EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 12.2.2020
COM(2020) 59 final

ANNEX

BILAGA

till

Förslag till rådets beslut

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella civila luftfartsorganisationens råd, för antagande av ett antal ändringar av bilagorna till Chicagokonventionen

ANNEX

Ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella civila luftfartsorganisationens råd vad gäller antagandet av ändringar av ett antal bilagor till Chicagokonventionen

1. STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS

Icao-rådet ska vid sin 219:e session som inleds den 2 mars 2020 anta ett antal ändringar av flera bilagor till Chicagokonventionen på områdena säkerhet, miljö och luftfart. Med beaktande av relevant unionslagstiftning är den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid den 219:e sessionen i Icao-rådet följande:

1.1. Ändring 176 av bilaga 1 om *Personnel Licensing* (punkt 15 på dagordningen)

Stöd ändringen.

Stöd även anpassningen till ändring 5 av *Procedures for Air Navigation Services – Training* (PANS-TRG, Doc. 9868), stöd, men komplettera med följande förslag som syftar till att säkerställa lämplig flexibilitet i samband med utveckling av innovativa luftfartyg:

- Stryk alla omnämnanden av de specifika utbildningshjälpmedel för flygsimulering (FSTD) som ska användas under den MPL-kurs (*Multi-crew Pilot License*) som avses i avsnitt 3 *Simulated flight* i tillägg 3 till bilaga 1 till Chicagokonventionen.
- Definiera begreppet vertikalstartande/-landande luftfartyg (*powered-lift-aircraft*) enligt följande: *vertikalstartande/-landande luftfartyg*: luftfartyg som får vertikal lyftkraft och framdrivning/lyftkraft under flygning från rotorer med variabel geometri eller från motorer/framdrivningsanordningar som är fästa vid eller integrerade i luftfartygets skrov eller vingar. Alternativt, stryk åtminstone kriterierna om ”fasta vingar” (*fixed-wing*).

1.2. Ändring 79 av bilaga 3 om *Meteorological Service for International Air Navigation* (punkt 16 på dagordningen)

Stöd ändringen.

1.3. Ändring 61 av bilaga 4 om *Aeronautical Charts* (punkt 17 på dagordningen)

Stöd ändringen.

1.4. Ändringarna 44, 37 och 23 av del I, II respektive III i bilaga 6 *Operations of Aircraft* (punkterna 18, 19 och 20 på dagordningen)

Stöd ändringarna, med följande undantag: Den skyldighet som införs genom ändring 44, 37 eller 23 innebär att lufttrafikföretaget ska medföra bestyrkta kopior av artikel 83 bis-avtalet i ett luftfartyg som omfattas av ett sådant avtal. Det finns ingen säkerhetsmässig fördel med detta betungande krav. Denna ändring måste därför avvisas.

1.5. Antagande av ändring 92 av bilaga 10 om *Aeronautical Telecommunications*, volym I och volym II (punkterna 21 och 22 på dagordningen)

Stöd ändringen.

1.6. Antagande av ändring 52 av bilaga 11 om *Air Traffic Services* (punkt 23 på dagordningen)

Stöd ändringen.

1.7. Antagande av ändring 18 av bilaga 13 om *Aircraft Accident Investigation* (punkt 24 på dagordningen)

Stöd ändringen men lämna kommentarer.

1.8. Antagande av ändringarna 15 och 9 av bilaga 14 om *Aerodromes*, volym I och volym II (punkterna 25 och 26 på dagordningen)

Stöd ändringen.

1.9. Antagande av ändring 41 av bilaga 15 (punkt 27 på dagordningen)

Stöd ändringen.

1.10. Antagande av ändringarna 13, 10 och 1 av bilaga 16, avseende volym I, II respektive III (punkterna 28, 29 och 30 på dagordningen)

Stöd ändringarna.

1.11. Antagande av ändring 13 av bilaga 18 (punkt 31 på dagordningen)

Stöd ändringen.

2. NÄRMARE FÖRKLARING AV DEN FÖRESLAGNA STÅNDPUNKTEN FÖR VARJE PUNKT

2.1. **Ändring 176 av bilaga 1 om *Personnel Licensing* (punkt 15 på dagordningen)**

Den föreslagna ändringen rör anpassning till ändring 5 av *Procedures for Air Navigation Services – Training* (PANS-TRG, Doc. 9868) vad gäller nya definitioner, uppdatering av kraven på flygklarerare vad gäller krav på kunskaper, färdigheter och erfarenheter och införande av bestämmelser om operativa instruktörer för flygkontrolltjänst för att instruera flygledare, ändring av bestämmelserna om vertikalstartande/-landande luftfartyg och mindre uppdateringar av befintliga bestämmelser.

Närmare uppgifter finns i punkterna 2.1.2–2.1.4.

2.1.1. Relevant unionslagstiftning

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139[1], kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011[2], kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014[3], kommissionens förordning (EU) 2015/340[4], kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373[5]

---

1 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 (EUT L 212, 22.8.2018, s. 1).

2 Kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 av den 3 november 2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygbesättningar inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 311, 25.11.2011, s. 1).

3 Kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014 av den 26 november 2014 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och anordningar och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter (EUT L 362, 17.12.2014, s. 1).

