KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 12.2.2020 r.
COM(2020) 59 final

ANNEX

ZAŁĄCZNIK

do

WNIOSKU DOTYCZĄCEGO DECYZJI RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do przyjęcia poprawek do szeregu załączników do konwencji chicagowskiej

ZAŁĄCZNIK

Stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do przyjęcia poprawek do szeregu załączników do konwencji chicagowskiej

1. STANOWISKO, JAKIE MA ZOSTAĆ ZAJĘTE

Rada ICAO, podczas 219. sesji rozpoczynającej się w dniu 2 marca 2020 r., ma przyjąć zmiany w różnych załącznikach do konwencji chicagowskiej w dziedzinach bezpieczeństwa, ochrony środowiska i żeglugi powietrznej. W tym kontekście, uwzględniając odpowiednie prawodawstwo Unii, stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu UE na 219. sesji Rady ICAO, jest następujące:

1.1. Zmiana 176 w załączniku 1 „Licencjonowanie personelu” (pozycja 15 porządku obrad)

Poparcie zmiany.

Jeśli chodzi zwłaszcza o dostosowanie do zmiany 5 w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc. 9868), zmianę należy poprzeć, przy czym należy przedstawić poniższe propozycje mające na celu zapewnienie odpowiedniej elastyczności w kontekście opracowywania innowacyjnych statków powietrznych:

- usunięcie wszystkich odniesień do konkretnych szkoleniowych urządzeń symulacji lotu (FSTD) używanych podczas kursu licencyjnego na pilota w załodze wieloosobowej (MPL), przywołanych w dodatku 3 pkt 3 „Lot symulowany” załącznika 1 do konwencji chicagowskiej;
- zdefiniowanie pojęcia pionowzlotu w następujący sposób: „pionowzlot” oznacza wszelkie statki powietrzne uzyskujące wznoszenie pionowe i napęd/wznoszenie w trakcie lotu przy pomocy wirników o zmiennej geometrii lub silników/urządzeń napędowych dołączonych do kadłuba lub skrzydeł bądź zawartych w kadłubie lub skrzydłach; lub przynajmniej usunięcie kryteriów „stałopłatów”.

1.2. Zmiana 79 w załączniku 3 „Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej” (pozycja 16 porządku obrad)

Poparcie zmiany.

1.3. Zmiana 61 w załączniku 4 „Mapy lotnicze” (pozycja 17 porządku obrad)

Poparcie zmiany.

1.4. Zmiany 44, 37, 23 w, odpowiednio, częściach I, II i III załącznika 6 „Eksploatacja statków powietrznych” (pozycje 18, 19 i 20 porządku obrad)

Poparcie zmiany z następującym wyjątkiem: obowiązek wprowadzony zmianami 44, 37 lub 23, aby przewoźnik lotniczy przewoził uwierzytelnione odpisy umowy przewidzianej w art. 83 bis na pokładzie statku powietrznego podlegającego takiej umowie. Z tego uciążliwego wymogu nie wynikają żadne korzyści związane z bezpieczeństwem. Dlatego ta zmiana musi zostać odrzucona.

1.5. Przyjęcie zmiany 92 w załączniku 10 „Łączność lotnicza” tom I i tom II (pozycje 21 i 22 porządku obrad)

Poparcie zmiany.

1.6. Przyjęcie zmiany 52 w załączniku 11 „Służby ruchu lotniczego” (pozycja 23 porządku obrad)

Poparcie zmiany.

1.7. Przyjęcie zmiany 18 w załączniku 13 „Badanie wypadków i incydentów lotniczych” (pozycja 24 porządku obrad)

Poparcie zmiany z przedstawieniem uwag.

1.8. Przyjęcie zmian 15 i 9 w załączniku 14 „Lotniska” tom I i tom II (pozycje 25 i 26 porządku obrad)

Poparcie zmiany.

1.9. Przyjęcie zmiany 41 w załączniku 15 (pozycja 27 porządku obrad)

Poparcie zmiany.

1.10. Przyjęcie zmian 13, 10 i 1 w, odpowiednio, tomie I, tomie II i tomie III załącznika 16 (pozycje 28, 29 i 30 porządku obrad).

Poparcie zmian.

1.11. Przyjęcie zmiany 13 w załączniku 18 (pozycja 31 porządku obrad).

Poparcie zmiany.

