EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2020.2.12.
COM(2020) 59 final

ANNEX

MELLÉKLET

a következőhöz:

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Európai Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsában a Chicagói Egyezmény egyes mellékletei módosításának elfogadása tekintetében képviselendő álláspontról

MELLÉKLET

Az Európai Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsában a Chicagói Egyezmény egyes mellékletei módosításainak elfogadásával kapcsolatban képviselendő álláspont

1. A KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT

Az ICAO Tanács a 2020. március 2-án kezdődő 219. ülésszakán több módosítást készül elfogadni a Chicagói Egyezmény különféle mellékleteire vonatkozóan a biztonság, a környezet és a légi navigáció témájában. Az e módosításokkal kapcsolatban az ICAO Tanács 219. ülésszakán képviselendő, a vonatkozó uniós jogszabályok figyelembevételével meghatározott uniós álláspont a következő.

1.1. A személyzet szakszolgálati engedélyeiről szóló 1. mellékletet érintő 176. módosítás (15. napirendi pont)

A módosítást támogatni kell.

Az *Eljárások légi navigációs szolgáltatásokhoz – képzés* című dokumentum (PANS-TRG, 9868. sz. dokumentum) 5. módosításával való összehangolást illetően támogatni kell a módosítási javaslatot az innovatív légijármű-fejlesztés figyelembevételéhez szükséges rugalmasság biztosítása érdekében az alábbi javaslatokkal kiegészítve:

- törölni kell a Chicagói Egyezmény 1. melléklete 3. függelékének a szimulátorban végzett repülésre vonatkozó 3. szakaszában említett többfős személyzet pilóta-szakszolgálati engedély (MPL) megszerzéséhez elvégzendő tanfolyam során használandó konkrét repülésszimulációs oktatóeszközökre (FSTD) történő minden hivatkozást;
- a helyből felszálló repülőgép fogalmát a következőképpen kell meghatározni: „»helyből felszálló repülőgép«: olyan légi jármű, amely a függőleges emelkedéshez és a repüléshez szükséges toló-/emelőerőt változtatható geometriájú rotoroktól vagy a törzsön vagy törzsben, illetve a szárnyakon vagy szárnyakban elhelyezkedő hajtóművektől/mozgató berendezésektől nyeri.”; vagy legalább a merev szárnyra vonatkozó kritériumokat törölni kell.

1.2. A nemzetközi légi navigáció meteorológiai szolgálatáról szóló 3. mellékletet érintő 79. módosítás (16. napirendi pont)

A módosítást támogatni kell.

1.3. A légiforgalmi térképekről szóló 4. mellékletet érintő 61. módosítás (17. napirendi pont)

A módosítást támogatni kell.

1.4. A légi járművek üzemeltetéséről szóló 6. melléklet I., II. és III. részét érintő 44., 37., illetve 23. módosítás (18., 19. és 20. napirendi pont)

A módosításokat támogatni kell, az alábbi kivétellel: A légi jármű üzemeltetőjének a 44., a 37., illetve a 23. módosítás által bevezetett azon kötelezettsége, hogy a légi járművön tartsa a 83a. cikk szerinti megállapodás hitelesített példányát az ilyen megállapodás hatálya alá

tartozó légi járművek esetében. Ez a nagy terhet jelentő kötelezettség biztonsági szempontból semmilyen előnnyel nem jár. Ezt a módosítást ezért el kell utasítani.

1.5. A légiforgalmi távközlésről szóló 10. mellékletet (I. és II. kötet) érintő 92. módosítás elfogadása (21. és 22. napirendi pont)

A módosítást támogatni kell.

1.6. A légiforgalmi szolgálatokról szóló 11. mellékletet érintő 52. módosítás elfogadása (23. napirendi pont)

A módosítást támogatni kell.

1.7. A légijármű-balesetek kivizsgálásáról szóló 13. mellékletet érintő 18. módosítás elfogadása (24. napirendi pont)

A módosítást támogatni kell, észrevételekkel.

1.8. A repülőterekről szóló 14. mellékletet (I. és II. kötet) érintő 15. és 9. módosítás elfogadása (25. és 26. napirendi pont)

A módosítást támogatni kell.

1.9. A 15. melléklet 41. módosításának elfogadása (27. napirendi pont)

A módosítást támogatni kell.

1.10. A 16. melléklet I., II. és III. kötetét érintő 13., 10., illetve 1. módosítás elfogadása (28., 29. és 30. napirendi pont).

A módosításokat támogatni kell.

1.11. A 18. mellékletet érintő 13. módosítás elfogadása (31. napirendi pont).

A módosítást támogatni kell.

2. A JAVASOLT ÁLLÁSPONT RÉSZLETES MAGYARÁZATA AZ EGYES PONTOKRA VONATKOZÓAN

2.1. **A személyzet szakszolgálati engedélyeiről szóló 1. mellékletet érintő 176. módosítás (15. napirendi pont)**

A javasolt módosítás az *Eljárások légi navigációs szolgáltatásokhoz – képzés* című dokumentum (PANS-TRG, 9868. sz. dokumentum) 5. módosításával való összehangolást célozza, az alábbiak tekintetében: új fogalommeghatározások; a repülésüzemi tisztek ismereteire, készségeire és tapasztalatára vonatkozó követelmények frissítése, valamint rendelkezések bevezetése a légiforgalmi irányítóknak a munkavégzés közbeni képzést biztosító oktatók általi képzésére vonatkozóan; a helyből felszálló repülőgépekre vonatkozó rendelkezések módosítása és a meglévő rendelkezések kisebb mértékű frissítése.

A részleteket a 2.1.2.–2.1.4. pont tartalmazza.

2.1.1. A vonatkozó uniós jogszabályok

Az (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelet[1], az 1178/2011/EU bizottsági rendelet[2], az 1321/2014/EU bizottsági rendelet[3], az (EU) 2015/340 bizottsági rendelet[4], az (EU) 2017/373 bizottsági végrehajtási rendelet[5].

[1] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139 rendelete (2018. július 4.) a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének

2.1.2. Összehangolás a PANS-TRG-t érintő 5. módosítással

Az 5. módosítás hozzáigazítja a meglévő fogalommeghatározásokat és rendelkezéseket a PANS-TRG-be bevezetett, a kompetenciaalapú képzéssel és értékeléssel kapcsolatos új módszertanhoz. Frissíti a PANS-TRG-re való hivatkozásokat, és a frissített szabványok és ajánlott gyakorlatok támogatása céljából új fogalommeghatározásokat is bevezet, mint például a megfigyelés, a repülést végző pilóta és a megfigyelő pilóta, valamint a veszély- és hibakezelés.

