EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 12.2.2020
COM(2020) 59 final

ANNEX

LISA

järgmise dokumendi juurde:

ETTEPANEK: NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni nõukogus seoses Chicago konventsiooni mitme lisa muudatuste vastuvõtmisega

LISA

Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni nõukogus võetav seisukoht seoses Chicago konventsiooni mitme lisa muudatuste vastuvõtmisega

1. VÕETAV SEISUKOHT

Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) nõukogu võtab 2. märtsil 2020 algaval 219. istungil ohutus-, keskkonna- ja aeronavigatsioonivaldkonnas vastu mitu Chicago konventsiooni eri lisade muudatust. Sellega seoses ja asjakohaseid liidu õigusakte arvesse võttes on ICAO nõukogu 219. istungil liidu nimel võetav seisukoht järgmine.

1.1. 1. lisa (Lennundusspetsialistide load) 176. muudatusettepanek (päevakorrapunkt 15)

Toetada muudatusettepanekut.

Eelkõige seoses aeronavigatsiooniteeninduse protseduuride (koolitus) (PANS-TRG, dokument 9868) 5. muudatusega vastavusse viimisega toetatakse muudatusettepanekut ja esitatakse järgmised soovitused, mille eesmärk on tagada vajalik paindlikkus innovatiivsete õhusõidukite arendamisel:

- jätta välja kõik viited neile konkreetsetele lennutreeningseadmetele (*flight simulation training devices*, FSTD), mida tuleb kasutada Chicago konventsiooni 1. lisa 3. liite punktis 3 „Simulatsioonlennud“ osutatud teise piloodi loa (*multi-crew pilot license*, MPL) kursusel;
- määratleda vertikaalstardiga õhusõiduki mõiste järgmiselt: „vertikaalstardiga õhusõiduk“ – õhusõiduk, mis kasutab vertikaalseks õhkutõusuks ning õhus edasiliikumiseks või õhus püsimiseks kere või tiibade külge kinnitatud või nende sees paiknevaid muutuva geomeetriaga tiivikuid või mootoreid/jõuseadmeid; või vähemalt jätta välja „jäiga tiivakinnituse“ kriteeriumid.

1.2. 3. lisa (Rahvusvahelise lennunduse meteoroloogiateenused) 79. muudatusettepanek (päevakorrapunkt 16)

Toetada muudatusettepanekut.

1.3. 4. lisa (Lennunduskaardid) 61. muudatusettepanek (päevakorrapunkt 17)

Toetada muudatusettepanekut.

1.4. 6. lisa (Õhusõidukite käitamine) I, II ja III osa 44., 37. ja 23. muudatusettepanek (päevakorrapunktid 18, 19 ja 20)

Toetada muudatusettepanekuid, välja arvatud järgmine erand: 44., 37. või 23. muudatusettepanekuga lennuettevõtjale kehtestatud kohustus hoida artikli 83a kohase lepingu tõestatud koopiaid õhusõidukis, mille suhtes sellist lepingut kohaldatakse. See koormav nõue ei suurenda ohutust. Seetõttu tuleb kõnealune muudatusettepanek tagasi lükata.

1.5. 10. lisa (Lennunduse telekommunikatsioon) (I ja II köide) 92. muudatusettepaneku vastuvõtmine (päevakorrapunktid 21 ja 22)

Toetada muudatusettepanekut.

1.6. 11. lisa (Lennuliiklusteenused) 52. muudatusettepaneku vastuvõtmine (päevakorrapunkt 23)

Toetada muudatusettepanekut.

1.7. 13. lisa (Lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimine) 18. muudatusettepaneku vastuvõtmine (päevakorrapunkt 24)

Toetada muudatusettepanekut märkustega.

1.8. 14. lisa (Lennuväljad) (I ja II köide) 15. ja 9. muudatusettepaneku vastuvõtmine (päevakorrapunktid 25 ja 26)

Toetada muudatusettepanekut.

1.9. 15. lisa 41. muudatusettepaneku vastuvõtmine (päevakorrapunkt 27)

Toetada muudatusettepanekut.

1.10. 16. lisa 13., 10. ja 1. muudatusettepaneku (vastavalt I, II ja III köide) vastuvõtmine (päevakorrapunktid 28, 29 ja 30).

Toetada muudatusettepanekuid.

1.11. 18. lisa 13. muudatusettepaneku vastuvõtmine (päevakorrapunkt 31).

Toetada muudatusettepanekut.

2. ÜKSIKASJALIK SELGITUS, MILLEL IGA PUNKTI KOHTA ESITATUD SEISUKOHT PÕHINEB

2.1. **1. lisa (Lennundusspetsialistide load) 176. muudatusettepanek (päevakorrapunkt 15)**

Kavandatud muudatus puudutab aeronavigatsiooniteeninduse protseduuride (koolitus) (PANS-TRG, dokument 9868) 5. muudatust seoses järgmisega: uued mõisted; lennujuhtidele või lennukorraldajatele esitatavate teadmiste, oskuste ja kogemustega seotud nõuete ajakohastamine ning lennujuhtimisalase väljaõppe juhendajaid käsitlevate sätete kehtestamine lennujuhtide juhendamiseks; vertikaalstardiga õhusõidukitega seotud sätete muutmine ja olemasolevate sätete mõningane ajakohastamine.

Üksikasjad on esitatud punktides 2.1.2–2.1.4.

2.1.1. Asjakohane liidu õigus

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2018/1139,[1] komisjoni määrus (EL) nr 1178/2011,[2] komisjoni määrus (EL) nr 1321/2014,[3] komisjoni määrus (EL) 2015/340,[4] komisjoni rakendusmäärus (EL) 2017/373[5].

---

1 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrus (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91 (ELT L 212, 22.8.2018, lk 1).

2 Komisjoni 3. novembri 2011. aasta määrus (EL) nr 1178/2011, millega kehtestatakse tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 311, 25.11.2011, lk 1).

3 Komisjoni 26. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1321/2014 õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta (ELT L 362, 17.12.2014, lk 1).

2.1.2. Kooskõlla viimine PANS-TRG 5. muudatusega

Selle muudatusega viiakse olemasolevad määratlused ja sätted kooskõlla PANS-TRG-s kehtestatud pädevuspõhise koolituse ja hindamise uue metoodikaga. Sellega ajakohastatakse viiteid PANS-TRG-le ja võetakse kasutusele muud mõisted, nagu seire, piloteeriv piloot, jälgiv piloot ning ohu- ja veahaldus ajakohastatud standardite ja soovituslike tavade toetuseks.

