EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 12.2.2020
COM(2020) 59 final

ANNEX

BIJLAGE

bij

VOORSTEL VOOR EEN BESLUIT VAN DE RAAD

inzake het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen in de raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie met betrekking tot de vaststelling van amendementen van een aantal bijlagen bij het Verdrag van Chicago

BIJLAGE

Standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen in de raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie met betrekking tot de vaststelling van amendementen van een aantal bijlagen bij het Verdrag van Chicago

1. IN TE NEMEN STANDPUNT

Tijdens zijn 219de zitting, die op 2 maart 2020 van start gaat, zal de ICAO-raad een aantal amendementen van verschillende bijlagen bij het Verdrag van Chicago vaststellen, op het gebied van veiligheid, milieu en luchtvaartnavigatie. Gezien de relevante wetgeving van de Unie, moet de Unie het volgende standpunt innemen in de 219de zitting van de ICAO-raad:

1.1. Amendement 176 van bijlage 1 inzake personeelsvergunningen (agendapunt 15)

Steun het amendement.

Dit amendement moet met name worden gesteund om het in overeenstemming te brengen met amendement 5 van de Procedures voor luchtvaartnavigatiediensten — Opleiding (PANS-TRG, Doc. 9868), waarbij de volgende suggesties moeten worden gedaan om te zorgen voor passende flexibiliteit in de context van de ontwikkeling van innovatieve luchtvaartuigen:

- schrap alle verwijzingen naar de specifieke vluchtnabootsers (FSTD) die moeten worden gebruikt tijdens de in Sectie 3 "Simulated Flight" van aanhangsel 3 van bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago bedoelde opleiding voor bevoegdheidsbewijzen voor meerpilootvliegen (MPL).
- definieer het begrip powered-lift luchtvaartuigen als volgt: "Powered-lift luchtvaartuig": een luchtvaartuig dat zijn verticaal hefvermogen en voortstuwing/hefvermogen tijdens de vlucht haalt uit rotors met variabele geometrie of motoren/voortstuwingsapparaten die zijn bevestigd aan of zich bevinden binnen de romp of de vleugels; of schrap minstens het criterium "vaste vleugels".

1.2. Amendement 79 van bijlage 3 inzake de meteorologische dienst voor de internationale luchtvaartnavigatie (agendapunt 16)

Steun het amendement.

1.3. Amendement 61 van bijlage 4 inzake luchtvaartkaarten (agendapunt 17)

Steun het amendement.

1.4. Amendementen 44, 37 en 23 bij respectievelijk deel I, II en III van bijlage 6 inzake vluchtuitvoeringen met luchtvaartuigen (agendapunten 18, 19 en 20)

Steun de amendementen, met de volgende uitzondering: de bij amendement 44, 37 of 23 ingevoerde verplichting voor de exploitant om gewaarmerkte afschriften van de in artikel 83 bis bedoelde overeenkomst aan boord te hebben in een luchtvaartuig dat onder een dergelijke overeenkomst valt. Deze omslachtige vereiste is niet van belang voor de veiligheid. Dit amendement moet bijgevolg worden afgewezen.

1.5. Vaststelling van amendement 92 van bijlage 10 inzake luchtvaarttelecommunicatie, volume I en volume II (agendapunten 21 en 22)

Steun het amendement.

1.6. Amendement 52 van bijlage 11 inzake luchtverkeersdiensten (agendapunt 23)

Steun het amendement.

1.7. Amendement 18 van bijlage 13 inzake onderzoeken naar ongevallen met luchtvaartuigen (agendapunt 24)

Steun het amendement, met opmerkingen.

1.8. Vaststelling van amendementen 15 en 9 van bijlage 14 inzake luchtvaartterreinen, volume I en volume II (agendapunten 25 en 26)

Steun het amendement.

1.9. Vaststelling van amendement 41 van bijlage 15 (agendapunt 27)

Steun het amendement.

1.10. Vaststelling van amendementen 13, 10 en 1 van bijlage 16, respectievelijk volume I, II en III (agendapunten 28, 29 en 30)

Steun de amendementen.

1.11. Vaststelling van amendement 13 van bijlage 18 (agendapunt 31).

Steun het amendement.

2. NADERE TOELICHTING VAN HET VOORGESTELDE STANDPUNT OVER ELK PUNT

2.1. **Amendement 176 van bijlage 1 inzake personeelsvergunningen (agendapunt 15)**

Het voorgestelde amendement heeft tot doel deze bijlage in overeenstemming te brengen met amendement 5 van de procedures voor luchtvaartnavigatiediensten - opleiding (PANS-TRG, Doc. 9868), voor wat betreft: nieuwe definities; actualisering van de vereisten voor vluchtuitvoeringspersoneel of vluchtdispatchers met betrekking tot de vereiste kennis, vaardigheden en ervaring, en invoering van bepalingen inzake instructeurs die op de arbeidsplaats opleiding verstrekken aan luchtverkeersleiders; amendement van de bepalingen betreffende powered-lift luchtvaartuigen en kleine aanpassingen van bestaande bepalingen.

Zie punten 2.1.2, 2.1.3 en 2.1.4 voor nadere informatie.

2.1.1. Relevante wetgeving van de Unie

Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad[1], Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie[2], Verordening (EU) nr. 1321/2014 van de Commissie[3],

[1] Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad (PB L 212 van 22.8.2018, blz. 1).

[2] Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 311 van 25.11.2011, blz. 1).

[3] Verordening (EU) nr. 1321/2014 van de Commissie van 26 november 2014 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en

Verordening (EU) 2015/340 van de Commissie[4], Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 van de Commissie[5]

2.1.2. Afstemming op amendement 5 van de PANS-TRG

Dat amendement zorgt ervoor dat de bestaande definities en bepalingen in overeenstemming worden gebracht met de nieuwe methode inzake op vaardigheden gebaseerde opleiding en beoordeling, die is ingevoerd in de PANS-TRG. De verwijzingen naar de PANS-TRG worden geactualiseerd en er worden andere definities ingevoerd, zoals monitoring, piloot-vlieger, piloot-monitor, en beheer van dreigingen en fouten ter ondersteuning van geactualiseerde SARP's.

