KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 9.10.2020 r.
COM(2020) 649 final

ANNEX

ZAŁĄCZNIK

do

wniosku dotyczącego decyzji Rady

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do zgłoszenia różnic w stosunku do załączników 1, 3 i 4, części I, II i III załącznika 6, tomów I i II załącznika 10, załącznika11, tomów I i II załącznika 14, załącznika 15 i tomów I, II i III załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym oraz w Radzie Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do przyjęcia zmian 46 i 39 w częściach I i II załącznika 6 do tej konwencji, dotyczących odroczenia przyszłego wymogu w zakresie wyposażenia, odnoszącego się do 25-godzinnych zapisów z pokładowego rejestratora rozmów w kabinie pilota (CVR), w celu uniknięcia niezamierzonych konsekwencji wynikających z sytuacji awaryjnej związanej z COVID-19

ZAŁĄCZNIK

Różnice, które należy zgłosić Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do szeregu przyjętych zmian do załączników do konwencji chicagowskiej

1. RÓŻNICE, KTÓRE NALEŻY ZGŁOSIĆ

Podczas 219. sesji, która odbyła się w dniach 2–20 marca 2020 r., Rada ICAO przyjęła szereg zmian w różnych załącznikach do konwencji chicagowskiej w dziedzinach bezpieczeństwa, środowiska i żeglugi powietrznej. W tym kontekście, uwzględniając odpowiednie przepisy Unii, należy zgłosić ICAO następujące różnice:

1.1. Zmiana 176 w załączniku 1 „Licencjonowanie personelu”

Należy zgłosić różnice

1.2. Zmiana 79 w załączniku 3 „Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej”

Należy zgłosić różnice

1.3. Zmiany 44, 37, 23 odpowiednio do części I, II i III załącznika 6 „Eksploatacja statków powietrznych”

Część I: Należy zgłosić różnice
Część II: Należy zgłosić różnice
Część III: Należy zgłosić różnice

1.4. Zmiana 92 w załączniku 10 „Łączność lotnicza”, tom I i II

Tom I: Należy zgłosić różnice
Tom II: Należy zgłosić różnice

1.5. Zmiana 52 w załączniku 11 „Służby ruchu lotniczego”

Należy zgłosić różnice

1.6. Zmiany 15 i 9 w załączniku 14 „Lotniska”, tom I i II

Tom I: Należy zgłosić różnice
Tom II: Należy zgłosić różnice

1.7. Zmiana 41 w załączniku 15

Należy zgłosić różnicę

1.8. Zmiany 13, 10 i 1 w załączniku 16 „Ochrona środowiska”, tom I, II i III

Tom I: Należy zgłosić różnice
Tom II: Należy zgłosić różnice
Tom III: Należy zgłosić różnice

2. SZCZEGÓŁOWE INFORMACJE NA TEMAT RÓŻNIC, KTÓRE NALEŻY ZGŁOSIĆ

2.1. Zmiana 176 w załączniku 1 „Licencjonowanie personelu”

2.1.1. Opis

Zmiana wynika z zaleceń opracowanych przez grupę zadaniową ICAO ds. szkolenia i oceny w oparciu o kompetencje (CBTA-TF) oraz Sekretariat ICAO i dotyczy dostosowania do zmiany 5 w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc. 9868), nowych definicji, aktualizacji wymogów dotyczących oficerów operacji lotniczych/dyspozytorów lotniczych, zmiany przepisów dotyczących pionowzlotów i odroczenia ich stosowania oraz wprowadzenia przepisów dotyczących instruktorów szkolenia operacyjnego z zakresu kontroli ruchu lotniczego.

2.1.2. Stosowne prawo Unii

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011[1]

Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/340[2]

2.1.3. Tabela różnic, które należy zgłosić w odniesieniu do zmiany 176 w załączniku 1

Przepis załącznika	**Kategoria różnicy**	**Szczegółowe informacje na temat różnicy**	**Uwagi**
ROZDZIAŁ 1. DEFINICJE I OGÓLNE ZASADY DOTYCZĄCE LICENCJI 1.1 Definicje Kompetencja; Element kompetencji; Jednostka kompetencji; Zarządzanie błędami; Kryteria umiejętności; Zarządzanie zagrożeniami.	C	Rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 zawiera te definicje, określone w załączniku 1 ICAO, wydanie dwunaste z 2018 r. Rozporządzenie (UE) 2015/340 nie zawiera przywołanych definicji.	W celu rozwiązania kwestii redakcyjnych planuje się przyjęcie zmiany do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 w ramach RMT.0587 „Regularna aktualizacja rozporządzeń dotyczących szkolenia, egzaminowania i sprawdzania pilotów oraz powiązanego nadzoru”. Zmiana rozporządzenia (UE) 2015/340 zostanie w przyszłości rozważona w ramach RMT.0668 „Regularna aktualizacja przepisów dotyczących licencjonowania kontrolerów ruchu lotniczego”.

[1] Dz.U. L 311 z 25.11.2011, s. 1.
[2] Dz.U. L 63 z 6.3.2015, s. 1.

ROZDZIAŁ 1. DEFINICJE I OGÓLNE ZASADY DOTYCZĄCE LICENCJI 1.1 Definicje Szkolenie i ocena w oparciu o kompetencje; Standard kompetencji; Warunki; Ramy kompetencji ICAO; Monitorowanie; Obserwowalne zachowanie (OB); Pilot lecący (PF); Pilot monitorujący (PM).	C	Rozporządzenia UE nie zawierają tych definicji.	Planuje się przyjęcie zmiany do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 w ramach RMT.0587 „Regularna aktualizacja rozporządzeń dotyczących szkolenia, egzaminowania i sprawdzania pilotów oraz powiązanego nadzoru”.
2.4.3 Szczególne wymagania do wydania uprawnień na kategorię samolotu 2.4.3.1 Doświadczenie 2.4.3.1.1 Zaliczenie ogranicza się do 20 godzin maksimum.	A	FCL.315 CPL wraz z dodatkiem 3 do załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 dopuszcza zaliczenie maksymalnie 10 godzin.	
1.2.8.2 oraz DODATEK 2 ZATWIERDZONA ORGANIZACJA SZKOLENIA 3. Programy szkolenia	B	FCL.115 LAPL w FCL.210 PPL, FCL.315 CPL, oraz FCL.315(A), FCL.410.A MPL, FCL.515 ATPL, FCL930 FI, FCL.930FI FI, FCL.930.TRI TRI, FCL.930.CRI CRI, FCL930.IRI IRI, FCL930.SFI SFI, FCL930.MCCI MCCI, FCL930.ST STI, FCL.930.MI MI, FCL.930FTI FTI, dodatek 3 do załącznika I, dodatek 5 do załącznika I oraz dodatek 6 do załącznika I (część FCL) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 „Licencjonowanie załogi lotniczej” zapewniają niezbędną elastyczność programów szkolenia.	

ROZDZIAŁ 4 LICENCJE I UPRAWNIENIA DLA PERSONELU INNEGO NIŻ CZŁONKOWIE ZAŁOGI LOTNICZEJ 4.4 Licencja kontrolera ruchu lotniczego 4.4.1 Wymagania dotyczące wydania licencji 4.4.1.3 Doświadczenie 4.4.1.3.1	C	Rozporządzenie (UE) 2015/340 nie zawiera wymogu dotyczącego trzymiesięcznego stażu pracy.	Zmiana rozporządzenia (UE) 2015/340 zostanie w rozważona w ramach procedury opracowywania przepisów RMT.0668 „Regularna aktualizacja przepisów dotyczących licencjonowania kontrolerów ruchu lotniczego”. Przewiduje się, że zawiadomienie na temat proponowanych zmian zostanie opublikowane do końca 2020 r.
4.4.1.3.2	A	Rozporządzenie (UE) 2015/340 szczegółowo odnosi się do przywołanej normy w odniesieniu do doświadczenia i szkolenia instruktorów szkolenia operacyjnego.	Nie przewiduje się zmian w rozporządzeniu (UE) 2015/340, część ATCO.
4.5 Uprawnienia kontrolera ruchu lotniczego 4.5.2 Wymagania dotyczące uprawnień kontrolera ruchu lotniczego 4.5.2.2 Doświadczenie 4.5.2.2.1 lit. b)	B	Część ATCO rozporządzenia (UE) 2015/340 odnosi się do przywołanej normy bez nakładania dodatkowego obowiązku.	Nie przewiduje się zmian w rozporządzeniu (UE) 2015/340, część ATCO.
4.5.2.2.1 lit. c)	C	Przepisy UE nie wymagają doświadczenia/szkolenia w zakresie podejścia za pomocą radaru dozorowania.	Przewiduje się, że norma ta zostanie uwzględniona w powiązanym AMC do części ATCO rozporządzenia (UE) 2015/340 w ramach RMT.0668 „Regularna aktualizacja przepisów dotyczących licencjonowania kontrolerów ruchu lotniczego”. Przewiduje się, że zawiadomienie na temat proponowanych zmian zostanie opublikowane do końca 2020 r.