4 Kommissionens förordning (EU) 2015/340 av den 20 februari 2015 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygledarcertifikat samt andra certifikat och intyg enligt

2.1.2. Anpassning till ändring 5 av PANS-TRG

Genom ändringen anpassas befintliga definitioner och bestämmelser till den nya metod för kompetensbaserad utbildning och bedömning som införts i PANS-TRG. Den uppdaterar hänvisningarna till PANS-TRG och inför andra definitioner, såsom övervakning (*monitoring*), manövrerande pilot (*pilot flying*) och pilotövervakning (*pilot monitoring*) samt hot- och felhantering (*threat and error management*) till stöd för uppdaterade standardbestämmelser och rekommendationer (SARP).

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar är att stödja den föreslagna ändringen kompletterat med följande förslag:

- Stryk alla omnämnanden av de specifika utbildningshjälpmedel för flygsimulering (FSTD) som ska användas under den MPL-kurs (Multi-crew Pilot License) som avses i avsnitt 3 ”Simulerad flygning” i tillägg 3 till bilaga 1 till Chicagokonventionen. Motivering: i ICAO Doc. 9625 anges redan vilket hjälpmedel som ska användas för varje MPL-utbildningselement. Genom strykning av omnämnandena från det förslaget undviks överlappning.
- Anpassa definitionen av vertikalstartande/-landande luftfartyg (*powered-lift aircraft*) (i bilaga 1 till Chicagokonventionen) helt och hållet till unionens definition: *vertikalstartande/-landande luftfartyg*: luftfartyg som får vertikal lyftkraft och framdrivning/lyftkraft under flygning från rotorer med variabel geometri eller från motorer/framdrivningsanordningar som är fästa vid eller integrerade i luftfartygets skrov eller vingar[6]. Alternativt ändra definitionen genom att åtminstone stryka kriterierna om ”fasta vingar” (*fixed-wing*). Motivering: detta säkerställer den flexibilitet som krävs i samband med utveckling av nya innovativa luftfartyg.

Om dessa förslag inte godtas bör dock ändringen ändå stödjas, med tanke på dess samlade värde.

2.1.3. Uppdatering av kraven på flygklarerare vad gäller krav på kunskaper, färdigheter och erfarenheter och införande av bestämmelser om operativa instruktörer för flygkontrolltjänst för att instruera flygledare

Genom den föreslagna ändringen uppdateras kraven på kunskaper, färdigheter och erfarenheter avseende flygklarerare och införs en standard för att förtydliga kraven på den flygledare som övervakar flygledarelever under utbildningen. Det föreslås ändring av standarderna för flygledarelevers erfarenhet för att förbättra ordalydelsen och för att införa ett styrkande av kompetens som en del av utbildningen. Genom ändringen förtydligas också ordalydelsen om den tidsperiod som krävs för att uppnå den nödvändiga erfarenheten.

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar är att stödja den föreslagna ändringen i dess helhet.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008, ändring av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 och upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 805/2011 (EUT L 63, 6.3.2015, s. 1).

[5] Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 av den 1 mars 2017 om gemensamma krav för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och övriga nätverksfunktioner för flygledningstjänst, om tillsyn över dessa leverantörer samt om upphävande av förordning (EG) nr 482/2008, genomförandeförordningarna (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011 och (EU) 2016/1377 och ändring av förordning (EU) nr 677/2011 (EUT L 62, 8.3.2017, s. 1).

[6] Bilaga I till kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 av den 3 november 2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten.

2.1.4. Bestämmelser om vertikalstartande/-landande luftfartyg och mindre uppdateringar av befintliga bestämmelser

Icao-rådet antog 2014 en ändring som förlängde giltighetstiden för övergångsbestämmelserna avseende kategorin vertikalstartande/-landande luftfartyg för att medge ibruktagande av vertikalstartande/-landande luftfartyg. Sedan dess har inget vertikalstartande/-landande luftfartyg certifierats, på grund av oförutsedda händelser och förseningar i certifieringsprovning, och det finns ett behov av att ytterligare förlänga övergångsbestämmelsernas giltighetstid. Eftersom det första vertikalstartande/-landande luftfartyget förväntas tas i bruk 2020 föreslås den 5 mars 2025 som sista giltighetsdag för övergångsbestämmelserna. I ändringen föreslås också mindre uppdateringar av den kunskap som krävs för instrumentflygbehörighet för att anpassa den till nuvarande teknik och för att bidra till insatser för att integrera prestandabaserad navigering i traditionell verksamhet.

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar är att stödja den föreslagna ändringen i dess helhet.

2.2. **Ändring 79 av bilaga 3 om *Meteorological Service for International Air Navigation* (punkt 16 på dagordningen)**

2.2.1. Beskrivning

Den föreslagna ändringen, som härrör från det fjärde mötet i panelen för meteorologi (METP/4), gäller Icaos modell för utväxling av flygväderinformation (IWXXM), vulkanövervakning för internationella luftleder (IAVW), globalt system för områdesprognoser (WAFS), SIGMET, AIRMET och GAMET[7].

Närmare uppgifter finns i punkterna 2.2.3–2.2.15.