Az Unió nevében képviselendő álláspont szerint támogatni kell a javasolt módosítást, az alábbi javaslatokkal:

- törölni kell a Chicagói Egyezmény 1. melléklete 3. függelékének a szimulátorban végzett repülésre vonatkozó 3. szakaszában említett többfős személyzet pilóta-szakszolgálati engedély (MPL) megszerzéséhez elvégzendő tanfolyam során használandó konkrét repülésszimulációs oktatóeszközökre (FSTD) történő minden hivatkozást. Indokolás: A 9625. sz. ICAO-dokumentum már jelzi, hogy az egyes MPL képzési elemek esetében mely eszközöket kell használni. A hivatkozásoknak a javaslatból való törlésével elkerülhető a hivatkozások megkettőzése;
- A helyből felszálló repülőgépnek (a Chicagói Egyezmény 1. mellékletében szereplő) fogalmát vagy teljesen össze kell hangolni az uniós fogalommeghatározással: „»helyből felszálló repülőgép«: olyan légi jármű, amely a függőleges emelkedéshez és a repüléshez szükséges toló-/emelőerőt változtatható geometriájú rotoroktól vagy a törzsön vagy törzsben, illetve a szárnyakon vagy szárnyakban elhelyezkedő hajtóművektől/mozgató berendezésektől nyeri”[6], vagy legalább a merev szárnyra vonatkozó kritériumokat törölni kell. Indokolás: ezzel biztosítható az új, innovatív légi járművek fejlesztéséhez szükséges rugalmasság.

Ha ezek a javaslatok nem kerülnek be a módosított szövegbe, a módosítást akkor is támogatni kell, mivel alapvetően pozitív.

---

létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 212., 2018.8.22., 1. o.).

2 A Bizottság 1178/2011/EU rendelete (2011. november 3.) a polgári légi közlekedéshez kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről (HL L 311., 2011.11.25., 1. o.).

3 A Bizottság 1321/2014/EU rendelete (2014. november 26.) a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légi alkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról (HL L 362., 2014.12.17., 1. o.).

4 A Bizottság (EU) 2015/340 rendelete (2015. február 20.) a légiforgalmi irányítói szakszolgálati engedélyekre és tanúsítványokra vonatkozó formai követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról, a 923/2012/EU bizottsági végrehajtási rendelet módosításáról és a 805/2011/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 63., 2015.3.6., 1. o.).

5 A Bizottság (EU) 2017/373 végrehajtási rendelete (2017. március 1.) a légiforgalmi szolgáltatást/léginavigációs szolgálatokat és más légiforgalmi szolgáltatási hálózati funkciókat és azok felügyeletét ellátó szolgáltatókra vonatkozó közös követelmények meghatározásáról, valamint a 482/2008/EK rendelet, az 1034/2011/EU, az 1035/2011/EU és az (EU) 2016/1377 végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről, továbbá a 677/2011/EU rendelet módosításáról (HL L 62., 2017.3.8., 1. o.).

6 A polgári légi közlekedéshez kapcsolódó műszaki követelmények és igazgatási eljárások rögzítéséről szóló, 2011. november 3-i 1178/2011/EU bizottsági rendelet I. melléklete.

2.1.3. A repülésüzemi tisztek ismereteire, készségeire és tapasztalatára vonatkozó követelmények frissítése, valamint rendelkezések bevezetése a légiforgalmi irányítóknak a munkavégzés közbeni képzést biztosító oktatók általi képzésére (OJTI) vonatkozóan

Ez a módosítás frissíti a repülésüzemi tisztek ismereteire, készségeire és tapasztalatára vonatkozó követelményeket, és bevezet egy szabványt, amely világosan meghatározza az azon légiforgalmi irányítókra vonatkozó követelményeket, akik a légiforgalmi irányítói képzés résztvevőit felügyelik. A képzésben részt vevők tapasztalatára vonatkozó szabványokat is módosítja a szövegezés javítása céljából, valamint azért, hogy a kompetencia demonstrálása része legyen a képzésnek. A módosítás az arra vonatkozó szövegrészt is pontosítja, hogy az előírt tapasztalatot milyen időszakban kell megszerezni.

Az Unió nevében képviselendő álláspont szerint teljes egészében támogatni kell a javasolt módosítást.

2.1.4. A helyből felszálló repülőgépekre vonatkozó rendelkezések és kisebb frissítések a már meglévő rendelkezésekben

2014-ben az ICAO Tanács elfogadott egy változtatást, amellyel meghosszabbította a helyből felszálló repülőgépek kategóriájára vonatkozó átmeneti intézkedések érvényességét, hogy lehetővé tegye a helyből felszálló repülőgépek szolgálatba állítását. Azóta egyetlen helyből felszálló repülőgép sem kapott tanúsítványt váratlan események és a tanúsítási vizsgálatokban bekövetkezett késedelmek miatt, és ismételten meg kell hosszabbítani az átmeneti intézkedések érvényességét. Mivel az első helyből felszálló repülőgép várhatóan 2020-ban áll szolgálatba, az átmeneti intézkedések érvényességét 2025. március 5-ig javasolt meghosszabbítani. A módosítás emellett a műszeres repülési jogosításhoz előírt ismeretekkel kapcsolatban is javasol kisebb frissítéseket a legújabb technológiához való igazodás érdekében, valamint azért, hogy elősegítse a teljesítményalapú navigációnak a hagyományos műveletekbe való beépülését.

Az Unió nevében képviselendő álláspont szerint teljes egészében támogatni kell a javasolt módosítást.

2.2. **A nemzetközi légi navigáció meteorológiai szolgálatáról szóló 3. mellékletet érintő 79. módosítás (16. napirendi pont)**

2.2.1. Leírás

A javasolt módosítás – melyet a meteorológiai bizottság 4. ülésén (METP/4) fogalmaztak meg – az ICAO meteorológiai információk cseréjére szolgáló modelljével (IWXXM), a nemzetközi légi útvonalak vulkánfigyelő rendszerével (IAVW), a globális előrejelző rendszerrel (WAFS), a SIGMET-tel, az AIRMET-tel és a GAMET-tel foglalkozik[7].

[7] Az AIRMET-et és a SIGMET-et említi az (EU) 2017/373 rendelet. Ezek a rendszerek egyes időjárási körülményekről adnak tájékoztatást a légtér használóinak.

A GAMET meghatározása az ICAO-szabályokban szerepel. Kis magasságon történő repülésekre vonatkozóan ad területi előrejelzést egy repüléstájékoztató körzet vagy annak alkörzete tekintetében, rövidítéseket használó, egyszerű nyelvezeten; az előrejelzéseket az érintett meteorológiai hatóság által kijelölt meteorológiai iroda készíti, és megküldi a szomszédos repüléstájékoztató körzetek meteorológiai irodáinak, az érintett meteorológiai

A részleteket a 2.2.3.–2.2.15. pont tartalmazza.

