EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 12.2.2020
COM(2020) 59 final

ANNEX

LIITE

asiakirjaan

Ehdotus NEUVOSTON PÄÄTÖKSEKSI

Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvostossa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta Chicagon yleissopimuksen useisiin liitteisiin tehtävien muutosten hyväksymiseen

LIITE

Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvostossa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta Chicagon yleissopimuksen useisiin liitteisiin tehtävien muutosten hyväksymiseen

1. UNIONIN PUOLESTA OTETTAVA KANTA

ICAOn neuvosto aikoo 2. maaliskuuta 2020 alkavassa 219. istunnossaan hyväksyä muutoksia useisiin Chicagon yleissopimuksen liitteisiin turvallisuuden, ympäristön ja lentoliikenteen aloilla. ICAOn neuvoston 219. istunnossa unionin puolesta otettava kanta – ottaen huomioon asiaa koskeva unionin lainsäädäntö – esitetään jäljempänä.

1.1. Muutos 176 henkilöstön lupakirjoja koskevaan liitteeseen 1 (esityslistan kohta 15)

Tuetaan muutosta.

Erityisesti kun on kyse mukauttamisesta muutokseen 5, joka koskee lennonvarmistuspalvelujen menettelyitä ja koulutusta (PANS-TRG, asiakirja 9868), tuki annetaan seuraavin ehdotuksin, joilla pyritään varmistamaan asianmukainen joustavuus innovatiivisten ilma-alusten kehittämisen yhteydessä:

- poistetaan kaikki viittaukset erityisiin simulaatiokoulutuslaitteisiin (FSTD), joita käytetään MPL-lupakirjaan (Multi-cre Pilot License) tähtäävillä kursseilla, joihin viitataan Chicagon yleissopimuksen liitteessä 1 olevassa lisäyksessä 3 olevassa simuloitua lentoa koskevassa 3 jaksossa;
- määritellään ’pystysuoraan nouseva lentokone’ seuraavasti: ’pystysuoraan nousevalla lentokoneella’ tarkoitetaan ilma-alusta, joka saa pystysuuntaisen nostovoiman sekä lennon aikana tarvittavan työntö- ja nostovoiman muodoltaan tai asennoltaan muunneltavista roottoreista tai moottoreista/työntövoimalaitteista, jotka on asennettu tai jotka sisältyvät kiinteästi runkoon tai siipiin; vaihtoehtoisesti poistetaan ainakin kiinteitä siipiä koskevat kriteerit.

1.2. Muutos 79 kansainvälisen ilmailun sääpalvelua koskevaan liitteeseen 3 (esityslistan kohta 16)

Tuetaan muutosta.

1.3. Muutos 61 ilmailukarttoja koskevaan liitteeseen 4 (esityslistan kohta 17)

Tuetaan muutosta.

1.4. Muutokset 44, 37 ja 23 ilma-alusten lentotoimintaa koskevassa liitteessä 6 oleviin osiin I, II ja III (esityslistan kohdat 18, 19 ja 20)

Tuetaan muutoksia, lukuun ottamatta seuraavaa: muutoksilla 44, 37 ja 23 lentotoiminnan harjoittajalle asetettu velvoite pitää mukanaan 83 a artiklan mukaisen sopimuksen oikeaksi todistettuja jäljennöksiä ilma-aluksessa, johon tällaista sopimusta sovelletaan. Tämä vaatimus on työläs, eikä siitä ole turvallisuuden kannalta hyötyä. Tämä muutos on siksi hylättävä.

1.5. Muutos 92 ilmailuviestintää koskevaan liitteeseen 10, niteet I ja II (esityslistan kohdat 21 ja 22)

Tuetaan muutosta.

1.6. Muutos 52 ilmaliikennepalvelua koskevaan liitteeseen 11 (esityslistan kohta 23)

Tuetaan muutosta.

1.7. Muutos 18 lento-onnettomuustutkintaa koskevaan liitteeseen 13 (esityslistan kohta 24)

Tuetaan muutosta huomautuksin.

1.8. Muutokset 9 ja 15 lentopaikkoja koskevaan liitteeseen 14, niteet I ja II (esityslistan kohdat 25 ja 26)

Tuetaan muutosta.

1.9. Muutos 41 liitteeseen 15 (esityslistan kohta 27)

Tuetaan muutosta.

1.10. Muutokset 1, 10 ja 13 liitteeseen 16, niteet I, II ja III (esityslistan kohdat 28, 29 ja 30)

Tuetaan muutoksia.

1.11. Muutos 13 liitteeseen 18 (esityslistan kohta 31)

Tuetaan muutosta.

2. EHDOTETUN KANNAN YKSITYISKOHTAINEN PERUSTELU KUNKIN KOHDAN OSALTA

2.1. **Muutos 176 henkilöstön lupakirjoja koskevaan liitteeseen 1 (esityslistan kohta 15)**

Ehdotettu muutos sisältää mukautuksen lennonvarmistuspalvelujen menettelyitä ja koulutusta koskevaan muutokseen 5 (PANS-TRG, asiakirja 9868) seuraavien osalta: uudet määritelmät, lennonselvittäjiä koskevien vaatimusten päivittäminen tietojen, taitojen ja kokemuksen osalta sekä lennonjohdon työpaikkakouluttajien (OJTI) koulutusta koskevien määräysten käyttöönotto, muutos pystysuoraan nousevaa lentokonetta koskeviin määräyksiin ja vähäiset päivitykset voimassa oleviin määräyksiin.

Yksityiskohdat on esitetty kohdissa 2.1.2–2.1.4.

2.1.1. Asiaa koskeva unionin lainsäädäntö:

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1139[1], komission asetus (EU) N:o 1178/2011[2], komission asetus (EU) N:o 1321/2014[3], komission asetus (EU) 2015/340[4], komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/373[5]

[1] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1139, annettu 4 päivänä heinäkuuta 2018, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta (EUVL L 212, 22.8.2018, s. 1).

2.1.2. Mukauttaminen PANS-TRG-menettelyitä koskevaan muutokseen 5

Muutoksella mukautetaan voimassa olevat määritelmät ja määräykset PANS-TRG-menettelyissä käyttöön otettuun uuteen kompetenssiperustaisen koulutuksen ja arvioinnin menetelmään. Muutoksella myös päivitetään viittauksia PANS-TRG-menettelyihin ja otetaan käyttöön muita määritelmiä, kuten ’valvonta’, ’ohjaava ohjaaja’ ja ’avustava ohjaaja’ sekä ’uhkatekijöiden ja virheiden hallinta’, jotta voidaan tukea päivitettyjä standardeja ja suositettuja menetelmiä (SARP).