Het namens de Unie in te nemen standpunt houdt in dat het voorgestelde amendement moet worden gesteund, met de volgende suggesties:

- schrap alle verwijzingen naar de specifieke vluchtnabootsers (FSTD) die tijdens de in Sectie 3 "Simulated flight" van aanhangsel 3 van bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago bedoelde opleiding voor bevoegdheidsbewijzen voor meerpilootvliegen (MPL) moeten worden gebruikt. Motivering: in ICAO Doc. 9625 is al aangegeven welke toestellen moeten worden gebruikt voor elk onderdeel van de MPL-opleiding. Door de verwijzingen uit dit voorstel te schrappen, wordt overlap voorkomen;
- stem de definitie van powered-lift luchtvaartuigen (in bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago) volledig af op de definitie van de Unie: "Powered-lift luchtvaartuig": een luchtvaartuig dat zijn verticaal hefvermogen en voortstuwing/hefvermogen tijdens de vlucht haalt uit rotors met variabele geometrie of motoren/voortstuwingsapparaten die zijn bevestigd aan of zich bevinden binnen de romp of de vleugels[6], of schrap ten minste het criterium "vaste vleugels". Motivering: dit zal zorgen voor de nodige flexibiliteit in de context van de ontwikkeling van nieuwe innovatieve luchtvaartuigen.

Als geen rekening wordt gehouden met deze suggesties, moet het amendement toch worden gesteund, gezien de algemene waarde ervan.

2.1.3. Actualisering van de vereisten voor vluchtuitvoeringspersoneel of vluchtdispatchers met betrekking tot de vereiste kennis, vaardigheden en ervaring, en invoering van bepalingen inzake instructeurs die op de arbeidsplaats opleiding verstrekken aan luchtverkeersleiders

---

betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen (PB L 362 van 17.12.2014, blz. 1).

[4] Verordening (EU) 2015/340 van de Commissie van 20 februari 2015 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot vergunningen en certificaten van luchtverkeersleiders overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad, tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 805/2011 van de Commissie (PB L 63 van 6.3.2015, blz. 1).

[5] Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 van de Commissie van 1 maart 2017 tot vaststelling van de gemeenschappelijke eisen voor verleners van luchtverkeersbeheers-/luchtvaartnavigatiediensten en andere netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer en het toezicht daarop, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 482/2008, Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 1034/2011, (EU) nr. 1035/2011 en (EU) 2016/1377 en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 677/2011 (PB L 62 van 8.3.2017, blz. 1).

[6] Bijlage I van Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen.

Dit voorgestelde amendement actualiseert de eisen inzake kennis, vaardigheden en ervaring voor vluchtuitvoeringspersoneel of vluchtdispatchers, en introduceert een norm ter verduidelijking van de vereisten voor de luchtverkeersleider die toezicht houdt op stagiair-luchtverkeersleiders. Voorgesteld wordt de normen inzake ervaring van stagiairs te wijzigen teneinde de formulering te verbeteren, en een bewijs van bekwaamheid in te voeren als onderdeel van de opleiding. Ook de formulering met betrekking tot de periode waarin de vereiste ervaring moet worden opgedaan, wordt verduidelijkt.

Het namens de Unie in te nemen standpunt houdt in dat het voorgestelde amendement volledig moet worden gesteund.

2.1.4. Bepalingen betreffende powered-lift luchtvaartuigen en kleine aanpassingen van bestaande bepalingen.

In 2014 heeft de ICAO-Raad een wijziging aangenomen om de geldigheidsduur van de overgangsmaatregelen in verband met de categorie van powered-lift luchtvaartuigen te verlengen, zodat powered-lift luchtvaartuigen in gebruik kunnen worden genomen. Wegens onverwachte gebeurtenissen en vertragingen in de certificeringstests is sindsdien is geen enkel powered-lift luchtvaartuig gecertificeerd; de geldigheidsduur van de overgangsmaatregelen moet dus verder worden verlengd. Aangezien het eerste powered-lift luchtvaartuig naar verwachting in 2020 in gebruik zal worden genomen, wordt 5 maart 2025 voorgesteld als einddatum van de overgangsmaatregelen. Het amendement stelt ook kleine wijzigingen voor van de kennis die vereist is voor de instrumentbevoegdverklaring, teneinde ze in overeenstemming te brengen met de huidige technologie en de inspanningen te steunen om prestatiegebaseerde navigatie op te nemen in traditionele vluchtuitvoeringen.

Het namens de Unie in te nemen standpunt houdt in dat het voorgestelde amendement volledig moet worden gesteund.

2.2. **Amendement 79 van bijlage 3 inzake de meteorologische dienst voor de internationale luchtvaartnavigatie (agendapunt 16)**

2.2.1. Omschrijving

Het voorgestelde amendement, dat voortvloeit uit de vierde vergadering van het Meteorology Panel (METP/4), heeft betrekking op het ICAO-model voor de uitwisseling van meteorologische informatie (IWXXM), het International Airways Volcano Watch (IAVW), het World Area Forecast System (WAFS), SIGMET, AIRMET en GAMET[7].

Zie punten 2.2.3 tot en met en 2.2.15 voor nadere informatie.

[7] Naar AIRMET en SIGMET wordt verwezen in Verordening (EU) nr. 2017/373. Zij geven aan de luchtruimgebruikers informatie over bepaalde meteorologische omstandigheden.

GAMET is gedefinieerd in de ICAO-regels. Het is een voorspelling, in afgekorte gewone taal, voor vluchten op lage hoogte in een vluchtinformatiegebied of onderdeel daarvan, opgesteld door de meteorologische dienst die is aangewezen door de bevoegde meteorologische autoriteit en uitgewisseld met meteorologische diensten in aangrenzende vluchtinformatiegebieden, zoals overeengekomen door de betrokken meteorologische autoriteiten. In de EU-wetgeving is sprake van een "weersvoorspelling voor een gebied waarin vluchten op lage hoogte plaatsvinden", zoals gedefinieerd in bijlage I (definities) bij Verordening (EU) 2017/373.