2.2.2. A vonatkozó uniós jogszabályok

Az (EU) 2017/373 végrehajtási rendelet

2.2.3. Reszuszpenzióval a légkörbe kerülő vulkáni hamu[8]

A javasolt módosításnak az a célja, hogy megkönnyítse a vulkáni hamu légkörbe kerülésének bejelentését azokban az esetekben, amikor reszuszpenzióval vulkáni hamu kerül a légkörbe. Ehhez kapcsolódóan módosítani kell a vulkanikus hamu tájékoztató központ fogalommeghatározását (a Chicagói Egyezmény 3. mellékletének 1. fejezetében szerepel), valamint a vulkanikus hamura vonatkozó tájékoztató üzenet mintáját (a Chicagói Egyezmény 3. mellékletének A2-1. táblázatában szerepel). A vulkanikus hamu tájékoztató központ fogalommeghatározásában javasolt változtatás abban áll, hogy a „vulkánkitörést követően" kifejezést töröljék, mivel ez a kifejezés korlátozza a tájékoztatást, és enélkül a vulkanikus hamu tájékoztató központok hatékonyabban tudnának tájékoztatást adni. A vulkanikus hamura vonatkozó tájékoztató üzenetet (A2-1. táblázat) illetően javasolt módosítani a Példák oszlopot, hogy az útmutatást adjon az üzenet mintájára vonatkozó oszlopban használt szakkifejezések megfelelő használatára vonatkozóan. Javasolt továbbá két másik rovat pontosítása a vulkanikus hamura vonatkozó tájékoztató üzenet mintájában (mintáiban): egyrészt a vulkán számával kapcsolatos rovat módosítása, az International Association of Volcanology and Chemistry of the Earth's Interior [Nemzetközi Vulkanológiai és Geokémiai Szövetség] legfrissebb adatbázisával való összhang érdekében, másrészt egy műholdas referencia frissítése.

Az Unió nevében képviselendő álláspont szerint teljes egészében támogatni kell a javasolt módosítást.

2.2.4. A meteorológiai szolgálat biztosításával kapcsolatos minőségirányítási rendszer

A javasolt módosítás frissíti a Chicagói Egyezmény 3. mellékletében foglalt hivatkozásokat, hogy hozzáigazítsa őket a minőségirányítási rendszerekkel kapcsolatos jelenlegi útmutatóhoz, tekintettel az ICAO és a Meteorológiai Világszervezet alábbi kiadványainak megszűnésére:

- *ICAO Manual on the Quality Management System for the Provision of Meteorological Service to International Air Navigation* (9873. sz. dokumentum) [ICAO-kézikönyv a nemzetközi légi navigáció meteorológiai szolgálatának minőségirányítási rendszeréhez],
- *WMO 1001, Manual on/Guide to the Quality Management System for the Provision of Meteorological Service to International Air Navigation* [A WMO 1001. sz. kézikönyve/útmutatója a nemzetközi légi navigáció meteorológiai szolgálatának minőségirányítási rendszeréhez].

---

hatóságok közötti megállapodástól függően. Az uniós jogban az (EU) 2017/373 rendelet I. mellékletében (Fogalommeghatározások) szerepel a „kis magasságon történő repülésekre vonatkozó területi előrejelzés" fogalma.

8 A „reszuszpenzióval a légkörbe kerülő vulkáni hamu" az ICAO által használt fogalom az olyan leülepedett vulkáni hamura vonatkozóan, amely – vélhetően egy már befejeződött vulkánkitörés után bizonyos idővel és a kitörés helyszínétől egy bizonyos távolságra – erős szél hatására újból a légkörbe kerül és szétterjed, így veszélyt jelent a légi járművekre.

A jelenlegi vonatkozó kiadvány a *WMO-N0. 1100, Guide to the Implementation of Quality Management Systems for National Meteorological and Hydrological Services and other Relevant Service Providers* [A WMO 1100. sz. útmutatója a nemzeti meteorológiai és hidrológiai szolgálatok és más releváns szolgáltatók minőségirányítási rendszereihez].

Az Unió nevében képviselendő álláspont szerint teljes egészében támogatni kell a javasolt módosítást.

2.2.5. A SIGMET üzenetek jobb összehangolása

A javasolt módosítás célja a meteorológiai megfigyelő állomások közötti koordináció biztosítása a SIGMET üzenetek kibocsátása tekintetében; ezt a gyakorlatot a Chicagói Egyezmény 3. melléklete is javasolja, mivel a világ egyes részein a SIGMET üzenetek következetlenek, vagy egyáltalán nem használatosak. Figyelembe véve, hogy egyes régiókban sikeres volt a SIGMET üzenetek kétoldalú vagy többoldalú koordinációs tevékenységek révén történő összehangolása, a METP/4 javasol egy olyan gyakorlatot, amelyet minden olyan államnak ajánlott követnie, amelynek feladata SIGMET üzenetek kibocsátása.

Az Unió nevében képviselendő álláspont szerint teljes egészében támogatni kell a javasolt módosítást.

2.2.6. A 3. melléklet 1. függelékében használt térképminták (VAG- vagy SVA-minta)

Javasolt módosítani a Chicagói Egyezmény 3. mellékletének 1. függelékében meghatározott, a vulkáni hamufelhők elhelyezkedését és kiterjedését ábrázoló térképmintákat. A módosítás orvosolni próbálja a meglévő, az 1. függelékben használt VAG- (vulkanikus hamuról szóló tájékoztatás grafikus formában) és SVA-modell (vulkáni hamura vonatkozó SIGMET információ grafikus formában) hiányosságait, nevezetesen a térképvetületekkel, a vulkáni hamufelhő(k) kiterjedésének leírására használt poligonokkal és a felhőrétegekkel kapcsolatban. A Meteorológiai Világszervezet (WMO) mint az 1. függelékben használt összes térképminta letéteményese maximálisan két példát dolgozott ki a VAG- és az SVA-modellre.

Az Unió nevében képviselendő álláspont szerint teljes egészében támogatni kell a javasolt módosítást.

