πλαίσιο της ανάπτυξης νέων καινοτόμων αεροσκαφών.

Ακόμη και αν οι προτάσεις αυτές δεν υιοθετηθούν, η τροποποίηση θα πρέπει παρ' όλα αυτά να υποστηριχθεί, δεδομένης της συνολικής αξίας της.

2.1.3. Επικαιροποίηση των απαιτήσεων για τους συμβούλους πτητικών λειτουργιών ή τους επιμελητές πτήσεων όσον αφορά τις γνώσεις, τις δεξιότητες και την πείρα, και θέσπιση διατάξεων σχετικά με τους ειδικευμένους στον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας εκπαιδευτές στην πράξη (OJTI) για την εκπαίδευση ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας

Η συγκεκριμένη προτεινόμενη τροποποίηση επικαιροποιεί τις απαιτήσεις σχετικά με τις γνώσεις, τις δεξιότητες και την πείρα που πρέπει να διαθέτει ο σύμβουλος πτητικών λειτουργιών ή ο επιμελητής πτήσης και θεσπίζει πρότυπο για την αποσαφήνιση των απαιτήσεων που προβλέπονται για τον ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας που επιβλέπει εκπαιδευόμενους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας. Τα πρότυπα για την πείρα των εκπαιδευόμενων προτείνονται προς τροποποίηση προκειμένου να βελτιωθεί η διατύπωση και να εισαχθεί η απόδειξη της επάρκειας ως μέρος της εκπαίδευσης. Διευκρινίζεται επίσης η διατύπωση σχετικά με το χρονικό διάστημα εντός του οποίου πρέπει να επιτευχθεί η απαιτούμενη πείρα.

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να υποστηριχθεί στο σύνολό της η προτεινόμενη τροποποίηση.

2.1.4. Διατάξεις σχετικά τα αεροσκάφη με άντωση από συστήματα ισχύος και ήσσονος σημασίας επικαιροποιήσεις των ισχυουσών διατάξεων

Το 2014 το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ ενέκρινε αλλαγή με την οποία παρατάθηκε η ισχύς των μεταβατικών μέτρων που αφορούν την κατηγορία των αεροσκαφών με άντωση από συστήματα ισχύος, προκειμένου να καταστεί δυνατή η θέση σε εκμετάλλευση των αεροσκαφών με άντωση από συστήματα ισχύος. Έκτοτε, κανένα αεροσκάφος με άντωση από συστήματα ισχύος δεν έχει πιστοποιηθεί λόγω απρόβλεπτων συμβάντων και καθυστερήσεων στις δοκιμές πιστοποίησης και είναι αναγκαίο να παραταθεί περαιτέρω η ισχύς των μεταβατικών μέτρων. Καθώς το πρώτο αεροσκάφος με άντωση από συστήματα ισχύος αναμένεται να τεθεί σε εκμετάλλευση το 2020, ως ημερομηνία λήξης των μεταβατικών μέτρων προτείνεται η 5η Μαρτίου 2025. Η τροποποίηση προτείνει επίσης ήσσονος σημασίας επικαιροποιήσεις των γνώσεων που απαιτούνται για την ειδικότητα σε όργανα, προκειμένου να ευθυγραμμιστούν με την τρέχουσα τεχνολογία και να διευκολυνθούν οι προσπάθειες ενσωμάτωσης της βασισμένης στις επιδόσεις πλοήγησης στις παραδοσιακές λειτουργίες.

[6] Παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011, της 3ης Νοεμβρίου 2011, για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά το ιπτάμενο προσωπικό πολιτικής αεροπορίας.

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να υποστηριχθεί στο σύνολό της η προτεινόμενη τροποποίηση.

2.2. **Τροποποίηση 79 στο παράρτημα 3 σχετικά με τις μετεωρολογικές υπηρεσίες για τη διεθνή αεροναυτιλία (θέμα 16 της ημερήσιας διάταξης)**

2.2.1. Περιγραφή

Η προτεινόμενη τροποποίηση, η οποία αποτελεί απόρροια της τέταρτης συνεδρίασης της ειδικής ομάδας μετεωρολογίας (METP/4), αφορά το μοντέλο ανταλλαγής μετεωρολογικών πληροφοριών (IWXXM) του ΔΟΠΑ, τη διεθνή ηφαιστειακή επαγρύπνηση για τους αεροδιαδρόμους (IAVW), το παγκόσμιο περιοχικό σύστημα πρόγνωσης (WAFS) και τις πληροφορίες SIGMET, AIRMET και GAMET[7].

Λεπτομέρειες παρατίθενται στα σημεία 2.2.3 έως 2.2.15.

2.2.2. Σχετική ενωσιακή νομοθεσία

Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/373

2.2.3. Επαναιωρούμενη ηφαιστειακή τέφρα[8]

Σκοπός της προτεινόμενης τροποποίησης είναι να διευκολυνθεί η αναφορά ηφαιστειακής τέφρας σε περιπτώσεις συμβάντων επαναιωρούμενης ηφαιστειακής τέφρας. Εν προκειμένω, ο ορισμός του συμβουλευτικού κέντρου ηφαιστειακής τέφρας (VAAC) (που αναφέρεται στο κεφάλαιο 1 του παραρτήματος 3 της σύμβασης του Σικάγου) και το υπόδειγμα συμβουλευτικού μηνύματος για ηφαιστειακή τέφρα (που αναφέρεται στον πίνακα Α2-1 του παραρτήματος 3 της σύμβασης του Σικάγου) πρέπει να τροποποιηθούν. Στον ορισμό του VAAC, η προτεινόμενη αλλαγή συνίσταται στη διαγραφή των λέξεων «μετά από ηφαιστειακές εκρήξεις», προκειμένου με τον τρόπο αυτό να εξαλειφθεί ο υφιστάμενος περιορισμός και να διευκολυνθούν περισσότερο τα VAAC στο έργο της παροχής συμβουλευτικών πληροφοριών. Όσον αφορά το συμβουλευτικό μήνυμα περί ηφαιστειακής τέφρας (πίνακας Α2-1), προτείνεται η τροποποίηση της στήλης των παραδειγμάτων για την παροχή καθοδήγησης σχετικά με την κατάλληλη χρήση της επιτρεπόμενης ορολογίας στη στήλη των υποδειγμάτων. Προτείνεται επίσης η βελτίωση δύο άλλων στοιχείων του/των υποδείγματος/-ων VA ADVISORY που αφορούν τον αριθμό ηφαιστείου, προκειμένου να υπάρξει ευθυγράμμιση με την τελευταία έκδοση της βάσης δεδομένων της Διεθνούς Ένωσης

[7] Οι πληροφορίες AIRMET και SIGMET αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/373. Αποτελούν πληροφορίες προς τους χρήστες του εναέριου χώρου σχετικά με ορισμένες μετεωρολογικές συνθήκες.