4.5.2.2.2	B	Część ATCO rozporządzenia (UE) 2015/340 nie wymaga, aby wniosek o wydanie uprawnienia został złożony w terminie sześciu miesięcy od zdobycia doświadczenia. W tym samym rozporządzeniu wymaga się jednak, aby prawa były wykorzystane w terminie nieprzekraczającym 90 dni. Przepis określony w ATCO odnosi się do 1 roku, jeżeli posiadacz licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego nie zaczął korzystać z praw wynikających z tej licencji w ciągu roku od dnia jej wydania lub przerwał korzystanie z tych praw na ponad rok. Może on rozpocząć lub kontynuować szkolenie w jednostce dotyczące tego uprawnienia wyłącznie po poddaniu się ocenie wcześniejszego poziomu wiedzy i umiejętności pod kątem dalszego spełniania wymagań dotyczących posiadania tego uprawnienia oraz po spełnieniu wymagań szkoleniowych wynikających z tej oceny.	

1.2. Zmiana 79 w załączniku 3 „Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej”

1.2.1. Opis

Zmiana, wynikająca z czwartego spotkania Panelu Meteorologicznego (METP/4), dotyczy modelu wymiany informacji meteorologicznych ICAO (IWXXM), systemu ostrzegania przed pyłem wulkanicznym (IAVW), światowego systemu prognoz obszarowych (WAFS), a także informacji SIGMET, AIRMET i GAMET[3].

[3] Informacje AIRMET i SIGMET są opisane w rozporządzeniu (UE) 2017/373. Są to informacje dla użytkowników przestrzeni powietrznej dotyczące określonych warunków meteorologicznych.

Informacje GAMET określono w przepisach ICAO. Jest to prognoza obszarowa w postaci tekstu otwartego, przedstawiona z wykorzystaniem obowiązujących skrótów, przeznaczona dla lotów na małych wysokościach i dotycząca odpowiedniego rejonu informacji powietrznej lub jego części, opracowywana przez biuro meteorologiczne wyznaczone przez zainteresowaną władzę meteorologiczną. Jest przekazywana do biur meteorologicznych sąsiednich rejonów informacji powietrznej, zgodnie z uzgodnieniami pomiędzy zainteresowanymi władzami meteorologicznymi. Jeśli chodzi o prawodawstwo UE, przywołuje się termin

1.2.2. Stosowne prawo Unii

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373[4]

1.2.3. Tabela różnic, które należy zgłosić w odniesieniu do zmiany 79 w załączniku 3

Przepis załącznika	**Kategoria różnicy**	**Szczegółowe informacje na temat różnicy**	**Uwagi**
Zmiana 79 w ZAŁĄCZNIKU 3, rozdział 1. 1.1 „Definicje”; „Centrum doradcze ds. chmury pyłu wulkanicznego (VAAC)”	C	W przepisach UE definicja „centrum doradczego ds. chmury pyłu wulkanicznego (VAAC)” obejmuje tekst „w następstwie erupcji wulkanicznych”.	Do trzeciego kwartału 2021 r. planuje się przyjęcie zmiany rozporządzenia (UE) 2017/373, w której tekst „w następstwie erupcji wulkanicznych” zostanie skreślony, a definicja „centrum doradczego ds. chmury pyłu wulkanicznego (VAAC)” będzie zgodna ze zmianą 79 ICAO.
Zmiana 79 w ZAŁĄCZNIKU 3, rozdział 3. 3.4 „Meteorologiczne biura nadzoru”; nowy pkt 3.4.4	C	W przepisach UE nie uwzględniono zalecenia, by meteorologiczne biura nadzoru (MWO) koordynowały informacje SIGMET z sąsiednimi biurami.	Do trzeciego kwartału 2021 r. planuje się przyjęcie zmiany rozporządzenia (UE) 2017/373, w której przewiduje się zawarcie wymogu równoważnego z wymogiem zawartym w zmianie 79 ICAO, co będzie zgodne z tą zmianą.
Zmiana 79 w ZAŁĄCZNIKU 3, rozdział 3. 3.7 „Centra doradcze do spraw cyklonu tropikalnego”; pkt 3.7 lit. b).	C	W przepisach UE nie uwzględniono wymogu uwzględnienia zmian intensywności w czasie obserwacji (cyklonu tropikalnego).	Do trzeciego kwartału 2021 r. planuje się przyjęcie zmiany rozporządzenia (UE) 2017/373, w której przewiduje się zawarcie wymogu uwzględnienia zmian intensywności w czasie obserwacji (cyklonu tropikalnego), co będzie zgodne ze zmianą 79 ICAO.

„prognoza obszarowa dla lotów na małych wysokościach” zdefiniowany w załączniku I (Definicje) do rozporządzenia (UE) 2017/373.

[4] Dz.U. L 62 z 8.3.2017, s. 1.

Zmiana 79 w ZAŁĄCZNIKU 3, dodatek 1. „Wzory map i formularzy”; Wzór VAG i Wzór SVA.	C	W przepisach UE nie uwzględniono zaktualizowanych (przykładowych) map przedstawiających odwzorowanie Mercatora i biegunowe stereograficzne dla pyłu wulkanicznego w formacie graficznym oraz informacje SIGMET w formie graficznej.	Do trzeciego kwartału 2021 r. planuje się przyjęcie zmiany rozporządzenia (UE) 2017/373, w której przewiduje się zawarcie zaktualizowanych (przykładowych) map przedstawiających odwzorowanie Mercatora i biegunowe stereograficzne, co będzie zgodne ze zmianą 79 ICAO.
Zmiana 79 w ZAŁĄCZNIKU 3, dodatek 2; 1.2 „Prognozy dla górnych warstw atmosfery w węzłach regularnej siatki”, pkt 1.2.1	C	W przepisach UE występują następujące różnice wobec do tego przepisu: 1) uwzględniono odniesienie do „warunków bezchmurnych” i turbulencji „w chmurach” (w kontekście turbulencji); 2) kolejność rozpowszechniania prognoz odpowiada kolejności sporządzania; oraz 3) czas, do którego należy przeprowadzić rozpowszechnianie, wynosi 6 godzin od standardowego czasu obserwacji.	Do trzeciego kwartału 2021 r. planuje się przyjęcie zmiany rozporządzenia (UE) 2017/373, w której przewiduje się: 1) skreślenie słów „w warunkach bezchmurnych” i „w chmurach”; 2) usunięcie określonej kolejności rozpowszechniania; oraz 3) zakończenie rozpowszechniania do 5 godzin; co będzie zgodne ze zmianą 79 ICAO.
Zmiana 79 w ZAŁĄCZNIKU 3, dodatek 2; 1.2 „Prognozy dla górnych warstw atmosfery w węzłach regularnej siatki”, pkt 1.2.2 lit. g)	C	W przepisach UE nie uwzględniono nowych warstw turbulencji skupionych na poziomach lotu 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa).	Do trzeciego kwartału 2021 r. planuje się przyjęcie zmiany rozporządzenia (UE) 2017/373, w której przewiduje się zawarcie nowych warstw turbulencji skupionych na poziomach lotu 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), co będzie zgodne ze zmianą 79 ICAO.

Zmiana 79 w ZAŁĄCZNIKU 3, dodatek 2; 1.3 „Prognozy istotnych zjawisk pogody (SIGWX)”, pkt 1.3.1.1	C	Zgodnie z przepisami UE czas, do którego należy zakończyć rozpowszechnianie prognoz dotyczących istotnych zjawisk pogody (SIGWX), przypada nie później niż 9 godzin po standardowym czasie obserwacji.	Do trzeciego kwartału 2021 r. planuje się przyjęcie zmiany rozporządzenia (UE) 2017/373, w której przewiduje się zawarcie wymogu zakończenia rozpowszechniania do 7 godzin w normalnych warunkach i do 9 godzin po standardowym czasie obserwacji podczas działania w trybie awaryjnym, co będzie zgodne ze zmianą 79 ICAO.
Zmiana 79 w ZAŁĄCZNIKU 3, dodatek 2; 1.3 „Prognozy istotnych zjawisk pogody (SIGWX)”, pkt 1.3.1.3	C	W przepisach UE, oraz uwzględniając odroczone stosowanie zmiany ICAO (4 listopada 2021 r.), nie ma wymogów, aby światowe centra prognoz obszarowych wydawały prognozy SIGWX w postaci kodu IWXXM.	Do trzeciego kwartału 2021 r. planuje się przyjęcie zmiany rozporządzenia (UE) 2017/373, w której przewiduje się zawarcie wymogu, aby światowe centra prognoz obszarowych wydawały prognozy SIGWX w postaci kodu IWXXM, co będzie zgodne ze zmianą 79 ICAO.
Zmiana 79 w ZAŁĄCZNIKU 3, dodatek 2; 2.1 „Użycie produktów WAFS”, pkt 2.1.2	C	Przepis ten nie został transponowany do przepisów UE. W związku z tym, oraz uwzględniając odroczone stosowanie zmiany ICAO (4 listopada 2021 r.), nie ma wymogu, aby lotniskowe biura meteorologiczne dekodowały dane IWXXM otrzymane od WAFC do postaci standardowych map WAFS.	MET.TR.215 w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2017/373 nie określa wyraźnie warunków stosowania produktów WAFS wykorzystywanych do przygotowywania informacji meteorologicznych dostarczanych na potrzeby dokumentacji lotniczo-meteorologicznej. Nie przewiduje się zmian w rozporządzeniu (UE) 2017/373 w tym zakresie.
Zmiana 79 w ZAŁĄCZNIKU 3, dodatek 2; 2.2 „Powiadomienie WAFC dotyczące znacznych rozbieżności”, pkt 2.2	C	W przepisach UE, oraz uwzględniając odroczone stosowanie zmiany ICAO (4 listopada 2021 r.), nie ma wymogu, aby lotniskowe biura meteorologiczne wykorzystujące dane IWXXM otrzymane od przedmiotowych WAFC powiadamiały o znacznych rozbieżnościach.	Do trzeciego kwartału 2021 r. planuje się przyjęcie zmiany rozporządzenia (UE) 2017/373, w której przewiduje się zawarcie wymogu, aby instytucja zapewniająca służby meteorologiczne (nie tylko lotniskowe biura meteorologiczne) powiadamiała przedmiotowe WAFC o znacznych rozbieżnościach przy korzystaniu z danych IWXXM, co będzie zgodne ze zmianą 79 ICAO.