2.2.2. Relevant unionslagstiftning

Genomförandeförordning (EU) 2017/373

2.2.3. Återsuspenderad vulkanisk aska[8]

Den föreslagna ändringen är avsedd att underlätta rapporteringen av vulkanisk aska vid förekomst av återsuspenderad vulkanisk aska. I detta avseende behöver definitionen av ”rådgivningscentral för vulkanisk aska” (*VAAC, Volcanic Ash Advisory Centre*) (som avses i kapitel 1 i bilaga 3 till Chicagokonventionen) och mallen för det rådgivande meddelandet om vulkanisk aska (som avses i tabell A2-1 i bilaga 3 till Chicagokonventionen) ändras. Den föreslagna ändringen är att stryka orden ”efter vulkanutbrott” (*following volcanic eruptions*) i definitionen av en VAAC, för att eliminera en befintlig begränsning och göra det lättare för rådgivningscentralerna att tillhandahålla rådgivande information. När det gäller det rådgivande meddelandet om vulkanisk aska (tabell A2-1) föreslås en

[7] I förordning (EU) 2017/373 omnämns AIRMET och SIGMET. De ger information till luftrummets användare om vissa väderförhållanden.

GAMET definieras i Icaos bestämmelser. Det är en områdesprognos i förkortad klartext för låghöjdsflygningar för en flyginformationsregion eller ett underområde av en sådan, som tas fram av den flygväderenhet som utsetts av den berörda meteorologiska myndigheten och som utväxlas med flygväderenheter i angränsande flyginformationsregioner, enligt överenskommelse mellan de berörda meteorologiska myndigheterna. När det gäller EU-lagstiftningen hänvisas till ”områdesprognos för låghöjdsflygning” (*area forecast for low-level flights*) enligt definitionen i bilaga I (Definitioner) till förordning (EU) 2017/373.

[8] ”Återsuspenderad vulkanisk aska” (*re-suspended volcanic ash*) är Icaos term för vulkanisk aska – eventuellt en tid efter och en bit ifrån ett avslutat vulkanutbrott – som har lyfts upp i atmosfären av starka vindar och spritts ut så att den utgör en fara för luftfartyg.

ändring av kolumnen *Examples* för att ge vägledning om lämplig användning av den terminologi som är tillåten i kolumnen *Template(s)*. Det föreslås också att två andra uppgifter förbättras i mallarna VA ADVISORY avseende numret för en vulkan, för anpassning till den senaste databasen från *International Association of Volcanology and Chemistry of the Earth's Interior*, och en uppdaterad satellitreferens.

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar är att stödja den föreslagna ändringen i dess helhet.

2.2.4. Kvalitetsledningssystem för tillhandahållande av flygvädertjänst

Genom ändringen föreslås en uppdatering av hänvisningarna i bilaga 3 till Chicagokonventionen för att anpassa dem till det aktuella vägledningsmaterialet om kvalitetsledningssystem, på grund av att följande publikationer från Icao och Meteorologiska världsorganisationen (WMO) har upphört:

- *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*.

Aktuell relevant publikation är WMO-N0. 1100, *Guide to the Implementation of Quality Management Systems for National Meteorological and Hydrological Services and other Relevant Service Providers*.

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar är att stödja den föreslagna ändringen i dess helhet.

2.2.5. Förbättrad harmonisering av SIGMET-information

Den föreslagna ändringen syftar till samordning mellan övervakningsenheterna för flygväder vid utfärdande av SIGMET-information, som en rekommenderad praxis i bilaga 3 till Chicagokonventionen för att åtgärda problemet med inkonsekvent eller helt frånvarande SIGMET-information i vissa delar av världen. Mot bakgrund av de framsteg som gjorts för att förbättra harmoniseringen av SIGMET-informationen genom bilaterala eller multilaterala samordningsåtgärder i vissa regioner, föreslår METP/4 en rekommenderad praxis för alla stater med ett ansvar att utfärda SIGMET-information.

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar är att stödja den föreslagna ändringen i dess helhet.

2.2.6. Förlagor till diagram (Model VAG och Model SVA) som används i tillägg 1 till bilaga 3

Det föreslås att de förlagor till diagram som anges i tillägg 1 till bilaga 3 till Chicagokonventionen ändras för att återge de vulkaniska askmolnens läge och utsträckning. Förslaget tar i detta avseende upp behovet av att åtgärda identifierade brister i de befintliga MODEL VAG och MODEL SVA som används i tillägg 1, i synnerhet vad gäller kartprojektionerna och utformningen av polygoner för att beskriva spridningsområdet för vulkaniska askmoln och molnskikt. Meteorologiska världsorganisationen (WMO), som ansvarar för (alla) de förlagor till diagram som används i tillägg 1, har tagit fram högst två exempel för MODEL VAG respektive MODEL SVA.

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar är att stödja den föreslagna ändringen i dess helhet.

2.2.7. Information i det globala systemet för områdesprognoser (WAFS)

Den föreslagna ändringen förbättrar det globala systemet för områdesprognoser (WAFS) så som begärdes i en slutsats från *ICAO/WMO Meteorology Divisional Meeting* (MET/14, 2014). Begäran omfattar a) förbättring av den horisontella geografiska upplösningen hos rutnäten för risker (t.ex.

prognoser för turbulens, isbildning och åsk- eller bymoln [cumulonimbus, CB]) genom att den nuvarande horisontella delningen på 1,25 grader ändras till 0,25 grader, och b) ändringar av de parametrar som prognostiseras. Utöver den ökade upplösningen hos rutnäten för risker ska information om risken för turbulens och isbildning att ersättas med information om svårighetsgrad för turbulens och isbildning. Dessutom kommer prognoserna för molnturbulens i rutnätets skärningspunkter att dras in, och i stället kommer de nya prognoserna för turbulensens svårighetsgrad i rutnätets skärningspunkter att utökas nedåt till flygnivåerna (FL) FL100, FL140 och FL180. De nya turbulensnivåerna kommer, i kombination med rutnätet för åsk- eller bymoln, att ge bättre vetenskaplig turbulensinformation än den hittills använda algoritmen för molnturbulens. Förbättringarna av den horisontella och vertikala upplösningen i WAFS-prognoserna syftar till att helt uppfylla luftfartsbranschens behov.