Unionin puolesta otettava kanta on tukea ehdotettua muutosta seuraavin ehdotuksin:

- poistetaan kaikki viittaukset erityisiin simulaatiokoulutuslaitteisiin (FSTD), joita käytetään MPL-lupakirjaan (Multi-crew Pilot License) tähtäävillä kursseilla, joihin viitataan Chicagon yleissopimuksen liitteessä 1 olevassa lisäyksessä 3 olevassa simuloitua lentoa koskevassa 3 jaksossa. Perustelu: ICAOn asiakirjassa 9625 mainitaan jo, mitä laitetta kussakin MPL-koulutuselementissä on määrä käyttää. Poistamalla viittaukset kyseisestä ehdotuksesta vältetään päällekkäiset viittaukset;
- mukautetaan (Chicagon yleissopimuksen liitteessä 1 oleva) pystysuoraan nousevan lentokoneen määritelmä unionissa käytössä olevaan määritelmään (unionin lainsäädännössä tarkoitetaan ”’pystysuoraan nousevalla lentokoneella’ ilma-alusta, joka saa pystysuuntaisen nostovoiman sekä lennon aikana tarvittavan työntö- ja nostovoiman muodoltaan tai asennoltaan muunneltavista roottoreista tai moottoreista/työntövoimalaitteista, jotka on asennettu tai jotka sisältyvät kiinteästi runkoon tai siipiin”[6]) tai vaihtoehtoisesti ainakin muutetaan sitä poistamalla kiinteitä siipiä koskevat kriteerit. Perustelu: näin varmistetaan joustavuus, jota tarvitaan uusien innovatiivisen ilma-alusten kehittämiseksi.

Jos näitä ehdotuksia ei oteta huomioon, muutosta olisi kuitenkin tuettava, koska se on yleisesti ottaen hyödyllinen.

2.1.3. Lennonselvittäjiä koskevien vaatimusten päivittäminen tietojen, taitojen ja kokemuksen osalta sekä lennonjohdon työpaikkakouluttajien (OJTI) koulutusta koskevien määräysten käyttöönotto

---

2 Komission asetus (EU) N:o 1178/2011, annettu 3 päivänä marraskuuta 2011, siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla (EUVL L 311, 25.11.2011, s. 1).

3 Komission asetus (EU) N:o 1321/2014, annettu 26 päivänä marraskuuta 2014, ilma-alusten sekä ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden jatkuvan lentokelpoisuuden ylläpidosta ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksymisestä (EUVL L 362, 17.12.2014, s. 1).

4 Komission asetus (EU) 2015/340, annettu 20 päivänä helmikuuta 2015, lennonjohtajien lupakirjoja ja todistuksia koskevista teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti, komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 muuttamisesta ja komission asetuksen (EU) N:o 805/2011 kumoamisesta (EUVL L 63, 6.3.2015, s. 1).

5 Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/373, annettu 1 päivänä maaliskuuta 2017, ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalvelujen sekä muiden ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen palveluntarjoajia koskevista yhteisistä vaatimuksista ja näiden palveluntarjoajien valvonnasta, asetuksen (EY) N:o 482/2008 sekä täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 1034/2011, (EU) N:o 1035/2011 ja (EU) 2016/1377 kumoamisesta ja asetuksen (EU) N:o 677/2011 muuttamisesta (EUVL L 62, 8.3.2017, s. 1).

6 Siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla 3 päivänä marraskuuta 2011 annetun asetuksen (EU) N:o 1178/2011 liite I.

Ehdotetulla muutoksella päivitetään lennonselvittäjiä koskevia tieto-, taito- ja kokemusvaatimuksia sekä otetaan käyttöön standardi, jolla selkeytetään lennonjohtajaharjoittelijoita valvoville lennonjohtajille asetettuja vaatimuksia. Harjoittelijakokemusta koskevia standardeja ehdotetaan muutettaviksi, jotta voidaan parantaa sanamuotoa ja ottaa käyttöön kompetenssin osoittaminen osana koulutusta. Lisäksi täsmennetään sanamuotoa, joka koskee ajanjaksoa, jonka kuluessa tarvittava kokemus on hankittava.

Unionin puolesta otettava kanta on tukea ehdotettua muutosta kokonaisuudessaan.

2.1.4. Pystysuoraan nousevaa lentokonetta koskevat määräykset ja vähäiset päivitykset voimassa oleviin määräyksiin

ICAOn neuvosto hyväksyi vuonna 2014 muutoksen, jolla jatkettiin siirtymätoimenpiteiden voimassaoloa pystysuoraan nousevien lentokoneiden luokan osalta, jotta tällaisten lentokoneiden käyttöönotto tuli mahdolliseksi. Sittemmin on ilmaantunut odottamattomia tapahtumia ja viivästymisiä, minkä vuoksi sertifiointitestauksessa ei ole sertifioitu yhtäkään pystysuoraan nousevaa lentokonetta. Siksi on tarpeen jatkaa siirtymätoimenpiteiden voimassaoloa. Koska ensimmäinen pystysuoraan nouseva lentokone on tarkoitus ottaa käyttöön vuonna 2020, siirtymätoimenpiteitä ehdotetaan jatkettavaksi 5. maaliskuuta 2025 saakka. Muutos sisältää myös vähäisiä päivityksiä mittarilentokelpuutuksen edellyttämiin tietoihin, jotta ne vastaisivat nykyteknologiaa ja jotta voitaisiin edistää pyrkimyksiä sisällyttää suorituskykyyn perustuva navigointi osaksi jo olemassa olevia operaatioita.

Unionin puolesta otettava kanta on tukea ehdotettua muutosta kokonaisuudessaan.

2.2. **Muutos 79 kansainvälisen ilmailun sääpalvelua koskevaan liitteeseen 3 (esityslistan kohta 16)**

2.2.1. Kuvaus

Ehdotettu muutos, joka perustuu meteorologiapaneelin neljänteen kokoukseen (METP/4), koskee seuraavia: ICAOn malli säätietojen vaihtamiseksi (ICAO meteorological information exchange model – IWXXM), kansainvälisten lentoväylien tulivuoriseuranta (international airways volcano watch – IAVW), alue-ennusteiden maailmanlaajuinen järjestelmä (world area forecast system – WAFS), SIGMET, AIRMET ja GAMET[7].

Yksityiskohdat on esitetty kohdissa 2.2.3–2.2.15.