Zmiana 79 w ZAŁĄCZNIKU 3, dodatek 2; Tabela A2-1 „Szablon dla informacji doradczej o pyle wulkanicznym”	C	W przepisach UE szablon nie zawiera przepisów dotyczących odniesień do „UNKNOWN” w sekcji „Państwo lub region” informacji doradczej. Nie uwzględniono odniesień do wzniesienia (nad powierzchnią) „SFC” i „UNKNOWN” w sekcji „Wysokość szczytu”. Nie uwzględniono przykładów i przypisów dotyczących pyłu wulkanicznego „RE-SUSPENDED”.	Do trzeciego kwartału 2021 r. planuje się przyjęcie zmiany rozporządzenia (UE) 2017/373, w której przewiduje się zawarcie przepisów dotyczących odniesień do „UNKNOWN” w sekcji „Państwo lub region”, odniesień do wzniesienia (nad powierzchnią) „SFC” i „UNKNOWN” w sekcji „Wysokość szczytu” oraz przykładów dotyczących pyłu wulkanicznego „RE-SUSPENDED”, co będzie zgodne ze zmianą 79 ICAO.
Zmiana 79 w ZAŁĄCZNIKU 3, dodatek 2; Przykład A2-1 „Informacja doradcza o pyle wulkanicznym”	C	W przepisach UE nie uwzględniono zmiany „numeru wulkanu” w przykładzie.	Do trzeciego kwartału 2021 r. planuje się przyjęcie zmiany rozporządzenia (UE) 2017/373, w której przewiduje się zawarcie zmiany „numeru wulkanu”, co będzie zgodne ze zmianą 79.
Zmiana 79 w ZAŁĄCZNIKU 3, dodatek 2; Tabela A2-2 „Szablon dla informacji doradczej o cyklonie tropikalnym”	C	W przepisach UE szablon nie zawiera: 1) przepisów dotyczących uwzględnienia zmian intensywności w czasie obserwacji cyklonu tropikalnego; 2) opcji „NIL” w odniesieniu do obserwowanej chmury Cumulonimbus (CB).	Do trzeciego kwartału 2021 r. planuje się przyjęcie zmiany rozporządzenia (UE) 2017/373, w której przewiduje się zawarcie przepisów dotyczących uwzględnienia zmian intensywności w czasie obserwacji cyklonu tropikalnego oraz opcji „NIL” w odniesieniu do obserwowanej chmury Cumulonimbus (CB), co będzie zgodne ze zmianą 79 ICAO.
Zmiana 79 w ZAŁĄCZNIKU 3, dodatek 2; Przykład A2-2 „Informacja doradcza o cyklonie tropikalnym”	C	W przepisach UE zaktualizowany przykład nie zawiera pozycji odnotowującej zmianę intensywności w czasie obserwacji cyklonu tropikalnego.	Do trzeciego kwartału 2021 r. planuje się przyjęcie zmiany rozporządzenia (UE) 2017/373, w której przewiduje się zawarcie pozycji odnotowującej zmianę intensywności w czasie obserwacji cyklonu tropikalnego, co będzie zgodne ze zmianą 79 ICAO.

Zmiana 79 w ZAŁĄCZNIKU 3, dodatek 2; Tabela A2-3 „Szablon dla informacji doradczej o pogodzie kosmicznej”	C	W przepisach UE nie uwzględnia się obecnie funkcji centrów pogody kosmicznej – a zatem również tabeli A2-3.	EASA będzie nadal monitorować rozwój sytuacji w zakresie zapewniania informacji o pogodzie kosmicznej. Obecnie nie określono harmonogramu włączenia funkcji centrów pogody kosmicznej do przepisów UE.
Zmiana 79 w ZAŁĄCZNIKU 3, dodatek 3; Tabela A3-2 „Szablon METAR i SPECI”	C	W przepisach UE nie określono wyraźnie stosowania ukośnika („/”) jako wskaźnika „brakujących danych”.	Do trzeciego kwartału 2021 r. planuje się przyjęcie zmiany rozporządzenia (UE) 2017/373 – do tego czasu kwestia uwzględnienia w przepisach UE stosowania ukośnika („/”) jako wskaźnika „brakujących danych” w kontekście unijnym zostanie rozważona.
Zmiana 79 w ZAŁĄCZNIKU 3, dodatek 4; 2.6 „Turbulencja”, pkt 2.6.2	C	Rozdział 5 i dodatek 4 do załącznika 3 ICAO nie zostały transponowane do prawodawstwa UE.	Przepisy dotyczące zgłaszania turbulencji w odniesieniu do „szybkości rozproszenia wiru” (EDR) zostaną uwzględnione w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 (SERA), które odnosi się do obserwacji ze statków powietrznych i zgłoszeń drogą komunikacji głosowej w ramach procedury opracowywania przepisów 0476 – regularna aktualizacja SERA. Przepisy dotyczące łączności łączem transmisji danych zostaną również uwzględnione w ramach przyszłej procedury dotyczącej operacji łącza transmisji danych.

Zmiana 79 w ZAŁĄCZNIKU 3, dodatek 4; 2.6 „Turbulencja”, pkt 2.6.3	C	Rozdział 5 i dodatek 4 do załącznika 3 ICAO nie zostały transponowane do prawodawstwa UE.	Przepisy dotyczące zgłaszania turbulencji w odniesieniu do „szybkości rozproszenia wiru” (EDR) zostaną uwzględnione w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 (SERA), które odnosi się do obserwacji ze statków powietrznych i zgłoszeń drogą komunikacji głosowej w ramach procedury opracowywania przepisów 0476 – regularna aktualizacja SERA. Przepisy dotyczące łączności łączem transmisji danych zostaną również uwzględnione w ramach przyszłej procedury dotyczącej operacji łącza transmisji danych.
Zmiana 79 w ZAŁĄCZNIKU 3, dodatek 4; Tabela A4-1 „Szablon dla specjalnego komunikatu z powietrza (downlink)”	C	Rozdział 5 i dodatek 4 do załącznika 3 ICAO nie zostały transponowane do prawodawstwa UE.	Przepisy dotyczące zgłaszania silnych burz pyłowych zostaną uwzględnione w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 (SERA), które odnosi się do obserwacji ze statków powietrznych i zgłoszeń drogą komunikacji głosowej w ramach procedury opracowywania przepisów 0476 – regularna aktualizacja SERA. Przepisy dotyczące łączności łączem transmisji danych zostaną również uwzględnione w ramach przyszłej procedury dotyczącej operacji łącza transmisji danych.
Zmiana 79 w ZAŁĄCZNIKU 3, dodatek 5; 4.4 „Wymiana i rozpowszechnianie prognoz obszarowych dla lotów na małych wysokościach”, nowy pkt 4.4.2	C	W przepisach UE nie występuje odniesienie do rozpowszechniania prognoz obszarowych dla lotów na małych wysokościach w ramach usług internetowych lotniczej służby stałej.	Do trzeciego kwartału 2021 r. planuje się przyjęcie zmiany rozporządzenia (UE) 2017/373, w której przewiduje się uwzględnienie rozpowszechniania prognoz obszarowych dla lotów na małych wysokościach w ramach usług internetowych lotniczej służby stałej, co będzie zgodne ze zmianą 79 ICAO.

Zmiana 79 w ZAŁĄCZNIKU 3, dodatek 6; 4.2 „Kryteria dotyczące zjawisk włączanych do informacji SIGMET, AIRMET oraz specjalnych komunikatów z powietrza (łącze w górę)”, nowy pkt 4.2.6	C	W przepisach UE dolne wartości dla silnych i umiarkowanych turbulencji wynoszą odpowiednio 0,7 i 0,4.	Do trzeciego kwartału 2021 r. planuje się przyjęcie zmiany rozporządzenia (UE) 2017/373, w której przewiduje się zmianę dolnych wartości odpowiednio do 0,45 i 0,20, co będzie zgodne ze zmianą 79 ICAO.
Zmiana 79 w ZAŁĄCZNIKU 3, dodatek 6; Tabela A6-1A „Szablon informacji SIGMET i AIRMET”	C	Przepisy UE nie uwzględniają: 1) identyfikacji chmury Cumulonimbus (CB) w powiązaniu z prognozą położenia cyklonu tropikalnego, z uwzględnieniem przedmiotowych przypisów; oraz 2) zmiany przypisów dotyczących informacji SIGMET dla chmury radioaktywnej.	Do trzeciego kwartału 2021 r. planuje się przyjęcie zmiany rozporządzenia (UE) 2017/373, w której przewiduje się: 1) identyfikację CB w powiązaniu z prognozą położenia cyklonu tropikalnego, z uwzględnieniem przedmiotowych przypisów; oraz 2) zmianę przypisów dotyczących informacji SIGMET dla chmury radioaktywnej; co będzie zgodne ze zmianą 79 ICAO.
Zmiana 79 w ZAŁĄCZNIKU 3, dodatek 6; Tabela A6-1B „Szablon specjalnego komunikatu z powietrza (uplink)”	C	W przepisach UE: 1) nie uwzględniono „silnej burzy pyłowej” (HVY DS); oraz 2) nie uwzględniono dodania słowa „obserwowana (-y)” w odniesieniu do „lokalizacji” i „poziomu”.	Do trzeciego kwartału 2021 r. planuje się przyjęcie zmiany rozporządzenia (UE) 2017/373 – do tego czasu rozważone zostanie znaczenie specjalnego komunikatu z powietrza (uplink) w kontekście operacji UE w celu włączenia do rozporządzenia (UE) 2017/373.
Zmiana 79 w ZAŁĄCZNIKU 3, dodatek 6; Przykład A6-4 „Informacja SIGMET dla chmury radioaktywnej”	C	W przepisach UE nie przyjęto opracowanego przez ICAO formatu informacji SIGMET dla chmury radioaktywnej.	Do trzeciego kwartału 2021 r. planuje się przyjęcie zmiany rozporządzenia (UE) 2017/373, w której przewiduje się zawarcie opracowanego przez ICAO formatu informacji SIGMET dla chmury radioaktywnej, co będzie zgodne ze zmianą 79.