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar är att stödja den föreslagna ändringen i dess helhet.

2.2.8. Rådgivning om tropiska cykloner och SIGMET för tropiska cykloner

Det föreslås ändring av SIGMET för tropiska cykloner (TC) och de rådgivande meddelandena om tropiska cykloner för att korrigera och minska inkonsekvenser och brister i formatet för dessa meddelanden. De föreslagna ändringarna skulle bidra till att undvika feltolkningar bland användarna, och därmed förknippade konsekvenser för säkerheten. De skulle också förbättra valideringen och översättningen av dessa meddelanden från traditionella alfanumeriska koder (TAC) till Icaos modell för utväxling av flygväderinformation (IWXXM) för att förhindra IWXXM-fel.

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar är att stödja den föreslagna ändringen i dess helhet.

2.2.9. Bestämmelser om rådgivande information om rymdväder

Den föreslagna ändringen syftar till att förbättra befintliga bestämmelser om rymdväder. Förbättringarna kommer att göra det möjligt för mer än en rymdvädereffekt med samma intensitet (t.ex. på ett globalt system för satellitnavigering (GNSS), strålning, satellitkommunikation (SATCOM) och högfrekvenskommunikation (HF COM)) att kombineras i en rymdväderrådgivning, och för alla rymdvädereffekter att beskrivas med hjälp av latitudband. Den föreslagna texten förbättrar dessutom den vertikala upplösningen av den information som tillhandahålls.

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar är att stödja den föreslagna ändringen i dess helhet.

2.2.10. Uppgift om saknade och/eller felaktiga parametrar i METAR

Den föreslagna ändringen syftar till att säkerställa att IWXXM-schemat enkelt kan ange saknade och/eller felaktiga obligatoriska parametrar i METAR i TAC-form för att undvika fel i valideringsprocessen när de översätts från TAC till IWXXM. METP anser att användningen av snedstreck (/) för att ange en saknad siffra eller bokstav i flygväderbulletinernas text är ett mycket viktigt förslag vid övergången till IWXXM och systemövergripande informationshantering (SWIM).

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar är att stödja den föreslagna ändringen i dess helhet.

2.2.11. Reviderade tröskelvärden för virvelupplösningshastighet

Förslaget syftar till att uppdatera värdena för virvelupplösningshastighet (EDR, *eddy dissipation rate*) och de indexbaserade måtten för rapportering av turbulens från luftfartyg. Eftersom det finns vetenskapliga belägg för att tröskelvärdena för EDR i bilaga 3 till Chicagokonventionen är för höga införs genom förslaget a) uppdaterade tröskelvärden för EDR baserat på vetenskapliga studier av fler

än 100 miljoner rapporter om turbulens från luftfartyg, b) vissa justeringar av terminologin, och c) tillägg av en förklarande anmärkning.

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar är att stödja den föreslagna ändringen i dess helhet.

2.2.12. AIRMET- och GAMET-information

Den föreslagna ändringen gör det möjligt att överföra områdesprognoser för låghöjdsflygningar, som förberetts och producerats i enlighet med regionala lufttrafikavtal, till SADIS (*Secure Aviation Data Information Service*) och WIFS (*WAFS Information File Service*). Ändringen av kravet, som begärts av luftfartsanvändare, kommer att tillgängliggöra en mer omfattande AIRMET- och GAMET-datamängd, vilket kommer att gynna SADIS- och WIFS-användare runt om i världen.

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar är att stödja den föreslagna ändringen i dess helhet.

2.2.13. Utsläpp av radioaktivt material i atmosfären

Den föreslagna ändringen rörande SIGMET om radioaktivt moln (RDOACT CLD) är nödvändig för konsekvensen med ändring 78 av bilaga 3 till Chicagokonventionen, genom vilken infördes att området för RDOACT CLD SIGMET representeras av en cylinder med fast radie som sträcker sig över alla flygnivåer och som inte är tidsberoende. De föreslagna ändringarna av tabell A6-1A (mall för SIGMET- och AIRMET-meddelanden) och av exempel A6-4 (SIGMET-meddelande för radioaktivt moln) i bilaga 3 kommer att förenkla befintliga krav.

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar är att stödja den föreslagna ändringen i dess helhet.

2.2.14. Inkludering av kraftiga stoftstormar i tabellerna A4-1 och A6-1B i samband med upplänk och nedlänk av speciella rapporter från luftfartyg

Den föreslagna ändringen ska omfatta rapportering av kraftiga stoftstormar (HVY DS) i speciella rapporter från luftfartyg för att förbättra tillgången till sådan information i speciella rapporter från luftfartyg till stöd för internationell civil luftfart.

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar är att stödja den föreslagna ändringen i dess helhet.