Οι πληροφορίες GAMET ορίζονται στους κανόνες του ΔΟΠΑ. Πρόκειται για περιοχική πρόγνωση σε συντετμημένη απλή γλώσσα, για χαμηλές πτήσεις σχετικά με περιοχή πληροφοριών πτήσης ή τμήμα αυτής, η οποία καταρτίζεται από το μετεωρολογικό γραφείο που ορίζει η αντίστοιχη μετεωρολογική αρχή και ανταλλάσσεται με μετεωρολογικά γραφεία παρακείμενων περιοχών πληροφοριών πτήσης, όπως έχει συμφωνηθεί μεταξύ των εμπλεκόμενων μετεωρολογικών αρχών. Όσον αφορά τη νομοθεσία της ΕΕ, γίνεται αναφορά στην «περιοχική πρόγνωση για χαμηλές πτήσεις» όπως ορίζεται στο παράρτημα Ι (Ορισμοί) του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373.

[8] «Επαναιωρούμενη ηφαιστειακή τέφρα» είναι ο όρος που χρησιμοποιεί ο ΔΟΠΑ για την ηφαιστειακή τέφρα — πιθανόν έπειτα από κάποιο χρονικό διάστημα και σε ορισμένη απόσταση από μια ηφαιστειακή έκρηξη που έχει πλέον σταματήσει— η οποία έχει υψωθεί στην ατμόσφαιρα λόγω ισχυρών ανέμων και έχει διασπαρεί με αποτέλεσμα να συνιστά κίνδυνο για τα αεροσκάφη.

Ηφαιστειολογίας και Χημείας του Εσωτερικού της Γης, και την επικαιροποίηση μιας δορυφορικής αναφοράς.

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να υποστηριχθεί στο σύνολό της η προτεινόμενη τροποποίηση.

2.2.4. Σύστημα διαχείρισης ποιότητας για την παροχή μετεωρολογικών υπηρεσιών

Η προτεινόμενη τροποποίηση επικαιροποιεί τις αναφορές στο παράρτημα 3 της σύμβασης του Σικάγου προκειμένου να ευθυγραμμιστούν με το υφιστάμενο υλικό καθοδήγησης για το σύστημα διαχείρισης ποιότητας, λόγω της διακοπής των ακόλουθων δημοσιεύσεων του ΔΟΠΑ και του Παγκόσμιου Μετεωρολογικού Οργανισμού:

- ICAO Manual on the Quality Management System for the Provision of Meteorological Service to International Air Navigation (Doc 9873) [Εγχειρίδιο του ΔΟΠΑ σχετικά με το σύστημα διαχείρισης ποιότητας για την παροχή μετεωρολογικών υπηρεσιών στη διεθνή αεροναυτιλία (έγγραφο 9873)]
- WMO 1001, Manual on/Guide to the Quality Management System for the Provision of Meteorological Service for International Air Navigation (WMO 1001, Εγχειρίδιο/Οδηγός σχετικά με το σύστημα διαχείρισης ποιότητας για την παροχή μετεωρολογικών υπηρεσιών στη διεθνή αεροναυτιλία).

Η τρέχουσα σχετική δημοσίευση είναι το έγγραφο WMO-N0. 1100, Guide to the Implementation of Quality Management Systems for National Meteorological and Hydrological Services and other Relevant Service Providers (Οδηγός για την εφαρμογή συστημάτων διαχείρισης ποιότητας για εθνικούς παρόχους μετεωρολογικών και υδρολογικών υπηρεσιών και άλλους σχετικούς παρόχους υπηρεσιών).

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να υποστηριχθεί στο σύνολό της η προτεινόμενη τροποποίηση.

2.2.5. Βελτιωμένη εναρμόνιση των πληροφοριών SIGMET

Σκοπός της προτεινόμενης τροποποίησης είναι ο συντονισμός μεταξύ των κέντρων μετεωρολογικής επαγρύπνησης κατά την έκδοση πληροφοριών SIGMET, ως συνιστώμενη πρακτική που περιλαμβάνεται στο παράρτημα 3 της σύμβασης του Σικάγου για την αντιμετώπιση των ανακόλουθων πληροφοριών SIGMET ή της παντελούς έλλειψής τους σε ορισμένα μέρη του κόσμου. Δεδομένης της προόδου που έχει επιτευχθεί όσον αφορά τη βελτίωση της εναρμόνισης των πληροφοριών SIGMET μέσω διμερών ή πολυμερών δραστηριοτήτων συντονισμού σε ορισμένες περιοχές, η METP/4 προτείνει την καθιέρωση συνιστώμενης πρακτικής για όλα τα κράτη που είναι υπεύθυνα για την έκδοση πληροφοριών SIGMET.

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να υποστηριχθεί στο σύνολό της η προτεινόμενη τροποποίηση.

2.2.6. Υποδείγματα χαρτών (υπόδειγμα VAG και υπόδειγμα SVA) που χρησιμοποιούνται στο προσάρτημα 1 του παραρτήματος 3

Προτείνεται να τροποποιηθούν τα υποδείγματα χαρτών που παρατίθενται στο προσάρτημα 1 του παραρτήματος 3 της σύμβασης του Σικάγου ώστε να απεικονίζουν την τοποθεσία και την έκταση των νεφών ηφαιστειακής τέφρας. Εν προκειμένω, η πρόταση καλύπτει την ανάγκη να αντιμετωπιστούν οι ελλείψεις που έχουν εντοπιστεί στα υφιστάμενα υποδείγματα VAG και SVA τα οποία χρησιμοποιούνται στο προσάρτημα 1, ιδίως όταν σχετίζονται με τις χαρτογραφικές προβολές, την απεικόνιση της κάλυψης του/των νέφους/-ών ηφαιστειακής τέφρας και των στρωμάτων των νεφών με χρήση πολυγώνων. Ο Παγκόσμιος Μετεωρολογικός Οργανισμός (WMO), ως θεματοφύλακας (όλων) των υποδειγμάτων χαρτών που χρησιμοποιούνται στο προσάρτημα 1, εκπόνησε δύο κατ' ανώτατο όριο παραδείγματα ανά υπόδειγμα VAG και υπόδειγμα SVA.

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να υποστηριχθεί στο σύνολό της η προτεινόμενη τροποποίηση.

2.2.7. Πληροφορίες του παγκόσμιου περιοχικού συστήματος πρόγνωσης (WAFS)