2.2.2. Relevante wetgeving van de Unie

Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373

2.2.3. Geresuspendeerde vulkanische as[8]

Het voorgestelde amendement heeft tot doel de rapportering over vulkanische aswolken te vergemakkelijken bij aanwezigheid van geresuspendeerde vulkanische as. In dit opzicht moeten de definitie van een adviescentrum voor vulkanische aswolken (VAAC, zoals bedoeld in hoofdstuk 1 van bijlage 3 bij het Verdrag van Chicago) en het model voor advies over vulkanische as (zoals bedoeld in tabel A2-1 van bijlage 3 bij het Verdrag van Chicago) worden gewijzigd. De voorgestelde wijziging van de definitie van VAAC bestaat erin dat de woorden "ten gevolge van vulkaanuitbarstingen" worden geschrapt, waardoor een bestaande beperking wordt opgeheven en de VAAC's beter in staat worden gesteld om advies te verstrekken. Wat het advies over vulkanische as betreft (tabel A2-1), wordt voorgesteld de kolom "Voorbeelden" te wijzigen, teneinde richtsnoeren te verstrekken over het passende gebruik van de terminologie die is toegestaan in de modellen. Voorts wordt voorgesteld twee andere punten van het (de) model(len) voor advies over vulkanische as te verbeteren, teneinde de nummering van vulkanen in overeenstemming te brengen met de meest recente gegevensbank van de International Association of Volcanology and Chemistry of the Earth's Interior en de satellietreferenties te actualiseren.

Het namens de Unie in te nemen standpunt houdt in dat het voorgestelde amendement volledig moet worden gesteund.

2.2.4. Kwaliteitsbeheersysteem voor de levering van meteorologische diensten

Wegens de stopzetting van de hierna vermelde publicaties van de ICAO en de Wereld Meteorologische Organisatie, stelt het amendement voor de verwijzingen in bijlage 3 bij het Verdrag van Chicago te wijzigen teneinde ze in overeenstemming te brengen met de huidige richtsnoeren voor het kwaliteitsbeheersysteem:

- 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.

De actuele relevante publicatie is WMO-N0. 1100, Guide to the Implementation of Quality Management Systems for National Meteorological and Hydrological Services and other Relevant Service Providers.

Het namens de Unie in te nemen standpunt houdt in dat het voorgestelde amendement volledig moet worden gesteund.

2.2.5. Verbeterde harmonisatie van SIGMET-informatie

[8] "Geresuspendeerde vulkanische as" is de ICAO-term voor vulkanische as - soms enige tijd na en op een zekere afstand van een ondertussen gestopte vulkaanuitbarsting - die door harde wind in de atmosfeer is getild en zich zodanig heeft verspreid dat dit een gevaar vormt voor de luchtvaart.

Het voorgestelde amendement beoogt de coördinatie van het verstrekken van SIGMET-informatie door meteorologische waarnemingscentra, als aanbevolen praktijk in bijlage 3 bij het Verdrag van Chicago, teneinde onsamenhangende of ontbrekende SIGMET-informatie in sommige delen van de wereld aan te pakken . Gezien de vooruitgang die is geboekt bij het verbeteren van de harmonisering van SIGMET-informatie via bilaterale of multilaterale coördinatieactiviteiten in sommige regio's, stelt METP/4 een aanbevolen praktijk voor voor alle staten die verantwoordelijk zijn voor het verstrekken van SIGMET-informatie.

Het namens de Unie in te nemen standpunt houdt in dat het voorgestelde amendement volledig moet worden gesteund.

2.2.6. Modelkaarten (model-VAG en model-SVA) die worden gebruikt in aanhangsel 1 van bijlage 3

Het voorstel houdt in dat de modelkaarten in aanhangsel 1 van bijlage 3 bij het Verdrag van Chicago worden gewijzigd teneinde de locatie en de omvang van de vulkanische aswolken weer te geven. Het voorstel komt tegemoet aan de noodzaak om de geconstateerde tekortkomingen in de bestaande, in aanhangsel 1 gebruikte MODEL VAG en MODEL SVA te verhelpen, met name met betrekking tot de kaartprojecties, de afbeelding van veelhoeken om de uitgestrektheid van vulkanische aswolken te beschrijven en de wolkenlagen. Als beheerder van alle in aanhangsel 1 gebruikte modelkaarten, heeft de Wereld Meteorologische Organisatie (WMO) hoogstens twee voorbeelden per MODEL VAG en MODEL SVA ontwikkeld.

Het namens de Unie in te nemen standpunt houdt in dat het voorgestelde amendement volledig moet worden gesteund.

2.2.7. Informatie van het World area forecast system (WAFS)

Het voorgestelde amendement verbetert de voorspellingen van het World area forecast system (WAFS), zoals gevraagd in de conclusies van de ICAO/WMO Meteorology Divisional Meeting (MET/14, 2014). Onder meer het volgende werd gevraagd: a) verbeteringen in de horizontale ruimtelijke resolutie van de gevarennetwerken (bv. voorspellingen van turbulentie, ijsvorming en cumulonimbus (CB)), waarbij de horizontale afstand afneemt van de huidige 1,25 graden naar 0,25 graden; en b) wijzigingen van de parameters die worden voorspeld. In samenhang met de verbetering van de resolutie van de gevarennetwerken zal de mogelijkheid van turbulentie en ijsvorming worden vervangen door informatie over de ernst van de turbulentie en ijsvorming. Bovendien worden de gridpuntvoorspellingen voor wolkenturbulentie afgeschaft, en worden in plaats daarvan de nieuwe gridpuntvoorspellingen voor de ernst van de turbulentie uitgebreid tot vliegniveaus FL100, FL140 en FL180. Als die nieuwe turbulentieniveaus in combinatie met de CB-wolkengrid worden gebruikt, verschaffen ze informatie over turbulentie die wetenschappelijk beter onderbouwd is dan het afgeschafte algoritme voor wolkenturbulentie. Die verbeteringen van de horizontale en verticale resolutie van de WAFS-voorspellingen moeten beter beantwoorden aan de behoeften van de luchtvaartsector.