2.2.15. Icaos modell för utväxling av flygväderinformation (IWXXM), luftfartens fasta telekommunikationsnät (AFTN) och luftfartens fasta telekommunikationstjänst (AFS)

De föreslagna bestämmelserna innebär att vissa mindre ändringar införs i bilaga 3 till Chicagokonventionen för att underlätta utväxling av IWXXM, eftersom detta inte kan ske via luftfartens fasta telekommunikationsnät (AFTN). I detta syfte hänvisas till den allmänna termen ”luftfartens fasta telekommunikationstjänst (AFS)” (*aeronautical fixed service (AFS)*) som omfattar både AFTN och ”flygtrafikledningstjänstens (ATS) system för hantering av meddelanden (AMHS)” (*air traffic services (ATS) message handling system (AMHS)*), varav det senare kan utväxla IWXXM.

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar är att stödja den föreslagna ändringen i dess helhet.

2.3. **Ändring 61 av bilaga 4 om *Aeronautical Charts* (punkt 17 på dagordningen)**

2.3.1. Beskrivning

Den föreslagna ändringen gäller diagram avseende fällbara vingspetsar, markbaserade navigationshjälpmedel för PBN-procedurer (prestandabaserad navigering), VSS (*visual segment surface*) och samtidig verksamhet på parallella och nästan parallella banor.

2.3.2. Relevant unionslagstiftning

Genomförandeförordning (EU) 2017/373

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar är att stödja den föreslagna ändringen i dess helhet.

2.4. **Ändringarna 44, 37 och 23 av del I, II respektive III i bilaga 6 *Operations of Aircraft* (punkterna 18, 19 och 20 på dagordningen)**

2.4.1. Beskrivning

Ändring 44 av bilaga 6 del I avser operativa minima vid flygplats, kontinuerlig plané under den slutliga inflygningen (CDFA), CAT III, artikel 83 bis, färd- och ljudregistratorer, konfliktområden, lastrum, GPWS (varningssystem för kollision med marken) och räddningsvästar. Ändring 37 av bilaga 6 del II och ändring 23 av bilaga 6 del III avser operativa minima vid flygplats, kontinuerlig plané under den slutliga inflygningen, CAT III, artikel 83 bis samt färd- och ljudregistratorer.

2.4.2. Relevant unionslagstiftning

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

2.4.3. Unionens ståndpunkt

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar är att stödja den föreslagna ändringen.

Dock föreslås att det inte införs en skyldighet för lufttrafikföretaget att medföra bestyrkta kopior av artikel 83 bis-avtalet i ett luftfartyg som omfattas av ett sådant avtal. Detta krav ger ingen säkerhetsfördel, och informationen kan göras tillgänglig med andra medel, t.ex. genom en Icao-databas, eller genom att införa en skyldighet för de avtalsslutande stater som ingår sådana avtal att offentliggöra dem på sin webbplats.

Om dessa förslag inte godtas bör dock ändringen ändå stödjas, med tanke på dess samlade värde.

2.5. **Ändring 92 av bilaga 10 om *Aeronautical Telecommunications*, volym I och volym II (punkterna 21 och 22 på dagordningen)**

2.5.1. Beskrivning

Volym I: Den föreslagna ändringen gäller globalt system för satellitnavigering (GNSS) och konventionella navigationshjälpmedel, och har sitt ursprung i det fjärde och det femte mötet i panelen för navigeringssystem (NSP/4 och 5). Den föreslagna ändringen omfattar a) prestandakategorier för anläggningar med instrumentlandningssystem (ILS), b) tillhandahållande av information om radionavigationstjänsters operativa status, c) uppdatering

[9] Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1).

av bestämmelser om satellitbaserat stödsystem (SBAS) för att införa nya leverantörer av SBAS-tjänster, en ny standardidentifierare för koordinerad universell tid (UTC) och övervakningskrav för utfärdande av data (IOD) från GPS (Global Positioning System), d) bestämmelser för att säkerställa att det markbaserade stödsystemets (GBAS) VHF-datautsändning (VDB) är kompatibel med ILS och VOR (VHF rundstrålande radioräckvidd), e) förtydliganden och rättelser av GBAS-bestämmelser, och f) kompletterande vägledning om varningsgränser för GNSS-integritet.

Volym II: Förslaget gäller Icaos modell för utväxling av flygväderinformation (IWXXM), luftfartens fasta telekommunikationsnät (AFTN) och luftfartens fasta telekommunikationstjänst (AFS).

Närmare uppgifter finns i punkterna 2.5.3–2.5.9.

2.5.2. Relevant unionslagstiftning

Genomförandeförordning (EU) 2017/373

2.5.3. Ändring avseende prestandakategorier för anläggningar med instrumentlandningssystem (ILS) (volym I)

Ändringen av prestandakategorier för ILS-anläggning omfattar fyra grupper av ändringar:

1) Ändringar som rör borttagande av direktmappning mellan prestandakategori för ILS-anläggning (FPC) och kategori av instrumentinflygningsoperation. Dessa ändringar syftar till att avspegla den senaste utvecklingen av de operativa definitionerna i bilaga 6 (*Operation of Aircraft)* till Chicagokonventionen och i *Manual of All-Weather Operations* (Doc. 9365) som uppvisar flera avvikelser från de nuvarande bestämmelserna i bilaga 10 till Chicagokonventionen.

2) Ändringar som rör utvidgningen av prestandakategori I för anläggningar (*Facility Performance Category I, FPC I*) ned till 30 m (100 ft) över bantröskeln. Dessa ändringar syftar till att ta bort en inkonsekvens mellan den lägre täckningsgräns som används i definitionen av FPC I och den motsvarande gräns som används i de flesta standardbestämmelser och rekommendationer (SARP) för FPC I.