2. SZCZEGÓŁOWE OBJAŚNIENIA DOTYCZĄCE PROPONOWANEGO STANOWISKA W SPRAWIE POSZCZEGÓLNYCH PUNKTÓW

2.1. **Zmiana 176 w załączniku 1 „Licencjonowanie personelu” (pozycja 15 porządku obrad)**

Proponowana zmiana dotyczy dostosowania do zmiany 5 w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc. 9868) w odniesieniu do: nowych definicji; aktualizacji wymogów dotyczących wiedzy, umiejętności i doświadczenia oficerów operacji lotniczych / dyspozytorów lotniczych oraz wprowadzenia przepisów dotyczących instruktorów szkolenia operacyjnego z zakresu kontroli ruchu lotniczego (OJTI) na potrzeby szkolenia kontrolerów ruchu lotniczego; zmiany przepisów dotyczących pionowzlotów oraz drobnych aktualizacji istniejących przepisów.

Szczegółowe informacje przedstawiono w pkt 2.1.2–2.1.4.

2.1.1. Stosowne prawo Unii

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139[1], rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011[2], rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014[3], rozporządzenie Komisji (UE) 2015/340[4], rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373[5]

2.1.2. Dostosowanie do zmiany 5 w procedurach PANS-TRG

Przedmiotowa zmiana polega na dostosowaniu istniejących definicji i przepisów do nowych metod w zakresie kompetencyjnych szkoleń i oceny wprowadzonych w procedurach PANS-TRG. Obejmuje aktualizacje odniesień do procedur PANS-TRG oraz wprowadzenie innych definicji, takich jak monitorowanie, pilot prowadzący statek powietrzny i pilot monitorujący oraz zarządzanie zagrożeniami i błędami wspomagające zaktualizowane normy i zalecane metody postępowania (SARP).

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest poparcie proponowanej zmiany wraz ze zgłoszeniem następujących propozycji:

- usunięcie wszystkich odniesień do konkretnych szkoleniowych urządzeń symulacji lotu (FSTD) używanych podczas kursu licencyjnego na pilota w załodze wieloosobowej (MPL), przywołanych w dodatku 3 pkt 3 „Lot symulowany" załącznika 1 do konwencji chicagowskiej. Uzasadnienie: w dokumencie ICAO Doc. 9625 wskazano już, które urządzenia należy stosować do poszczególnych elementów szkolenia MPL. Dzięki usunięciu odniesień z tej propozycji zapobiegnie się ich powielaniu;
- pełne ujednolicenie definicji pionowzlotu (zawartej w załączniku 1 do konwencji chicagowskiej) z definicją unijną: „pionowzlot" oznacza wszelkie statki powietrzne uzyskujące wznoszenie pionowe i napęd/wznoszenie w trakcie lotu przy pomocy wirników o zmiennej geometrii lub silników/urządzeń napędowych dołączonych do

[1] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).

[2] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 311 z 25.11.2011, s. 1).

[3] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 362 z 17.12.2014, s. 1).

[4] Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/340 z dnia 20 lutego 2015 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące licencji i certyfikatów kontrolerów ruchu lotniczego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, zmieniające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 i uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 805/2011 (Dz.U. L 63 z 6.3.2015, s. 1).

[5] Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylające rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 677/2011 (Dz.U. L 62 z 8.3.2017, s. 1).

kadłuba lub skrzydeł bądź zawartych w kadłubie lub skrzydłach[6]; lub przynajmniej jej zmiana polegająca na usunięciu kryteriów „stałopłatów". Uzasadnienie: dzięki takiemu rozwiązaniu zapewniona będzie elastyczność konieczna w kontekście opracowywania nowych innowacyjnych statków powietrznych.

W przypadku gdyby powyższe propozycje nie zostały uwzględnione, zmianę należy mimo to poprzeć ze względu na jej ogólne zalety.

2.1.3. Aktualizacja wymogów dotyczących wiedzy, umiejętności i doświadczenia oficerów operacji lotniczych / dyspozytorów lotniczych oraz wprowadzenie przepisów dotyczących instruktorów szkolenia operacyjnego z zakresu kontroli ruchu lotniczego (OJTI) na potrzeby szkolenia kontrolerów ruchu lotniczego

Proponowana zmiana polega na aktualizacji wymogów w zakresie wiedzy, umiejętności i doświadczenia oficerów operacji lotniczych / dyspozytorów lotniczych oraz wprowadzeniu normy objaśniającej wymogi dotyczące kontrolerów ruchu lotniczego nadzorujących osoby szkolące się na kontrolerów ruchu lotniczego. Proponuje się zmianę norm dotyczących doświadczenia osób szkolących się, aby poprawić brzmienie tych norm oraz wprowadzić element wykazania się kompetencjami w ramach szkolenia. Poprzez zmianę wyjaśnia się brzmienie dotyczące okresu, w którym należy zdobyć wymagane doświadczenie.