Liidu nimel võetav seisukoht on toetada kavandatavat muudatusettepanekut ja anda järgmised soovitused:

- jätta välja kõik viited neile konkreetsetele lennutreeningseadmetele, mida tuleb kasutada Chicago konventsiooni 1. lisa 3. liite punktis 3 „Simulatsioonlennud" osutatud teise piloodi loa (MPL) kursusel. Põhjendus: ICAO dokumendis 9625 on juba sätestatud, milliseid seadmeid tuleb teise piloodi loa kursuse iga osa puhul kasutada. Viidete väljajätmine kõnealusest ettepanekust tagab dubleerimise vältimise;
- viia vertikaalstardiga õhusõiduki määratlus (Chicago konventsiooni 1. lisas) täielikult kooskõlla liidu määratlusega: „vertikaalstardiga õhusõiduk" – õhusõiduk, mis kasutab vertikaalseks õhkutõusuks ning õhus edasiliikumiseks või õhus püsimiseks kere või tiibade külge kinnitatud või nende sees paiknevaid muutuva geomeetriaga tiivikuid või mootoreid/jõuseadmeid[6]; või vähemalt muuta seda määratlust nii, et jäetakse välja „jäiga tiivakinnituse" kriteeriumid. Põhjendus: see tagab vajaliku paindlikkuse innovatiivsete õhusõidukite arendamisel.

Kui neid soovitusi arvesse ei võeta, tuleks muudatusettepanekut siiski toetada, võttes arvesse selle üldist kasulikkust.

2.1.3. Lennujuhtidele või lennukorraldajatele esitatavate teadmiste, oskuste ja kogemustega seotud nõuete ajakohastamine ning lennujuhtimisalase väljaõppe juhendajaid käsitlevate sätete kehtestamine lennujuhtide juhendamiseks;

Kavandatud muudatusega ajakohastatakse lennujuhtidele või lennukorraldajate esitatavate teadmiste, oskuste ja kogemustega seotud nõudeid ning kehtestatakse standard, et täpsustada lennujuhi praktikantide üle järelevalvet teostavale lennujuhile esitatavaid nõudeid. Tehakse ettepanek muuta praktikakogemuse standardeid, et parandada nende sõnastust ja viia koolituse osana sisse pädevuse tõendamine. Samuti täpsustatakse sõnastust seoses ajavahemikuga, mille jooksul tuleb nõutav kogemus saavutada.

Liidu nimel võetav seisukoht on toetada kavandatavat muudatusettepanekut tervikuna.

---

4 Komisjoni 20. veebruari 2015. aasta määrus (EL) 2015/340, millega kehtestatakse lennujuhtide lubade ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 216/2008 kohaste sertifikaatidega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused, muudetakse komisjoni rakendusmäärust (EL) nr 923/2012 ja tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrus (EL) nr 805/2011 (ELT L 63, 6.3.2015, lk 1).

5 Komisjoni 1. märtsi 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/373, millega sätestatakse lennuliikluse korraldamise teenuste ja aeronavigatsiooniteenuste osutajate ning muude lennuliikluse korraldamise võrgustiku funktsioonide suhtes ja kõigi nende järelevalve suhtes kohaldatavad ühisnõuded ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 482/2008, rakendusmäärused (EL) nr 1034/2011, (EL) nr 1035/2011 ja (EL) 2016/1377 ning muudetakse määrust (EL) nr 677/2011 (ELT L 62, 8.3.2017, lk 1).

6 3. novembri 2011. aasta määruse (EL) 1178/2011 (millega kehtestatakse tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused) I lisa

2.1.4. Vertikaalstardiga õhusõidukeid käsitlevad sätted ja olemasolevate sätete mõningased ajakohastused

ICAO nõukogu võttis 2014. aastal vastu muudatuse, millega pikendati vertikaalstardiga õhusõidukite kasutuselevõtuks vajalike, vertikaalstardiga õhusõidukite kategooriaga seotud üleminekumeetmete kehtivust. Sellest ajast alates ei ole ühtegi vertikaalstardiga õhusõidukit sertifitseeritud ootamatute sündmuste ja sertifitseerimiskatsete viivituste tõttu ning seepärast on vaja pikendada üleminekumeetmete kehtivust. Kuna esimene vertikaalstardiga õhusõiduk peaks kasutusele võetama 2020. aastal, tehakse ettepanek kehtestada üleminekumeetmete lõpptähtpäevaks 5. märts 2025. Muudatusettepanekuga soovitakse ka ajakohastada veidi instrumentaallennupädevuse puhul nõutavaid teadmisi, et viia need kooskõlla praeguse tehnoloogiaga ja teha jõupingutusi, et muuta suutlikkusel põhinev navigatsioon traditsioonilise lennutegevuse osaks.

Liidu nimel võetav seisukoht on toetada kavandatavat muudatusettepanekut tervikuna.

2.2. **3. lisa (Rahvusvahelise lennunduse meteoroloogiateenused) 79. muudatusettepanek (päevakorrapunkt 16)**

2.2.1. Kirjeldus

Kavandatud muudatus, mis algatati meteoroloogiakomisjoni neljandal koosolekul (METP/4), puudutab ICAO meteoroloogiateabe vahetamise mudelit (IWXXM), rahvusvaheliste lennutrasside vulkaaniseiret (IAVW), piirkondlike prognooside ülemaailmset süsteemi (WAFS), SIGMET-i, AIRMET-i ja GAMET-i[7].

Üksikasjad on esitatud punktides 2.2.3–2.2.15.

2.2.2. Asjakohane liidu õigus

Rakendusmäärus (EL) 2017/373

2.2.3. Uuesti atmosfääri sattunud vulkaanituhk[8]

Kavandatud muudatuse eesmärk on hõlbustada vulkaanituha esinemisest teatamist uuesti atmosfääri sattunud vulkaanituha juhtude korral. Sellega seoses tuleb muuta vulkaanituha teabekeskuse (millele on osutatud Chicago konventsiooni 3. lisa 1. peatükis) määratlust ja vulkaanituhka käsitlevate nõustavate teadete vormi (millele on osutatud Chicago konventsiooni 3. lisa tabelis A2-1). Vulkaanituha teabekeskuse määratlusest kavatsetakse jätta välja sõnad „vulkaanipurske tagajärjel“, mille tulemusel kaob kehtiv piirang ja vulkaanituha teabekeskused saavad paremini nõustavat teavet anda. Vulkaanituhka käsitlevate nõustavate

[7] AIRMET-ile ja SIGMET-ile on osutatud määruses (EL) 2017/373. Need kujutavad endast teavet õhuruumi kasutajatele teatavate ilmastikutingimuste kohta.