Η προτεινόμενη τροποποίηση βελτιώνει τις προγνώσεις του παγκόσμιου περιοχικού συστήματος πρόγνωσης (WAFS), σύμφωνα με το αίτημα που διατυπώθηκε στα συμπεράσματα της τομεακής συνεδρίασης σε θέματα μετεωρολογίας ΔΟΠΑ/WMO (MET/14, 2014). Σε αυτές τις απαιτήσεις περιλαμβάνονται τα ακόλουθα: α) βελτιώσεις στην οριζόντια χωρική ανάλυση των καννάβων κινδύνου [π.χ. προγνώσεις αναταράξεων, παγοποίησης και νεφών σωρειτομελανίας (CB)] από την τρέχουσα οριζόντια διαπόσταση των 1,25 μοιρών σε 0,25 μοίρες· και β) αλλαγές στις παραμέτρους που αποτελούν αντικείμενο πρόγνωσης. Σε συνδυασμό με αυτή την αύξηση της ανάλυσης των καννάβων κινδύνου, οι πληροφορίες σχετικά με το ενδεχόμενο αναταράξεων και παγοποίησης θα αντικατασταθούν από πληροφορίες σχετικά με τη σοβαρότητα των αναταράξεων και της παγοποίησης. Επιπλέον, οι προγνώσεις ενδονεφικών αναταράξεων με χρήση σημείων καννάβου θα εγκαταλειφθούν υπέρ της επέκτασης των νέων προγνώσεων σοβαρότητας των αναταράξεων με χρήση σημείων καννάβου σε χαμηλότερα επίπεδα πτήσης (FL)100, FL140 και FL180. Τα νέα αυτά επίπεδα αναταράξεων, όταν χρησιμοποιούνται σε συνδυασμό με τον κάνναβο νεφών CB, θα παρέχουν αρτιότερες επιστημονικά πληροφορίες σχετικά με τις αναταράξεις σε σύγκριση με τον απερχόμενο αλγόριθμο ενδονεφικών αναταράξεων. Σκοπός αυτών των βελτιώσεων στην οριζόντια και κάθετη ανάλυση των προγνώσεων WAFS είναι να καλύψουν πλήρως τις ανάγκες του αεροπορικού κλάδου.

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να υποστηριχθεί στο σύνολό της η προτεινόμενη τροποποίηση.

2.2.8. Ανακοινώσεις τροπικών κυκλώνων και SIGMET για τροπικούς κυκλώνες

Προτείνεται η τροποποίηση των συμβουλευτικών μηνυμάτων SIGMET και TC για τροπικούς κυκλώνες (TC) ώστε να διορθωθούν και να μειωθούν οι ανακολουθίες και οι ελλείψεις στον μορφότυπο αυτών των μηνυμάτων. Οι προτεινόμενες αλλαγές θα συμβάλουν στην αποφυγή της εσφαλμένης ερμηνείας από τους χρήστες, καθώς και των συναφών επιπτώσεων στην ασφάλεια. Επιπλέον, θα βελτιώσουν την επικύρωση και τη μετάφραση αυτών των μηνυμάτων από τους παραδοσιακούς αλφαριθμητικούς κωδικούς (TAC) στο μοντέλο ανταλλαγής μετεωρολογικών πληροφοριών του ΔΟΠΑ (IWXXM) για την πρόληψη σφαλμάτων IWXXM.

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να υποστηριχθεί στο σύνολό της η προτεινόμενη τροποποίηση.

2.2.9. Διατάξεις σχετικά με τις συμβουλευτικές πληροφορίες για τις διαστημικές καιρικές συνθήκες

Σκοπός της προτεινόμενης τροποποίησης είναι η βελτίωση των ισχυουσών διατάξεων σχετικά με τις διαστημικές καιρικές συνθήκες. Με αυτές τις βελτιώσεις θα καταστεί δυνατός, αφενός, ο συνδυασμός περισσοτέρων της μίας συνεπειών ίδιας έντασης των διαστημικών καιρικών συνθηκών [δηλ. παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα πλοήγησης (GNSS), ακτινοβολία, δορυφορικές επικοινωνίες (SATCOM) και επικοινωνίες υψηλής συχνότητας (HF COM)] σε ένα συμβουλευτικό δελτίο διαστημικών καιρικών συνθηκών και, αφετέρου, η περιγραφή όλων των συνεπειών των διαστημικών καιρικών συνθηκών με τη χρήση γεωγραφικών πλατών. Επιπλέον, το προτεινόμενο κείμενο βελτιώνει την κάθετη ανάλυση των παρεχόμενων πληροφοριών.

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να υποστηριχθεί στο σύνολό της η προτεινόμενη τροποποίηση.

2.2.10. Ένδειξη ελλειπουσών ή λανθασμένων παραμέτρων, ή και των δύο, στις συνήθεις μετεωρολογικές αναφορές αεροδρομίου (METAR)

Σκοπός της προτεινόμενης τροποποίησης είναι να διασφαλιστεί ότι το σύστημα IWXXM μπορεί να υποδείξει εύκολα ελλείπουσες ή λανθασμένες υποχρεωτικές παραμέτρους, ή και τις δύο, στις METAR σε μορφή TAC για την αποφυγή αστοχιών κατά τη διαδικασία επικύρωσης κατόπιν της μετάφρασης από τους TAC στο IWXXM. Η METP θεωρεί ότι η χρήση του συμβόλου της καθέτου (/) για την υπόδειξη ελλείποντος αριθμητικού στοιχείου ή γράμματος στο κείμενο των μετεωρολογικών δελτίων αποτελεί ουσιώδους σημασίας πρόταση στο πλαίσιο της μετάβασης στο IWXXM και στην ολοσυστημική διαχείριση πληροφοριών (SWIM).

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να υποστηριχθεί στο σύνολό της η προτεινόμενη τροποποίηση.

2.2.11. Αναθεωρημένες κατώτατες τιμές του ρυθμού διασποράς της τύρβης (EDR)

Σκοπός της πρότασης είναι η επικαιροποίηση των τιμών του ρυθμού διασποράς της τύρβης (EDR) και των μετρήσεων βάσει δεικτών για την αναφορά αναταράξεων αεροσκαφών. Δεδομένου ότι βάσει επιστημονικών στοιχείων οι κατώτατες τιμές του EDR που περιλαμβάνονται στο παράρτημα 3 της σύμβασης του Σικάγου είναι υπερβολικά υψηλές, η πρόταση εισάγει: α) επικαιροποιημένες κατώτατες τιμές του EDR βάσει επιστημονικών μελετών οι οποίες αφορούν περισσότερες από 100 εκατομμύρια αναφορές αναταράξεων αεροσκαφών· β) ορισμένες προσαρμογές όσον αφορά την ορολογία· και γ) την προσθήκη μίας επεξηγηματικής σημείωσης.

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να υποστηριχθεί στο σύνολό της η προτεινόμενη τροποποίηση.

2.2.12. Πληροφορίες AIRMET και GAMET

Η προτεινόμενη τροποποίηση καθιστά δυνατή τη διαβίβαση περιοχικών προγνώσεων για χαμηλές πτήσεις, οι οποίες εκπονούνται και παράγονται σύμφωνα με συμφωνία περιφερειακής αεροναυτιλίας, στην υπηρεσία ασφαλών πληροφοριών δεδομένων αεροπορίας (SADIS) και στην υπηρεσία αρχείων πληροφοριών WAFS (WIFS). Με την αλλαγή της απαίτησης, η οποία ζητήθηκε από τους αεροναυτικούς χρήστες, θα καταστεί διαθέσιμο ένα πιο ολοκληρωμένο σύνολο δεδομένων AIRMET και GAMET, κάτι που θα ωφελήσει τους χρήστες των SADIS και WIFS σε ολόκληρο τον κόσμο.

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να υποστηριχθεί στο σύνολό της η προτεινόμενη τροποποίηση.