Het namens de Unie in te nemen standpunt houdt in dat het voorgestelde amendement volledig moet worden gesteund.

2.2.8. Adviescentra voor tropische cyclonen en SIGMET voor tropische cyclonen

Voorgesteld wordt de SIGMET voor tropische cyclonen (TC) en de TC-adviezen te wijzigen en de tegenstrijdigheden en tekortkomingen in het formaat van deze berichten te corrigeren en te verminderen. De voorgestelde wijzigingen zouden helpen om verkeerde interpretaties door de gebruikers, met de bijbehorende veiligheidsimplicaties, te vermijden. Zij zouden ook zorgen voor een betere validering en de omzetting van die berichten van traditionele alfanumerieke codes (TAC) in het ICAO-model voor de uitwisseling van meteorologische informatie (IWXXM), teneinde IWXXM-fouten te voorkomen.

Het namens de Unie in te nemen standpunt houdt in dat het voorgestelde amendement volledig moet worden gesteund.

2.2.9. Bepalingen inzake adviezen over het weer in de ruimte

Het voorgestelde amendement heeft tot doel de bestaande bepalingen inzake ruimteweer te verbeteren. Die verbeteringen maken het mogelijk om meer dan één ruimteweereffect (wereldwijd satellietnavigatiesysteem (GNSS), straling, satellietcommunicatie (SATCOM) en communicatie op hoge frequentie (HF COM)) met dezelfde intensiteit te combineren tot één ruimteweeradvies, en om alle ruimteweereffecten te beschrijven aan de hand van breedtegraadbanden. Voorts voorziet de voorgestelde tekst ook in een betere verticale resolutie van de verstrekte informatie.

Het namens de Unie in te nemen standpunt houdt in dat het voorgestelde amendement volledig moet worden gesteund.

2.2.10. Aanduiding van ontbrekende en/of onjuiste parameters in METAR

Het doel van het voorgestelde amendement is te garanderen dat ontbrekende en/of onjuiste verplichte parameters in METAR in TAC-formaat gemakkelijk kunnen worden aangegeven in IWXXM-schema's, teneinde fouten in het valideringsproces te vermijden als de parameters van TAC in IWXXM zijn omgezet. Volgens het METP is het gebruik van een schuine streep (/) om ontbrekende cijfers of letters in de tekst van meteorologische bulletins aan te geven, een essentieel voor de overgang naar IWXXM en systeemomvattend informatiebeheer (SWIM).

Het namens de Unie in te nemen standpunt houdt in dat het voorgestelde amendement volledig moet worden gesteund.

2.2.11. Herziene drempelwaarden voor de eddy-dissipatiegraad (EDR)

Het voorstel heeft tot doel de waarden van de eddy-dissipatiegraad (EDR) en de op een index gebaseerde meeteenheid voor het rapporteren van luchtvaartuigturbulentie te actualiseren. Aangezien wetenschappelijk bewijs heeft aangetoond dat de in bijlage 3 bij het Verdrag van Chicago vermelde EDR-grenswaarden te hoog zijn, wordt bij dit voorstel het volgende ingevoerd: a) geactualiseerde EDR-drempelwaarden op basis van wetenschappelijke studies

van meer dan 100 miljoen meldingen van luchtvaartuigturbulentie; b) bepaalde aanpassingen met betrekking tot de terminologie; en c) één extra toelichting.

Het namens de Unie in te nemen standpunt houdt in dat het voorgestelde amendement volledig moet worden gesteund.

2.2.12. AIRMET- en GAMET-informatie

Het voorgestelde amendement maakt het mogelijk gebiedsvoorspellingen voor vluchten op lage hoogte, die zijn voorbereid en opgesteld overeenkomstig een regionale luchtvaartnavigatieovereenkomst, door te sturen naar de Secure Aviation Data Information Service (SADIS) en de WAFS Information File Service (WIFS). De door de luchtruimgebruikers gevraagde wijziging in het voorschrift zorgt ervoor dat een uitgebreidere AIRMET- en GAMET-gegevensreeks beschikbaar wordt; SADIS- en WIFS-gebruikers over de hele wereld zullen daar baat bij hebben.

Het namens de Unie in te nemen standpunt houdt in dat het voorgestelde amendement volledig moet worden gesteund.

2.2.13. Het vrijkomen van radioactieve stoffen in de atmosfeer

Het voorgestelde amendement met betrekking tot SIGMET voor radioactieve wolken (RDOACT CLD) is noodzakelijk met het oog op de samenhang met amendement 78 van bijlage 3 bij het Verdrag van Chicago, volgens hetwelk het gebied van de RDOACT CLD SIGMET moet worden weergegeven door een cilinder met een vaste straal die zich uitstrekt doorheen alle vliegniveaus en niet tijdsafhankelijk is. De voorgestelde wijzigingen van tabel A6-1A (model voor SIGMET- en AIRMET-berichten) en voorbeeld A6-4 (SIGMET-bericht voor radioactieve wolken) van bijlage 3 zullen de bestaande vereisten vereenvoudigen.

Het namens de Unie in te nemen standpunt houdt in dat het voorgestelde amendement volledig moet worden gesteund.

2.2.14. Opname van zware stofstormen in de tabellen A4-1 en A6-1B, in verband met de uplink and downlink van speciale vluchtrapporten

Het voorgestelde amendement houdt in dat de rapportering van zware stofstormen (HVY DS) wordt opgenomen in speciale vluchtrapporten, om de beschikbaarheid van dergelijke informatie voor de internationale burgerluchtvaart te verbeteren.

Het namens de Unie in te nemen standpunt houdt in dat het voorgestelde amendement volledig moet worden gesteund.