2.2.2. Asiaa koskeva unionin lainsäädäntö:

Täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/373

7 AIRMET:iin ja SIGMET:iin viitataan asetuksessa (EU) No 2017/373. AIRMET ja SIGMET tarjoavat ilmatilan käyttäjille tietoa tietyistä sääolosuhteista.
GAMET on määritelty ICAOn säännöissä. Se on alue-ennuste, joka annetaan selväkielisin lyhentein lennoille ilmatilan alaosassa lentotiedotusalueella tai sen osassa. Ennusteen laatii asianomaisen sääpalveluviranomaisen nimittämä sääpalveluasema, ja tiedot jaetaan viereisillä lentotiedotusalueilla sijaitsevien sääpalveluasemien kanssa asianomaisten sääpalveluviranomaisten sopimalla tavalla. EU:n lainsäädännössä asetuksen (EU) N:o 2017/373 liite I (Määritelmät) sisältää määritelmän ’alue-ennuste lennoille ilmatilan alaosassa’.

2.2.3. Resuspensoitunut vulkaaninen tuhka[8]

Ehdotetulla muutoksella pyritään helpottamaan raportoimista resuspensoituneesta vulkaanisesta tuhkasta. Tässä yhteydessä on muutettava vulkaanisen tuhkan tiedotuskeskuksen (VAAC) määritelmää (joka annetaan Chicagon yleissopimuksen liitteessä 3 olevassa 1 luvussa) ja vulkaanista tuhkaa koskevan tiedotteen mallia (joka esitetään Chicagon yleissopimuksen liitteessä 3 olevassa taulukossa A2-1). VAAC:n määritelmästä ehdotetaan poistettavaksi rajoittava englanninkielinen ilmaisu 'following volcanic eruptions', jotta VAAC:lla olisi paremmat edellytykset antaa tiedotteita. Vulkaanista tuhkaa koskevan tiedotteen mallissa (taulukko A2-1) ehdotetaan muutettavaksi esimerkkisaraketta, jotta olisi selvää, miten mallin sarakkeessa sallittua terminologiaa käytetään asianmukaisesti. Lisäksi siinä ehdotetaan, että parannetaan kahta muuta VA ADVISORY -mallipohjan kohtaa, jotka liittyvät tulivuorten numerointiin, jotta ne vastaisivat IAVCEI:n (International Association of Volcanology and Chemistry of the Earth's Interior) tietokannan uusimpia tietoja, ja että päivitetään satelliittiviitetietoja.

Unionin puolesta otettava kanta on tukea ehdotettua muutosta kokonaisuudessaan.

2.2.4. Laadunhallintajärjestelmä sääpalvelun tarjoamiseksi

Ehdotetulla muutoksella päivitetään Chicagon yleissopimuksen liitteessä 3 olevia viittauksia, jotta ne vastaisivat tämänhetkistä laadunhallintajärjestelmää koskevaa ohjeistusta. Päivitys on tarpeen, sillä ICAO ja Maailman ilmatieteen järjestö ovat lakkauttaneet seuraavat julkaisut:

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

Tuorein asiaa koskeva julkaisu on WMO-N0. 1100, Guide to the Implementation of Quality Management Systems for National Meteorological and Hydrological Services and other Relevant Service Providers.

Unionin puolesta otettava kanta on tukea ehdotettua muutosta kokonaisuudessaan.

2.2.5. SIGMET-tietojen yhdenmukaistaminen

Ehdotetulla muutoksella pyritään Chicagon yleissopimuksen liitteessä 3 esitetyn suosituksen mukaisesti koordinoimaan SIGMET-tietojen antamista säävalvontatoimistojen välillä. Näin voidaan korjata se epäkohta, että SIGMET-tiedot ovat ristiriitaisia tai puuttuvat kokonaan joissakin osissa maailmaa. Koska SIGMET-tietojen yhdenmukaistamisessa on edistytty joillakin alueilla kahden- tai monenvälisillä koordinointitoimilla, METP/4 ehdottaa, että kaikki valtiot, jotka ovat velvollisia antamaan SIGMET-tietoja, noudattavat suositeltua käytäntöä.

Unionin puolesta otettava kanta on tukea ehdotettua muutosta kokonaisuudessaan.

[8] Resuspensoitunut tuhka ('Re-suspended volcanic ash') on ICAOn termi – mahdollisesti jo jonkin aikaa sitten ja tietyn välimatkan päässä tapahtuneesta jo päättyneestä tulivuorenpurkauksesta peräisin olevalle – vulkaaniselle tuhkalle, joka on voimakkaiden tuulten mukana noussut ilmakehään ja levittäytynyt tavalla, joka on vaaraksi ilma-aluksille.

2.2.6. Karttamallit (MODEL VAG ja MODEL SVA) liitteessä 3 olevassa lisäyksessä 1

Ehdotetaan muutettavaksi Chicagon yleissopimuksen liitteen 3 olevassa lisäyksessä 1 olevia karttamalleja, jotta ne kuvaisivat vulkaanisten tuhkapilvien sijaintia ja laajuutta. Tässä yhteydessä ehdotetaan myös korjattavaksi lisäyksessä 1 olevissa karttamalleissa MODEL VAG ja MODEL SVA todetut puutteet, jotka liittyvät erityisesti karttaennusteisiin, polygonien esittämiseen vulkaanisten tuhkapilvien kattavuuden kuvaamiseksi sekä pilvikerroksiin. Maailman ilmatieteen järjestö (WMO), joka hallinnoi (kaikkia) lisäyksessä 1 käytettyjä karttamalleja, on kehittänyt enintään kaksi esimerkkiä kumpaakin mallikarttaa (MODEL VAG ja MODEL SVA) varten.

Unionin puolesta otettava kanta on tukea ehdotettua muutosta kokonaisuudessaan.