2.2.7. A globális előrejelző rendszerből (WAFS) származó információk

A javasolt módosítás javítja a globális előrejelző rendszer (WAFS) előrejelzéseit, az ICAO/WMO meteorológiai divíziójának ülésén (MET/14, 2014) megfogalmazott megállapításnak megfelelően. E követelmények a következők: a) a veszélyekre vonatkozó raszteres előrejelzések (pl. jegesedés, turbulencia, zivatarfelhők (CB) előrejelzése) vízszintes térbeli felbontásának növelése a jelenlegi 1,25 fokos vízszintes képponttávolságról 0,25 fokra; valamint b) változások az előre jelzett paraméterekben. A kockázatokra vonatkozó raszterek felbontásának növelése mellett a turbulencia- és a jegesedési potenciált a turbulencia és a jegesedés súlyosságára vonatkozó információ váltja fel. Továbbá a felhőn belüli turbulenciára vonatkozó, rácspontértékek formájában feldolgozott előrejelzéseket nem alkalmazzák többé, és helyette kiterjesztik a turbulencia súlyosságára vonatkozó, rácspontértékek formájában feldolgozott előrejelzések alkalmazását a 100-as, a 140-es és a 180-as repülési szintre is. Ezen

új turbulenciaszintek a CB-felhőkre vonatkozó raszterrel együtt tudományosan megbízhatóbb információt adnak a turbulenciáról, mint a felhőn belüli turbulenciára vonatkozó, kivezetésre kerülő algoritmus. A WAFS-előrejelzések vízszintes és függőleges felbontásának növelése a tervek szerint teljes mértékben kielégíti a repülési ágazat szükségleteit.

Az Unió nevében képviselendő álláspont szerint teljes egészében támogatni kell a javasolt módosítást.

2.2.8. Trópusi ciklonra vonatkozó tájékoztató üzenetek és SIGMET üzenetek

Javasolják a trópusi ciklonra vonatkozó SIGMET üzenetek és tájékoztató üzenetek módosítását az ezen üzenetek formátumában tapasztalható következetlenségek és hiányosságok orvoslása érdekében. A javasolt változtatások révén elkerülhető lenne a felhasználók általi félreértelmezés és az ezzel járó biztonsági kockázatok. Javulna az üzenetek validálása és a hagyományos alfanumerikus kódokról (TAC) az ICAO meteorológiai információcsere-modelljének formátumára (IWXXM) való átállítása, megelőzve ezzel az IWXXM-hibákat.

Az Unió nevében képviselendő álláspont szerint teljes egészében támogatni kell a javasolt módosítást.

2.2.9. Rendelkezések az űridőjárásra vonatkozó tájékoztató üzenetekkel kapcsolatban

A javasolt módosítás célja az űridőjárással kapcsolatos rendelkezések továbbfejlesztése. Ez a módosítás lehetővé fogja tenni egyrészt azt, hogy több, ugyanolyan intenzitású űridőjárási hatás – azaz a globális navigációs műholdrendszer (GNSS), a sugárzás, a műholdas távközlés (SATCOM) és a magas frekvenciájú távközlés (HF COM) – egyetlen űridőjárási tájékoztatásban szerepeljen, másrészt azt, hogy minden űridőjárási hatást hosszúsági zónákkal írjanak le. A javasolt szöveg növeli továbbá a szolgáltatott információ vertikális felbontását.

Az Unió nevében képviselendő álláspont szerint teljes egészében támogatni kell a javasolt módosítást.

2.2.10. A METAR-jelentések hiányzó és/vagy pontatlan paramétereinek jelzése

A javasolt módosítás célja az, hogy a IWXXM-sémában könnyen jelezhetők legyenek a TAC formátumú METAR-jelentések hiányzó és/vagy pontatlanul megadott kötelező paraméterei, hogy ezáltal elkerülhetők legyenek a hibák a validálási folyamatban a TAC-ról az IWXXM-formátumra történő konvertálás után. A METP úgy véli, hogy a törtvonal (/) használata a meteorológiai bulletinek szövegében a hiányzó számjegy vagy betű jelzésére alapvetően fontos javaslat az IWXXM-formátumra való átállás és a rendszerszintű információkezelés (SWIM) tekintetében.

Az Unió nevében képviselendő álláspont szerint teljes egészében támogatni kell a javasolt módosítást.

2.2.11. Az örvénydisszipációs ráta (EDR) küszöbértékeinek felülvizsgálata

A javasolt módosítás célja az örvénydisszipációs ráta (EDR) értékeinek és a turbulencia bejelentésének alapját képező indexalapú mérés aktualizálása. Mivel a tudományos adatok

szerint a Chicagói Egyezmény 3. mellékletében szereplő EDR-küszöbértékek túl magasak, a módosítás az alábbiakra tesz javaslatot: a) több mint 100 millió turbulenciajelentés tudományos vizsgálata alapján aktualizált EDR-küszöbértékek; b) a terminológia kiigazítása; valamint c) a szöveg kiegészítése egy magyarázó jegyzettel.

Az Unió nevében képviselendő álláspont szerint teljes egészében támogatni kell a javasolt módosítást.

2.2.12. SIGMET és GAMET tájékoztatás

A javasolt módosítás lehetővé teszi a körzeti légi navigációs megállapodás alapján készített és szolgáltatott, kis magasságon történő repülésekre vonatkozó területi előrejelzéseknek a biztonságos légi navigációs tájékoztató szolgálat (SADIS) rendszerébe és a WIFS-rendszerbe történő továbbítását. Az előírásnak a légiforgalmi felhasználók által kért megváltoztatásával átfogóbb AIRMET és GAMET adatok állnak majd rendelkezésre, ami világszerte hasznos lesz a SADIS- és a WIFS-rendszer használói számára.

Az Unió nevében képviselendő álláspont szerint teljes egészében támogatni kell a javasolt módosítást.

2.2.13. Radioaktív anyagok kibocsátása a légkörbe

A radioaktív felhővel (RDOACT CLD) kapcsolatos SIGMET információra vonatkozóan javasolt módosításra az összhang a Chicagói Egyezmény 3. mellékletét érintő 78. módosítással való összhang érdekében van szükség, amely bevezette a RDOACT CLD SIGMET terület fix sugarú hengerként való ábrázolását, amely minden repülési szintre kiterjed, és nem időfüggő. A 3. melléklet A6-1A. táblázatában (SIGMET és AIRMET üzenetek mintája) és A6-4. példájában (radioaktív felhőre vonatkozó SIGMET üzenet) javasolt változtatások egyszerűbbé teszik a jelenlegi követelményeket.

Az Unió nevében képviselendő álláspont szerint teljes egészében támogatni kell a javasolt módosítást.

2.2.14. A súlyos porviharok felvétele a különleges légi jelentésekre (felfele és lefele kapcsolat) vonatkozó A4-1. és A6-1B. táblázatba

A javasolt módosítás célja az, hogy a különleges légi jelentésekbe foglalják bele a súlyos porviharokra (HVY DS) vonatkozó tájékoztatást is, hogy a nemzetközi légi közlekedés résztvevői több információhoz jussanak az ilyen porviharokkal kapcsolatban.