3) Ändringar som rör införandet av ett förbättrat ILS-klassificeringssystem. Dessa ändringar syftar till att möjliggöra optimerad användning av ILS-anläggningen i händelse av att kända prestanda är bättre än standardprestanda.

4) Ändringar som rör ”interlock”-funktionen hos ILS-kurssändare. Dessa ändringar syftar till att ta bort vissa onödiga driftsrestriktioner som följer av de nuvarande bestämmelserna om denna funktion.

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar är att stödja den föreslagna ändringen i dess helhet.

2.5.4. Ändring avseende tillhandahållande av information om radionavigationstjänsters operativa status (volym I)

Ändringen syftar till att lösa potentiella svårigheter med genomförande och/eller tolkning av den befintliga standardbestämmelsen (bilaga 10, volym I, 2.3) om tillhandahållande av information om radionavigationstjänsters operativa status.

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar är att stödja den föreslagna ändringen i dess helhet.

2.5.5. Ändring avseende uppdatering av bestämmelser om satellitbaserat stödsystem (SBAS) för att införa nya leverantörer av SBAS-tjänster, en ny standardidentifierare

för koordinerad universell tid (UTC) och övervakningskrav för utfärdande av data (IOD) från GPS (volym I)

Ändringen syftar till att avspegla den pågående utvecklingen av fyra nya SBAS av Australien och Nya Zeeland, Kina, Sydkorea och byrån för luftfartssäkerhet i Afrika och Madagaskar (ASECNA), och till att tillhandahålla en ny mekanism för att skydda SBAS-användare i händelse av avvikelser i IODC-data (*issue of data, clock*)/IODE-data (*issue of data, ephemeris*) som överförs i GPS-navigationsmeddelandet.

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar är att stödja den föreslagna ändringen i dess helhet.

2.5.6. Ändring avseende bestämmelser för att säkerställa att det markbaserade stödsystemets (GBAS) VHF-datautsändning (VDB) är kompatibel med ILS och VOR (VHF rundstrålande radioräckvidd) (volym I)

Syftet med ändringen är att säkerställa att GBAS VHF-datautsändning (VDB) är helt kompatibel med ILS-kurssändare och VOR som delar driftfrekvensband med GBAS samt att stödja införandet av GBAS genom att underlätta samordningen av frekvenstilldelningar mellan GBAS, ILS och VOR.

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar är att stödja den föreslagna ändringen i dess helhet.

2.5.7. Ändring avseende förtydliganden och rättelser av GBAS-bestämmelser (volym I)

Ändringsförslaget innehåller ett antal redaktionella förtydliganden och rättelser av GBAS-bestämmelserna.

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar är att stödja den föreslagna ändringen i dess helhet.

2.5.8. Ändring avseende kompletterande vägledning om varningsgränser för GNSS-integritet (volym I)

Ändringen syftar till att ge kompletterande vägledning när det gäller tolkning och tillämpning av den vertikala varningsgränsen (VAL) för GNSS kategori I-inflygning.

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar är att stödja den föreslagna ändringen i dess helhet.

2.5.9. Följdändring avseende luftfartens fasta telekommunikationstjänst (AFS) (volym II)

Ändringen av bilaga 10 till Chicagokonventionen – *Aeronautical Telecommunications, Volume II – Communication Procedures including those with PANS status* – innehåller kompletterande text för att uttryckligen stödja överföringen av flygvädermeddelanden via systemet för meddelanden inom flygtrafikledningstjänsten (AMHS).

Detta krav följer av ändringsförslag 79 av bilaga 3 till Chicagokonventionen och av följdändring 9 av *Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management* (PANS-ATM, Doc. 4444). AMHS är det föredragna sättet att överföra den meddelandetrafik som genereras genom ändring 79 av bilaga 3, eftersom det kan finnas vissa AFTN-installationer som inte klarar av att göra det.

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar är att stödja den föreslagna ändringen i dess helhet.

2.6. **Ändring 52 av bilaga 11 om *Air Traffic Services* (punkt 23 på dagordningen)**

2.6.1. Beskrivning

De föreslagna ändringarna rör beredskapsplanering i fråga om konfliktområden. De är inspirerade av säkerhetsrekommendationer från Dutch Safety Board (DSB) efter Malaysia Airlines Flight 17 (MH17) och av rekommendationer från *Task Force on Risks to Civil Aviation arising from Conflict Zones* (TF RCZ) (C-DEC 203/1). Förslaget rör också ändringar i form av en ny bestämmelse om motläsning av förare av operativa fordon.

Närmare uppgifter finns i punkterna 2.6.3–2.6.4.

2.6.2. Relevant unionslagstiftning

Förordning (EU) 2018/1139

2.6.3. Ändring avseende beredskapsplanering i fråga om konfliktområden

Med beaktande av några av de säkerhetsrekommendationer som lämnades av Dutch Safety Board (DSB) efter deras utredning av MH17-olyckan utarbetades förslag avseende beredskapsplanering för konfliktområden. Icao initierade därför en översyn av relevanta Icao-bestämmelser, bland annat ändringar av bilaga 11 till Chicagokonventionen om flygtrafikledningstjänster. Den föreslagna ändringen syftar till att förbättra den säkerhetsriskbedömning som görs när verksamheter som kan vara farliga för den civila luftfarten äger rum.