GAMET on määratletud ICAO eeskirjades. See on asjaomase meteoroloogiaasutuse määratud meteoroloogiaameti koostatud lühendatud tavakeeles piirkonnaprognoos lendude jaoks väikestel kõrgustel lennuinfopiirkonnas või selle alampiirkonnas ja seda vahetatakse piirnevate lennuinfopiirkondade meteoroloogiaametitega vastavalt asjaomaste meteoroloogiaasutuste kokkuleppele. ELi õigusaktide puhul viidatakse määruse (EL) 2017/373 I lisas („Mõisted“) määratletud mõistele „piirkonnaprognoosile lendude jaoks väikestel kõrgustel“.

[8] „Uuesti atmosfääri sattunud vulkaanituhk“ – ICAO käsituses vulkaanituhk, mille tugev tuul võib olla mõni aeg pärast vulkaanipurset ja selle toimumiskohast teatavas kauguses uuesti atmosfääri paisanud ja seda hajutanud nii, et see kujutab endast ohtu õhusõidukitele.

teadetega (tabel A2-1) seoses tehakse ettepanek muuta näidete veergu, et anda juhiseid vormide veerus lubatud terminite nõuetekohase kasutamise kohta. Samuti tehakse ettepanek parandada VA ADVISORY vormi(de) kahte muud vulkaani numbriga seotud kirjet, et viia need kooskõlla rahvusvahelise vulkanoloogia ja geokeemia assotsiatsiooni andmebaasiga ning ajakohastada satelliidiandmeid.

Liidu nimel võetav seisukoht on toetada kavandatavat muudatusettepanekut tervikuna.

2.2.4. Meteoroloogiateenuste osutamise kvaliteedijuhtimissüsteem

Kavandatud muudatusega ajakohastatakse Chicago konventsiooni 3. lisa viiteid, et viia need vastavusse praeguse kvaliteedijuhtimissüsteemi juhendmaterjaliga, kuna ICAO ja Maailma Meteroloogiaorganisatsioon (WMO) lõpetavad järgmiste väljaannete avaldamise:

- ICAO Manual on the Quality Management System for the Provision of Meteorological Service to International Air Navigation (ICAO käsiraamat rahvusvahelise aeronavigatsiooni jaoks meteoroloogiateenuste osutamise kvaliteedijuhtimissüsteemi kohta) (dokument 9873)
- WMO 1001, Manual on/Guide to the Quality Management System for the Provision of Meteorological Service for International Air Navigation (Maailma Meteoroloogiaorganisatsiooni käsiraamat/juhend rahvusvahelise aeronavigatsiooni jaoks meteoroloogiateenuste osutamise kvaliteedijuhtimissüsteemi kohta).

Praegune asjakohane väljaanne on WMO-N0. 1100, Guide to the Implementation of Quality Management Systems for National Meteorological and Hydrological Services and other Relevant Service Providers (Juhend riiklike meteoroloogia- ja hüdroloogiateenuste ning muude asjaomaste teenuste osutajate kvaliteedijuhtimissüsteemide rakendamise kohta).

Liidu nimel võetav seisukoht on toetada kavandatavat muudatusettepanekut tervikuna.

2.2.5. SIGMET-teabe suurem ühtlustamine

Kavandatud muudatuse eesmärk on kooskõlastada meteoroloogiateenistuste tegevust SIGMET-teabe väljastamisel, nagu on soovitatud Chicago konventsiooni 3. lisas, et lahendada probleeme seoses SIGMET-teabe ebajärjepideva väljastamise või täieliku puudumisega mõnes maailma piirkonnas. Arvestades edusamme, mida on mõnes piirkonnas tehtud SIGMET-teabe paremal ühtlustamisel kahe- või mitmepoolse koordineerimistegevuse kaudu, pakub METP/4 välja soovitusliku tava kõikidele riikidele, kes vastutavad SIGMET-teabe väljastamise eest.

Liidu nimel võetav seisukoht on toetada kavandatavat muudatusettepanekut tervikuna.

2.2.6. 3. lisa 1. liites kasutatud näidiskaardid (VAG ja SVA näidis)

Tehakse ettepanek muuta Chicago konventsiooni 3. lisa 1. liites esitatud näidiskaarte, et kajastada vulkaanituhapilvede asukohta ja ulatust. Sellega seoses käsitletakse ettepanekus vajadust kõrvaldada 1. liites kasutatud olemasolevas VAG ja SVA mudelis avastatud puudused, eelkõige seoses kaardiprojektsioonidega, polügoonide kaardistamisega vulkaanituhapilve(de) katvuse ja pilvekihtide kirjeldamiseks. Maailma

Meteoroloogiaorganisatsioon (WMO) kui (kõigi) 1. liites kasutatud näidiskaartide haldaja on välja töötanud maksimaalselt kaks näidet VAG ja SVA näidise kohta.

Liidu nimel võetav seisukoht on toetada kavandatavat muudatusettepanekut tervikuna.

2.2.7. Piirkondlike prognooside ülemaailmne süsteemi (WAFS) teave

Kavandatud muudatusega parandatakse piirkondlike prognooside ülemaailmse süsteemi (WAFS) prognoose, nagu nähti ette ICAO ja WMO meteoroloogiaalase koosoleku järeldustes (MET/14, 2014). Need nõuded hõlmavad järgmist: a) võrgupunktide horisontaalse ruumilise eraldusvõime parandamine praeguselt 1,25 kraadilt 0,25 kraadile muudab prognoosimise (nt turbulentsuse, jäätumise ja rünksajupilvede prognoos) kvaliteetsemaks ning b) prognoositavate parameetrite muutmine. võrgupunktide eraldusvõime suurendamisega asendatakse turbulentsuse ja jäätumise tõenäosuse prognoos turbulentsuse ja jäätumise tõsidusastme prognoosteabega. Lisaks loobutakse pilvesisese turbulentsuse võrgupunkti prognoosist ja eelistatakse uut turbulentsuse tõsidusastme prognoosi võrgupunktis lennutasanditel (FL)100, FL140 ja FL180. Need uued turbulentsustasemed koos rünksajupilvede koordinaatvõrgustikuga annavad teaduslikult usaldusväärsemat teavet turbulentsuse kohta kui väljaminev pilvesisene turbulentsuse algoritm. Selline WAFS-prognooside horisontaalselt ja vertikaalselt määratud eraldusvõime suurendamine peaks täielikult vastama lennundussektori vajadustele.