Az Unió nevében képviselendő álláspont szerint teljes egészében támogatni kell a javasolt módosítást.

2.2.15. Az ICAO meteorológiai információcsere-modellje (IWXXM), a légiforgalmi állandóhelyű távközlési hálózat (AFTN) és légiforgalmi állandóhelyű szolgálat (AFS)

A javasolt rendelkezések apróbb változtatásokat vezetnének be a Chicagói Egyezmény 3. mellékletébe az IWXXM információcsere megkönnyítése érdekében, tekintve hogy az IWXXM formátumú információk cseréje nem lehetséges légiforgalmi állandóhelyű távközlési

hálózaton (AFTN) keresztül. Ezért a javasolt rendelkezések az általánosabb „légiforgalmi állandóhelyű szolgálat” (AFS) kifejezést használják, amelybe az AFTN mellett a légiforgalmi szolgálatok (ATS) üzenetkezelő rendszere (AMHS) is beletartozik; utóbbi képes az IWXXM cseréjére.

Az Unió nevében képviselendő álláspont szerint teljes egészében támogatni kell a javasolt módosítást.

2.3. A légiforgalmi térképekről szóló 4. mellékletet érintő 61. módosítás (17. napirendi pont)

2.3.1. Leírás

A javasolt módosítás a térképeket érinti a hajlítható szárnyak, a teljesítményalapú navigációs (PBN) eljárásokhoz kapcsolódó földi navigációs segédeszközök, a látható szakasz felszíne (VSS) és a párhuzamos vagy közel párhuzamos futópályákon végzett műveletek tekintetében.

2.3.2. A vonatkozó uniós jogszabályok

Az (EU) 2017/373 végrehajtási rendelet

Az Unió nevében képviselendő álláspont szerint teljes egészében támogatni kell a javasolt módosítást.

2.4. A légi járművek üzemeltetéséről szóló 6. melléklet I., II. és III. részét érintő 44., 37., illetve 23. módosítás (18., 19. és 20. napirendi pont)

2.4.1. Leírás

A 6. melléklet I. részére vonatkozó 44. módosítás a repülőtér-használati minimumokat, a folyamatos süllyedéssel történő végső megközelítést, a III. kategóriát, a 83a. cikket, a fedélzeti adatrögzítőket, a konfliktuszónákat, a tehertért, a földközelség-jelző rendszert (GPWS) és a mentőmellényeket érinti. A 6. melléklet II. részére vonatkozó 37. módosítás és a 6. melléklet III. részére vonatkozó 23. módosítás a repülőtér-használati minimumokat, a folyamatos süllyedéssel történő végső megközelítést, a III. kategóriát, a 83a. cikket és a fedélzeti adatrögzítőket érinti.

2.4.2. A vonatkozó uniós jogszabályok

A 965/2012/EU bizottsági rendelet[9].

2.4.3. Az Unió álláspontja

Az Unió nevében képviselendő álláspont szerint támogatni kell a javasolt módosítást.

Javasolni kell azonban, hogy töröljék a légi jármű üzemeltetőjének azon kötelezettségét, hogy a légi járművön tartsa a 83a. cikk szerinti megállapodás hitelesített példányát az ilyen megállapodás hatálya alá tartozó légi járművek esetében. Ez a követelmény biztonsági szempontból semmilyen előnnyel nem jár, és az információt más módon is hozzáférhetővé lehet tenni, pl. egy ICAO-dokumentumtárban, vagy úgy, hogy az ilyen megállapodást kötő államokat kötelezik arra, hogy a megállapodást közzétegyék a webhelyükön.

[9] A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 296., 2012.10.25., 1. o.).

Ha ezek a javaslatok nem kerülnek be a módosított szövegbe, a módosítást akkor is támogatni kell, mivel alapvetően pozitív.

2.5. **A légiforgalmi távközlésről szóló 10. mellékletet (I. és II. kötet) érintő 92. módosítás (21. és 22. napirendi pont)**

2.5.1. Leírás

I. kötet: A javasolt módosítás a globális navigációs műholdrendszerhez (GNSS) és a hagyományos navigációs segédeszközökhöz kapcsolódik, és a navigációs rendszerekkel foglalkozó bizottság (NSP) 4. és 5. ülésén dolgozták ki, A javasolt módosítás az alábbiakra irányul: a) műszeres leszállító rendszerek (ILS) teljesítménykategóriái; b) információszolgáltatás a rádiónavigációs szolgáltatások működési státuszáról; c) a műholdas pontosító rendszerre (SBAS) vonatkozó rendelkezések frissítése új SBAS-szolgáltatók, az egyeztetett világidő (UTC) új szabványos azonosítója, és a globális helymeghatározó rendszer adatkibocsátásának (IOD) ellenőrzésére vonatkozó követelmények bevezetése révén; d) a földi bázisú kiegészítő rendszer (GBAS) urh adatsugárzásának (VDB) az ILS-szel és az urh tartományú körsugárzó rádió-irányadóval (VOR) való kompatibilitását biztosító rendelkezések bevezetése; e) a GBAS-re vonatkozó rendelkezések pontosítása és helyesbítése; valamint f) további útmutatás a GNSS adatok integritásával kapcsolatos riasztási határértékekre vonatkozóan.

II. rész: A javaslat az ICAO meteorológiai információcsere-modelljét (IWXXM), a légiforgalmi állandóhelyű távközlési hálózatot (AFTN) és a légiforgalmi állandóhelyű szolgálatot (AFS) érinti.

A részleteket a 2.5.3.–2.5.9. pont tartalmazza.

2.5.2. A vonatkozó uniós jogszabályok

Az (EU) 2017/373 végrehajtási rendelet

2.5.3. A műszeres leszállító rendszerek (ILS) teljesítménykategóriáival kapcsolatos módosítás (I. rész)

Az ILS létesítmények teljesítménykategóriáit érintő változtatások négy csoportba sorolhatók:

1) az ILS létesítmény teljesítménykategóriái (FPC) és a műszeres megközelítési műveletek kategóriái közötti közvetlen megfeleltetés megszüntetésével kapcsolatos változtatások. E változtatások célja, hogy tükrözzék a Chicagói Egyezménynek a légi jármű üzemben tartásáról szóló 6. mellékletében és a minden időjárásban folytatott műveletekre vonatkozó kézikönyvben (9365. sz. dokumentum) szereplő üzemeltetési fogalmak közelmúltbeli változásait, amelyek jelentősen eltérnek a Chicagói Egyezmény 10. mellékletének jelenlegi rendelkezéseitől;

2) az I. teljesítménykategória (FPC I) alsó határának leszállítása a pályaküszöb felett 30 m-re (100 láb). Ennek a változtatásnak az a célja, hogy megszüntesse az eltérést az FPC I meghatározásában szereplő alsó határ és a legtöbb szabvány és ajánlott gyakorlat (SARP) által az FPC I-re alkalmazott alsó határ között;

3) továbbfejlesztett ILS osztályozási rendszer bevezetésével kapcsolatos változtatások. E változtatások célja, hogy lehetővé tegye az ILS létesítmény használatának optimalizálását, ha ismert, hogy létesítmény teljesítménye meghaladja a szabványban előírtakat;

4) az ILS iránysáv „közös metszet” funkciójával kapcsolatos változtatások. E változtatások célja az, hogy megszüntessék az e funkcióra vonatkozó jelenlegi rendelkezések által a működésben okozott felesleges korlátozásokat.