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar är att stödja den föreslagna ändringen i dess helhet.

2.6.4. Ny bestämmelse om motläsning av förare av operativa fordon

PANS-Aerodrome Study Group (PASG) har utarbetat ett förslag om att införa åtta nya kapitel i *Procedures for Air Navigation Services (PANS) – Aerodromes* (Doc. 9981) som omfattar utbildning av personal för flygplatsverksamhet, inspektioner av färdområdet, pågående arbete (WIP) på flygsidan, skräp i form av främmande föremål (FOD), hantering av vilda djur, säkerhet på plattan, säkerhet på banan, samt system för förartillstånd på flygplatser och säkerhetskrav för fordon/utrustning. Mot bakgrund av detta förslag har det gjorts ett utkast till en ny bestämmelse i bilaga 11 till Chicagokonventionen om motläsning av förare av driftfordon. Hittills innehåller bilaga 11 inga krav på att trafikledare ska motläsa den klarering som de ger till fordonsförare och på att fordonsförarna ska upprepa klareringen.

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar är att stödja den föreslagna ändringen i dess helhet.

2.7. **Ändring 18 av bilaga 13 om utredning av flyghaverier (punkt 24 på dagordningen)**

2.7.1. Beskrivning

Förslaget syftar till att definiera termerna ”säkerhetsrekommendation av globalt intresse” (*safety recommendation of global concern*) och ”markbaserade inspelningar för utredningar” (*ground-based recordings for investigations*).

2.7.2. Relevant unionslagstiftning

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010[10].

[10] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 av den 20 oktober 2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och om upphävande av direktiv 94/56/EG (EUT L 295, 12.11.2010, s. 35).

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar är att ”ge samtycke men lämna kommentarer” och föreslå följande reviderade text (på svenska): ”*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” (Säkerhetsrekommendation av globalt intresse (SRGC). En säkerhetsrekommendation avseende en systembrist som har en sannolikhet för upprepning, med betydande konsekvenser på global nivå, och som kräver att man i rätt tid ~~vidtar åtgärder för att förbättra säkerheten~~ överväger lämpliga säkerhetsåtgärder).

Denna omformulering bör förtydliga ”säkerhetsrekommendationernas” icke-obligatoriska karaktär.

2.8. Ändringarna 15 och 9 av bilaga 14 om flygplatser, volym I och volym II (punkterna 25 och 26 på dagordningen)

2.8.1. Beskrivning

Volym I: Förslaget avser flygplatsens utformning och drift samt visuella hjälpmedel för navigering.

Volym II: Den föreslagna ändringen avser modifieringar av specifikationer för flygplatsens utformning och drift som härrör från det tredje mötet i *Aerodrome Design and Operations Panel* (ADOP/3) och åttonde mötet i *PANS-Aerodromes Study Group* (PASG/8).

Närmare uppgifter finns i punkterna 2.8.3–2.8.4.

2.8.2. Relevant unionslagstiftning

Volym I: Kommissionens förordning (EU) nr 139/2014[11] och genomförandeförordning (EU) 2017/373

Volym II: Förordning (EU) nr 139/2014

2.8.3. Ändring av flygplatsens utformning och drift samt visuella hjälpmedel för navigering

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar är att stödja den föreslagna ändringen i dess helhet.

2.8.4. Ändring avseende modifieringar av specifikationer för flygplatsens utformning och drift

Genom förslaget införs omfattande ändringar som rör helikopterflygplatsers fysiska egenskaper, visuella hjälpmedel samt brand- och räddningstjänst. Det innehåller också modifieringar av flera tillhörande definitioner och hänvisningar till färdigutvecklat stödjande vägledande material som ska inkluderas i den uppdaterade *Heliport Manual* (Doc. 9261).

Det bör dock noteras att strykningen av vissa standardbestämmelser i kapitel 5 i bilaga 14 volym II till Chicagokonventionen och definitionen av brand- och räddningstjänst kan skapa vissa svårigheter för unionen. Dessa ändringar skulle göra det nödvändigt att upphäva Easas relevanta certifieringsspecifikationer, vilka hittills har lett till ett harmoniserat genomförande. När det gäller bestämmelserna om brand- och räddningstjänst skulle de föreslagna nya reglerna försvåra ett

[11] Kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 av den 12 februari 2014 om krav och administrativa rutiner för flygplatser enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 44, 14.2.2014, s. 1).

harmoniserat genomförande, eftersom tillämpningen av dessa kräver bedömningar av enskilda helikopterflygplatsers säkerhet.

Med tanke på övriga omfattande ändringar, vilka alla stöds med tanke på deras säkerhetfördelar, är dock den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar att stödja den föreslagna ändringen i dess helhet.

2.9. **Ändring 41 av bilaga 15 om *Aeronautical Information Services* (punkt 27 på dagordningen)**

2.9.1. Beskrivning

Den föreslagna ändringen rör beredskapsplanering för konfliktområden.

Närmare uppgifter finns i punkt 2.9.3.