Liidu nimel võetav seisukoht on toetada kavandatavat muudatusettepanekut tervikuna.

2.2.8. Nõustavad teated ja SIGMET-teated troopiliste tsüklonite kohta

Tehakse ettepanek muuta SIGMET-teateid ja nõustavaid teateid troopiliste tsüklonite kohta, et kõrvaldada ja vähendada ebajärjepidevust ja puudujääke nende teadete vormingus. Kavandatud muudatused aitaksid vältida kasutajatepoolset väärtõlgendamist, mis võib ohutust kahjustada. Samuti parandaksid muudatused nende teadete valideerimist ja edasiandmist traditsiooniliste tähtnumbriliste koodide (TAC) asemel ICAO meteoroloogiateabe vahetamise vormile (IWXXM) vastavalt, et vältida vigu IWXXM-vormis.

Liidu nimel võetav seisukoht on toetada kavandatavat muudatusettepanekut tervikuna.

2.2.9. Kosmoseilmastikualast nõustavat teavet käsitlevad sätted

Muudatuse eesmärk on parandada kosmoseilmastikku käsitlevaid kehtivaid sätteid. Sellised parandused võimaldavad ühendada sama intensiivsusega enam kui ühe kosmoseilmastiku mõju (st globaalne satelliitnavigatsioonisüsteem (GNSS)), kiirgus, satelliitside (SATCOM) ja kõrgsagedusside (HF COM) üheks kosmoseilmastikualaseks nõustavaks teabeks ning kasutada kõigi kosmoseilmastiku mõjurite kirjeldamiseks laiuskraade. Lisaks suurendab kavandatud muudatus esitatud teabe vertikaalselt määratud eraldusvõimet.

Liidu nimel võetav seisukoht on toetada kavandatavat muudatusettepanekut tervikuna.

2.2.10. Märge METAR-teadetes puuduvate või ebaõigete parameetrite või mõlema kohta

Muudatuse eesmärk on tagada, et IWXXM-süsteemis oleks võimalik hõlpsasti kindlaks teha traditsiooniliste tähtnumbriliste koodide vormis METAR-teadetes puuduvad või ebaõiged

kohustuslikud parameetrid või mõlemad, et vältida tõrkeid valideerimisprotsessis, kui traditsioonilised tähtnumbrilised koodid on asendatud IWXXM-vormile vastavalt. METP on seisukohal, et kaldkriipsu (/) kasutamine meteoroloogiabülletäänide tekstis puuduva arvu või tähe märkimiseks on oluline ettepanek üleminekuks IWXXM-vormile ja süsteemidevahelise teabehaldusele (SWIM).

Liidu nimel võetav seisukoht on toetada kavandatavat muudatusettepanekut tervikuna.

2.2.11. Õhukeerise hajuvuse (EDR) läbivaadatud läviväärtused

Ettepaneku eesmärk on ajakohastada õhukeerise hajuvuse (EDR) läviväärtusi ja indeksipõhist parameetrit õhusõiduki turbulentsi sattumisest teatamiseks. Kuna teaduslikult on tõestatud, et Chicago konventsiooni 3. lisas esitatud EDRi läviväärtused on liiga kõrged, nähakse ettepanekus ette: a) ajakohastatud EDRi läviväärtused, mis põhinevad enam kui 100 miljoni õhusõiduki turbulentsusaruande teaduslikel uuringutel; b) mõned terminoloogiakohandused ning c) ühe selgitava märkuse lisamine.

Liidu nimel võetav seisukoht on toetada kavandatavat muudatusettepanekut tervikuna.

2.2.12. AIRMET- ja GAMET-teave

Kavandatud muudatus võimaldab edastada piirkondliku aeronavigatsioonilepingu kohaselt ettevalmistatud ja koostatud piirkonnaprognoos lendude jaoks väikestel kõrgustel turvalisele lennundusteabe teenistusele (SADIS) ja WAFSi teabefailide teenistusele (WIFS). Aeronavigatsiooniga seotud kasutajate soovitud nõude muutmine teeb kättesaadavaks põhjalikuma AIRMETi ja GAMETi andmekogumi, millest saavad kasu turvalise lennundusteabe ja WAFSi teabefailide kasutajad kogu maailmas.

Liidu nimel võetav seisukoht on toetada kavandatavat muudatusettepanekut tervikuna.

2.2.13. Radioaktiivse materjali eraldumine atmosfääri

Kavandatud muudatus, mis käsitleb SIGMET-teadet radioaktiivse pilve (RDOACT CLD) kohta, on vajalik selleks, et tagada kooskõla Chicago konventsiooni 3. lisa 78. muudatusega, millega nähti ette RDOACT CLD SIGMET-teate ala kujutamine fikseeritud raadiusega silindrina, mis hõlmab kõiki lennutasandeid ja on ajast sõltumatu. 3. lisa tabeli A6-1A (SIGMET- ja AIRMET-teadete vorm) ja näite A6-4 (SIGMET-teade radioaktiivse pilve kohta) kavandatud muudatused lihtsustavad kehtivaid nõudeid.

Liidu nimel võetav seisukoht on toetada kavandatavat muudatusettepanekut tervikuna.

2.2.14. Tugevate tolmutormide lisamine tabelitesse A4-1 ja A6-1B seoses õhust edastatavate eriettekannete üles- ja allalingiga

Kavandatud muudatuse eesmärk on näha ette, et õhust edastatavates eriettekannetes tuleb teatada tugevatest tolmutormidest (HVY DS), et suurendada sellise teabe kättesaadavust rahvusvahelise tsiviillennunduse eriettekannetes.

Liidu nimel võetav seisukoht on toetada kavandatavat muudatusettepanekut tervikuna.