2.2.13. Έκλυση ραδιενεργών υλικών στην ατμόσφαιρα

Η προτεινόμενη τροποποίηση, η οποία αφορά τις πληροφορίες SIGMET σχετικά με ραδιενεργό νέφος (RDOACT CLD), είναι αναγκαία για λόγους συνοχής με την τροποποίηση 78 στο παράρτημα 3 της σύμβασης του Σικάγου, με την οποία εισήχθη η απεικόνιση της περιοχής RDOACT CLD SIGMET με έναν κύλινδρο σταθερής ακτίνας που εκτείνεται σε όλα τα επίπεδα πτήσης και δεν είναι χρονοεξαρτώμενος. Οι προτεινόμενες αλλαγές στον πίνακα A6-1A (υπόδειγμα για τα μηνύματα SIGMET και AIRMET) και στο παράδειγμα A6-4 (μήνυμα SIGMET για ραδιενεργό νέφος) του παραρτήματος 3 θα απλουστεύσουν τις υφιστάμενες απαιτήσεις.

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να υποστηριχθεί στο σύνολό της η προτεινόμενη τροποποίηση.

2.2.14. Συμπερίληψη των ισχυρών κονιορτοθυελλών στους πίνακες A4-1 και A6-1B που σχετίζονται με την ανοδική και καθοδική ζεύξη ειδικών αναφορών εν πτήσει

Η προτεινόμενη τροποποίηση συνίσταται στη συμπερίληψη της αναφοράς ισχυρών κονιορτοθυελλών (HVY DS) στις ειδικές αναφορές εν πτήσει με σκοπό να βελτιωθεί η διαθεσιμότητα αυτών των πληροφοριών στις ειδικές αναφορές εν πτήσει προς υποστήριξη της διεθνούς πολιτικής αεροπορίας.

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να υποστηριχθεί στο σύνολό της η προτεινόμενη τροποποίηση.

2.2.15. Μοντέλο ανταλλαγής μετεωρολογικών πληροφοριών του ΔΟΠΑ (IWXXM), αεροναυτικό σταθερό τηλεπικοινωνιακό δίκτυο (AFTN) και αεροναυτική σταθερή υπηρεσία (AFS)

Οι προτεινόμενες διατάξεις εισάγουν ορισμένες ήσσονος σημασίας αλλαγές στο παράρτημα 3 της σύμβασης του Σικάγου προκειμένου να διευκολυνθεί η ανταλλαγή IWXXM, δεδομένου ότι η ανταλλαγή IWXXM δεν είναι δυνατή στο αεροναυτικό σταθερό τηλεπικοινωνιακό δίκτυο (AFTN). Για τον σκοπό αυτό, οι διατάξεις αναφέρονται στον γενικό όρο «αεροναυτική σταθερή υπηρεσία» (AFS), που περιλαμβάνει τόσο το AFTN όσο και το «σύστημα διαχείρισης μηνυμάτων των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας (ATS) (AMHS)», στο πλαίσιο του οποίου είναι δυνατή η ανταλλαγή IWXXM.

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να υποστηριχθεί στο σύνολό της η προτεινόμενη τροποποίηση.

2.3. **Τροποποίηση 61 στο παράρτημα 4 σχετικά με τους αεροναυτικούς χάρτες (θέμα 17 της ημερήσιας διάταξης)**

2.3.1. Περιγραφή

Η προτεινόμενη τροποποίηση αφορά τους χάρτες σχετικά με τα πτυσσόμενα ακροπτερύγια, τα επίγεια βοηθήματα πλοήγησης στο πλαίσιο διαδικασιών πλοήγησης βάσει επιδόσεων (PBN), την επιφάνεια οπτικού τμήματος και τις ταυτόχρονες λειτουργίες σε παράλληλους και σχεδόν παράλληλους διαδρόμους.

2.3.2. Σχετική ενωσιακή νομοθεσία

Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/373

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να υποστηριχθεί στο σύνολό της η προτεινόμενη τροποποίηση.

2.4. **Τροποποιήσεις 44, 37, 23 στα μέρη I, II και III αντίστοιχα του παραρτήματος 6 σχετικά με τις λειτουργίες αεροσκαφών (θέματα 18, 19 και 20 της ημερήσιας διάταξης)**

2.4.1. Περιγραφή

Η τροποποίηση 44 στο παράρτημα 6 μέρος I αφορά τα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου, την τελική προσέγγιση σταθερής καθόδου, την πτητική λειτουργία CAT III, το άρθρο 83α, τους καταγραφείς πτήσης, τις περιοχές συγκρούσεων, το διαμέρισμα φορτίου, το σύστημα προειδοποίησης εγγύτητας εδάφους (GPWS) και τα σωσίβια γιλέκα. Η τροποποίηση 37 στο παράρτημα 6 μέρος II και η τροποποίηση 23 στο παράρτημα 6 μέρος III αφορούν τα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου, την τελική προσέγγιση σταθερής καθόδου, την πτητική λειτουργία CAT III, το άρθρο 83α και τους καταγραφείς πτήσης.

2.4.2. Σχετική ενωσιακή νομοθεσία

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής[9].

2.4.3. Θέση της Ένωσης

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να υποστηριχθεί η προτεινόμενη τροποποίηση.

Ωστόσο, προτείνεται να εξαλειφθεί η υποχρέωση που επιβάλλεται στον αερομεταφορέα να τηρεί επικυρωμένα ακριβή αντίγραφα της συμφωνίας του άρθρου 83α επί αεροσκάφους, εφόσον υπάρχει τέτοια συμφωνία. Η απαίτηση αυτή δεν αποφέρει όφελος για την ασφάλεια και οι πληροφορίες μπορούν να διατίθενται με χρήση άλλων μέσων, π.χ. αποθετήριο του ΔΟΠΑ, ή με την επιβολή στα κράτη που συνάπτουν τέτοιες συμφωνίες της υποχρέωσης να τις δημοσιεύουν στον δικτυακό τους τόπο.

[9] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1).

Ακόμη και αν οι προτάσεις αυτές δεν υιοθετηθούν, η τροποποίηση θα πρέπει παρ' όλα αυτά να υποστηριχθεί, δεδομένης της συνολικής αξίας της.

2.5. **Τροποποίηση 92 στο παράρτημα 10 σχετικά με τις αεροναυτικές επικοινωνίες, τόμος I και τόμος II (θέματα 21 και 22 της ημερήσιας διάταξης)**

2.5.1. Περιγραφή

Τόμος I: Η προτεινόμενη τροποποίηση αφορά το παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα πλοήγησης (GNSS) και τα συμβατικά βοηθήματα πλοήγησης που προέκυψαν από την τέταρτη και πέμπτη συνεδρίαση της ειδικής ομάδας για τα συστήματα πλοήγησης (NSP/4 και 5). Η προτεινόμενη τροποποίηση διαλαμβάνει τα εξής: α) κατηγορίες επιδόσεων των εγκαταστάσεων του συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS)· β) παροχή πληροφοριών σχετικά με την επιχειρησιακή κατάσταση των υπηρεσιών ραδιοπλοήγησης· γ) επικαιροποίηση των διατάξεων σχετικά με το δορυφορικό σύστημα φασματικής επαύξησης (SBAS) για την εισαγωγή νέων παρόχων υπηρεσιών SBAS, νέου τυποποιημένου αναγνωριστικού της συντονισμένης παγκόσμιας ώρας (UTC) και απαιτήσεων παρακολούθησης των δεδομένων (IOD) του παγκόσμιου συστήματος προσδιορισμού θέσης (GPS)· δ) διατάξεις για τη διασφάλιση της συμβατότητας της γενικής εκπομπής δεδομένων (VDB) σε πολύ υψηλή συχνότητα (VHF) από το εδαφικό σύστημα φασματικής επαύξησης (GBAS) με το ILS και τον παγκατευθυντικό ραδιοφάρο VHF (VOR)· ε) διευκρινίσεις και διορθώσεις στις διατάξεις σχετικά με το GBAS· και στ) πρόσθετη καθοδήγηση σχετικά με τα όρια συνέγερσης όσον αφορά την ακεραιότητα του GNSS.