Az Unió nevében képviselendő álláspont szerint teljes egészében támogatni kell a javasolt módosítást.

2.5.4. A rádiónavigációs szolgáltatások üzemelési státuszára vonatkozó információszolgáltatást (I. kötet) érintő módosítás

A módosítás célja a rádiónavigációs szolgáltatások üzemelési státuszával kapcsolatos információszolgáltatásra vonatkozó szabvány (10. melléklet, I. kötet, 2.3. pont) alkalmazásával vagy értelmezésével kapcsolatos esetleges nehézségek kiküszöbölése.

Az Unió nevében képviselendő álláspont szerint teljes egészében támogatni kell a javasolt módosítást.

2.5.5. A műholdas pontosító rendszerre (SBAS) vonatkozó rendelkezések frissítésére irányuló módosítás új SBAS-szolgáltatók, az egyeztetett világidő (UTC) új szabványos azonosítója, és a globális helymeghatározó rendszer adatkibocsátásának ellenőrzésére vonatkozó követelmények bevezetése céljából (I. kötet)

A módosítás célja a négy új SBAS – Ausztrália és Új-Zéland, Kína, a Koreai Köztársaság és a biztonságos léginavigációért felelős afrikai és madagaszkári ügynökség (ASECNA) általi – folyamatban lévő kifejlesztésének figyelembevétele, valamint új mechanizmus biztosítása az SBAS felhasználóknak az GPS navigációs üzenetek IODC-/IODE- adataival kapcsolatos anomáliákkal szembeni védelme céljából.

Az Unió nevében képviselendő álláspont szerint teljes egészében támogatni kell a javasolt módosítást.

2.5.6. A földi bázisú kiegészítő rendszer (GBAS) urh adatsugárzásának (VDB) az ILS-szel és az urh tartományú körsugárzó rádió-irányadóval (VOR) való kompatibilitását biztosító módosítása (I. kötet)

A módosítás célja a teljes kompatibilitás megteremtése a GBAS urh-adatsugárzása (VDB), valamint azon ILS iránysávok és VOR között, amelyek a GBAS-szel azonos frekvenciasávban működnek, továbbá a GBAS bevezetésének támogatása a GBAS, az ILS és a VOR közötti frekvenciakiosztás összehangolásának megkönnyítésével.

Az Unió nevében képviselendő álláspont szerint teljes egészében támogatni kell a javasolt módosítást.

2.5.7. A GBAS-re vonatkozó rendelkezések pontosítására és helyesbítésére irányuló módosítás (I. kötet)

A módosítás több szerkesztési jellegű pontosítást és helyesbítést tartalmaz a GBAS-re vonatkozó rendelkezéseket illetően.

Az Unió nevében képviselendő álláspont szerint teljes egészében támogatni kell a javasolt módosítást.

2.5.8. Módosítás a GNSS adatok integritásával kapcsolatos riasztási határértékekre vonatkozó további útmutatást illetően (I. rész)

A módosítás célja az, hogy útmutatást biztosítson a GNSS I. kategóriájú megközelítéshez kapcsolódó függőleges riasztási határérték (VAL) értelmezéséhez és alkalmazásához.

Az Unió nevében képviselendő álláspont szerint teljes egészében támogatni kell a javasolt módosítást.

2.5.9. A légiforgalmi állandóhelyű szolgálatot (AFS) érintő szükségszerű módosítás (II. kötet)

A Chicagói Egyezmény 10. melléklete II. kötetének (*Légiforgalmi távközlés: Összeköttetési eljárások, a PANS-státuszú eljárásokat is beleértve*) módosítása tartalmaz egy olyan újonnan beillesztendő szövegrészt, melynek célja, hogy kifejezetten előmozdítsa a meteorológiai üzeneteknek a légiforgalmi szolgálatok (ATS) üzenetkezelő rendszerén (AMHS) keresztül történő küldését.

Ezt a követelményt a Chicagói Egyezmény 3. mellékletét érintő 79. módosítás és a *Légi navigációs szolgálatok eljárásai – Légiforgalom-kezelés* (PANS-ATM, 4444. sz. dokumentum) szükségszerű 9. módosítása is tartalmazza. A 3. mellékletet érintő 79. módosítás által generált üzenetforgalom bonyolításának az AMHS a preferált eszköze, mivel előfordulhat, hogy egyes légiforgalmi állandóhelyű szolgálatok (AFTN-ek) nem képesek erre.

Az Unió nevében képviselendő álláspont szerint teljes egészében támogatni kell a javasolt módosítást.

2.6. **A légiforgalmi szolgálatokról szóló 11. mellékletet érintő 52. módosítás (23. napirendi pont)**

2.6.1. Leírás

A javasolt módosítások a konfliktuszónákkal kapcsolatos vészhelyzeti tervezést érintik. A módosításokat egyrészt a Holland Biztonsági Testület (DSB) biztonsági ajánlásai ihlették, melyeket a testület a Malaysia Airlines 17-es járatának katasztrófáját követően fogalmazott meg, másrészt a polgári repülést a konfliktuszónákban fenyegető veszélyekkel foglalkozó munkacsoport (TF RCZ) ajánlásai (C-DEC 203/1). A módosítási javaslatban szerepel egy újonnan bevezetendő intézkedés is a kiszolgáló járművek vezetői általi visszaolvasásra vonatkozóan.

A részleteket a 2.6.3.–2.6.4. pont tartalmazza.

2.6.2. A vonatkozó uniós jogszabályok

Az (EU) 2018/1139 rendelet

2.6.3. A konfliktuszónákkal kapcsolatos vészhelyzeti tervezést érintő módosítások

Tekintettel azokra a biztonsági ajánlásokra, amelyeket a Holland Biztonsági Testület (DSB) fogalmazott meg a Malaysia Airlines 17-es járata katasztrófájának kivizsgálását követően, javaslatok születtek a konfliktuszónákkal kapcsolatos vészhelyzeti tervezésre vonatkozóan. Az ICAO kezdeményezte a vonatkozó ICAO-rendelkezések felülvizsgálatát, többek között a Chicagói Egyezmény légiforgalmi szolgálatokról szóló 11. mellékletének módosítását. A javasolt módosítás célja a polgári repülésre potenciálisan veszélyes tevékenységek biztonsági kockázatára irányuló vizsgálat javítása.