2.2.15. ICAO-model voor de uitwisseling van meteorologische informatie (IWXXM), vast telecommunicatienetwerk voor de luchtvaart (AFTN) en vaste luchtvaartradiodienst (AFS)

De voorgestelde bepalingen introduceren een aantal kleine wijzigingen van bijlage 3 bij het Verdrag van Chicago, teneinde de uitwisseling van IWXXM te verbeteren; IWXXM kunnen immers niet over het vaste telecommunicatienetwerk voor de luchtvaart (AFTN) worden uitgewisseld. Daarom wordt in de bepalingen verwezen naar de algemene term vaste

luchtvaartradiodienst (AFS), die zowel AFTN als het berichtensysteem voor luchtverkeersdiensten (AMHS) omvat; dit laatste systeem is geschikt voor de uitwisseling van IWXXM.

Het namens de Unie in te nemen standpunt houdt in dat het voorgestelde amendement volledig moet worden gesteund.

2.3. **Amendement 61 van bijlage 4 inzake luchtvaartkaarten (agendapunt 17)**

2.3.1. Omschrijving

Het voorgestelde amendement heeft betrekking op kaarten in verband met opvouwbare vleugeluiteinden, navigatiehulpmiddelen op de grond voor prestatiegebaseerde navigatieprocedures (PBN), het oppervlak van het visueel segment en simultane vluchtuitvoeringen op parallelle en bijna-parallelle banen.

2.3.2. Relevante wetgeving van de Unie

Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373

Het namens de Unie in te nemen standpunt houdt in dat het voorgestelde amendement volledig moet worden gesteund.

2.4. **Amendementen 44, 37, 23 bij respectievelijk deel I, II en III van bijlage 6 inzake vluchtuitvoeringen met luchtvaartuigen (agendapunten 18, 19 en 20)**

2.4.1. Omschrijving

Amendement 44 van bijlage 6, deel I, heeft betrekking op de exploitatieminima van luchtvaartterreinen, eindnadering met continue daling, CAT III, artikel 83 bis, vluchtrecorders, conflictgebieden, vrachtruimte, grondnaderingswaarschuwingssysteem (GPWS) en zwemvesten. Amendement 37 van bijlage 6, deel II, en amendement 23 van bijlage 6, deel III, hebben betrekking op vluchtuitvoeringsminima voor luchtvaartterreinen, eindnadering met continue daling, CAT III, artikel 83 bis en vluchtrecorders.

2.4.2. Relevante wetgeving van de Unie

Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie[9].

2.4.3. Standpunt van de Unie

Het namens de Unie in te nemen standpunt houdt in dat het voorgestelde amendement moet worden gesteund.

Niettemin wordt gesuggereerd om de verplichting voor de exploitant om gewaarmerkte afschriften van de in artikel 83 bis bedoelde overeenkomst aan boord te hebben in een luchtvaartuig dat onder een dergelijke overeenkomst valt, te schrappen. Deze verplichting draagt niet bij tot meer veiligheid en de informatie kan met andere middelen ter beschikking worden gesteld, bv. een ICAO-register, of door de verdragspartijen die dergelijke overeenkomsten sluiten te verplichten de informatie bekend te maken op hun website.

[9] Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 296 van 25.10.2012, blz. 1).

Als geen rekening wordt gehouden met deze suggesties, moet het amendement toch worden gesteund, gezien de algemene waarde ervan.

2.5. **Amendement 92 van bijlage 10 inzake luchtvaarttelecommunicatie, volume I en volume II (agendapunten 21 en 22)**

2.5.1. Omschrijving

Volume I: het voorgestelde amendement heeft betrekking op het wereldwijde satellietnavigatiesysteem (GNSS) en op de traditionele navigatiehulpmiddelen die voortvloeien uit de vierde en vijfde vergadering van het Navigation Systems Panel (NSP/4 en 5). Het voorgestelde amendement heeft betrekking op: a) prestatiecategorieën van faciliteiten voor instrumentlandingssystemen (ILS); b) het verlenen van informatie over de operationele status van radionavigatiediensten; c) een actualisering van de bepalingen inzake het satellietaugmentatiesysteem (SBAS) met het oog op de invoering van nieuwe SBAS-dienstverleners, een nieuwe standaardidentificatiecode van de gecoördineerde universele tijd (UTC), en eisen voor de monitoring van de uitgifte van gegevens (IOD) via GPS; d) bepalingen om de verenigbaarheid van gegevensuitzendingen (VDB) op zeer hoge frequentie (VHF) van het grondgebaseerd augmentatiesysteem (GBAS) met het ILS en VHF alzijdig gericht radiobaken (VOR) te garanderen; e) verduidelijkingen en correcties van de GBAS-bepalingen; en f) aanvullende richtsnoeren inzake de grenswaarden voor GNSS-integriteitswaarschuwingen.

Volume II: het voorstel heeft betrekking op het ICAO-model voor de uitwisseling van meteorologische informatie (IWXXM), het vast telecommunicatienetwerk voor de luchtvaart (AFTN) en de vaste luchtvaartradiodienst (AFS).

Zie punten 2.5.3 tot 2.5.9 voor nadere informatie.

2.5.2. Relevante wetgeving van de Unie

Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373.

2.5.3. Amendement inzake prestatiecategorieën van faciliteiten voor instrumentlandingssystemen (Volume I)

Het amendement inzake prestatiecategorieën voor ILS-faciliteiten omvat vier groepen wijzigingen:

(1) wijzigingen met betrekking tot het schrappen van de directe mapping tussen de prestatiecategorieën voor ILS-faciliteiten en de categorie vluchtuitvoeringen met instrumentnadering. Deze wijzigingen zijn bedoeld om rekening te houden met de evolutie van de operationele definities in bijlage 6 — Operation of Aircraft to the Chicago Convention en in the Manual of All-Weather Operations (Doc 9365), die op diverse punten afwijken van de huidige bepalingen van bijlage 10 bij het Verdrag van Chicago;

(2) wijzigingen met betrekking tot de uitbreiding van de definitie van faciliteitsprestatiecategorie I (FPC I) tot 30 m (100 ft) boven de drempel. Die wijzigingen zijn bedoeld om een inconsistentie tussen de in de definitie van FPC I gebruikte lagere

dekkingsgrens en de overeenkomstige grens die in de meeste normen en aanbevolen praktijken (SARP's) voor FPC I wordt gebruikt, weg te werken;

(3) wijzigingen met betrekking tot de invoering van een versterkte ILS-classificatie. Die wijzigingen zijn bedoeld om optimaal gebruik te kunnen maken van de ILS-faciliteit in gevallen waarin geweten is dat de prestaties beter zijn dan de norm;

(4) wijzigingen met betrekking tot de "interlock"-functie van de ILS-localiser. Die wijzigingen zijn bedoeld om een aantal onnodige operationele beperkingen weg te nemen die voortvloeien uit de huidige bepalingen in verband met die functie.