2.2.7. Alue-ennusteiden maailmanlaajuisen järjestelmän tiedot (WAFS-tiedot)

Ehdotetulla muutoksella parannetaan WAFS-ennusteita, kuten ICAOn ja WMO:n Meteorology Divisional Meeting -kokouksen (MET/14, 2014) päätelmissä vaadittiin. Päätelmissä vaadittiin muun muassa, että a) parannetaan riskejä koskevien hilaruudukkojen (esim. turbulenssi-, jäätämis- ja kuuropilviennusteet) horisontaalista tarkkuutta nykyisestä 1,25 asteen horisontaalisesta etäisyydestä 0,25 asteeseen ja b) tehdään muutoksia ennustettaviin parametreihin. Riskejä koskevien hilaruudukkojen tarkkuuden paranemisen lisäksi turbulenssi- ja jäätämispotentiaalia koskevat tiedot voidaan korvata tiedoilla turbulenssin ja jäätämisen vakavuudesta. Lisäksi pilvessä esiintyvää turbulenssia koskevat hilapiste-ennusteet voidaan korvata uusilla turbulenssin vakavuutta koskevilla hilapiste-ennusteilla, jotka ulotetaan koskemaan lentopintoja (FL)100, FL140 ja FL180. Kun näitä uusia turbulenssitasoja käytetään yhdessä kuuropilviä koskevan hilaruudukon kanssa, saadaan tieteellisesti luotettavampia turbulenssitietoja kuin tämänhetkisellä pilvessä esiintyvää turbulenssia koskevalla algoritmilla. WAFS-ennusteiden horisontaaliseen ja vertikaalisen tarkkuuden parannuksilla pyritään vastaamaan kaikkiin ilmailuteollisuuden tarpeisiin.

Unionin puolesta otettava kanta on tukea ehdotettua muutosta kokonaisuudessaan.

2.2.8. Trooppisia sykloneita koskevat tiedotteet ja SIGMET-sanomat

Ehdotetaan muutettaviksi trooppisia sykloneita koskevia tiedotteita ja SIGMET-sanomia, jotta voidaan korjata ja vähentää epäjohdonmukaisuuksia ja puutteita niiden muodossa. Ehdotetut muutokset auttaisivat välttämään käyttäjien väärintulkinnat ja siitä johtuvat turvallisuusriskit. Lisäksi ne parantaisivat kyseisten tiedotteiden ja sanomien validointia ja muuntamista perinteisistä aakkosnumeerisista koodeista (TAC) ICAOn IWXXM-malliin, jotta voidaan estää IWXXM-virheet.

Unionin puolesta otettava kanta on tukea ehdotettua muutosta kokonaisuudessaan.

2.2.9. Avaruussäätiedotteet

Ehdotetun muutoksen tarkoituksena on parantaa voimassa olevia avaruussäämääräyksiä. Tällaisten parannusten ansiosta voidaan yhdistää useampi kuin yksi avaruussäähän vaikuttava tekijä (maailmanlaajuinen satelliittinavigointijärjestelmä (GNSS), säteily, satelliittiviestintä (SATCOM) ja HF-yhteydet (HF COM)) samalla intensiteetillä yhdeksi avaruussäätiedotteeksi

ja kuvata kaikkia avaruussääilmiöitä leveyspiirien avulla. Lisäksi ehdotetulla tekstillä parannetaan annettujen tietojen vertikaalista tarkkuutta.

Unionin puolesta otettava kanta on tukea ehdotettua muutosta kokonaisuudessaan.

2.2.10. METAR-sanomien puuttuvien ja/tai virheellisten parametrien ilmoittaminen

Ehdotetulla muutoksella pyritään varmistamaan, että IWXXM-mallissa voidaan ilmoittaa helposti METAR-sanomien TAC-muotoiset puuttuvat ja/tai virheelliset sitovat parametrit, jotta voidaan välttää virheet validointiprosessissa heti, kun tiedot on muunnettu TAC-muodosta IWXXM-mallin tiedoiksi. METP katsoo, että vinoviivan (/) käyttö puuttuvan luvun tai kirjaimen ilmoittamiseksi säätiedotteiden tekstissä on olennainen ehdotus IWXXM-malliin ja järjestelmänlaajuiseen tietojen hallintaan (SWIM) siirtymisen kannalta.

Unionin puolesta otettava kanta on tukea ehdotettua muutosta kokonaisuudessaan.

2.2.11. Tarkistetut Eddy Dissipation Rate -skaalan (EDR) kynnysarvot

Ehdotuksella pyritään päivittämään Eddy Dissipation Rate -skaalan arvoja ja indeksipohjaisia mittareita ilma-alusten turbulensseista raportoimista varten. Koska tieteellisesti on osoitettu, että Chicagon yleissopimuksen liitteessä 3 esitetyt EDR-kynnysarvot ovat liian korkeat, ehdotuksella otetaan käyttöön a) päivitetyt EDR-kynnysarvot, jotka perustuvat tieteellisiin tutkimuksiin yli 100 miljoonasta ilma-alusten turbulenssiraportista; b) joitakin terminologisia mukautuksia; ja c) yksi uusi huomautus.

Unionin puolesta otettava kanta on tukea ehdotettua muutosta kokonaisuudessaan.

2.2.12. AIRMET- ja GAMET-tiedot

Ehdotetun muutoksen ansiosta on mahdollista välittää alue-ennusteet, jotka on valmisteltu ja laadittu alueellisen lennonvarmistussopimuksen mukaisesti lennoille ilmatilan alaosassa, SADIS-palveluun (Secure Aviation Data Information Service) ja WIFS-palveluun (WAFS Information File Service). Ilmailualan käyttäjien toivoma vaatimuksen muutos tuo saataville kattavammat AIRMET- ja GAMET-tiedot, mikä hyödyttää SADIS- ja WIFS-käyttäjiä maailmanlaajuisesti.

Unionin puolesta otettava kanta on tukea ehdotettua muutosta kokonaisuudessaan.

2.2.13. Radioaktiivisten aineiden vapautuminen ilmakehään

Ehdotettu muutos, joka koskee radioaktiiviseen pilveen (RDOACT CLD) liittyviä SIGMET-sanomia, on tarpeen johdonmukaisuuden varmistamiseksi Chicagon yleissopimuksen liitettä 3 koskevan muutoksen 78 kanssa. Kyseisen muutoksen mukaan RDOACT CLD SIGMET -alue kuvataan kiinteäsäteisellä lieriöllä, joka ulottuu kaikkiin lentopintoihin eikä ole ajasta riippuvainen. Ehdotetuilla muutoksilla liitteessä 3 olevaan taulukkoon A6-1A (SIGMET- ja AIRMET-sanomien malli) sekä esimerkkiin A6-4 (radioaktiivisiin pilviin liittyvä SIGMET-sanoma) yksinkertaistetaan voimassa olevia vaatimuksia.

Unionin puolesta otettava kanta on tukea ehdotettua muutosta kokonaisuudessaan.