Az Unió nevében képviselendő álláspont szerint teljes egészében támogatni kell a javasolt módosítást.

2.6.4. A kiszolgáló járművek vezetői általi visszaolvasásra vonatkozó új rendelkezés

A repülőterekkel kapcsolatos légi navigációs előírásokkal foglalkozó csoport (PASG) javaslatot dolgozott ki a *Légi navigációs szolgáltatásokra vonatkozó eljárások (PANS) – Repülőterek* c., 9981. sz. dokumentumba beillesztendő nyolc új fejezetre, amelyek témái a következők lennének: a repülőtér üzemeltető személyzetének képzése; a mozgási területen végzett vizsgálatok; folyamatban lévő munkálatok (WIP) a légi oldalon; idegen eredetű tárgyak/törmelék (FOD); vadon élő állatok kezelése; forgalmi előterek biztonsága; futópályák biztonsága; valamint a repülőtéri vezetői engedélyek rendszere és a járművek/berendezések biztonsági előírásai. E javaslatra figyelemmel a Chicagói Egyezmény 11. mellékletéhez új rendelkezést dolgoztak ki a kiszolgáló járművek vezetői általi visszaolvasásra vonatkozóan. A 11. melléklet jelenleg nem írja elő a légiforgalmi irányítók számára, hogy a járművezetőknek adott engedélyt visszaolvassák, és a járművezetőknek sem írja elő az engedély elismétlését.

Az Unió nevében képviselendő álláspont szerint teljes egészében támogatni kell a javasolt módosítást.

2.7. **A repülőgép-balesetek kivizsgálásáról szóló 13. mellékletet érintő 18. módosítás (24. napirendi pont)**

2.7.1. Leírás

A javaslat célja a „globális vonatkozású biztonsági ajánlás” és a „vizsgálat céljára szolgáló földi felvételek” fogalmának meghatározása.

2.7.2. A vonatkozó uniós jogszabályok

A 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet[10].

Az Unió nevében képviselendő álláspont az, hogy „egyetértünk a módosítással, de észrevételekkel”, és az alábbi felülvizsgált szöveget kell javasolni: „*Globális vonatkozású biztonsági ajánlás:* Olyan rendszerszintű hiányosságra vonatkozó biztonsági ajánlás, amelynél a megismétlődés valószínűsége nagy, a megismétlődés globális szinten jelentős következményekkel járna, és ~~a biztonság növelése érdekében gyors intézkedést igényel~~ ezért gyorsan mérlegelni kell megfelelő biztonsági intézkedések meghozatalát.”

Ez az újraszövegezés egyértelművé teszi a „biztonsági ajánlások” nem kötelező jellegét.

2.8. **A repülőterekről szóló 14. mellékletet (I. és II. kötet) érintő 15. és 9. módosítás (25. és 26. napirendi pont)**

[10] Az Európai Parlament és a Tanács 996/2010/EU rendelete (2010. október 20.) a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 295., 2010.11.12., 35. o.).

2.8.1. Leírás

I. kötet: A javaslat a repülőterek kialakítását és működését, valamint a navigációt segítő vizuális segédeszközöket érinti.

II. rész: A javasolt módosítás a repülőterek kialakítására és működésére vonatkozó előírásokat érinti, és a repülőterek kialakításával és működésével foglalkozó bizottság (ADOP) 3. ülésén, valamint a repülőterekkel kapcsolatos léginavigációs előírásokkal foglalkozó csoport 8. ülésén elhangzottakon alapul.

A részleteket a 2.8.3.–2.8.4. pont tartalmazza.

2.8.2. A vonatkozó uniós jogszabályok

I. kötet: A 139/2014/EU bizottsági rendelet[11] és az (EU) 2017/373 bizottsági végrehajtási rendelet.

II. rész: A 139/2014/EU rendelet

2.8.3. A repülőterek kialakítására és működésére, valamint a navigációt segítő vizuális segédeszközökre vonatkozó módosítás

Az Unió nevében képviselendő álláspont szerint teljes egészében támogatni kell a javasolt módosítást.

2.8.4. A repülőterek kialakítására és működésére vonatkozó előírások módosításai

A javaslat átfogó módosításokat tartalmaz a helikopter-leszállóhelyek fizikai jellemzőivel, a vizuális segédeszközökkel, valamint a mentéssel és a tűzoltással kapcsolatban. Tartalmazza továbbá több kapcsolódó fogalommeghatározás módosítását, valamint hivatkozásokat a helikopter-leszállóhelyekre vonatkozó frissített kézikönyvbe (9261. sz. dokumentum) beillesztendő kiforrott útmutató anyagokra.

Meg kell jegyezni azonban, hogy a Chicagói Egyezmény 14. melléklete II. kötetének 5. fejezetében foglalt egyes szabványok törlése, valamint a mentési és tűzoltási szolgálatok meghatározása nehézségeket jelenthet az Unió számára. E változtatások szükségessé tennék ugyanis az EASA egyes vonatkozó légialkalmassági előírásainak hatályon kívül helyezését, viszont ezek az előírások mindeddig biztosították az összehangolt végrehajtást. Ami a mentésre és a tűzoltásra vonatkozó rendelkezéseket illeti, a javasolt új szabályok akadályozzák az összehangolt végrehajtást, mivel az alkalmazásukhoz minden egyes helikopter-leszállóhely biztonságosságát külön kell vizsgálni.

Azonban a többi nagymértékű változtatásra figyelemmel, amelyeket az Unió a biztonsági előnyeik miatt támogat, az Unió nevében képviselendő álláspont az, hogy teljes egészében támogatni kell a javasolt módosítást.

2.9. **A légiforgalmi tájékoztató szolgálatokról szóló 15. mellékletet érintő 41. módosítás (27. napirendi pont)**

[11] A Bizottság 139/2014/EU rendelete (2014. február 12.) a repülőterekhez kapcsolódó követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 44., 2014.2.14., 1. o.).

2.9.1. Leírás

A javasolt módosítás a konfliktuszónákkal kapcsolatos vészhelyzeti tervezést érinti.

A részleteket a 2.9.3. pont tartalmazza.