Τόμος II: Η πρόταση αφορά το μοντέλο ανταλλαγής μετεωρολογικών πληροφοριών του ΔΟΠΑ (IWXXM), το αεροναυτικό σταθερό τηλεπικοινωνιακό δίκτυο (AFTN) και την αεροναυτική σταθερή υπηρεσία (AFS).

Λεπτομέρειες παρατίθενται στα σημεία 2.5.3 έως 2.5.9.

2.5.2. Σχετική ενωσιακή νομοθεσία

Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/373

2.5.3. Τροποποίηση που αφορά τις κατηγορίες επιδόσεων των εγκαταστάσεων του συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) (τόμος I)

Η τροποποίηση που αφορά τις κατηγορίες επιδόσεων των εγκαταστάσεων ILS περιλαμβάνει τέσσερις ομάδες αλλαγών:

1) αλλαγές που αφορούν την εξάλειψη της άμεσης χαρτογράφησης μεταξύ της κατηγορίας επιδόσεων των εγκαταστάσεων ILS (FPC) και της κατηγορίας λειτουργιών ενόργανης προσέγγισης. Σκοπός των αλλαγών αυτών είναι να αντικατοπτρίσουν τις πρόσφατες εξελίξεις στους επιχειρησιακούς ορισμούς που περιλαμβάνονται στο παράρτημα 6 – Λειτουργία αεροσκαφών της σύμβασης του Σικάγου και στο Εγχειρίδιο των παντός καιρού λειτουργιών (έγγραφο 9365), οι οποίοι παρουσιάζουν διάφορες αποκλίσεις από τις ισχύουσες διατάξεις του παραρτήματος 10 της σύμβασης του Σικάγου·

2) αλλαγές που αφορούν την επέκταση του ορισμού της κατηγορίας επιδόσεων I (FPC I) σε 30 m (100 ft) πάνω από το κατώτατο όριο. Σκοπός των αλλαγών αυτών είναι να εξαλειφθεί η

ασυνέπεια μεταξύ του χαμηλότερου ορίου κάλυψης που χρησιμοποιείται στον ορισμό της FPC I και του αντίστοιχου ορίου που χρησιμοποιείται στην πλειονότητα των προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών (SARP) για τη FPC I·

3) αλλαγές που αφορούν την εισαγωγή ενός βελτιωμένου συστήματος ταξινόμησης του ILS. Σκοπός των αλλαγών αυτών είναι να καταστεί δυνατή η βελτιστοποίηση της χρήσης των εγκαταστάσεων ILS σε περίπτωση γνωστών επιδόσεων ανώτερων των πρότυπων επιδόσεων·

4) αλλαγές που αφορούν τη λειτουργία «αλληλασφάλισης» του εντοπιστή ILS. Σκοπός των αλλαγών αυτών είναι να εξαλειφθούν ορισμένοι περιττοί επιχειρησιακοί περιορισμοί που προκύπτουν από τις ισχύουσες διατάξεις που αφορούν τη συγκεκριμένη λειτουργία.

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να υποστηριχθεί στο σύνολό της η προτεινόμενη τροποποίηση.

2.5.4. Τροποποίηση που αφορά την παροχή πληροφοριών σχετικά με την επιχειρησιακή κατάσταση των υπηρεσιών ραδιοπλοήγησης (τόμος I)

Σκοπός αυτής της τροποποίησης είναι να αντιμετωπιστούν ενδεχόμενες δυσκολίες στην εφαρμογή ή στην ερμηνεία, ή σε αμφότερες, του υφιστάμενου προτύπου (παράρτημα 10 τόμος I σημείο 2.3) για την παροχή πληροφοριών σχετικά με την επιχειρησιακή κατάσταση των υπηρεσιών ραδιοπλοήγησης.

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να υποστηριχθεί στο σύνολό της η προτεινόμενη τροποποίηση.

2.5.5. Τροποποίηση που αφορά την επικαιροποίηση των διατάξεων σχετικά με το δορυφορικό σύστημα φασματικής επαύξησης (SBAS) για την εισαγωγή νέων παρόχων υπηρεσιών SBAS, νέου τυποποιημένου αναγνωριστικού της συντονισμένης παγκόσμιας ώρας (UTC) και απαιτήσεων παρακολούθησης των στοιχείων δεδομένων (IOD) του GPS (τόμος I)

Σκοπός αυτής της τροποποίησης είναι να αντικατοπτριστεί η εν εξελίξει ανάπτυξη τεσσάρων νέων SBAS από την Αυστραλία και τη Νέα Ζηλανδία, την Κίνα, τη Δημοκρατία της Κορέας και τον Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροναυτιλίας της Αφρικής και της Μαδαγασκάρης (ASECNA), καθώς και να παρασχεθεί ένας νέος μηχανισμός προστασίας των χρηστών των SBAS σε περιπτώσεις ανωμαλιών στα δεδομένα του ρολογιού (issue of data, clock – IODC)/στα δεδομένα της εφημερίδας (issue of data, ephemeris – IODE) που διαβιβάζονται στο μήνυμα πλοήγησης GPS.

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να υποστηριχθεί στο σύνολό της η προτεινόμενη τροποποίηση.

2.5.6. Τροποποίηση που αφορά τη συμβατότητα της γενικής εκπομπής δεδομένων (VDB) σε πολύ υψηλή συχνότητα (VHF) από το εδαφικό σύστημα φασματικής επαύξησης (GBAS) με το ILS και τον παγκατευθυντικό ραδιοφάρο VHF (VOR) (τόμος I)

Σκοπός αυτής της τροποποίησης είναι να εξασφαλιστεί η πλήρης συμβατότητα της γενικής εκπομπής δεδομένων (VDB) σε πολύ υψηλή συχνότητα (VHF) από το GBAS με τους εντοπιστές ILS και τον VOR, οι οποίοι μοιράζονται την ίδια ζώνη συχνοτήτων λειτουργίας με το GBAS,

και να υποστηριχθεί η εφαρμογή του GBAS, μέσω της διευκόλυνσης του συντονισμού των εκχωρήσεων συχνοτήτων μεταξύ των GBAS, ILS και VOR.