2.2.14. Kovien pölymyrskyjen sisällyttäminen taulukoihin A4-1 ja A6-1B sekä ilma-aluksen antamat erityisilmoitukset (nouseva ja laskeva siirtosuunta)

Ehdotetulla muutoksella sisällytetään raportointi kovista pölymyrskyistä (HVY DS) ilma-aluksen antamiin erityisilmoituksiin, jotta voidaan parantaa tällaisten tietojen saatavuutta kyseisissä erityisilmoituksissa kansainvälisessä siviili-ilmailussa.

Unionin puolesta otettava kanta on tukea ehdotettua muutosta kokonaisuudessaan.

2.2.15. ICAOn IWXXM-malli (Information meteorological exchange model), kiinteä ilmailuviestiverkko (AFTN) ja kiinteä ilmailuviestipalvelu (AFS)

Ehdotetuilla määräyksillä tehdään joitakin pieniä muutoksia Chicagon yleissopimuksen liitteeseen 3, jotta voidaan helpottaa IWXXM-tietojen vaihtoa, sillä IWXXM-tietoja ei voida vaihtaa kiinteän ilmailuviestiverkon (AFTN) kautta. Siksi määräyksissä viitataan yleiseen termiin ’kiinteä ilmailuviestipalvelu’ (AFS), joka kattaa sekä AFTN:n että ilmaliikennepalvelujen (ATS) sanomankäsittelyjärjestelmän (AMHS), joista jälkimmäinen kykenee IWXXM-tietojen vaihtoon.

Unionin puolesta otettava kanta on tukea ehdotettua muutosta kokonaisuudessaan.

2.3. **Muutos 61 ilmailukarttoja koskevaan liitteeseen 4 (esityslistan kohta 17)**

2.3.1. Kuvaus

Ehdotettu muutos koskee karttoja, jotka liittyvät taittuviin siivenkärkiin, maan pinnalla oleviin suunnistuksen apulaitteisiin suorituskykyyn perustuvaa navigointia (PBN) varten, VSS:ään (visual segment surface) sekä samanaikaisiin operaatioihin rinnakkaisilla tai lähes rinnakkaisilla kiitoradoilla.

2.3.2. Asiaa koskeva unionin lainsäädäntö:

Täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/373

Unionin puolesta otettava kanta on tukea ehdotettua muutosta kokonaisuudessaan.

2.4. **Muutokset 44, 37 ja 23 lentotoimintaa koskevassa liitteessä 6 oleviin osiin I, II ja III (esityslistan kohdat 18, 19 ja 20)**

2.4.1. Kuvaus

Muutos 44 liitteessä 6 olevaan I osaan koskee lentopaikan toimintaminimejä, loppulähestymistä jatkuvalla korkeuden vähennyksellä, CAT III -toimintaa, 83 a artiklaa, lennonrekisteröintilaitteita, konfliktialueita, rahtitilaa, maan läheisyydestä varoittavaa järjestelmää (GPWS) ja pelastusliivejä. Muutos 37 liitteessä 6 olevaan II osaan ja muutos 23 liitteessä 6 olevaan III osaan koskevat lentopaikan toimintaminimejä, loppulähestymistä jatkuvalla korkeuden vähennyksellä, CAT III -toimintaa, 83 a artiklaa ja lennonrekisteröintilaitteita.

2.4.2. Asiaa koskeva unionin lainsäädäntö:

Komission asetus (EU) N:o 965/2012[9].

2.4.3. Unionin kanta

Unionin puolesta otettava kanta on tukea ehdotettua muutosta.

Ehdotetaan kuitenkin, että poistetaan lentotoiminnan harjoittajalle asetettu velvoite pitää mukanaan 83 a artiklan mukaisen sopimuksen oikeaksi todistettuja jäljennöksiä ilma-aluksessa, johon tällaista sopimusta sovelletaan. Kyseisestä velvoitteesta ei ole turvallisuuden kannalta mitään hyötyä. Tiedot voidaan asettaa saataville muilla keinoilla, esimerkiksi sisällyttämällä ne ICAOn tietokantaan tai velvoittamalla tällaisia sopimuksia tekevät sopimusvaltiot julkaisemaan tiedot verkkosivustollaan.

Jos näitä ehdotuksia ei oteta huomioon, muutosta olisi kuitenkin tuettava, koska se on yleisesti ottaen hyödyllinen.

2.5. **Muutos 92 ilmailuviestintää koskevaan liitteeseen 10, niteet I ja II (esityslistan kohdat 21 ja 22)**

2.5.1. Kuvaus

Nide I: Ehdotettu muutos koskee maailmanlaajuista satelliittinavigointijärjestelmää (GNSS) ja konventionaalisia suunnistuslaitteita, jotka perustuvat NSP:n (Navigation Systems Panel) neljänteen ja viidenteen kokoukseen (NSP/4 ja 5). Ehdotettu muutos kattaa a) mittarilaskeutumisjärjestelmän (ILS) kategoriat, b) tietojen antamisen radiosuunnistuspalvelun toimintatilasta, c) satelliitteihin perustuvaa lisäjärjestelmää (SBAS) koskevien määräysten päivittämisen, jotta voidaan ottaa käyttöön uusia SBAS-palveluntarjoajia, uusi koordinoidun yleisajan (UTC) vakiotunniste sekä seurantavaatimuksia, jotka koskevat tietojen antamista (IOD) maailmanlaajuisen paikannusjärjestelmän (GPS) kautta, d) määräykset, joilla varmistetaan, että maalaitteisiin perustuvan lisäjärjestelmän (GBAS) hyvin suurella taajuudella (VHF) lähetettävät tiedot (VDB) ovat yhteensopivia ILS-järjestelmän ja VHF-monisuuntamajakan (VOR) kanssa, e) GBAS-määräysten selvennykset ja korjaukset sekä f) täydentävät ohjeet GNSS-järjestelmän integriteettiä koskevista hälytyskynnyksistä.

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

Yksityiskohdat on esitetty kohdissa 2.5.3–2.5.9.