2.9.2. Relevant unionslagstiftning

Förordning (EU) 2018/1139

2.9.3. Ändring som krävs till följd av frågor om beredskapsplanering för konfliktområden

Med tanke på två av de säkerhetsrekommendationer som riktats till Icao i slutrapporten från Dutch Safety Board om Malaysia Airlines flygning 17 (MH17) har en ändring i form av en standardbestämmelse som ska läggas till i bilaga 15 till Chicagokonventionen föreslagits av luftfartskommissionen (*Air Navigation Commission*) till Icaos råd. Dutch Safety Board rekommenderade Icao att ”införliva i standardbestämmelser att stater som har en väpnad konflikt på sitt territorium på ett tidigt stadium ska offentliggöra information som är så specifik som möjligt med avseende på art och omfattning av de hot som härrör från konflikten och dess följder för civil luftfart [...]”. Den föreslagna ändringen syftar till att förbättra den information om verksamheter som utgör en fara för civil luftfart som offentliggörs genom NOTAM, även i det särskilda fall som rör konfliktområden. Den ökade detaljnivån kommer att stödja lufttrafikföretagens bedömning av de risker som är förknippade med konfliktområdet.

Ändringen, om den antas, skulle förbättra bedömningen och offentliggörandet av information om arten och omfattningen av hot om konflikter och deras följder för civil luftfart, vilket är föremål för artikel 88.3 b i förordning (EU) 2018/1139. Genom den artikeln bemyndigas Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet att sprida relevant information och rekommendera korrigerande åtgärder som ska vidtas av nationella behöriga myndigheter eller fysiska och juridiska personer som omfattas av den förordningen när det gäller risker för civil luftfart i konfliktområden. Ändringen skulle, i kombination med Icaos relevanta vägledande material för konfliktområden, i hög grad bidra till noggrannhet och fullständighet i varje åtgärd på unionsnivå som bör nå alla lufttrafikföretag i unionen som är associerade med konfliktområdet.

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar är att stödja den föreslagna ändringen i dess helhet.

2.10. **Ändringarna 13, 10 och 1 av bilaga 16 om *Environmental Protection*, avseende volym I, II respektive III (punkterna 28, 29 och 30 på dagordningen)**

2.10.1. Beskrivning

Förslaget rör buller från luftfartyg.

Närmare uppgifter finns i punkt 2.10.3.

2.10.2. Relevant unionslagstiftning

Förordning (EU) 2018/1139

2.10.3. Förbättring av internationella standarder för buller och gasutsläpp

De ändringsförslag som lagts fram är resultaten av det arbete som gjorts av kommittén för luftfart och miljöskydd (CAEP) under den senaste treårsperioden.

Dess arbete har bedömts som positivt av unionen, i ett antal på varandra följande ståndpunkter som intagits under det tekniska arbetet på Icao-nivå. Det hänvisas till de ståndpunkter som rådet antagit i fråga om Icaos skrivelser (State Letters) 19/42, 19/43 och 19/44.

När det gäller antagandet av ändring 13 av bilaga 16, volym I, innehåller den korrigeringar av allmänna tekniska, nomenklatoriska och typografiska problem. Den syftar också till att revidera definitioner som innehåller ordet ”*abeam*”, ge en definition av ”*reference ground track*” och ändra den angivna toleransen för ”*slow exponential time averaging*” för att bättre karakterisera det faktiska exponentiella tidsvaret med en tidskonstant på en sekund. Den innehåller slutligen ändringar som rör korrekt användning av de modala verben ”måste” (*must*), ”ska” (*shall*)och ”bör” (*should*).

När det gäller ändring 10 av bilaga 16, volym II, återspeglar den det nyliga godkännandet från Icaos kommitté för luftfart och miljöskydd (vid det elfte mötet, som hölls i februari 2019) av standardbestämmelser om icke-flyktiga partiklars (nvPM) massa och antal. Utvecklingen av denna nya standardbestämmelse markerar fullbordandet av den sista komponenten i miljöcertifieringen för luftfartyg, och sluter cirkeln för standarder för underljudsflygplan avseende buller, lokal luftkvalitet och koldioxid.

Den nya standardbestämmelsen ska tillämpas på nya typ- och produktionsmotorer med en nominell dragkraft större än 26,7 kN från och med den 1 januari 2023. Gränslinjerna för nvPM-massa och -antal innebär en viss lättnad i villkoren för motorer med en nominell dragkraft under 150 kN.

När det gäller ändring 1 av bilaga 16, volym III, rör förslagen införandet av definitionen av ”typkonstruktion” (*type design*) och ett antal förbättringar av definitioner; förtydligande om tillämpligheten av standardbestämmelser för koldioxidcertifierade härledda versioner av icke-koldioxidcertifierade flygplan; förtydligande av ansvarig myndighet för utfärdande av undantag och av förfarandet för registrering av undantag; i avsnittet om referensförhållanden (*reference conditions*), strykning av överflödig text och korrigering av mindre typografiska problem.

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar är att stödja ändringarna, som ligger i linje med förordning (EU) 2018/1139.

2.11. Ändring 13 av bilaga 18 om *Safe Transport of Dangerous Goods by Air* (punkt 31 på dagordningen)

2.11.1. Beskrivning

Förslaget rör bestämmelser om terminologi och separering för toxiska och infektiösa ämnen.

2.11.2. Relevant unionslagstiftning

Punkt CAT.GEN.MPA.200 i bilaga IV till förordning (EU) nr 965/2012 som i huvudsak anger att ”... transport av farligt gods med flyg [ska] genomföras i enlighet med bilaga 18 till Chicagokonventionen”.

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar är att stödja den föreslagna ändringen i dess helhet.