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να υποστηριχθεί στο σύνολό της η προτεινόμενη τροποποίηση.

2.5.7. Τροποποίηση που αφορά διευκρινίσεις και διορθώσεις στις διατάξεις σχετικά με το GBAS (τόμος I)

Η τροποποίηση αυτή περιλαμβάνει διάφορες διευκρινίσεις στη διατύπωση και διορθώσεις στις διατάξεις σχετικά με το GBAS.

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να υποστηριχθεί στο σύνολό της η προτεινόμενη τροποποίηση.

2.5.8. Τροποποίηση που αφορά την πρόσθετη καθοδήγηση σχετικά με τα όρια συνέγερσης όσον αφορά την ακεραιότητα του GNSS (τόμος I)

Σκοπός της τροποποίησης αυτής είναι η παροχή πρόσθετης καθοδήγησης όσον αφορά την ερμηνεία και την εφαρμογή του κάθετου ορίου συνέγερσης (VAL) για προσέγγιση κατηγορίας I του GNSS.

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να υποστηριχθεί στο σύνολό της η προτεινόμενη τροποποίηση.

2.5.9. Επακόλουθη τροποποίηση που αφορά την αεροναυτική σταθερή υπηρεσία (AFS) (τόμος II)

Η τροποποίηση του παραρτήματος 10 της σύμβασης του Σικάγου – Αεροναυτικές τηλεπικοινωνίες, τόμος II – Επικοινωνιακές διαδικασίες, συμπεριλαμβανομένου του καθεστώτος των πανευρωπαϊκών υπηρεσιών αεροναυτιλίας περιέχει πρόσθετο κείμενο για τη ρητή υποστήριξη της μεταφοράς μετεωρολογικών μηνυμάτων μέσω του συστήματος διαχείρισης μηνυμάτων των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας (ATS) (AMHS).

Η απαίτηση αυτή απορρέει από την τροποποίηση 79 στο παράρτημα 3 της σύμβασης του Σικάγου και την επακόλουθη τροποποίηση 9 στις Διαδικασίες για υπηρεσίες αεροναυτιλίας – Διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας (PANS-ATM, έγγραφο 4444). Το AMHS αποτελεί το προτιμώμενο μέσο υλοποίησης της μεταφοράς μηνυμάτων που προκύπτει από την τροποποίηση 79 στο παράρτημα 3, καθώς ορισμένες εγκαταστάσεις του αεροναυτικού σταθερού τηλεπικοινωνιακού δικτύου (AFTN) ενδέχεται να μη διαθέτουν σχετική δυνατότητα.

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να υποστηριχθεί στο σύνολό της η προτεινόμενη τροποποίηση.

2.6. **Τροποποίηση 52 στο παράρτημα 11 σχετικά με τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας (θέμα 23 της ημερήσιας διάταξης)**

2.6.1. Περιγραφή

Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις αφορούν τον σχεδιασμό αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων σε περιοχές συγκρούσεων. Αντλούν έμπνευση από τις συστάσεις ασφάλειας

που διατυπώθηκαν από το ολλανδικό συμβούλιο ασφάλειας (DSB) στον απόηχο της πτήσης 17 της Malaysian Airlines (MH17) και από τις συστάσεις της ειδικής ομάδας για τους κινδύνους που προκύπτουν για την πολιτική αεροπορία σε περιοχές συγκρούσεων (TF RCZ) (C-DEC 203/1). Η πρόταση αφορά επίσης τροποποιήσεις υπό τη μορφή νέας διάταξης σχετικά με την επανάληψη για επιβεβαίωση της ορθής λήψης από οδηγούς επιχειρησιακών οχημάτων.

Λεπτομέρειες παρατίθενται στα σημεία 2.6.3 και 2.6.4.

2.6.2. Σχετική ενωσιακή νομοθεσία

Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139

2.6.3. Τροποποίηση σχετικά με τον σχεδιασμό αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων αναφορικά με περιοχές συγκρούσεων

Λαμβανομένων υπόψη ορισμένων από τις συστάσεις ασφάλειας που διατυπώθηκαν από το ολλανδικό συμβούλιο ασφάλειας (DSB) κατόπιν της διερεύνησης του ατυχήματος της πτήσης MH17, καταρτίστηκαν προτάσεις σχετικά με τον σχεδιασμό αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων αναφορικά με περιοχές συγκρούσεων. Εν προκειμένω, ο ΔΟΠΑ ανέλαβε δράση για την επανεξέταση των σχετικών διατάξεων του ΔΟΠΑ, συμπεριλαμβανομένων τροποποιήσεων στο παράρτημα 11 της σύμβασης του Σικάγου σχετικά με τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας. Σκοπός της προτεινόμενης τροποποίησης είναι η βελτίωση της εκτίμησης διακινδύνευσης ασφάλειας, η οποία διενεργείται όταν εκτελούνται δραστηριότητες οι οποίες είναι δυνητικά επικίνδυνες για την πολιτική αεροπορία.

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να υποστηριχθεί στο σύνολό της η προτεινόμενη τροποποίηση.

2.6.4. Νέα διάταξη σχετικά με την επανάληψη για επιβεβαίωση της ορθής λήψης από οδηγούς επιχειρησιακών οχημάτων

Η ομάδα μελέτης PANS-Αεροδρόμια (PASG) κατάρτισε πρόταση για την εισαγωγή οκτώ νέων κεφαλαίων στις Διαδικασίες για υπηρεσίες αεροναυτιλίας (PANS) - Αεροδρόμια (έγγραφο 9981), τα οποία καλύπτουν την εκπαίδευση του προσωπικού λειτουργιών αεροδρομίου· τις επιθεωρήσεις της περιοχής κίνησης· τις εργασίες σε εξέλιξη (WIP) στην περιοχή δραστηριοτήτων αεροσκαφών· τα θραύσματα από ξένα σώματα (FOD)· τη διαχείριση της άγριας πανίδας· την ασφάλεια του χώρου στάθμευσης· την ασφάλεια των διαδρόμων· και τις απαιτήσεις για το σύστημα άδειας οδηγών αεροδρομίου και την ασφάλεια των οχημάτων/του εξοπλισμού. Λαμβανομένης υπόψη της πρότασης αυτής, καταρτίστηκε νέα διάταξη του παραρτήματος 11 της σύμβασης του Σικάγου σχετικά με την επανάληψη για επιβεβαίωση της ορθής λήψης από οδηγούς επιχειρησιακών οχημάτων. Μέχρι στιγμής, το παράρτημα 11 δεν περιλαμβάνει απαιτήσεις για την επανάληψη από τους ελεγκτές της εξουσιοδότησης την οποία δίνουν στους οδηγούς οχημάτων ούτε για την επανάληψη της εξουσιοδότησης αυτής από τους οδηγούς οχημάτων.

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να υποστηριχθεί στο σύνολό της η προτεινόμενη τροποποίηση.