2.2.15. ICAO meteoroloogiateabe vahetamise vorm (IWXXM), aeronavigatsiooniline fikseeritud elektersidevõrk (AFTN) ja aeronavigatsiooniline fikseeritud teenindus (AFS)

Kavandatud sätetega tehakse mõned väiksemad muudatused Chicago konventsiooni 3. lisasse, et hõlbustada IWXXM-vormi vahetamist, kuna seda ei saa vahetada aeronavigatsiooniline fikseeritud elektersidevõrgu (AFTN) kaudu. Selleks viidatakse aeronavigatsioonilise fikseeritud teeninduse (AFS) üldmõistele, mis hõlmab nii AFTNi kui ka lennuliiklusteeninduse (ATS) sõnumite käitlussüsteemi (AMHS), millest viimases saab vahetada IWXXM-vormi.

Liidu nimel võetav seisukoht on toetada kavandatavat muudatusettepanekut tervikuna.

2.3. **4. lisa (Lennunduskaardid) 61. muudatusettepanek (päevakorrapunkt 17)**

2.3.1. Kirjeldus

Kavandatud muudatus on seotud lennunduskaartidega, mis puudutavad tiivaotste kokkuvoltimist, suutlikkusel põhineva navigatsiooni (PBN) protseduuride maapealseid navigatsiooniseadmeid, visuaalosa pinda ning paralleelsete ja peaaegu paralleelsete radade läheduses toimuvaid lende.

2.3.2. Asjakohane liidu õigus

Rakendusmäärus (EL) 2017/373.

Liidu nimel võetav seisukoht on toetada kavandatavat muudatusettepanekut tervikuna.

2.4. **6. lisa (Õhusõidukite käitamine) I, II ja III osa 44., 37. ja 23. muudatus (päevakorrapunktid 18, 19 ja 20)**

2.4.1. Kirjeldus

6. lisa I osa 44. muudatusettepanekus käsitletakse lennuväljade käitamismiinimume, pideva laskumisega lõpplähenemist, III kategooria lennutegevust, artiklit 83a, lennuandmete pardasalvesteid, konfliktipiirkondi, lastiruumi, maapinnaga kokkupõrke vältimise süsteemi (GPWS) ja päästeveste. 6. lisa II osa 37. muudatusettepanekus ja 6. lisa III osa 23. muudatusettepanekus käsitletakse lennuväljade käitamismiinimume, pideva laskumisega lõpplähenemist, III kategooria lennutegevust, artiklit 83a ja lennuandmete pardasalvesteid.

2.4.2. Asjakohane liidu õigus

Komisjoni määrus (EL) nr 965/2012[9].

2.4.3. Liidu seisukoht

Liidu nimel võetav seisukoht on toetada kavandatavat muudatusettepanekut.

Siiski soovitatakse kaotada lennuettevõtjale kehtestatud kohustus hoida artikli 83a kohase lepingu tõestatud koopiaid õhusõidukis, mille suhtes sellist lepingut kohaldatakse. See nõue ei suurenda ohutust ja osutatud teabe saab kättesaadavaks teha muude vahendite abil, näiteks

[9] Komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 296, 25.10.2012, lk 1).

ICAO andmekogu kaudu või nähes selliseid lepinguid sõlmivatele osalisriikidele ette kohustuse avaldada need oma veebisaidil.

Kui neid soovitusi arvesse ei võeta, tuleks muudatusettepanekut siiski toetada, võttes arvesse selle üldist kasulikkust.

2.5. **10. lisa (Lennunduse telekommunikatsioon) (I ja II köide) 92. muudatusettepanek (päevakorrapunktid 21 ja 22)**

2.5.1. Kirjeldus

I köide: muudatusettepanekus käsitletakse ülemaailmset satelliitnavigatsioonisüsteemi (GNSS) ja tavapäraseid navigatsiooniseadmeid, tulenevalt navigatsioonisüsteemide toimkonna neljandast ja viiendast koosolekust (NSP/4 ja 5). Muudatusettepanekus käsitletakse järgmist: a) instrumentaalmaandumissüsteemi (ILS) suutlikkuskategooriad; b) teabe andmine raadionavigatsiooniteenuste käitusoleku kohta; c) satelliidipõhist tugisüsteemi (SBAS) käsitlevate sätete ajakohastamine, et näha ette uued SBASi-teenuste osutajad, uus koordineeritud maailmaaja (UTC) standardtunnus ja globaalse positsioneerimissüsteemi (GPS) andmete seire nõuded; d) sätted, millega tagatakse maapealse tugisüsteemi (GBAS) ülikõrgsagedusega (VHF) andmeedastuse (VDB) ühilduvus instrumentaalmaandumissüsteemi (ILS) ja VHF- ringsuunalise raadiomajakaga (VOR); e) maapealse tugisüsteemi (GBAS) käsitlevate sätete selgitused ja parandused ning f) täiendavad juhised ülemaailmse satelliitnavigatsioonisüsteemi (GNSS) tervikluse häiretasemete kohta.

II köide: ettepanek on seotud ICAO meteoroloogiateabe vahetamise vormiga (IWXXM), aeronavigatsioonilise fikseeritud elektersidevõrguga (AFTN) ja aeronavigatsioonilise fikseeritud teenindusega (AFS).

Üksikasjad on esitatud punktides 2.5.3–2.5.9.

2.5.2. Asjakohane liidu õigus

Rakendusmäärus (EL) 2017/373.

2.5.3. Instrumentaalmaandumissüsteemi (ILS) suutlikkuskategooriad (I köide)

Instrumentaalmaandumissüsteemi suutlikkuskategooriaid käsitlev muudatusettepanek sisaldab nelja muudatuste rühma:

1) muudatused, mis on seotud instrumentaalmaandumissüsteemi suutlikkuskategooria (FPC) ja instrumentaallähenemistoimingute vahelise otsese kaardistamise kaotamisega. Nende muudatuste eesmärk on kajastada Chicago konventsiooni 6. lisas (Õhusõidukite käitamine) ja igailmalendude käsiraamatus (dokument 9365) esitatud praktiliste määratluste hiljutist arengutendentsi, mis on mitmeti vastuolus Chicago konventsiooni 10. lisa kehtivate sätetega;

2) muudatused, mis on seotud I suutlikkuskategooria (FPC I) määratluse laiendamisega kuni 30 m (100 jalga) üle läviväärtuse. Nende muudatuste eesmärk on kõrvaldada vastuolu I suutlikkuskategooria määratluses kasutatud madalama piirlävi ning enamikus I suutlikkuskategooria standardites ja soovituslikes tavades kasutatud vastava piirlävi vahel;

3) muudatused, mis on seotud täpsema ILS-klassifikatsiooni kasutuselevõtmisega. Nende muudatuste eesmärk on optimeerida ILSi kasutamist teadaolevate standardist paremate tulemuste puhul;

4) muudatused, mis on seotud ILSi kursimajaka nn lukustuse funktsiooniga. Nende muudatuste eesmärk on kõrvaldada mõned tarbetud käitamispiirangud, mis tulenevad selle funktsiooniga seotud kehtivatest sätetest.