Zmiana 79 w ZAŁĄCZNIKU 3, dodatek 8; 2.2 „Format informacji o istotnych zjawiskach pogody”, pkt 2.2.1	B	Przepisy UE nie zawierają w tym zakresie rozróżnienia między wstępnym planowaniem lotów a zmianą planu lotu w trakcie lotu.	Nie przewiduje się zmian w rozporządzeniu (UE) 2017/373 w tym zakresie.
Zmiana 79 w ZAŁĄCZNIKU 3, dodatek 8; 2.2 „Format informacji o istotnych zjawiskach pogody”, pkt 2.2.2	C	W przepisach UE, oraz uwzględniając odroczone stosowanie (4 listopada 2021 r.), nie zawarto zalecenia, zgodnie z którym informacje o istotnych zjawiskach pogody dostarczane przez WAFC powinny być wydawane w postaci kodu IWXXM.	Do trzeciego kwartału 2021 r. planuje się przyjęcie zmiany rozporządzenia (UE) 2017/373, w której, uwzględniając odroczone stosowanie (4 listopada 2021 r.), przewiduje się zawarcie zalecenia, zgodnie z którym informacje o istotnych zjawiskach pogody dostarczane przez WAFC powinny być wydawane w postaci kodu IWXXM, co będzie zgodne ze zmianą 79 ICAO.

1.3. Zmiany 44, 37, 23 odpowiednio do części I, II i III załącznika 6 „Eksploatacja statków powietrznych”

1.3.1. Opis

Zmiana 44 do części I załącznika 6 odnosi się do stref konfliktu, operacji w każdych warunkach meteorologicznych, harmonizacji warunków zezwoleń, akceptacji i zatwierdzeń (*authorizations, acceptance and approvals*, AAA), przedziału ładunkowego, systemu ostrzegania przed bliskością powierzchni ziemi (GPWS), kamizelek ratunkowych, art. 83 bis, rejestratorów lotu, rejestrowania wiadomości przekazywanych łączem transmisji danych oraz pozycji statku powietrznego znajdującego się w stanie zagrożenia.

Zmiana 37 do części II załącznika 6 odnosi się do operacji w każdych warunkach meteorologicznych, harmonizacji warunków zezwoleń, akceptacji i zatwierdzeń (AAA), art. 83 bis, rejestratorów lotu oraz rejestrowania wiadomości przekazywanych łączem transmisji danych.

Zmiana 23 do części III załącznika 6 odnosi się do operacji w każdych warunkach meteorologicznych, harmonizacji warunków zezwoleń, akceptacji i zatwierdzeń (AAA), art. 83 bis, opracowania przepisów dotyczących osiągów śmigłowców w warunkach zagrożenia, rejestratorów lotu oraz rejestrowania wiadomości przekazywanych łączem transmisji danych.

1.3.2. Stosowne prawo Unii

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012[5]

1.3.3. Tabela różnic, które należy zgłosić w odniesieniu do zmiany 44 do części I załącznika 6

Przepis załącznika	**Kategoria różnicy**	**Szczegółowe informacje na temat różnicy**	**Uwagi**

[5] Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1.

4.2.8.1.1	C	Wdrożono częściowo. Nie przyznano zaufania operacyjnego dla CVS. Rozporządzenie (UE) nr 965/2012 zezwala obecnie jedynie na zaufanie operacyjne dla HUD i EVS.	
4.2.8.2	C	Wdrożono częściowo. Nowo wprowadzone elementy normy nie zostały jeszcze transponowane do przepisów UE.	
4.3.4.1.2	C	Wdrożono częściowo. W przepisach UE stosuje się koncepcję ETOPS zamiast EDTO.	Planuje się transpozycję norm EDTO do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 za pośrednictwem RMT.0392.
4.7.2.1	C	Nie wdrożono. W rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 nie stosuje się EDTO. Zamiast tego stosuje się koncepcję ETOPS.	Planuje się transpozycję norm EDTO do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 za pośrednictwem RMT.0392.
4.7.2.2	C	Nie wdrożono. W rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 nie stosuje się EDTO. Zamiast tego stosuje się koncepcję ETOPS.	Planuje się transpozycję norm EDTO do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 za pośrednictwem RMT.0392.
4.7.2.3	C	Nie wdrożono. W rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 nie stosuje się EDTO. Zamiast tego stosuje się koncepcję ETOPS.	Planuje się transpozycję norm EDTO do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 za pośrednictwem RMT.0392.
4.7.2.4	C	Nie wdrożono. W rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 nie stosuje się EDTO. Zamiast tego stosuje się koncepcję ETOPS.	Planuje się transpozycję norm EDTO do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 za pośrednictwem RMT.0392.
4.7.2.6	C	Nie wdrożono. W rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 nie stosuje się EDTO. Zamiast tego stosuje się koncepcję ETOPS.	Planuje się transpozycję norm EDTO do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 za pośrednictwem RMT.0392.
6.1.5.1	C	Nie wdrożono.	
6.1.5.2	C	Nie wdrożono.	

6.1.5.3	C	Nie wdrożono.	
6.1.5.4 Zalecenie	C	Nie wdrożono.	
6.3.3.1.1	A	Bardziej rygorystyczne lub przekracza wymogi. CAT.IDE.A.195 lit. a) rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wymaga rejestrowania łączności łączem transmisji danych w przypadku samolotów, dla których indywidualne CofA wydano w dniu lub po dniu 8 kwietnia 2014 r.	
6.3.3.1.2	C	Nie wdrożono. CAT.IDE.A.195 lit. a) rozporządzenia (UE) nr 965/2012 ma zastosowanie wyłącznie do samolotów, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 8 kwietnia 2014 r. Nie jest wymagana modernizacja urządzenia rejestrującego łączność łączem transmisji danych.	
6.3.3.1.3 Zalecenie	C	Nie wdrożono.	
6.18.1	C	Wdrożono częściowo. CAT.GEN.MPA.210 rozporządzenia (UE) nr 965/2012 nie ma zastosowania do samolotów o MCTOM mniejszej niż 45500 kg i MOPSC mniejszej niż 19. Ponadto CAT.GEN.MPA.210 ma zastosowanie wyłącznie do samolotów, dla których indywidualne CofA wydano w dniu lub po dniu 1 stycznia 2023 r.	
6.18.2 Zalecenie	C	Nie wdrożono.	

Dodatek 8 1.6	C	Nie wdrożono. Jeżeli stosowany jest ADRS, obecnie nie istnieje żaden wymóg UE dotyczący niezawodności jego źródła zasilania.	Należy zgłosić różnicę wobec normy 6.3.1.1.1.
Dodatek 10	C	Nie wdrożono.	

1.1.4. Tabela różnic, które należy zgłosić w odniesieniu do zmiany 37 do części II załącznika 6

Przepis załącznika	**Kategoria różnicy**	**Szczegółowe informacje na temat różnicy**	**Uwagi**
2.2.2.2.1.1	C	Wdrożono częściowo. Nie przyznano zaufania operacyjnego dla CVS. Rozporządzenie (UE) nr 965/2012 zezwala obecnie jedynie na zaufanie operacyjne dla HUD i EVS.	
2.4.16.2.1	C	Wdrożono częściowo.	W części NCO nie ma wymogu wyposażenia w rejestrator lotu.
2.4.18.1	C	Nie wdrożono.	
2.4.18.2	C	Nie wdrożono.	
2.4.18.3	C	Nie wdrożono.	
2.4.18.4	C	Nie wdrożono.	
Dodatek 2.5	C	Nie wdrożono.	

1.1.5. Tabela różnic, które należy zgłosić w odniesieniu do zmiany 23 do części III załącznika 6

Przepis załącznika	**Kategoria różnicy**	**Szczegółowe informacje na temat różnicy**	**Uwagi**

2.2.8.1.1	C	Wdrożono częściowo. Nie przyznano zaufania operacyjnego dla CVS. Rozporządzenie (UE) nr 965/2012 zezwala obecnie jedynie na zaufanie operacyjne dla HUD i EVS.	
2.2.8.2	C	Wdrożono częściowo. Nowo wprowadzone elementy normy nie zostały jeszcze transponowane do przepisów UE.	
4.1.5.1	C	Nie wdrożono.	
4.1.5.2	C	Nie wdrożono.	
4.1.5.3	C	Nie wdrożono.	
4.1.5.4	C	Nie wdrożono.	
4.3.3.1.2	C	Nie wdrożono.	
4.3.3.1.2.4	C	Nie wdrożono.	
4.7.3.1.1.1	C	Nie wdrożono.	
4.13.1	C	Nie wdrożono.	
4.13.2	C	Nie wdrożono.	
4.13.3	C	Nie wdrożono.	
4.13.4	C	Nie wdrożono.	
Dodatek 4 1.6	C	Nie wdrożono. Jeżeli stosowany jest ADRS, obecnie nie istnieje żaden wymóg UE dotyczący niezawodności jego źródła zasilania.	Należy zgłosić różnicę wobec normy 4.3.1.1.4.
Dodatek 6	C	Nie wdrożono.	