2.7. **Τροποποίηση 18 στο παράρτημα 13 σχετικά με τη διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων (θέμα 24 της ημερήσιας διάταξης)**

2.7.1. Περιγραφή

Σκοπός της πρότασης είναι να οριστούν οι όροι «συστάσεις ασφάλειας παγκόσμιου ενδιαφέροντος» και «επίγειες καταγραφές για σκοπούς διερεύνησης».

2.7.2. Σχετική ενωσιακή νομοθεσία

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[10].

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να διατυπωθεί «σύμφωνη γνώμη με σχόλια» και να προταθεί το ακόλουθο αναθεωρημένο κείμενο: «*Σύσταση ασφάλειας παγκόσμιου ενδιαφέροντος (SRGC).* Σύσταση ασφάλειας η οποία αφορά μια συστημική ανεπάρκεια που είναι πιθανόν να επαναληφθεί με σημαντικές συνέπειες σε παγκόσμιο επίπεδο και η οποία απαιτεί έγκαιρη ~~δράση για τη βελτίωση της~~ εξέταση κατάλληλων μέτρων ασφάλειας».

Με αυτή την αναδιατύπωση αναμένεται να αποσαφηνιστεί ο μη υποχρεωτικός χαρακτήρας των «συστάσεων ασφάλειας».

2.8. **Τροποποιήσεις 15 και 9 στο παράρτημα 14 σχετικά με τα αεροδρόμια, τόμος Ι και τόμος ΙΙ (θέματα 25 και 26 της ημερήσιας διάταξης)**

2.8.1. Περιγραφή

Τόμος Ι: Η πρόταση αφορά τον σχεδιασμό και τις λειτουργίες αεροδρομίου, καθώς και τα οπτικά βοηθήματα πλοήγησης.

Τόμος ΙΙ: Η προτεινόμενη τροποποίηση αφορά τροποποιήσεις των προδιαγραφών σχεδιασμού και λειτουργιών αεροδρομίου που προκύπτουν από την τρίτη συνεδρίαση της ομάδας σχεδιασμού και λειτουργιών αεροδρομίου (ADOP/3) και την όγδοη συνεδρίαση της ομάδας μελέτης PANS-Αεροδρόμια (PASG/8).

Λεπτομέρειες παρατίθενται στα σημεία 2.8.3 και 2.8.4.

2.8.2. Σχετική ενωσιακή νομοθεσία

Τόμος Ι: Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 139/2014 της Επιτροπής[11] και εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/373

Τόμος ΙΙ: Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 139/2014

2.8.3. Τροποποίηση του σχεδιασμού και των λειτουργιών αεροδρομίου, καθώς και των οπτικών βοηθημάτων πλοήγησης.

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να υποστηριχθεί στο σύνολό της η προτεινόμενη τροποποίηση.

2.8.4. Τροποποίηση σχετικά με τροποποιήσεις των προδιαγραφών σχεδιασμού και λειτουργιών αεροδρομίου

Η πρόταση εισάγει εκτενείς τροποποιήσεις που αφορούν τα φυσικά χαρακτηριστικά των ελικοδρομίων, τα οπτικά βοηθήματα και τη διάσωση και πυρόσβεση. Περιλαμβάνει επίσης

[10] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία και την κατάργηση της οδηγίας 94/56/ΕΚ (ΕΕ L 295 της 12.11.2010, σ. 35).

[11] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 139/2014 της Επιτροπής, της 12ης Φεβρουαρίου 2014, για τη θέσπιση απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών για τα αεροδρόμια σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 44 της 14.2.2014, σ. 1).

τροποποιήσεις διαφόρων σχετικών ορισμών και αναφορές σε τεκμηριωμένο υποστηρικτικό υλικό καθοδήγησης που πρέπει να συμπεριληφθούν στο επικαιροποιημένο εγχειρίδιο για τα ελικοδρόμια (έγγραφο 9261).

Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι η διαγραφή ορισμένων προτύπων στο κεφάλαιο 5 του παραρτήματος 14 τόμος ΙΙ της σύμβασης του Σικάγου και ο ορισμός των υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης ενδέχεται να δημιουργήσουν ορισμένες δυσκολίες για την Ένωση. Οι αλλαγές αυτές θα καταστήσουν αναγκαία την κατάργηση των σχετικών προδιαγραφών πιστοποίησης του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA), οι οποίες, μέχρι στιγμής, έχουν οδηγήσει σε εναρμονισμένη εφαρμογή. Όσον αφορά τις διατάξεις σχετικά με τη διάσωση και πυρόσβεση, οι νέοι προτεινόμενοι κανόνες θα παρεμποδίσουν την εναρμονισμένη εφαρμογή, καθώς η εφαρμογή τους απαιτεί επιμέρους αξιολογήσεις ασφάλειας των ελικοδρομίων.

Ωστόσο, λαμβανομένων υπόψη των υπόλοιπων εκτενών αλλαγών, οι οποίες υποστηρίζονται στο σύνολό τους δεδομένων των οφελών τους για την ασφάλεια, η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να υποστηριχθεί στο σύνολό της η προτεινόμενη τροποποίηση.

2.9. **Τροποποίηση 41 στο παράρτημα 15 σχετικά με τις υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών (θέμα 27 της ημερήσιας διάταξης)**

2.9.1. Περιγραφή

Η προτεινόμενη τροποποίηση αφορά τον σχεδιασμό αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων σε σχέση με περιοχές συγκρούσεων.

Λεπτομέρειες παρατίθενται στο σημείο 2.9.3.

2.9.2. Σχετική ενωσιακή νομοθεσία

Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139

2.9.3. Απαιτούμενη τροποποίηση λόγω ζητημάτων σχεδιασμού αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων σχετικά με περιοχές συγκρούσεων

Λαμβανομένων υπόψη δύο από τις συστάσεις ασφάλειας που διατυπώθηκαν προς τον ΔΟΠΑ στην τελική έκθεση του ολλανδικού συμβουλίου ασφάλειας σχετικά με το ατύχημα της πτήσης 17 της Malaysian Airlines (MH17), η επιτροπή αεροναυτιλίας πρότεινε στο Συμβούλιο του ΔΟΠΑ τροποποίηση, η οποία συνίσταται στην προσθήκη προτύπου στο παράρτημα 15 της σύμβασης του Σικάγου. Το ολλανδικό συμβούλιο ασφάλειας συνέστησε στον ΔΟΠΑ «να ενσωματωθεί στα πρότυπα η υποχρέωση των κρατών που βρίσκονται αντιμέτωπα με ένοπλη σύγκρουση στο έδαφός τους να δημοσιεύουν σε πρώιμο στάδιο όσο το δυνατόν πιο συγκεκριμένες πληροφορίες σχετικά με τον χαρακτήρα και την έκταση των απειλών αυτών των συγκρούσεων και των συνεπειών τους για την πολιτική αεροπορία [...]». Σκοπός της προτεινόμενης τροποποίησης είναι να βελτιωθούν οι πληροφορίες σχετικά με τις επικίνδυνες για την πολιτική αεροπορία δραστηριότητες, οι οποίες κοινοποιούνται μέσω αγγελίας προς αεροναυτιλόμενους (NOTAM), με παράλληλη συνεκτίμηση της ειδικής περίπτωσης των περιοχών συγκρούσεων. Ο αυξημένος βαθμός λεπτομέρειας θα υποστηρίξει την εκτίμηση, από τους φορείς εκμετάλλευσης, της διακινδύνευσης που συνδέεται με την περιοχή συγκρούσεων.