Liidu nimel võetav seisukoht on toetada kavandatavat muudatusettepanekut tervikuna.

2.5.4. Muudatusettepanek, mis käsitleb teabe andmist raadionavigatsiooniteenuste käitusoleku kohta (I köide)

Kõnealuse muudatuse eesmärk on kõrvaldada võimalikud probleemid, mis on seotud kehtiva standardi (10. lisa, I köide, 2.3) (mis käsitleb teabe andmist raadionavigatsiooniteenuste käitusoleku kohta) rakendamise või tõlgendamisega või mõlemaga.

Liidu nimel võetav seisukoht on toetada kavandatavat muudatusettepanekut tervikuna.

2.5.5. Muudatusettepanek, mis käsitleb satelliidipõhist satelliittugisüsteemi (SBAS) käsitlevate sätete ajakohastamist, et näha ette uued SBASi-teenuse osutajad, uus koordineeritud maailmaaja standardtunnus ja GPSi andmete seire nõuded (I köide)

Kõnealuse muudatuse eesmärk on kajastada Austraalia, Uus-Meremaa, Hiina, Korea Vabariigi ning Aafrika ja Madagaskari Lennuohutusameti (ASECNA) nelja uue SBAS-süsteemi käimasolevat arendamist ning luua uus mehhanism SBAS-süsteemi kasutajate kaitsmiseks juhul, kui GPS-navigatsiooniteatega edastatavas teabes on kõrvalekaldeid seoses kellaaja (IODC) / kuupäeva ja taevakalendri (IODE) andmetega.

Liidu nimel võetav seisukoht on toetada kavandatavat muudatusettepanekut tervikuna.

2.5.6. Muudatusettepanek, mis käsitleb maapealse tugisüsteemi (GBAS) ülikõrgsagedusega (VHF) andmeedastuse (VDB) ühilduvust instrumentaalmaandumissüsteemi (ILS) ja VHF-ringsuunalise raadiomajakaga (VOR) (I köide)

Kõnealuse muudatuse eesmärk on tagada GBASi ülikõrgsagedusega (VHF) andmeedastuse (VDB) täielik ühilduvus GBASiga samas sagedusalas olevate ILSi kursimajakate ja VORiga ning toetada GBASi rakendamist, hõlbustades GBASi, ILSi ja VORi vahel sageduste eraldamise koordineerimist.

Liidu nimel võetav seisukoht on toetada kavandatavat muudatusettepanekut tervikuna.

2.5.7. GBASi käsitlevate sätete selgitusi ja parandusi käsitlev muudatusettepanek (I köide)

See muudatus hõlmab mitut GBASi käsitlevat keelelist täpsustust ja sellekohaste sätete parandust.

Liidu nimel võetav seisukoht on toetada kavandatavat muudatusettepanekut tervikuna.

2.5.8. Muudatusettepanek seoses täiendavate suunistega GNSSi tervikluse häiretasemete kohta (I köide)

Muudatuse eesmärk on anda lisasuuniseid seoses vertikaalse häiretaseme (VAL) tõlgendamise ja kohaldamisega GNSSi I kategooria lähenemise korral.

Liidu nimel võetav seisukoht on toetada kavandatavat muudatusettepanekut tervikuna.

2.5.9. Sellest tulenev muudatusettepanek aeronavigatsioonilise fikseeritud teenindusega (AFS) seoses (II köide)

Chicago konventsiooni 10. lisa (Lennunduse telekommunikatsioon, II köide – Sideprotseduurid, sh aeronavigatsiooniteenuste protseduurid (PANS)) muudatusega nähakse ette täiendav tekst, et sõnaselgelt toetada ilmateadete edastamist lennuliiklusteenuste (ATS) lennundusteadete vahendamise süsteemi (AMHS) kaudu.

See nõue tuleneb Chicago konventsiooni 3. lisa 79. muudatusest ja sellest tulenevast dokumendi „Lennuliiklusteenuste menetlused – lennuliikluse juhtimine (PANS-ATM)“ 9. muudatusest (PANS-ATM, dokument 4444). AMHS on eelistatud vahend 3. lisa 79. muudatusettepanekuga ettenähtud sõnumiliikluse edastamiseks, kuna mõnel aeronavigatsioonis kasutatava fikseeritud elektersidevõrgu (AFTN) seadmel ei pruugi olla sellist suutlikkust.

Liidu nimel võetav seisukoht on toetada kavandatavat muudatusettepanekut tervikuna.

2.6. **11. lisa (Lennuliiklusteenused) 52. muudatusettepanek (päevakorrapunkt 23)**

2.6.1. Kirjeldus

Esildatud muudatusettepanekud käsitlevad konfliktipiirkondades erandolukorra plaanimist. Need on ajendatud Madalmaade ohutusnõukogus (Dutch Safety Board, DSB) pärast Malaysian Airlines’i lennukiga (lend MH17) toimunud õnnetust antud ohutusalastest soovitustest ning konfliktipiirkondadest tsiviillennundusele tulenevate riskide rakkerühma (TF RCZ) soovitustest (C-DEC 203/1). Ettepanekus käsitletakse muudatusi uue sättena, mis käsitleb maapealsete sõidukite juhtide poolt teadete tagasilugemist.

Üksikasjad on esitatud punktides 2.6.3 ja 2.6.4.

2.6.2. Asjakohane liidu õigus

Määrus (EL) 2018/1139.