2.5.2. Asiaa koskeva unionin lainsäädäntö:

Täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/373

2.5.3. Mittarilaskeutumisjärjestelmän (ILS) kategorioita (nide I) koskeva muutos

ILS-kategorioita koskeva muutos sisältää neljä eri muutosryhmää:

1) muutokset, jotka liittyvät suoran vastaavuuden poistamiseen ILS-kategorian (FPC) ja mittarilähestymiskategorian väliltä. Näillä muutoksilla pyritään ottamaan huomioon viimeaikainen kehitys operatiivisissa määritelmissä, jotka sisältyvät Chicagon

[9] Komission asetus (EU) N:o 965/2012, annettu 5 päivänä lokakuuta 2012, lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 296, 25.10.2012, s. 1).

yleissopimuksen ilma-alusten käyttöä koskevaan liitteeseen 6 ja asiakirjaan Manual of All-Weather Operations (asiakirja 9365). Kyseisissä määritelmissä on useita eroja verrattuna Chicagon yleissopimuksen liitteessä 10 oleviin määräyksiin,

2) muutokset, jotka liittyvät kategorian I (FPC I) määritelmän laajentamiseen 30 metriin (100 jalkaan) kynnysarvon yläpuolella. Näillä muutoksilla pyritään poistamaan epäjohdonmukaisuus FPC I:n määritelmässä käytetyn alemman kattavuusrajan ja useimmissa FPC I:tä koskevissa standardeissa ja suositelluissa menettelytavoissa (SARP) käytetyn vastaavan rajan väliltä,

3) muutokset, jotka liittyvät laajennetun ILS-luokitusjärjestelmän käyttöönottoon. Näillä muutoksilla pyritään optimoimaan ILS-kategorian käyttö tapauksessa, jossa suorituskyvyn tiedetään olevan standardia parempi,

4) muutokset, jotka liittyvät ILS-suuntalähettimen ”interlock”-toimintoon. Näillä muutoksilla pyritään poistamaan joitakin tarpeettomia operationaalisia rajoituksia, jotka johtuvat kyseistä toimintoa koskevista voimassa olevista määräyksistä.

Unionin puolesta otettava kanta on tukea ehdotettua muutosta kokonaisuudessaan.

2.5.4. Tietojen antamista radiosuunnistuspalvelun toimintatilasta (nide I) koskeva muutos

Muutoksen tarkoituksena on ratkaista täytäntöönpano- ja/tai tulkintaongelmat, joita saattaa liittyä voimassa olevaan standardiin (liite 10, nide I, kohta 2.3), joka koskee tietojen antamista radiosuunnistuspalvelun toimintatilasta.

Unionin puolesta otettava kanta on tukea ehdotettua muutosta kokonaisuudessaan.

2.5.5. Muutos, joka koskee satelliitteihin perustuvaa lisäjärjestelmää (SBAS) koskevien määräysten päivittämistä, jotta voidaan ottaa käyttöön uusia SBAS-palveluntarjoajia, uusi koordinoidun yleisajan (UTC) vakiotunniste sekä seurantavaatimuksia, jotka koskevat tietojen lähettämistä maailmanlaajuisen paikannusjärjestelmän (GPS) kautta (nide I)

Muutoksella pyritään ottamaan huomioon neljä uutta SBAS-järjestelmää, joita kehitetään parhaillaan Australiassa ja Uudessa-Seelannissa, Kiinassa, Etelä-Koreassa sekä Afrikan ja Madagaskarin lentoturvallisuusvirastossa (ASECNA), ja tarjoamaan uusi mekanismi SBAS-käyttäjien suojaamiseksi siltä varalta, että havaitaan poikkeavuuksia IOCD-parametrissä (Issue of Data, Clock) tai IODE-parametrissä (Issue of Data, Ephemeris), jotka välitetään GPS-navigointisanomassa.

Unionin puolesta otettava kanta on tukea ehdotettua muutosta kokonaisuudessaan.

2.5.6. Muutos, joka koskee maalaitteisiin perustuvan lisäjärjestelmän (GBAS) hyvin suurella taajuudella (VHF) lähetettävien tietojen (VDB) yhteensopivuutta ILS-järjestelmän ja VHF-monisuuntamajakan (VOR) kanssa (nide I)

Muutoksen tarkoituksena on varmistaa, että GBAS:n hyvin suurella taajuudella (VHF) lähetettävät tiedot (VDB) ovat täysin yhteensopivat ILS-suuntalähettimien ja VOR:n kanssa,

jotka jakavat saman taajuuskaistan GBAS:n kanssa, ja tukea GBAS:n toteuttamista helpottamalla taajuusjaon koordinointia GBAS:n, ILS:n ja VOR:n välillä.

Unionin puolesta otettava kanta on tukea ehdotettua muutosta kokonaisuudessaan.

2.5.7. GBAS-määräysten selvennyksiä ja korjauksia koskeva muutos (nide I)

Muutoksella sisällytetään joitakin toimituksellisia selvennyksiä ja korjauksia GBAS-määräyksiin.

Unionin puolesta otettava kanta on tukea ehdotettua muutosta kokonaisuudessaan.

2.5.8. Muutos, joka koskee täydentäviä ohjeita GNSS-järjestelmän integriteettiä koskevista hälytyskynnyksistä (nide I).

Muutoksen tarkoituksena on antaa täydentäviä ohjeita pystysuuntaisen hälytyskynnyksen (VAL) tulkinnasta ja soveltamisesta kategorian I GNSS-lähestymisessä.

Unionin puolesta otettava kanta on tukea ehdotettua muutosta kokonaisuudessaan.

2.5.9. Kiinteää ilmailuviestipalvelua (AFS) koskeva muiden muutosten vuoksi tehtävä muutos (nide II)

Muutos ilmailun televiestintää koskevan Chicagon yleissopimuksen liitteeseen 10, nide II (viestintämenettelyt, mukaan lukien PANS-menettelyt) sisältää täydentävän tekstin, jossa nimenomaisesti tuetaan sääsanomien välittämistä ilmaliikennepalvelun (ATS) sanomankäsittelyjärjestelmän (AMHS) kautta.

Tämä vaatimus on seurausta muutoksesta 79 Chicagon yleissopimuksen liitteeseen 3 ja muiden muutosten vuoksi tehtävään muutokseen 9, joka koskee lennonvarmistusmenetelmiä ja ilmaliikenteen hallintaa (PANS-ATM, asiakirja 4444). AMHS on suositeltavin tapa välittää sanomia, jotka perustuvat liitteeseen 3 tehtävään muutokseen 79, koska jotkin kiinteän ilmailuviestiverkon (AFTN) laitteistot eivät välttämättä pysty välittämään niitä.

Unionin puolesta otettava kanta on tukea ehdotettua muutosta kokonaisuudessaan.

2.6. **Muutos 52 ilmaliikennepalvelua koskevaan liitteeseen 11 (esityslistan kohta 23)**

2.6.1. Kuvaus

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

Yksityiskohdat on esitetty kohdissa 2.6.3–2.6.4.