Het namens de Unie in te nemen standpunt houdt in dat het voorgestelde amendement volledig moet worden gesteund.

2.5.4. Amendement betreffende het verlenen van informatie over de operationele status van radionavigatiediensten (volume I)

Dat amendement is bedoeld om het hoofd te bieden aan mogelijke problemen met de toepassing en/of interpretatie van de bestaande norm (bijlage 10, volume I, punt 2.3) inzake informatieverstrekking over de operationele status van radionavigatiediensten.

Het namens de Unie in te nemen standpunt houdt in dat het voorgestelde amendement volledig moet worden gesteund.

2.5.5. Amendement betreffende de actualisering van de bepalingen inzake het satellietaugmentatiesysteem (SBAS) met het oog op de invoering van nieuwe SBAS-dienstverleners, een nieuwe standaardidentificatiecode van de gecoördineerde universele tijd (UTC), en eisen voor de monitoring van de uitgifte van gegevens (IOD) via GPS (Volume I)

Dat amendement is bedoeld om de lopende ontwikkeling van vier nieuwe SBAS door Australië en Nieuw-Zeeland, China, de Republiek Korea en het Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaartnavigatie in Afrika en Madagaskar (ASECNA) weer te geven, en om te voorzien in een nieuw mechanisme ter bescherming van SBAS-gebruikers in geval van onregelmatigheden bij de verstrekking van IODC-gegevens (Issue Of Date Clock) of IODE-gegevens (Issue Of Date Ephemeris) in het GPS-navigatiebericht.

Het namens de Unie in te nemen standpunt houdt in dat het voorgestelde amendement volledig moet worden gesteund.

2.5.6. Amendement inzake de compatibiliteit van gegevensuitzendingen (VDB) op zeer hoge frequentie (VHF) van het grondgebaseerd augmentatiesysteem (GBAS) met het ILS en VHF alzijdig gericht radiobaken (VOR) (Volume I)

Dat amendement is bedoeld om volledige compatibiliteit tot stand te brengen tussen GBAS-gegevensuitzendingen (VDB) op zeer hoge frequentie (VHF) en ILS-localizers en VOR die dezelfde frequentieband delen met GBAS, en om de toepassing van GBAS te ondersteunen door de coördinatie van de frequentietoewijzingen tussen GBAS, ILS en VOR te vergemakkelijken.

Het namens de Unie in te nemen standpunt houdt in dat het voorgestelde amendement volledig moet worden gesteund.

2.5.7. Amendement betreffende verduidelijkingen en correcties van de GBAS-bepalingen (volume I)

Dat amendement heeft betrekking op een aantal redactionele verduidelijkingen en correcties van de GBAS-bepalingen.

Het namens de Unie in te nemen standpunt houdt in dat het voorgestelde amendement volledig moet worden gesteund.

2.5.8. Amendement betreffende aanvullende richtsnoeren inzake de grenswaarden voor GNSS-integriteitswaarschuwingen (Volume I)

Dat amendement heeft tot doel aanvullende richtsnoeren te verstrekken met betrekking tot de interpretatie en toepassing van de verticale alarmgrens (VAL) voor nadering van GNSS-categorie I.

Het namens de Unie in te nemen standpunt houdt in dat het voorgestelde amendement volledig moet worden gesteund.

2.5.9. Daaruit voortvloeiend amendement betreffende de vaste luchtvaartradiodienst (AFS) (volume II)

Het amendement van bijlage 10 bij het Verdrag van Chicago — Aeronautical Telecommunications, Volume II – "Communication Procedures including those with PANS status", bevat aanvullende tekst om de verzending van meteorologische berichten via het berichtensysteem voor luchtverkeersdiensten (AMHS) te ondersteunen.

Die eis vloeit voort uit amendement 79 van bijlage 3 bij het Verdrag van Chicago en het daaruit voortvloeiende Amendement 9 van de Procedures for Air Navigation Services — Air Traffic Management (PANS-ATM, Doc 4444). Het AMHS geniet de voorkeur voor de verzending van de berichten die voortvloeien uit amendement 79 van bijlage 3, aangezien sommige installaties van het vast telecommunicatienetwerk voor de luchtvaart (AFTN) hier niet toe in staat zijn.

Het namens de Unie in te nemen standpunt houdt in dat het voorgestelde amendement volledig moet worden gesteund.

2.6. **Amendement 52 van bijlage 11 inzake luchtverkeersdiensten (agendapunt 23)**

2.6.1. Omschrijving

De voorgestelde amendementen hebben betrekking op noodplannen in verband met conflictgebieden. Ze zijn gebaseerd op veiligheidsaanbevelingen die de Nederlandse Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft gedaan naar aanleiding van het ongeval met vlucht 17 van Malaysian Airlines (MH17) en op aanbevelingen van de Task Force on Risks to Civil Aviation arising from Conflict Zones (TF RCZ) (C-DEC 203/1). Het voorstel heeft ook betrekking op amendementen in de vorm van een nieuwe bepaling inzake terugmelding door bestuurders van operationele voertuigen.

Zie punten 2.6.3 en 2.6.4 voor nadere informatie.