2.9.2. A vonatkozó uniós jogszabályok:

Az (EU) 2018/1139 rendelet

2.9.3. A konfliktuszónákat érintő vészhelyzeti tervezéssel kapcsolatos problémák miatt szükséges módosítás

Tekintettel a Holland Biztonsági Testület ICAO-hoz benyújtott, a Malaysia Airlines 17-es járatáról szóló záró jelentésében foglalt két biztonsági ajánlásra, a Légi Navigációs Bizottság javaslatot nyújtott be az ICAO Tanácsának a Chicagói Egyezmény 15. mellékletébe beilleszthető új szabványra vonatkozóan. A Holland Biztonsági Testület javasolta, hogy az ICAO „foglalja bele a szabványokba, hogy azon államok, melyek területén fegyveres konfliktus dúl, időben tegyenek közzé a lehető legpontosabb tájékoztatást a konfliktus jelentette veszélyek jellegéről és kiterjedéséről, valamint a polgári repülést érintő következményeiről […]". A javasolt módosítás célja az, hogy a légi közlekedés résztvevői számára kiadott értesítések (NOTAM) pontosabb tájékoztatást adjanak a polgári repülést veszélyeztető tevékenységekről, és külön foglalkozik a konfliktuszónák konkrét esetével is. A részletesebb tájékoztatás révén az üzemeltetők pontosabban fel tudják mérni a konfliktuszónák jelentette veszélyeket.

Amennyiben a módosítás elfogadásra kerül, elő fogja segíteni a konfliktus jelentette veszélyek jellegéről és kiterjedéséről, valamint a polgári repülést érintő következményeiről szolgáltatott információk értékelését és közzétételét, ami az (EU) 2018/1139 rendelet 88. cikke (3) bekezdése b) pontjának tárgya. Ez a cikk felhatalmazza az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségét, hogy a rendelet hatálya alá tartozó illetékes nemzeti hatóságokat vagy természetes és jogi személyeket megfelelően tájékoztassa, illetve ajánlásokat adjon ki az e hatóságok és személyek által teendő korrekciós intézkedésekre vonatkozóan, ha a konfliktuszónák kapcsán polgári légiközlekedési kockázatok merülnek fel. A módosítás a konfliktuszónákra vonatkozó ICAO iránymutatással együttesen nagyban hozzájárulna ahhoz, hogy az uniós szintű intézkedések, melyeknek a konfliktuszónával kapcsolatba kerülő összes uniós üzemeltetőre ki kell terjedniük, pontosak és teljes körűek legyenek.

Az Unió nevében képviselendő álláspont szerint teljes egészében támogatni kell a javasolt módosítást.

2.10. **A környezetvédelemről szóló 16. melléklet I., II. és III. kötetét érintő 13., 10., illetve 1. módosítás (28., 29. és 30. napirendi pont).**

2.10.1. Leírás

A javaslat a repülőgépek által okozott zajt érinti.

A részleteket a 2.10.3. pont tartalmazza.

2.10.2. A vonatkozó uniós jogszabályok

Az (EU) 2018/1139 rendelet

2.10.3. A zaj- és gázkibocsátásokra vonatkozó nemzetközi szabványok javítása

A módosítások a repülés környezetvédelmi kérdéseivel foglalkozó ICAO-bizottság (CAEP) legutóbbi hároméves ülésszakán végzett munka eredményei.

A módosítások kidolgozását az Unió pozitívan fogadta, és ennek több, az ICAO szintjén zajló szakmai munka során megfogalmazott álláspontban is hangot adott. E helyt hivatkozunk az ICAO Tanácsának a 19/42., a 19/43. és a 19/44. sz. körlevelével kapcsolatban elfogadott álláspontokra.

A 16. melléklet I. kötetét érintő 13. módosítás általános technikai, megnevezésbeli és tipográfiai helyesbítéseket tartalmaz. Emellett módosítja az „abeam" szót tartalmazó fogalommeghatározásokat, a „referencia földi útvonal" fogalommeghatározását, valamint a lassú exponenciális időátlagolásra meghatározott toleranciahatárt a tényleges exponenciális időválasz egymásodperces időállandóval való pontosabb mérése céljából. Végezetül a kötelező erőt kifejező angol nyelvű segédigék („must", „shall" és „should") megfelelő használatával kapcsolatos módosításokat is tartalmaz.

A 16. melléklet II. kötetét érintő 10. módosítás azt tükrözi, hogy az ICAO CAEP-bizottsága a közelmúltban (a 2019 februárjában tartott 11. ülésén) jóváhagyta a kibocsátott koromszemcsék (nvPM) tömegére és számára vonatkozó szabványokat. Ezen új szabványok kidolgozása a legvégső eleme a légi járművek környezeti tanúsításának, amely kiterjed a zajszintre, a helyi levegőminőségre és a hangsebesség alatti repülőgépek CO_2-kibocsátására vonatkozó szabványokra.

Az új szabvány 2023. január 1-jétől alkalmazandó a 26,7 kN-nál nagyobb tolóerővel rendelkező új típusú és már gyártott hajtóművekre. Az nvPM-tömegre és -számra vonatkozó határvonalak némi könnyítést jelentenek a 150 kN-nál alacsonyabb tolóerejű hajtóműveknek.

A 16. melléklet III. kötetére vonatkozó 1. módosítást illetően a javaslatok az alábbiakat tartalmazzák: a típusterv fogalommeghatározásának bevezetését, és több fogalommeghatározás finomítását; annak tisztázását, hogy a szabványok alkalmazhatók-e a CO_2-kibocsátás vonatkozásában tanúsítással nem rendelkező repülőgépek azon változataira, amelyek rendelkeznek CO_2-kibocsátásra vonatkozó tanúsítással; a mentesség megadásáért felelős hatóságnak és a mentesség rögzítési folyamatának az egyértelmű meghatározását; a referenciafeltételekre vonatkozó részben a felesleges szöveg törlését és néhány kisebb tipográfiai hiba helyesbítését.

Az Unió nevében képviselendő álláspont szerint támogatni kell a javasolt módosításokat, amelyek összhangban vannak az (EU) 2018/1139 rendelettel.

2.11. A veszélyes áruk biztonságos szállítására vonatkozó 18. mellékletet érintő 13. módosítás (31. napirendi pont)

2.11.1. Leírás

A módosítási javaslat a terminológiát, valamint a toxikus és fertőző anyagok szétválasztására vonatkozó rendelkezéseket érinti.

2.11.2. A vonatkozó uniós jogszabályok

A 965/2012/EU rendelet IV. mellékletének CAT.GEN.MPA.200 pontja, amely szerint „a veszélyes áruk légi úton történő szállítását a Chicagói Egyezmény 18. mellékletének rendelkezései szerint kell végezni".

Az Unió nevében képviselendő álláspont szerint teljes egészében támogatni kell a javasolt módosítást.