2.6.2. Asiaa koskeva unionin lainsäädäntö:

Asetus (EU) 2018/1139

2.6.3. Konfliktialueisiin liittyvää varareittisuunnittelua koskeva muutos

Joidenkin sellaisten turvallisuussuositusten perusteella, joita Alankomaiden turvallisuuslautakunta oli esittänyt MH17-onnettomuuden tutkinnan johdosta, laadittiin ehdotuksia, jotka liittyvät varareittisuunnitteluun konfliktialueita varten. Tässä yhteydessä ICAO ryhtyi toimiin asiaa koskevien ICAO-määräysten tarkastelemiseksi uudelleen. Näihin toimiin kuuluivat myös muutokset Chicagon yleissopimuksen ilmaliikennepalvelua koskevaan liitteeseen 11. Ehdotetulla muutoksella pyritään parantamaan turvallisuusriskien arviointia siviili-ilmailulle mahdollisesti vaarallisen toiminnan yhteydessä.

Unionin puolesta otettava kanta on tukea ehdotettua muutosta kokonaisuudessaan.

2.6.4. Uusi määräys ajoneuvojen kuljettajien suorittamasta takaisinluvusta

PANS-Aerodrome Study Group (PASG) esitti ehdotuksen kahdeksan uuden luvun sisällyttämisestä lennonvarmistusmenetelmiä (PANS) ja lentopaikkoja koskevaan asiakirjaan 9981. Kyseiset luvut kattavat lentoasemahenkilöstön koulutuksen, kenttäalueen tarkastukset, lentokenttäalueella meneillään olevat työt, vieraat esineet, luonnonvaraisten eläinten ja kasvien hallinnan; asematason turvallisuuden, kiitotien turvallisuuden sekä vaatimukset, jotka koskevat lentopaikan kuljettajien lupia sekä ajoneuvojen ja laitteiden turvallisuutta. Kyseisen ehdotuksen perusteella on laadittu Chicagon yleissopimuksen liitettä 11 varten uusi määräys ajoneuvojen kuljettajien suorittamasta takaisinluvusta. Liitteessä 11 ei tähän mennessä ole vaadittu, että lennonjohtajat lukevat takaisin ajoneuvojen kuljettajille antamansa selvityksen tai että ajoneuvojen kuljettajat toistavat saamansa selvityksen.

Unionin puolesta otettava kanta on tukea ehdotettua muutosta kokonaisuudessaan.

2.7. **Muutos 18 lento-onnettomuustutkintaa koskevaan liitteeseen 13 (esityslistan kohta 24)**

2.7.1. Kuvaus

Ehdotuksella pyritään määrittelemään englanninkieliset termit ’safety recommendation of global concern’ ja ’ground-based recordings for investigations’.

2.7.2. Asiaa koskeva unionin lainsäädäntö:

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 996/2010[10].

Unionin puolesta otettava kanta on antaa hyväksyntä huomautuksin ja ehdottaa seuraavaa tarkistettua englanninkielistä tekstiä: ”*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”.

Uuden sanamuodon on tarkoitus selventää turvallisuussuositusten ei-pakollista luonnetta.

2.8. **Muutokset 15 ja 9 lentopaikkoja koskevaan liitteeseen 14, niteet I ja II (esityslistan kohdat 25 ja 26)**

2.8.1. Kuvaus

[10] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 996/2010, annettu 20 päivänä lokakuuta 2010, siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta ja ehkäisemisestä ja direktiivin 94/56/EY kumoamisesta (EUVL L 295, 12.11.2010, s. 35).

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

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

Yksityiskohdat on esitetty kohdissa 2.8.3 ja 2.8.4.

2.8.2. Asiaa koskeva unionin lainsäädäntö:

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

Nide II: Asetus (EU) N:o 139/2014

2.8.3. Lentopaikkojen suunnittelua ja toimintaa sekä suunnistuksen visuaalisia maalaitteita koskeva muutos

Unionin puolesta otettava kanta on tukea ehdotettua muutosta kokonaisuudessaan.

2.8.4. Lentopaikan suunnittelun ja toiminnan eritelmiin liittyviä mukautuksia koskeva muutos

Ehdotus sisältää laajoja muutoksia, jotka liittyvät helikopterilentopaikkojen fyysisiin ominaisuuksiin, visuaalisiin maalaitteisiin sekä palo- ja pelastuspalveluihin. Ehdotuksessa esitetään myös mukautuksia useisiin asiaan liittyviin määritelmiin ja viittauksia vakiintuneeseen ohjeistukseen, joka on sisällytettävä päivitettyyn asiakirjaan Heliport Manual (asiakirja 9261).

On kuitenkin huomattava, että tiettyjen standardien poistaminen Chicagon yleissopimuksen liitteessä 14, nide II, olevasta 5 luvusta ja palo- ja pelastuspalvelujen määrittely voivat aiheuttaa ongelmia unionille. Nämä muutokset edellyttäisivät, että kumotaan asiaankuuluvat EASAn sertifiointieritelmät, joilla on tähän saakka taattu yhdenmukainen täytäntöönpano. Palo- ja pelastuspalvelumääräysten osalta ehdotetut uudet säännöt hankaloittaisivat yhdenmukaista täytäntöönpanoa, koska niiden soveltaminen edellyttäisi helikopterilentopaikkojen yksittäisiä turvallisuusarviointeja.

Kun otetaan huomioon muut laajat muutokset, joita kaikkia tuetaan niiden turvallisuushyötyjen vuoksi, unionin puolesta otettava kanta on tukea ehdotettua muutosta kokonaisuudessaan.

2.9. **Muutos 41 ilmailutiedotuspalvelua koskevaan liitteeseen 15 (esityslistan kohta 27)**

2.9.1. Kuvaus

Ehdotettu muutos koskee konfliktialueisiin liittyvää varareittisuunnittelua.

Yksityiskohdat on esitetty kohdassa 2.9.3.

[11] Komission asetus (EU) N:o 139/2014, annettu 12 päivänä helmikuuta 2014, lentopaikkoihin liittyvistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 44, 14.2.2014, s. 1).