1.4. Zmiana 92 w załączniku 10 „Łączność lotnicza”, tom I II

1.4.1. Opis

Tom I: Zmiana odnosi się do globalnego systemu nawigacji satelitarnej (GNSS) oraz konwencjonalnych pomocy nawigacyjnych wynikających z czwartego i piątego spotkania panelu systemów nawigacji (NSP/4 i NSP/5). Zmiana obejmuje: a) kategorie zdolności

systemu lądowania według wskazań przyrządów (ILS); b) przekazywanie informacji dotyczących stanu operacyjnego służb radionawigacji; c) aktualizację przepisów dotyczących systemów wspomagających opartych na wyposażeniu satelitarnym (SBAS) w celu wprowadzenia nowych podmiotów świadczących usługi SBAS, nowego standardowego identyfikatora uniwersalnego czasu koordynowanego (UTC) oraz wymogów w zakresie monitorowania emisji danych z globalnego systemu pozycjonowania (GPS); d) przepisy zapewniające kompatybilność transmisji danych (VDB) bardzo wysokich częstotliwości (VHF) przez system wspomagający oparty na urządzeniach naziemnych (GBAS) z ILS i radiolatarnią ogólnokierunkową VHF (VOR); e) objaśnienia i korekty przepisów dotyczących GBAS; oraz f) dodatkowe wskazówki dotyczące limitów alarmów dotyczących integralności systemu GNSS.

Tom II: Zmiana odnosi się do modelu wymiany informacji meteorologicznych ICAO (IWXXM), stałej telekomunikacyjnej sieci lotniczej (AFTN) i stałej służby lotniczej (AFS).

1.4.2. Stosowne prawo Unii

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373[6]

1.4.3. Tabela różnic, które należy zgłosić w odniesieniu do zmiany 92 w załączniku 10 tom I

Przepis załącznika	**Kategoria różnicy**	**Szczegółowe informacje na temat różnicy**	**Uwagi**
Zmiana 92 w załączniku 10 tom I	C	Rozporządzenie (UE) 2017/373 odnosi się do załącznika 10 tom I ICAO z uwzględnieniem tylko zmian do zmiany 89 włącznie.	Zgodność zostanie osiągnięta poprzez zmianę pkt CNS.TR.100 rozporządzenia (UE) 2017/373 w ramach RMT.0719 „Regularna aktualizacja zasad ATM/ANS (IR/AMC/GM)” zgodnie z harmonogramem określonym w EPAS.

1.1.0.

1.1.4. Tabela różnic, które należy zgłosić w odniesieniu do zmiany 92 w załączniku 10 tom II

Przepis załącznika	**Kategoria różnicy**	**Szczegółowe informacje na temat różnicy**	**Uwagi**
Zmiana 92 w załączniku 10 Tom II, rozdział 4, pkt 4.3	C	Rozporządzenie (UE) 2017/373 odnosi się do załącznika 10 tom I ICAO z uwzględnieniem tylko zmian do zmiany 89 włącznie.	Zgodność zostanie osiągnięta poprzez zmianę pkt CNS.TR.100 rozporządzenia (UE) 2017/373 w ramach RMT.0719 „Regularna aktualizacja zasad ATM/ANS (IR/AMC/GM)” zgodnie z harmonogramem określonym w EPAS.

[6] Dz.U. L 62 z 8.3.2017, s. 1.

1.5. Zmiana 52 w załączniku 11 „Służby ruchu lotniczego”

1.5.1. Opis

Zmiana dotyczy planów awaryjnych w odniesieniu do stref konfliktu. Wynika ona z zaleceń dotyczących bezpieczeństwa sporządzonych przez niderlandzką Radę Bezpieczeństwa (DSB) w następstwie katastrofy lotu 17 Malezyjskich Linii Lotniczych (MH17) oraz z zaleceń grupy zadaniowej ds. zagrożeń dla lotnictwa cywilnego związanych ze strefami konfliktu (TF RCZ) (C-DEC 203/1). Zmiana dotyczy też zmian w postaci nowego przepisu dotyczącego potwierdzenia przez powtórzenie przez kierowców pojazdów operacyjnych.

1.5.2. Stosowne prawo Unii

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373[7]

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/469[8]

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 139/2014[9]

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012[10]

1.5.3. Tabela różnic, które należy zgłosić w odniesieniu do zmiany 52 w załączniku 11

Przepis załącznika	**Kategoria różnicy**	**Szczegółowe informacje na temat różnicy**	**Uwagi**
Zmiana 52 w załączniku 11, rozdział 2.19, pkt 2.19.3	C	W przepisach UE nie uwzględniono wymogu, zgodnie z którym właściwa władza ATS ma zapewnić przeprowadzenie oceny ryzyka dla bezpieczeństwa i wdrożenie odpowiednich środków zmniejszających ryzyko.	Zmiana rozporządzenia (UE) 2017/373 planowana jest w ramach RMT.0719 „Regularna aktualizacja przepisów dotyczących zarządzania ruchem lotniczym/ służb żeglugi powietrznej”, a harmonogram można śledzić w europejskim planie bezpieczeństwa lotniczego (EPAS).
Zmiana 52 w załączniku 11, rozdział 2.19, pkt 2.19.3.1	C	W przepisach UE nie uwzględniono wymogu, by państwo członkowskie ustanowiło procedury ułatwiające uwzględnianie wszystkich istotnych dla bezpieczeństwa czynników w ocenie ryzyka dla bezpieczeństwa.	Zmiana rozporządzenia (UE) 2017/373 planowana jest w ramach RMT.0719 „Regularna aktualizacja przepisów dotyczących zarządzania ruchem lotniczym/ służb żeglugi powietrznej”, a harmonogram można śledzić w europejskim planie bezpieczeństwa lotniczego (EPAS).

[7] Dz.U. L 62 z 8.3.2017, s. 1.
[8] Dz.U. L 104 z 3.4.2020, s. 1.
[9] Dz.U. L 44 z 14.2.2020, s. 1.
[10] Dz.U. L 281 z 13.10.2012, s. 1.

Zmiana 52 w załączniku 11, rozdział 3, pkt 3.7.3.3	A	Wniosek w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) nr 139/2014, który ma zostać opublikowany do końca 2020 r., zawiera następujące przepisy: *„3) Kierowca pojazdu wyposażonego w urządzenia łączności radiowej zamierzający użytkować lub użytkujący pojazd na polu manewrowym potwierdza przez powtórzenie personelowi służb ruchu lotniczego te części instrukcji otrzymanych drogą foniczną, które dotyczą zapewnienia bezpieczeństwa lotów. Instrukcje dotyczące wjazdu na drogę startową, oczekiwania przed drogą startową, przecięcia oraz wykonywania operacji na dowolnej drodze startowej, drodze kołowania lub na pasie drogi startowej zawsze potwierdza się przez powtórzenie;* *4) potwierdza przez powtórzenie personelowi organu służb ruchu lotniczego lub potwierdza otrzymanie instrukcji innych niż instrukcje wymienione w pkt 3 w sposób wyraźnie wskazujący, że przyjął je do wiadomości, oraz zgodnie z nimi postępuje."* <u>Tekst ICAO</u>: Pojazd poruszający się lub zamierzający poruszać się po polu manewrowym potwierdza przez powtórzenie kontrolerowi ruchu lotniczego te części instrukcji otrzymanych drogą foniczną, które dotyczą bezpieczeństwa, np. instrukcje dotyczące wjazdu, oczekiwania przed, przecięcia oraz wykonywania operacji na dowolnej eksploatowanej drodze startowej lub drodze kołowania.	Oczekuje się, że rozporządzenie UE będzie bardziej rygorystyczne, ponieważ uznaje, że wymogi dotyczące kierowców pojazdów powinny być tak precyzyjne, jak w przypadku załogi lotniczej. Odpowiednie wymogi rozporządzenia (UE) nr 139/2014 mogą zostać powtórzone w rozporządzeniu (UE) nr 923/2012 w pkt SERA.8015 lit. e) w ramach RMT.0476 „Regularna aktualizacja zasad SERA (IR/AMC/GM)" i planuje się, że zmiana ta zacznie obowiązywać w czwartym kwartale 2023 r.

Zmiana 52 w załączniku 11, rozdział 3, pkt 3.7.3.4	C	W przepisach UE nie uwzględniono wymogu, zgodnie z którym kontroler musi wysłuchać potwierdzenia przez powtórzenie dokonanego przez kierowcę pojazdu.	Rozważa się zmianę rozporządzenia (UE) nr 923/2012 w ramach RMT.0476 „Regularna aktualizacja zasad SERA (IR/AMC/GM)" i planuje się, że zacznie ona obowiązywać w czwartym kwartale 2023 r., kiedy to nałożony na kontrolera wymóg wysłuchania potwierdzenia przez powtórzenie dokonanego przez kierowcę pojazdu będzie zgodny ze zmianą 52.