2.6.3. Muudatusettepanek, mis käsitleb konfliktipiirkondades erandolukorra plaanimist

Võttes arvesse mõningaid ohutusalaseid soovitusi, mille Madalmaade ohutusnõukogu tegi pärast MH17 õnnetuse uurimist, töötati välja ettepanekud konfliktipiirkondades erandolukorra plaanimise kohta. Sellega seoses algatas ICAO menetluse, et vaadata läbi asjakohased ICAO sätted, mis sisaldasid Chicago konventsiooni 11. lisa (Lennuliiklusteenused) muudatusi. Muudatuse eesmärk on parandada ohutusriskide hindamist, mis viiakse läbi tsiviillennundusele potentsiaalselt ohtliku tegevuse toimumise ajal.

Liidu nimel võetav seisukoht on toetada kavandatavat muudatusettepanekut tervikuna.

2.6.4. Uus säte, mis käsitleb maapealsete sõidukite juhtide poolt teadete tagasilugemist

PANS-lennuväljade uurimisrühm (PASG) töötas välja ettepaneku lisada aeronavigatsiooniteenuste protseduuridesse (PANS) (lennuväljad) (dokument 9981) kaheksa uut peatükki, mis hõlmavad lennuvälja käitamisega seotud töötajate koolitust; liiklusala

kontrollimist; lennualal käimasolevaid töid (WIP); võõrkehi (FOD); lindude ja loomade tõrjumist; perroonide ohutust; lennuraja ohutust ning lennuväljal töötamiseks vajalike juhilubade väljastamise süsteemi ja sõidukite/seadmete ohutusnõudeid. Seda ettepanekut silmas pidades on välja töötatud Chicago konventsiooni 11. lisa uus säte, mis käsitleb maapealsete sõidukite juhtide poolt teadete tagasilugemist. Siiani ei ole 11. lisas ette nähtud nõudeid selle kohta, et lennujuhid loeksid sõidukijuhile antud luba tagasi ja et sõidukijuhid luba kordaksid

Liidu nimel võetav seisukoht on toetada kavandatavat muudatusettepanekut tervikuna.

2.7. 13. lisa (Lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimine) 18. muudatusettepanek (päevakorrapunkt 24)

2.7.1. Kirjeldus

Ettepaneku eesmärk on määratleda terminid „ülemaailmse tähtsusega ohutussoovitused“ ja „maapealsed salvestised uurimiste jaoks“.

2.7.2. Asjakohane liidu õigus

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 996/2010[10].

Liidu nimel võetav seisukoht on „nõustuda märkustega“ ja esitada järgmine muudetud tekst: „*Ülemaailmse tähtsusega ohutussoovitused (SRGC).* Ohutussoovitus seoses süsteemse puudusega, mille kordumise tõenäosus on suur, millel võivad olla olulised tagajärjed kogu maailmas ja mis nõuab ~~võetavaid meetmeid, et parandada~~ asjakohaste ohutusmeetmete õigeaegset kaalumist.“

Ümbersõnastamine peaks selgitama, et „ohutussoovitused“ ei ole kohustuslikud.

2.8. 14. lisa (Lennuväljad) (I ja II köide) 15. ja 9. muudatusettepanek (päevakorrapunktid 25 ja 26)

2.8.1. Kirjeldus

I köide: ettepanek käsitleb lennuväljade kavandamist ja käitamist ning visuaalseid navigatsiooniseadmeid.

II köide: muudatusettepanekus käsitletakse lennuväljade kavandamist ja käitamist käsitlevate nõuete muutmist, mis on lennuväljade kavandamise ja käitamise komisjoni (ADOP/3) kolmanda koosoleku ja PANS lennuväljade uurimisrühma (PASG/8) kaheksanda koosoleku tulemus.

Üksikasjad on esitatud punktides 2.8.3 ja 2.8.4.

2.8.2. Asjakohane liidu õigus

I köide: komisjoni määrus (EL) nr 139/2014[11] ja rakendusmäärus (EL) 2017/373.

II köide: määrus (EL) nr 139/2014.

---

[10] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. oktoobri 2010. aasta määrus (EL) nr 996/2010 tsiviillennunduses toimuvate lennuõnnetuste ja intsidentide uurimise ja ennetamise kohta ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 94/56/EÜ (ELT L 295, 12.11.2010, lk 35).

[11] Komisjoni 12. veebruari 2014. aasta määrus (EL) nr 139/2014, millega kehtestatakse lennuväljadega seotud nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 44, 14.2.2014, lk 1).

2.8.3. Lennuväljade kavandamine ja käitamine ning visuaalsed navigatsiooniseadmed

Liidu nimel võetav seisukoht on toetada kavandatavat muudatusettepanekut tervikuna.

2.8.4. Lennuvälja kavandamise ja käitamise nõuete muutmise ettepanek

Ettepanekuga tehakse kopteriväljaku füüsiliste näitajatega, visuaalstete navigatsiooniseadmetega ning pääste- ja tuletõrjeteeninduse seotud ulatuslikke muudatusi. Samuti muudetakse mitut seotud määratlust ja viidet valminud täiendavatele juhendmaterjalidele, mis tuleb lisada ajakohastatud kopteriväljakute käsiraamatusse (dokument 9261).

Tuleb siiski märkida, et teatavate standardite väljajätmine Chicago konventsiooni 14. lisa II köite 5. peatükist ning pääste- ja tuletõrjeteenuste määratlemine võivad tekitada liidule teatavaid probleeme. Nende muudatuste tõttu oleks vaja tunnistada kehtetuks asjakohased EASA sertifitseerimistingimused, mis on seni taganud ühtlustatud rakendamise. Pääste- ja tuletõrjeteenuseid käsitlevate sätetega seoses takistaksid kavandatavad uued eeskirjad ühtlustatud rakendamist, kuna nende kohaldamiseks on vaja kopteriväljaku ohutust eraldi hinnata.

Pidades silmas muid ulatuslikke muudatusi, mida kõiki toetatakse, võttes arvesse nende kasulikku mõju ohutusele, on liidu nimel võetav seisukoht toetada kavandatud muudatusettepanekut tervikuna.

2.9. **15. lisa (Aeronavigatsiooniteabe teenused) 41. muudatusettepanek (päevakorrapunkt 27)**

2.9.1. Kirjeldus

Muudatusettepanekus käsitletakse konfliktipiirkondadega seotud erandolukorra plaanimist.

Üksikasjad on esitatud punktis 2.9.3.

2.9.2. Asjakohane liidu õigus

Määrus (EL) 2018/1139.