2.6.2. Relevante wetgeving van de Unie

Verordening (EU) 2018/1139

2.6.3. Amendement inzake noodplannen in verband met conflictgebieden.

Op basis van enkele van de veiligheidsaanbevelingen die de Nederlandse Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft gedaan na zijn onderzoek naar het MH17-ongeval, zijn voorstellen ontwikkeld met betrekking tot noodplannen in conflictgebieden. De ICAO heeft wat dit betreft het initiatief genomen om de relevante ICAO-bepalingen opnieuw te bekijken, waaronder amendementen van bijlage 11 bij het Verdrag van Chicago inzake luchtverkeersdiensten. Het voorgestelde amendement heeft tot doel de risicobeoordeling te verbeteren in het geval van activiteiten die potentieel gevaarlijk zijn voor de burgerluchtvaart.

Het namens de Unie in te nemen standpunt houdt in dat het voorgestelde amendement volledig moet worden gesteund.

2.6.4. Nieuwe bepaling inzake terugmelding door bestuurders van operationele voertuigen

De PANS-Aerodrome Study Group (PASG) heeft een voorstel ontwikkeld om acht nieuwe hoofdstukken op te nemen in de Procedures for Air Navigation Services (PANS) - Aerodromes (Doc. 9981), die betrekking hebben op de opleiding van luchthavenpersoneel; inspecties van het bewegingsgebied; werk in uitvoering aan de luchtzijde; schade door vreemde voorwerpen (Foreign Object Debris, FOD); wildbeheer; platformveiligheid; baanveiligheid; en de vergunningsregeling voor luchthavenchauffeur en veiligheidsvoorschriften voor voertuigen/apparatuur. Naar aanleiding van dat voorstel is een nieuwe bepaling van bijlage 11 bij het Verdrag van Chicago inzake terugmelding door bestuurders van operationele voertuigen opgesteld. Tot dusver bevat bijlage 11 geen eisen voor luchtverkeersleiders om de klaring die zij geven aan de voertuigbestuurders terug te melden, noch voor voertuigbestuurders om de klaring te herhalen.

Het namens de Unie in te nemen standpunt houdt in dat het voorgestelde amendement volledig moet worden gesteund.

2.7. **Amendement 18 van bijlage 13 inzake onderzoeken naar ongevallen met luchtvaartuigen (agendapunt 24)**

2.7.1. Omschrijving

Het voorstel heeft tot doel de termen “safety recommendation of global concern” en “ground-based recordings for investigations” te definiëren.

2.7.2. Relevante wetgeving van de Unie

Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad[10].

Het namens de Unie in te nemen standpunt houdt in dat wordt “ingestemd, met opmerkingen” en dat de volgende herziene tekst wordt voorgesteld: “*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”.

[10] Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart en tot intrekking van richtlijn 94/56/EG (PB L 295 van 12.11.2010, blz. 35).

De nieuwe formulering moet het niet-verplichte karakter van "veiligheidsaanbevelingen" verduidelijken.

2.8. **Amendementen 15 en 9 van bijlage 14 inzake luchtvaartterreinen, volume I en volume II (agendapunten 25 en 26)**

2.8.1. Omschrijving

Volume I: het voorstel heeft betrekking op het ontwerp van en de vluchtuitvoeringen op luchtvaartterreinen en visuele navigatiehulpmiddelen.

Volume II: het voorgestelde amendement heeft betrekking op wijzigingen van het ontwerp van luchtvaartterreinen en de vluchtuitvoeringsspecificaties die voortvloeien uit de derde vergadering van de Aerodrome Design and Operations Panel (ADOP/3) en de achtste vergadering van de PANS-Aerodromes Study Group (PASG/8).

Zie punten 2.8.3 en 2.8.4 voor nadere informatie.

2.8.2. Relevante wetgeving van de Unie

Volume I: Verordening (EU) nr. 139/2014 van de Commissie[11] en Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373

Volume II: Verordening (EU) nr. 139/2014

2.8.3. Amendement inzake het ontwerp van luchtvaartterreinen, vluchtuitvoeringen en visuele navigatiehulpmiddelen

Het namens de Unie in te nemen standpunt houdt in dat het voorgestelde amendement volledig moet worden gesteund.

2.8.4. Amendement betreffende wijzigingen van het ontwerp van luchtvaartterreinen en vluchtuitvoeringsspecificaties

Dit voorstel bevat uitgebreide wijzigingen met betrekking tot de fysieke kenmerken van helihavens, visuele hulpmiddelen en redding en brandbestrijding. Het omvat ook wijzigingen van verscheidene aanverwante definities en verwijzingen naar weloverwogen richtsnoeren die moeten worden opgenomen in de geactualiseerde Heliport Manual (Doc 9261).

Er zij echter op gewezen dat de schrapping van bepaalde normen in hoofdstuk 5 van bijlage 14, volume II, bij het Verdrag van Chicago en de omschrijving van de reddings- en brandbestrijdingsdiensten bepaalde problemen kan veroorzaken voor de Unie. Deze wijzigingen zouden het nodig maken om de desbetreffende EASA-certificeringsspecificaties, die tot nu toe hebben geleid tot een geharmoniseerde toepassing, in te trekken. Wat de bepalingen inzake redding en brandbestrijding betreft, zouden de voorgestelde nieuwe regels de geharmoniseerde toepassing in de weg staan, aangezien ze individuele beoordelingen van de veiligheid van helihavens voorschrijven.

[11] Verordening (EU) nr. 139/2014 van de Commissie van 12 februari 2014 tot vaststelling van eisen en administratieve procedures met betrekking tot luchthavens overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 44 van 14.2.2014, blz. 1).

Aangezien ook de andere ingrijpende wijzigingen allemaal worden gesteund omwille van hun voordelen voor de veiligheid, houdt het namens de Unie in te nemen standpunt in dat het voorgestelde amendement volledig moet worden gesteund.

2.9. **Amendement 41 van bijlage 15 inzake luchtvaartinformatiediensten (agendapunt 27)**

2.9.1. Omschrijving

Het voorgestelde amendement heeft betrekking op noodplannen in verband met conflictgebieden.

Zie punt 2.9.3 voor nadere informatie.