1.6. Zmiany 15 i 9 w załączniku 14 „Lotniska", tom I i II

1.6.1. Opis

Tom I: Zmiana dotyczy projektowania i eksploatacji lotnisk oraz pomocy wzrokowych dla nawigacji.

Tom II: Zmiana dotyczy modyfikacji specyfikacji projektowania i eksploatacji lotnisk wynikających z trzeciego spotkania zespołu ds. projektowania i eksploatacji lotnisk (ADOP/3) oraz ósmego spotkania grupy badawczej ds. PANS-Lotniska (PASG/8).

1.6.2. Stosowne prawo Unii

Tom I: Rozporządzenie Komisji (UE) nr 139/2014[11] i rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373[12]

Tom II: Rozporządzenie Komisji (UE) nr 139/2014[13]

1.6.3. Tabela różnic, które należy zgłosić w odniesieniu do zmiany 15 w załączniku 14 tom I

Przepis załącznika	**Kategoria różnicy**	**Szczegółowe informacje na temat różnicy**	**Uwagi**
1.1.7. Instalacja obiektów na pasach drogi startowej	A	Specyfikacje certyfikacyjne zawierają wyższe wartości dla niektórych rodzajów dróg startowych	Planuje się przyjęcie tego przepisu do trzeciego kwartału 2021 r.
3.6.3 Szerokość zabezpieczenia wydłużonego startu	A	Obecna specyfikacja certyfikacyjna zawiera wyższą wartość dla niektórych rodzajów dróg startowych.	EASA rozważy potrzebę zmiany specyfikacji certyfikacyjnej.

[11] Dz.U. L 44 z 14.2.2020, s. 1.
[12] Dz.U. L 62 z 8.3.2017, s. 1.
[13] Dz.U. L 44 z 14.2.2020, s. 1.

3.12.6 Zatoki oczekiwania, miejsca oczekiwania przed drogą startową, pośrednie miejsca oczekiwania i miejsca oczekiwania na drodze	B	Obecna specyfikacja certyfikacyjna nie precyzuje intencji specyfikacji w odniesieniu do powierzchni wewnętrznych przejściowych.	Planuje się przyjęcie tego przepisu do trzeciego kwartału 2021 r.
3.12.8 Zatoki oczekiwania, miejsca oczekiwania przed drogą startową, pośrednie miejsca oczekiwania i miejsca oczekiwania na drodze	C	Przepis ten został transponowany jako GM.	Przepis może zostać przyjęty do trzeciego kwartału 2021 r.
5.3.23.4 Światła ochronne drogi startowej	C	Obecne specyfikacje certyfikacyjne nie odnoszą się do tego przepisu.	Planuje się przyjęcie tego przepisu do trzeciego kwartału 2021 r.
5.3.23.5 Lokalizacja świateł ochronnych drogi startowej	C	Obecne specyfikacje certyfikacyjne nie odnoszą się do tego przepisu.	Planuje się przyjęcie tego przepisu do trzeciego kwartału 2021 r.
5.3.23.6 Lokalizacja świateł ochronnych drogi startowej	C	Obecne specyfikacje certyfikacyjne nie odnoszą się do tego przepisu.	Planuje się przyjęcie tego przepisu do trzeciego kwartału 2021 r.
5.3.23.10 Charakterystyka świateł ochronnych drogi startowej	B	Obecna specyfikacja certyfikacyjna odnosi się do tego przepisu w inny sposób.	Planuje się przyjęcie tego przepisu do trzeciego kwartału 2021 r.
5.3.29.3 Lokalizacja poprzeczki zakazu wjazdu	C	Obecne specyfikacje certyfikacyjne nie odnoszą się do tego przepisu.	Planuje się przyjęcie tego przepisu do trzeciego kwartału 2021 r.
5.3.29.8 Charakterystyka poprzeczki zakazu wjazdu	B	Obecna specyfikacja certyfikacyjna odnosi się do tego przepisu w inny sposób.	Planuje się przyjęcie tego przepisu do trzeciego kwartału 2021 r.
5.4.1 Tabela 5-5	A	Obecna specyfikacja przewiduje większą wysokość lica znaków.	Planuje się zachowanie tego przepisu.

5.4.3.35 Znaki informacyjne	C	Obecna specyfikacja certyfikacyjna nie odnosi się w pełni do tego przepisu.	Planuje się przyjęcie tego przepisu do trzeciego kwartału 2021 r.
5.4.3.37 Znaki informacyjne	C	Obecna specyfikacja certyfikacyjna nie odnosi się w pełni do tego przepisu.	Planuje się przyjęcie tego przepisu do trzeciego kwartału 2021 r.
5.4.3.39	C	Obecna specyfikacja certyfikacyjna nie odnosi się w pełni do tego przepisu.	Planuje się przyjęcie tego przepisu do trzeciego kwartału 2021 r.
9.9.5	A	Obecna specyfikacja certyfikacyjna jest bardziej wymagająca w odniesieniu do instalacji obiektów dla niektórych rodzajów dróg startowych.	Planuje się przyjęcie tego przepisu do trzeciego kwartału 2021 r.

1.1.4. Tabela różnic, które należy zgłosić w odniesieniu do zmiany 9 w załączniku 14 tom II

Przepis załącznika	**Kategoria różnicy**	**Szczegółowe informacje na temat różnicy**	**Uwagi**
1.1 Definicja Projektu D	C	Definicja ta nie jest uwzględniona w obecnych przepisach. Ponadto ma ona zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
1.1 Definicja wartości D	C	Definicja ta nie jest uwzględniona w obecnych przepisach. Ponadto ma ona zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.

1.1 Definicja powierzchni przenoszącej obciążenia dynamiczne	C	Obecna definicja odnosi się do przyziemienia awaryjnego, a nie do ruchu śmigłowca. Ponadto ma ona zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
1.1 Definicja wydłużonego	C	Definicja ta nie jest uwzględniona w obecnych przepisach. Ponadto ma ona zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
1.1 Definicja stanowiska postojowego śmigłowca	C	Obecna definicja nie obejmuje wszystkich funkcji objętych nową definicją stanowiska postojowego śmigłowca. Ponadto ma ona zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
1.1 Definicja drogi kołowania śmigłowca	C	Nowa treść definicji nie jest uwzględniona w obecnych przepisach. Ponadto ma ona zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
1.1 Definicja trasy kołowania śmigłowca	C	Definicja ta nie jest uwzględniona w obecnych przepisach. Ponadto ma ona zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.

1.1 Definicja strefy ochronnej	C	Obecna definicja obejmuje również trasę kołowania. Ponadto ma ona zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
1.1 Definicja okręgu ustawienia pozycji przyziemienia (TDPC)	C	Definicja ta nie jest uwzględniona w obecnych przepisach. Ponadto ma ona zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
1.1 Definicja oznakowania poziomego ustawienia pozycji przyziemienia (TDPM)	C	Definicja ta nie jest uwzględniona w obecnych przepisach. Ponadto ma ona zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
2.4.1 Wymiary lotniska dla śmigłowców i informacje z tym związane	C	Specyfikacja nie została przetransponowana.	Specyfikacja zostanie rozpatrzona w przyszłości w ramach RMT.0722, do czwartego kwartału 2023 r.
2.4.3 Wymiary lotniska dla śmigłowców i informacje z tym związane	C	Specyfikacja nie została przetransponowana.	Specyfikacja zostanie rozpatrzona w przyszłości w ramach RMT.0722, do czwartego kwartału 2023 r.
2.7.1 Ratownictwo i gaszenie pożarów (informacje dotyczące poziomu ochrony)	C	Odpowiednie specyfikacje, które mają zastosowanie również do lotnisk, zostały transponowane jako wytyczne.	Specyfikacja zostanie rozpatrzona w przyszłości w ramach RMT.0722, do czwartego kwartału 2023 r.

2.7.2 Ratownictwo i gaszenie pożarów (kategoria)	C	Odpowiednie specyfikacje, które mają zastosowanie również do lotnisk, zostały transponowane jako wytyczne.	Specyfikacja zostanie rozpatrzona w przyszłości w ramach RMT.0722, do czwartego kwartału 2023 r.
2.7.3 Ratownictwo i gaszenie pożarów (ogłoszenie zmian w poziomie ochrony)	C	Odpowiednie specyfikacje, które mają zastosowanie również do lotnisk, zostały transponowane jako wytyczne.	Specyfikacja zostanie rozpatrzona w przyszłości w ramach RMT.0722, do czwartego kwartału 2023 r.
2.7.4 Ratownictwo i gaszenie pożarów (nowa kategoria)	C	Odpowiednie specyfikacje, które mają zastosowanie również do lotnisk, zostały transponowane jako wytyczne.	Specyfikacja zostanie rozpatrzona w przyszłości w ramach RMT.0722, do czwartego kwartału 2023 r.
3.1.1 Strefy końcowego podejścia i startu (FATO)	C	Obecne przepisy odnoszą się do FATO w inny sposób. Ponadto obecny przepis ma zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
3.1.2 Zapewnienie FATO	C	Obecne przepisy nie przewidują, że powierzchnia FATO nie musi być stała. Ponadto obecny przepis ma zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
3.1.3 Wymiary FATO	C	Obecne przepisy definiują wymiary FATO w inny sposób. Ponadto obecny przepis ma zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.