2.9.3. Muudatused, mis on vajalikud konfliktipiirkondades erandolukorra plaanimisega seotud probleemide tõttu

Võttes arvesse kahte ohutusalast soovitust, mille Madalmaade ohutusnõukogu esitas ICAO-le oma lõpparuandes Malaysia Airlines'i lennukiga (lend MH17) toimunud õnnetuse kohta, tegi aeronavigatsioonikomisjon ICAO nõukogule ettepaneku muuta Chicago konventsiooni 15. lisa ja näha muudatus ette standardina. Madalmaade ohutusnõukogu soovitas, et ICAO „lisaks standardisse sätte, mille kohaselt peavad riigid, kelle territooriumil toimub relvastatud konflikt, avaldama aegsasti võimalikult konkreetse teabe selle konfliktiga kaasnevate ohtude laadi ja ulatuse ning selle tagajärgede kohta tsiviillennundusele [...]". Muudatuse eesmärk on parandada teavet tsiviillennundusele ohtliku tegevuse kohta; see teave avaldatakse nõustavas teates lennunduspersonalile (NOTAM), kus käsitletakse ka konkreetse konfliktipiirkonna juhtumit. Üksikasjalikum teave aitab lennunduspersonalil hinnata konfliktipiirkonnaga seotud ohte.

Kui muudatusettepanek vastu võetakse, parandaks see niisuguse teabe hindamist ja avaldamist, mis käsitleb konfliktidest tulenevate ohtude laadi ja ulatust ning nende tagajärgi tsiviillennundusele ja mida käsitletakse määruse (EL) 2018/1139 artikli 88 lõike 3 punktis b. Kõnealuse artikliga antakse Euroopa Liidu Lennundusohutusametile õigus levitada asjakohast teavet ja soovitada parandusmeetmeid, mida riiklikud pädevad asutused või kõnealuse määruse kohaldamisalasse kuuluvad füüsilised ja juriidilised isikud peavad võtma tsiviillennundusele konfliktipiirkondadest tuleneva ohu korral. Muudatus koos konfliktipiirkondi käsitleva ICAO juhendmaterjaliga aitaks oluliselt kaasa nende liidu tasandi meetmete täpsuse ja täielikkuse tagamisele, mis peaksid jõudma kõigi konfliktipiirkonnaga seotud liidu ettevõtjateni.

Liidu nimel võetav seisukoht on toetada kavandatavat muudatusettepanekut tervikuna.

2.10. **16. lisa (Keskkonnakaitse) 13., 10. ja 1. muudatusettepanek (vastavalt I, II ja III köide) (päevakorrapunktid 28, 29 ja 30).**

2.10.1. Kirjeldus

Ettepanek on seotud õhusõidukite müraga.

Üksikasjad on esitatud punktis 2.10.3.

2.10.2. Asjakohane liidu õigus

Määrus (EL) 2018/1139.

2.10.3. Müra ja õhusaastet käsitlevate rahvusvaheliste standardite parandamine.

Esildatud muudatusettepanekud on lennunduse keskkonnakaitsekomitee (CAEP) viimase kolme aasta töö tulemus.

Liit on nende väljatöötamisele andnud positiivse hinnangu mitmes järjestikuses seisukohas, mis võeti ICAO tasandil tehtud tehnilise töö käigus. Viidatakse nõukogu poolt riikide kirjadega seoses vastu võetud seisukohtadele 19/42, 19/43 ja 19/44.

16. lisa I köite 13. muudatusettepanekuga parandatakse üldisi tehnilisi ja nomenklatuurialaseid vigu ning trükivigu. Samuti on selle eesmärk vaadata läbi mõisted, kus on kasutatud sõna „abeam“ (traaversis), määratleda mõiste „teekonnajoon maapinnal“ ning määrata kindlaks aeglase eksponentsiaalse aja keskmistamise lubatud hälve, et paremini iseloomustada tegelikku eksponentsiaalset reaktsiooniaega ühesekundilise täpsusega. Veel sisaldab see muudatusi, mis on seotud tegusõnade „tuleb“, „peab“ ja „peaks“ õige kasutamisega.

Seoses 16. lisa II köite 10. muudatusega kajastab see ICAO CAEP hiljutist heakskiitu (üheteistkümnendal koosolekul 2019. aasta veebruaris) mittelenduvate tahkete osakeste (nvPM) massi ja arvu piirmääradele. Uue piirmäära väljatöötamine tähendab, et lõplikult on välja töötatud õhusõidukite keskkonnaohutuse sertifitseerimise viimane osa, s.o müra, kohaliku õhu kvaliteedi ja allahelikiirusega lennukite CO_2-heite piirmäärade järel selle menetluse viimane lüli.

Uut standardit kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2023 uutele tootmises olevatele mootoritüüpidele tõukejõuga üle 26,7 kN. Mittelenduvate tahkete osakeste (nvPM) massi ja arvu piirmäärad on mõnevõrra leebemad selliste mootorite puhul, mille tõukejõud on alla 150 kN.

Seoses 16. lisa III köite 1. muudatusega käsitletakse ettepanekutes tüübiprojekti mõiste kasutuselevõtmist ja mitmesuguseid mõistete parandusi, selgitatakse normide kohaldatavust selliste õhusõidukite CO_2-heite suhtes sertifitseeritud muudetud versioonide suhtes, mille CO_2-heidet ei ole sertifitseeritud; märgitakse erandite lubamise eest vastutav asutus ja selgitatakse erandite registreerimise protsessi; võrdlustingimuste osas jäetakse välja üleliigne tekst ja parandatakse vähemtähtsad trükivead.

Liidu nimel võetav seisukoht on toetada muudatusettepanekuid, mis on kooskõlas määrusega (EL) 2018/1139.

2.11. **18. lisa (Ohtlike kaupade ohutu õhuvedu) 13. muudatusettepanek (päevakorrapunkt 31)**

2.11.1. Kirjeldus

Ettepanek on seotud mürgiste ja nakkusohtlike ainete terminoloogia ja ainete eraldamise nõudeid käsitlevate sätetega.

2.11.2. Asjakohane liidu õigus

Määruse (EL) nr 965/2012 IV lisa punkt CAT.GEN.MPA.200, kus on sätestatud, et „ohtlike kaupade lennutransport [peab] toimuma kooskõlas Chicago konventsiooni 18. lisaga“.

Liidu nimel võetav seisukoht on toetada kavandatavat muudatusettepanekut tervikuna.