2.9.2. Relevante wetgeving van de Unie:

Verordening (EU) 2018/1139

2.9.3. Amendement vereist wegens problemen met de noodplannen in verband met conflictgebieden

Naar aanleiding van twee veiligheidsaanbevelingen die de Nederlandse Onderzoeksraad voor Veiligheid in zijn eindverslag over het ongeval met vlucht 17 van Malaysia Airlines (MH17) aan de ICAO heeft gericht, heeft de Air Navigation Commission een amendement in de vorm van een aan bijlage 15 van het Verdrag van Chicago toe te voegen norm voorgesteld aan de ICAO-raad. De Nederlandse Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft de volgende aanbeveling gericht aan de ICAO: "Leg in standaarden vast dat landen die te maken hebben met een gewapend conflict op hun grondgebied, tijdig zo concreet mogelijke informatie moeten publiceren over de aard en omvang van dreigingen van dat conflict en de gevolgen daarvan voor de burgerluchtvaart […]". Het voorgestelde amendement heeft tot doel om via mededelingen aan luchtvarenden (NOTAM) betere informatie te verstrekken over activiteiten die gevaarlijk zijn voor de burgerluchtvaart, ook in het specifieke geval van conflictgebieden. Deze meer gedetailleerde informatie helpt luchtvaartmaatschappijen om te bepalen welke risico's het conflictgebied met zich meebrengt.

Als het amendement wordt aangenomen, zal het de beoordeling en publicatie van informatie over de aard en de omvang van de dreiging van conflicten en de gevolgen daarvan voor de burgerluchtvaart verbeteren, hetgeen ook beoogd wordt door artikel 88, lid 3, van Verordening (EU) 2018/1139. Dat artikel verleent het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart de bevoegdheid om, in geval van risico's voor de burgerluchtvaart ten gevolge van conflictgebieden, relevante informatie te verspreiden en corrigerende maatregelen aan te bevelen aan de nationale autoriteiten of onder die verordening vallende natuurlijke personen en rechtspersonen. Samen met de relevante richtsnoeren van de ICAO met betrekking tot conflictgebieden zou het amendement de gerichtheid en volledigheid van eventuele acties op het niveau van de Unie, die alle door het conflictgebied getroffen luchtvaartmaatschappijen van de Unie moeten bereiken, sterk bevorderen.

Het namens de Unie in te nemen standpunt houdt in dat het voorgestelde amendement volledig moet worden gesteund.

2.10. **Amendementen 13, 10 en 1 van bijlage 16 inzake milieubescherming, respectievelijk volume I, II en III (agendapunten 28, 29 en 30)**

2.10.1. Omschrijving

Het voorstel heeft betrekking op vliegtuiglawaai.

Zie punt 2.10.3 voor nadere informatie.

2.10.2. Relevante wetgeving van de Unie

Verordening (EU) 2018/1139

2.10.3. Verbetering van de internationale normen inzake geluidsemissies en de uitstoot van gassen

De voorgestelde amendementen zijn het resultaat van de werkzaamheden die het Committee on Aviation and Environmental Protection (CAEP) de voorbije drie jaar heeft uitgevoerd.

In een aantal opeenvolgende standpunten die zij tijdens de technische werkzaamheden op het niveau van de ICAO heeft ingenomen, heeft de Unie zich voorstander getoond van deze amendementen. Hierbij wordt verwezen wordt naar de standpunten die de Raad heeft vastgesteld met betrekking tot de ICAO-brieven 19/42, 19/43, 19/44.

Amendement 13 van bijlage 16, volume I, heeft betrekking op correcties van algemene technische aard, van de nomenclatuur en van tikfouten. Het heeft ook tot doel de definities met het woord “abeam” en de definitie van “reference ground track” te herzien, alsook de gespecificeerde tolerantie voor traag exponentieel tijdsgemiddelde, teneinde de werkelijke exponentiële reactietijd beter definiëren met een tijdconstante van één seconde. Ten slotte bevat het herzieningen met betrekking tot het juiste gebruik van de modale werkwoorden “must”, “shall” en “should”.

Amendement 10 van bijlage 16 weerspiegelt de recente goedkeuring door het CAEP van de ICAO (tijdens de elfde vergadering, in februari 2019) van een norm voor de massa en het aantal niet-volatiele deeltjes. Met de opstelling van die nieuwe norm is de laatste component van de milieucertificering van luchtvaartuigen voltooid en is de cirkel voor subsonische vliegtuigen, gaande van geluid over lokale luchtkwaliteit tot CO2-normen, volledig gesloten.

De nieuwe norm is vanaf 1 januari 2023 van toepassing op nieuwe types motoren en motoren in productie met een nominale stuwkracht van meer dan 26,7 kN. De grenswaarden voor de massa en het aantal niet-volatiele deeltjes bieden enige verlichting voor motoren met een nominale stuwkracht van minder dan 150 kN.

Wat amendement 1 van bijlage 16, volume III, betreft, hebben de voorstellen betrekking op de invoering van de definitie van “typeontwerp” en diverse verbeteringen van definities; verduidelijking van de toepasselijkheid van normen op CO2-gecertificeerde afgeleide versies van niet-CO2-gecertificeerde vliegtuigen; verduidelijking van de autoriteit die bevoegd is voor de afgifte van vrijstellingen en van het proces voor de registratie van vrijstellingen; in het deel betreffende referentievoorwaarden, schrapping van overbodige tekst en correctie van kleine typfouten.

Het namens de Unie in te nemen standpunt houdt in dat de amendementen, die in de lijn van Verordening (EU) 2018/1139 liggen, moeten worden gesteund.

2.11. **Amendement 13 van bijlage 18 betreffende veilig vervoer van gevaarlijke goederen door de lucht (agendapunt 31)**

2.11.1. Omschrijving

Het voorstel heeft betrekking op terminologie en bepalingen inzake scheiding van giftige en besmettelijke stoffen.

2.11.2. Relevante wetgeving van de Unie

CAT.GEN.MPA.200 van bijlage IV bij Verordening (EU) nr. 965/2012, en met name het voorschrift dat "luchtvervoer van gevaarlijke goederen plaats[vindt] overeenkomstig bijlage 18 bij het Verdrag van Chicago".

Het namens de Unie in te nemen standpunt houdt in dat het voorgestelde amendement volledig moet worden gesteund.