3.1.5 Nachylenie stałej powierzchni FATO	C	Obecne przepisy definiują nachylenie w inny sposób. Ponadto obecny przepis ma zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
3.1.8 Strefy bezpieczeństwa FATO	C	Obecne przepisy odnoszą się do charakterystyki strefy bezpieczeństwa w inny sposób. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
3.1.9 Wymiary strefy bezpieczeństwa FATO	C	Obecne przepisy odnoszą się do wymiarów strefy bezpieczeństwa w inny sposób. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
3.1.11 Obiekty w strefie bezpieczeństwa FATO	C	Obecne przepisy odnoszą się do obecności obiektów w strefie bezpieczeństwa w inny sposób. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.

3.1.13 Zapewnienie nachylenia ochronnego bocznego	C	Obecne przepisy odnoszą się do obecności obiektów w strefie bezpieczeństwa w inny sposób. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
3.1.14 Zapewnienie nachylenia ochronnego bocznego	C	Obecne przepisy odnoszą się do obecności obiektów w strefie bezpieczeństwa w inny sposób. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
3.1.15 Przeszkody na powierzchni nachylenia ochronnego bocznego	C	Istniejąca specyfikacja przewiduje możliwość penetracji lub penetrację powierzchni pod pewnymi warunkami. Ponadto obecny przepis ma zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
3.1.16 Zabezpieczenie wydłużonego startu dla śmigłowców	C	Obecne przepisy nie odnoszą się do tej specyfikacji. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.

3.1.19 Szerokość zabezpieczenia wydłużonego startu dla śmigłowców	C	Obecny przepis dotyczy pojedynczego nachylenia. Ponadto obecny przepis ma zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
3.1.21 Strefy przyziemienia i wzlotu (TLOF)	C	Obecne przepisy nie odnoszą się do tej specyfikacji. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
3.1.24 Wymiary TLOF	C	Obecne przepisy nie odnoszą się do tej specyfikacji. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
3.1.26 Nachylenia w TLOF	A	Obecna specyfikacja zawiera bardziej rygorystyczne przepisy dotyczące charakterystyki nachylenia. Ponadto obecny przepis ma zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
3.1.27 TLOF wewnątrz FATO	C	Obecne przepisy nie odnoszą się do tej specyfikacji. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.

3.1.28 TLOF na stanowisku postojowym śmigłowca	C	Obecne przepisy nie odnoszą się do tej specyfikacji. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
3.1.29 Oznakowanie TLOF	C	Obecne przepisy nie odnoszą się do tej specyfikacji. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
3.1.30 TDPM w FATO/TLOF	C	Obecne przepisy nie odnoszą się do tej specyfikacji. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
3.1.31 Alternatywne TDPM	C	Obecne przepisy nie odnoszą się do tej specyfikacji. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
3.1.33 Drogi kołowania śmigłowców	C	Obecne przepisy nie odnoszą się do tej specyfikacji. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.

3.1.34 Szerokość drogi kołowania śmigłowców	C	Obecne przepisy nie odnoszą się do tej specyfikacji. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
3.1.35 Nachylenie poprzeczne drogi kołowania śmigłowców	C	Obecne przepisy nie odnoszą się do tej specyfikacji. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
3.1.36 Trasy kołowania śmigłowców	C	Obecne przepisy nie odnoszą się do tej specyfikacji. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
3.1.38 Nachylenie tras kołowania śmigłowców	C	Obecne przepisy nie odnoszą się do tej specyfikacji. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
3.1.42 Trasy kołowania śmigłowców w powietrzu	C	Obecne przepisy nie odnoszą się do tej specyfikacji. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.

3.1.44 Stanowiska postojowe śmigłowców	C	Obecne przepisy odnoszą się do charakterystyki stanowisk postojowych w inny sposób. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
3.1.45 Wymiary stanowisk postojowych śmigłowców	C	Obecne przepisy odnoszą się do charakterystyki stanowisk postojowych w inny sposób. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
3.1.46 Nachylenie stanowisk postojowych śmigłowców	C	Obecne przepisy odnoszą się do charakterystyki stanowisk postojowych w inny sposób. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
3.1.47 Oznakowanie stanowisk postojowych śmigłowców	C	Obecne specyfikacje zezwalają na niezapewnienie oznakowania stanowiska postojowego. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
3.1.52 Strefa ochronna dla stanowisk postojowych, na których operacje nie są wykonywane jednocześnie	C	Obecne przepisy nie odnoszą się do tej specyfikacji. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.

3.1.55 Nachylenie stałej strefy ochronnej	C	Obecne przepisy nie odnoszą się do tej specyfikacji. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
4.2.7 Powierzchnia podejścia i wznoszenia przy starcie dla lotnisk dla śmigłowców na poziomie powierzchni	C	Specyfikacja nie obejmuje dostępności co najmniej jednego nachylenia ochronnego bocznego. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
5.2.2 Znak identyfikacji lotniska dla śmigłowców (uwaga, ale wprowadzono nowy rysunek 5-1A)	C	Obecne przepisy nie odnoszą się do tej specyfikacji. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
5.2.7.4 Charakterystyka oznakowania punktu celowania	C	Obecne przepisy określają, że stosuje się kolor biały, i nie wymagają, aby kolor oznakowania był kontrastowy z tłem. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.

5.2.9.1 Zapewnienie TDPM	C	Obecny przepis określa zapewnienie TDPM w sposób bardziej nakazowy i warunkowy. Ponadto obecny przepis ma zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
5.2.9.2 Charakterystyka TDPM	C	Obecne przepisy nie odnoszą się do tej specyfikacji. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
5.2.9.3 Lokalizacja TDPC	C	Obecne przepisy nie odnoszą się do tej specyfikacji. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
5.2.9.5 Oznakowanie sektora zakazu lądowania	C	Obecne przepisy nie odnoszą się do tej specyfikacji. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
5.2.9.8 Długość linii pobocza	C	Obecne przepisy nie odnoszą się do tej specyfikacji. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.

5.2.9.9 Charakterystyka oznakowania sektora zakazu lądowania	C	Obecne przepisy nie odnoszą się do tej specyfikacji. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
5.2.9.10 Pierwszeństwo TDPM	C	Obecne przepisy nie odnoszą się do tej specyfikacji. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
5.2.13.2 Oznakowanie linii środkowej śmigłowca	C	Obecne przepisy odnoszą się do drogi kołowania po ziemi. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
5.2.13.3 Lokalizacja oznakowania drogi kołowania śmigłowca	C	Obecne przepisy odnoszą się do drogi kołowania po ziemi. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
5.2.13.4 Lokalizacja oznaczników drogi kołowania śmigłowca	C	Obecne przepisy odnoszą się do drogi kołowania po ziemi.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
5.2.13.5 Lokalizacja odstępów między oznacznikami drogi kołowania śmigłowca	C	Obecne przepisy odnoszą się do drogi kołowania po ziemi. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.

5.2.13.6 Oznakowanie linii środkowej na utwardzanych drogach kołowania śmigłowców	C	Obecne przepisy odnoszą się do drogi kołowania po ziemi. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
5.2.13.7 Oznakowanie linii środkowej na nieutwardzanych drogach kołowania śmigłowców	C	Obecne przepisy nie odnoszą się do tej specyfikacji. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
5.2.13.8 Charakterystyka oznaczników krawędzi drogi kołowania śmigłowca	C	Obecne przepisy odnoszą się do drogi kołowania po ziemi. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
5.2.13.9 Oznacznik krawędzi drogi kołowania śmigłowca	C	Obecne przepisy odnoszą się do drogi kołowania po ziemi. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
5.2.13.10 Wysokość oznacznika krawędzi drogi kołowania śmigłowca	C	Obecne przepisy odnoszą się do drogi kołowania po ziemi. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.

5.2.13.11 Kolor oznacznika krawędzi drogi kołowania śmigłowca	C	Obecne przepisy odnoszą się do drogi kołowania po ziemi. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
5.2.13.12 Oświetlenie oznacznika krawędzi drogi kołowania śmigłowca	C	Obecne przepisy odnoszą się do drogi kołowania po ziemi. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
5.2.14.1 Oznakowanie i oznaczniki trasy kołowania śmigłowca w powietrzu	C	Zapewnienie odpowiednich oznakowań i oznaczników jest wymagane tylko pod pewnymi warunkami, zgodnie z aktualnymi wymogami. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
5.2.14.2 Lokalizacja oznakowania i oznaczników trasy kołowania śmigłowca w powietrzu	C	Obecne przepisy odnoszą się do drogi kołowania w powietrzu. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
5.2.14.3 Oznakowanie linii środkowej trasy kołowania śmigłowca w powietrzu	C	Obecne przepisy odnoszą się do drogi kołowania w powietrzu. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.

5.2.14.4 Oznakowanie linii środkowej nieutwardzonej trasy kołowania śmigłowca w powietrzu	C	Obecne przepisy odnoszą się do drogi kołowania w powietrzu. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
5.2.14.5 Oznaczniki trasy kołowania śmigłowca w powietrzu	C	Obecne przepisy odnoszą się do drogi kołowania w powietrzu. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
5.2.15.1 Zapewnienie oznakowania obwodu stanowiska postojowego śmigłowca	C	Zapewnienie oznakowania obwodu stanowiska postojowego jest wymagane tylko pod pewnymi warunkami, zgodnie z aktualnymi wymogami. . Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
5.2.15.2 Zapewnienie TDPM stanowiska postojowego śmigłowca	C	Obecne przepisy nie odnoszą się do tej specyfikacji. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.