Η τροποποίηση, εάν εγκριθεί, θα βελτιώσει την αξιολόγηση και τη δημοσίευση πληροφοριών σχετικά με τον χαρακτήρα και την έκταση των απειλών συγκρούσεων και των συνεπειών τους για την πολιτική αεροπορία, οι οποίες αποτελούν αντικείμενο του άρθρου 88 παράγραφος 3 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139. Το εν λόγω άρθρο εξουσιοδοτεί τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας να διαδίδει σχετικές πληροφορίες και να συστήνει διορθωτικά μέτρα που πρέπει να λάβουν οι εθνικές αρμόδιες αρχές ή τα φυσικά και νομικά πρόσωπα που υπόκεινται στον κανονισμό, σε περίπτωση κινδύνων που προκύπτουν για την πολιτική αεροπορία σε περιοχές συγκρούσεων. Η τροποποίηση, σε συνδυασμό με το σχετικό υλικό καθοδήγησης του ΔΟΠΑ που αφορά τις περιοχές συγκρούσεων, θα διευκολύνει σημαντικά την ακρίβεια και την πληρότητα κάθε δράσης σε επίπεδο Ένωσης η οποία θα πρέπει να καλύπτει όλους τους ενωσιακούς φορείς εκμετάλλευσης που σχετίζονται με την περιοχή συγκρούσεων.

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να υποστηριχθεί στο σύνολό της η προτεινόμενη τροποποίηση.

2.10. **Τροποποιήσεις 13, 10 και 1 στο παράρτημα 16, τόμοι I, II και III αντίστοιχα (θέματα 28, 29 και 30 της ημερήσιας διάταξης).**

2.10.1. Περιγραφή

Η πρόταση αφορά τον θόρυβο αεροσκαφών.

Λεπτομέρειες παρατίθενται στο σημείο 2.10.3.

2.10.2. Σχετική ενωσιακή νομοθεσία

Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139

2.10.3. Βελτίωση των διεθνών προτύπων σχετικά με τον θόρυβο και τις εκπομπές αερίων.

Οι τροποποιήσεις που παρουσιάζονται αποτελούν αποτέλεσμα των εργασιών της Επιτροπής Αεροπορίας και Προστασίας του Περιβάλλοντος (CAEP) την τελευταία τριετία.

Η εκπόνησή τους έχει κριθεί θετικά από την Ένωση, σε διάφορες διαδοχικές θέσεις που λήφθηκαν κατά τη διάρκεια των τεχνικών εργασιών σε επίπεδο ΔΟΠΑ. Γίνεται αναφορά στις θέσεις που έλαβε το Συμβούλιο όσον αφορά τις επιστολές προς τα κράτη 19/42, 19/43, 19/44.

Όσον αφορά την έγκριση της τροποποίησης 13 στο παράρτημα 16 τόμος I, η τροποποίηση αυτή περιέχει διορθώσεις σχετικά με γενικά τεχνικά και τυπογραφικά ζητήματα και ζητήματα ονοματολογίας. Επιπλέον, αποσκοπεί στην αναθεώρηση ορισμών στους οποίους χρησιμοποιείται η λέξη «abeam» (στο ύψος), του ορισμού του όρου «επίγειο ίχνος αναφοράς» και της προσδιορισθείσας ανοχής για τον βραδύ εκθετικό προσδιορισμό της μέσης χρονικής τιμής με σκοπό τον καλύτερο χαρακτηρισμό του πραγματικού εκθετικού χρόνου απόκρισης με χρονική σταθερά ενός δευτερολέπτου. Τέλος, περιέχει αναθεωρήσεις σχετικά με την ορθή χρήση των τροπικών ρημάτων «πρέπει» και «θα πρέπει» («must», «shall» και «should» στην αγγλική απόδοση).

Όσον αφορά την τροποποίηση 10 στο παράρτημα 16 τόμος II, η τροποποίηση αυτή αντικατοπτρίζει την πρόσφατη έγκριση από την CAEP του ΔΟΠΑ (κατά την ενδέκατη συνεδρίαση που πραγματοποιήθηκε τον Φεβρουάριο του 2019) των προτύπων μάζας και αριθμού για τα μη πτητικά αιωρούμενα σωματίδια (nvPM). Η ανάπτυξη του νέου αυτού προτύπου σηματοδοτεί την ολοκλήρωση της τελευταίας συνιστώσας της περιβαλλοντικής

πιστοποίησης αεροσκαφών, κλείνοντας τον πλήρη κύκλο σχετικά τα πρότυπα θορύβου, ποιότητας του αέρα σε τοπικό επίπεδο και εκπομπών CO2 για τα υποηχητικά αεροπλάνα.

Το νέο πρότυπο θα εφαρμοστεί στους κινητήρες νέου τύπου που βρίσκονται σε παραγωγή με ονομαστική ώση μεγαλύτερη από 26,7 kN από την 1η Ιανουαρίου 2023. Τα όρια για τη μάζα και τον αριθμό nvPM παρέχουν κάποια ελάφρυνση για κινητήρες με ονομαστική ισχύ κάτω από 150 kN.

Όσον αφορά την τροποποίηση 1 στο παράρτημα 16 τόμος II, οι προτάσεις αφορούν την εισαγωγή του ορισμού του «σχεδιασμού τύπου» και διάφορες βελτιώσεις ορισμών· την παροχή διευκρινίσεων σχετικά με τη δυνατότητα εφαρμογής των προτύπων για πιστοποιημένους για εκπομπές CO2 παράγωγους τύπους αεροπλάνων που δεν είναι πιστοποιημένα για εκπομπές CO2· την παροχή διευκρινίσεων σχετικά με την αρχή που είναι αρμόδια για τη χορήγηση εξαιρέσεων και τη διαδικασία καταγραφής εξαιρέσεων· στο τμήμα σχετικά με τις συνθήκες αναφοράς, διαγραφή περιττού κειμένου και διόρθωση ήσσονος σημασίας τυπογραφικών λαθών.

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να υποστηριχθούν οι τροποποιήσεις, οι οποίες συνάδουν με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139.

2.11. **Τροποποίηση 13 στο παράρτημα 18 σχετικά με την ασφαλή αεροπορική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (θέμα 31 της ημερήσιας διάταξης)**

2.11.1. Περιγραφή

Η πρόταση αφορά την ορολογία και τις διατάξεις περί διαχωρισμού τοξικών και μολυσματικών ουσιών.

2.11.2. Σχετική ενωσιακή νομοθεσία

Σημείο CAT.GEN.MPA.200 του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, το οποίο επισημαίνει κατ' ουσίαν ότι «…η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων αεροπορικώς διεξάγεται σύμφωνα με το παράρτημα 18 της σύμβασης του Σικάγου».

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να υποστηριχθεί στο σύνολό της η προτεινόμενη τροποποίηση.