2.9.2. Asiaa koskeva unionin lainsäädäntö:

Asetus (EU) 2018/1139

2.9.3. Muutos, joka on tarpeen konfliktialueisiin liittyvään varareittisuunnitteluun liittyvien kysymysten vuoksi

Niiden kahden turvallisuussuosituksen johdosta, jotka Alankomaiden turvallisuuslautakunta osoitti ICAO:lle loppuraportissaan Malaysia Airlinesin lennon 17 (MH17) onnettomuudesta, ilmailukomissio on ehdottanut ICAOn neuvostolle muutosta, joka lisättäisiin standardin muodossa Chicagon yleissopimuksen liitteeseen 15. Alankomaiden turvallisuuslautakunta suositti ICAO:lle, että tämä vahvistaisi standardien muodossa, että valtiot, joiden alueella on aseellinen konflikti, julkaisevat varhaisessa vaiheessa mahdollisimman tarkkoja tietoja kyseisen konfliktin aiheuttamien uhkien luonteesta ja laajuudesta sekä seurauksista siviili-ilmailulle. Ehdotetulla muutoksella pyritään parantamaan siviili-ilmailulle vaarallisesta toiminnasta tiedottamista ilmailijoille annettavien tiedotteiden (NOTAM) avulla ja ottamaan tässä yhteydessä huomioon myös konfliktialueiden erityistapaus. Yksityiskohtaisemmat tiedot auttavat lentotoiminnan harjoittajia arvioimaan konfliktialueeseen liittyviä riskejä.

Muutoksen hyväksyminen parantaisi sellaisten tietojen arviointia ja julkaisemista, jotka liittyvät konfliktin aiheuttamien uhkien luonteeseen ja laajuuteen sekä seurauksiin siviili-ilmailulle, mistä säädetään myös asetuksen (EU) 2018/1139 88 artiklan 3 kohdan b alakohdassa. Kyseisellä artiklalla annetaan Euroopan unionin lentoturvallisuusvirastolle valtuudet jakaa asiaankuuluvaa tietoa ja suositella korjaavia toimia, jotka kansallisten toimivaltaisten viranomaisten tai mainitun asetuksen soveltamisalaan kuuluvien luonnollisten henkilöiden ja oikeushenkilöiden on toteutettava, jos konfliktialueista aiheutuu riskejä siviili-ilmailulle. Muutoksella – yhdessä asiaankuuluvan konfliktialueita koskevan ICAOn ohjeistuksen kanssa – parannettaisiin huomattavasti kaikkien sellaisten unionin tason toimien tarkkuutta ja kattavuutta, joista kaikkien konfliktialueeseen liittyvien unionin lentotoiminnan harjoittajien halutaan hyötyvän.

Unionin puolesta otettava kanta on tukea ehdotettua muutosta kokonaisuudessaan.

2.10. **Muutokset 13, 10 ja 1 ympäristönsuojelua koskevaan liitteeseen 16, niteet I, II ja III (esityslistan kohdat 28, 29 ja 30)**

2.10.1. Kuvaus

Ehdotus liittyy lentomeluun.

Yksityiskohdat on esitetty kohdassa 2.10.3.

2.10.2. Asiaa koskeva unionin lainsäädäntö:

Asetus (EU) 2018/1139

2.10.3. Melu- ja kaasupäästöjä koskevien kansainvälisten standardien parantaminen

Esitetyt muutokset ovat tulosta työstä, jota ilmailua ja ympäristönsuojelua käsittelevä komitea (CAEP) on tehnyt viimeksi kuluneiden kolmen vuoden aikana.

Unioni suhtautui muutosten laadintaan myönteisesti monissa teknisten töiden aikana ICAOn tasolla esittämissään peräkkäisissä kannoissa. Tässä yhteydessä viitataan neuvoston vahvistamiin kantoihin valtioille osoitetuista kirjeistä 19/42, 19/43 ja 19/44.

Muutos 13 liitteeseen 16, nide I, sisältää korjauksia, jotka koskevat yleisiä teknisiä seikkoja, nimikkeistöä ja kirjoitusasua. Muutoksella pyritään myös tarkistamaan määritelmiä, joissa käytetään englanninkielistä ilmaisua ’abeam’, määrittelemään ilmaisu ’reference ground track’ ja muuttamaan ilmoitettua toleranssia käsitteen ”slow exponential time averaging” osalta, jotta voidaan paremmin luonnehtia tosiasiallista eksponentiaalista aikavastetta sekunnin aikavakiolla. Lisäksi muutoksella tarkistetaan englanninkielisten modaaliverbien ’must’, ’shall’ ja ’should’ käyttöä.

Muutoksessa 10 liitteeseen 16, nide II, otetaan huomioon se, että ICAO/CAEP hyväksyi vastikään (helmikuussa 2019 pitämässään yhdennessätoista kokouksessa) haihtumattomien hiukkasten (nvPM) massaa ja lukumäärää koskevan standardin. Uuden standardin laatiminen oli ilma-alusten ympäristösertifioinnin viimeinen osatekijä, jota ei vielä ollut saatettu päätökseen. Kaikki näkökohdat – melu, paikallinen ilmanlaatu ja hiilidioksidipäästöt – on näin ollen huomioitu aliäänikoneiden osalta.

Uutta standardia sovelletaan 1. tammikuuta 2023 alkaen uudentyyppisiin ja tuotannossa oleviin moottoreihin, joiden nimellistyöntövoima on yli 26,7 kN. Haihtumattomien hiukkasten massan ja lukumäärän raja-arvot tarjoavat jonkin verran helpotusta moottoreille, joiden nimellistyöntövoima on alle 150 kN.

Kun on kyse muutoksesta 1 liitteeseen 16, nide III, ehdotuksissa esitetään, että otetaan käyttöön tyyppisuunnitelman määritelmä (englanniksi ’type design’), parannetaan useita määritelmiä, selvennetään standardien sovellettavuutta muiden kuin hiilidioksidisertifioitujen lentokoneiden hiilidioksidisertifioiduiksi muunnettujen versioiden osalta, selvennetään, mikä viranomaistaho vastaa vapautusten myöntämisestä ja kirjaamisesta, ja poistetaan vertailuolosuhteita koskevasta jaksosta ylimääräinen teksti ja korjataan pieniä kirjoitusvirheitä.

Unionin puolesta otettava kanta on tukea muutoksia, jotka ovat linjassa asetuksen (EU) 2018/1139 kanssa.

2.11. **Muutos 13 vaarallisten aineiden ilmakuljetusta koskevaan liitteeseen 18 (esityslistan kohta 31)**

2.11.1. Kuvaus

Ehdotus liittyy myrkyllisiä ja tartuntavaarallisia aineita koskeviin termeihin ja erottelumääräyksiin.

2.11.2. Asiaa koskeva unionin lainsäädäntö:

Asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä IV oleva CAT.GEN.MPA.200 kohta, jossa todetaan, että ”vaarallisten aineiden ilmakuljetukset on toteutettava Chicagon yleissopimuksen liitteen 18 mukaisesti”.

Unionin puolesta otettava kanta on tukea ehdotettua muutosta kokonaisuudessaan.