5.2.15.4 Lokalizacja TDPM, linii wyprostowania oraz linii wjazdu/wyjazdu	C	Obecne przepisy nie odnoszą się do tej specyfikacji. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
5.2.15.6 Charakterystyka oznakowania obwodu stanowiska postojowego śmigłowców	C	Obecne przepisy nie odnoszą się do nowej charakterystyki oznakowania. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
5.2.15.7 Charakterystyka TDPM	C	Charakterystyka TDPM jest zdefiniowana w inny sposób w obecnych przepisach. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
5.3.1 Światła – informacje ogólne Usunięcie ilustracji HAPI z rysunku 5-11.	C	Obecne przepisy zawierają ilustrację HAPI. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Obecne specyfikacje uznaje się za konieczne i planuje się ich utrzymanie.

5.3.5 Wzrokowy system naprowadzania	C	Obecne przepisy zawierają specyfikację dotyczącą lokalizacji, formatu sygnału, rozkładu świateł, ścieżki podejścia i ustawienia azymutu oraz charakterystyki wzrokowego systemu naprowadzania. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Obecne specyfikacje uznaje się za konieczne i planuje się ich utrzymanie.
5.3.6 Wzrokowy wskaźnik ścieżki podejścia	C	Obecne przepisy zawierają specyfikację dotyczącą lokalizacji, formatu sygnału, rozkładu świateł, ustawiania wysokości i nachylenia ścieżki podejścia, charakterystyki jednostki świetlnej, powierzchni zabezpieczenia przeszkodowego. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Obecne specyfikacje uznaje się za konieczne i planuje się ich utrzymanie.
5.3.9.17 Światła obwodowe strefy TLOF zlokalizowane w FATO na poziomie powierzchni lotniska dla śmigłowców na podwyższeniu	C	Obecna specyfikacja dopuszcza, aby światła obwodowe strefy TLOF wystawały o ponad 5 cm. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.

5.3.10.1 Zapewnienie oświetlenia szerokostrumieniowego stanowiska postojowego	C	Obecne przepisy nie odnoszą się do tej specyfikacji. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
5.3.10.2 Lokalizacja oświetlenia szerokostrumieniowego stanowiska postojowego śmigłowca	C	Obecne przepisy nie odnoszą się do tej specyfikacji. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
5.3.10.3 Rozkład widma świateł szerokostrumieniowych na stanowisku postojowym	C	Obecne przepisy nie odnoszą się do tej specyfikacji. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
5.3.10.4 Poziome i pionowe natężenie oświetlenia	C	Obecne przepisy nie odnoszą się do tej specyfikacji. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
5.3.13.1 Przeszkody na obszarach poza granicami i poniżej granic OLS	C	Obecne przepisy nie odnoszą się do tej specyfikacji. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.

5.3.13.2 Przewody lub kable napowietrzne prowadzone nad rzeką	C	Obecne przepisy nie odnoszą się do tej specyfikacji. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
6.2.1.3 Sprzęt oraz służby RFF na lotniskach dla śmigłowców na poziomie powierzchni oraz na podwyższeniu zlokalizowanych nad niezajętymi konstrukcjami	C	Obecne przepisy przewidują zapewnienie RFFS bez konieczności przeprowadzania oceny ryzyka. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja dla oddzielnych lotnisk dla śmigłowców zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
6.2.2.2 Obliczanie praktycznego obszaru krytycznego, w przypadku gdy podstawowy środek gaśniczy podawany jest jako prąd gaśniczy zwarty	C	Poziom ochrony określa się zgodnie z przepisami mającymi zastosowanie do lotnisk. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja dla oddzielnych lotnisk dla śmigłowców zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
6.2.2.3 Obliczanie praktycznego obszaru krytycznego, w przypadku gdy podstawowy środek gaśniczy stosuje się jako prąd gaśniczy rozproszony (z wyjątkiem lotnisk dla śmigłowców na platformie)	C	Zastosowanie mają specyfikacje RFFS dla lotnisk. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja dla oddzielnych lotnisk dla śmigłowców zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.

6.2.3.1 Ilość środków podstawowych i środków uzupełniających	C	Ilość środków podstawowych i środków uzupełniających określa się zgodnie z przepisami mającymi zastosowanie do lotnisk. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja dla oddzielnych lotnisk dla śmigłowców zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
6.2.3.5 Środki uzupełniające	C	Zastosowanie mają specyfikacje RFFS dla lotnisk. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja dla oddzielnych lotnisk dla śmigłowców zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
6.2.3.8 Środki uzupełniające	C	Zastosowanie mają specyfikacje RFFS dla lotnisk. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja dla oddzielnych lotnisk dla śmigłowców zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
6.2.4.1 Czas reakcji na lotniskach dla śmigłowców na poziomie powierzchni	C	Obowiązujące przepisy nie przewidują określonego czasu reakcji, jaki należy osiągnąć. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja dla oddzielnych lotnisk dla śmigłowców zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
6.2.5.1 Ustalenia dotyczące ratownictwa	C	Zastosowanie mają specyfikacje RFFS dla lotnisk. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem	Specyfikacja dla oddzielnych lotnisk dla śmigłowców zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.

		rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	
6.2.6 System łączności i alarmowania	C	Zastosowanie mają specyfikacje RFFS dla lotnisk. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja dla oddzielnych lotnisk dla śmigłowców zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
6.2.7.1 Liczba personelu RFF	C	Zastosowanie mają specyfikacje RFFS dla lotnisk i zawsze zapewniony jest personel RFFS. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja dla oddzielnych lotnisk dla śmigłowców zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.
6.2.7.2 Szkolenie personelu RFF	C	Zastosowanie mają specyfikacje RFFS dla lotnisk i zawsze zapewniony oraz wyszkolony jest personel RFFS. Ponadto obecne przepisy mają zastosowanie wyłącznie do lotnisk dla śmigłowców VFR znajdujących się na lotniskach objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 139/2014.	Specyfikacja dla oddzielnych lotnisk dla śmigłowców zostanie uwzględniona w przyszłych działaniach związanych z opracowywaniem przepisów.

1.7. Zmiana 41 w załączniku 15 „Służby informacji lotniczej”

1.7.1. Opis

Proponowana zmiana dotyczy planów awaryjnych w odniesieniu do stref konfliktu.

1.7.2. Stosowne prawo Unii

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373[14]

[14] Dz.U. L 62 z 8.3.2017, s. 1.

1.7.3. Tabela różnic, które należy zgłosić w odniesieniu do zmiany 41 w załączniku 15

Przepis załącznika	Kategoria różnicy	Szczegółowe informacje na temat różnicy	Uwagi
6.3.2.3	C	Nie wdrożono. Publikacja za pośrednictwem NOTAM informacji o działaniach niebezpiecznych dla lotnictwa cywilnego oraz w odniesieniu do konkretnego przypadku stref konfliktu nie jest obecnie wymagana na mocy przepisów UE.	Zmiana ta zostanie transponowana przy aktualizacji wymogów zawartych w załączniku VI do rozporządzenia (UE) 2017/373.

1.1.0.

1.8. Zmiany 13, 10 i 1 w załączniku 16 „Ochrona środowiska”, tom I, II i III

1.8.1. Opis

Tom I: zmiana odnosi się do wymogów certyfikacji w zakresie hałasu emitowanego przez statki powietrzne.

Tom II: zmiana odnosi się do wymogów certyfikacji w zakresie emisji z silników statków powietrznych.

Tom III: zmiana odnosi się do wymogów certyfikacji w zakresie emisji CO2 z samolotów.

1.8.2. Stosowne prawo Unii

Rozporządzenie (UE) 2018/1139[15]

1.8.3. Tabela różnic, które należy zgłosić w odniesieniu do zmiany 13 w załączniku 16 tom I

Przepis załącznika	Kategoria różnicy	Szczegółowe informacje na temat różnicy	Uwagi
Zmiana 13 w załączniku 16 tom I	C	Rozporządzenie (UE) 2018/1139 odnosi się do zmiany 12 w załączniku 16 tom I ICAO.	Do dnia 31 marca 2022 r. utrzymywać się będzie różnica między krajowymi przepisami lub praktykami [państwa członkowskiego] a przepisami załącznika 16 tom I, z uwzględnieniem wszystkich zmian do zmiany 13 włącznie.

1.1.4. Tabela różnic, które należy zgłosić w odniesieniu do zmiany 10 w załączniku 16 tom II

Przepis załącznika	Kategoria różnicy	Szczegółowe informacje na	Uwagi

[15] Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

		temat różnicy	
Zmiana 10 w załączniku 16 tom II w odniesieniu do tych norm z datą rozpoczęcia stosowania w styczniu 2021 r.	C	Rozporządzenie (UE) 2018/1139 odnosi się do zmiany 9 w załączniku 16 tom II ICAO.	Do dnia 31 marca 2022 r. utrzymywać się będzie różnica między krajowymi przepisami lub praktykami [państwa członkowskiego] a przepisami załącznika 16 tom II, z uwzględnieniem wszystkich zmian do zmiany 10 włącznie.

1.1.5. Tabela różnic, które należy zgłosić w odniesieniu do zmiany 1 w załączniku 16 tom III

Przepis załącznika	**Kategoria różnicy**	**Szczegółowe informacje na temat różnicy**	**Uwagi**
Zmiana 1 w załączniku 16 tom III	C	Rozporządzenie (UE) 2018/1139 odnosi się do załącznika 16 tom III ICAO.	Do dnia 31 marca 2022 r. utrzymywać się będzie różnica między krajowymi przepisami lub praktykami [państwa członkowskiego] a przepisami załącznika 16 tom III, z uwzględnieniem wszystkich zmian do zmiany 1 włącznie.