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest poparcie proponowanej zmiany w całości.

2.1.4. Przepisy dotyczące pionowzlotów oraz drobne aktualizacje istniejących przepisów

W 2014 r. Rada ICAO przyjęła zmianę polegającą na przedłużeniu obowiązywania środków przejściowych dla kategorii pionowzlotów, aby umożliwić rozpoczęcie eksploatacji pionowzlotów. Od tego czasu żaden pionowzlot nie uzyskał certyfikacji z powodu nieprzewidzianych zdarzeń oraz opóźnień w testach certyfikacyjnych i konieczne jest zatem dalsze przedłużenie obowiązywania środków przejściowych. Jako że pierwszy pionowzlot ma być wprowadzony do eksploatacji w 2020 r., proponuje się, aby środki przejściowe obowiązywały do dnia 5 marca 2025 r. W ramach zmiany proponuje się też drobne aktualizacje wiedzy wymaganej w przypadku uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów, aby dostosować tę wiedzę do obecnych technologii i wesprzeć dążenia do wprowadzenia nawigacji opartej na charakterystykach w tradycyjnych operacjach.

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest poparcie proponowanej zmiany w całości.

2.2. **Zmiana 79 w załączniku 3 „Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej" (pozycja 16 porządku obrad)**

2.2.1. Opis

Proponowana zmiana, wynikająca z czwartego spotkania Panelu Meteorologicznego (METP/4), dotyczy modelu wymiany informacji meteorologicznych ICAO (IWXXM),

[6] Załącznik I do rozporządzenia (UE) 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym.

systemu ostrzegania przed pyłem wulkanicznym (IAVW), światowego systemu prognoz obszarowych (WAFS), a także informacji SIGMET, AIRMET i GAMET[7].

Szczegółowe informacje przedstawiono w pkt 2.2.3–2.2.15.

2.2.2. Stosowne prawo Unii

Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2017/373

2.2.3. Powtórna zawiesina pyłu wulkanicznego[8]

Proponowana zmiana ma ułatwić zgłaszanie pyłu wulkanicznego w przypadkach wystąpienia powtórnej zawiesiny pyłu wulkanicznego. W tym kontekście należy zmienić definicję centrum doradczego ds. chmury pyłu wulkanicznego (VAAC) (zawartą w rozdziale 1 załącznika 3 do konwencji chicagowskiej) oraz szablon dla informacji doradczej o pyle wulkanicznym (ujęty w tabeli A2-1 załącznika 3 do konwencji chicagowskiej). Proponowana zmiana definicji centrum VAAC polega na usunięciu słów „w następstwie wybuchu wulkanu", a tym samym wyeliminowaniu istniejącego ograniczenia i ułatwieniu centrom VAAC przekazywania informacji doradczych. Jeśli chodzi o informacje doradcze o pyle wulkanicznym (tabela A2-1), proponuje się zmianę kolumny „Przykłady", tak aby podać wskazówki dotyczące odpowiedniego zastosowania terminologii dopuszczonej w tej kolumnie szablonów; proponuje się też poprawienie dwóch innych pozycji w szablonie(-ach) VA ADVISORY dotyczących numeru wulkanu, tak aby dostosować je do najnowszej bazy danych organizacji International Association of Volcanology and Chemistry of the Earth's Interior oraz aktualnych danych dla oznaczenia satelity.

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest poparcie proponowanej zmiany w całości.

2.2.4. System zarządzania jakością na potrzeby świadczenia usług meteorologicznych

Proponowana zmiana polega na aktualizacji materiałów referencyjnych w załączniku 3 do konwencji chicagowskiej w celu dostosowania ich do obecnych materiałów z wytycznymi w zakresie systemu zarządzania jakością, wskutek zaprzestania stosowania przez ICAO i Światową Organizację Meteorologiczną (WMO) następujących publikacji:

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

[8] „Powtórna zawiesina pyłu wulkanicznego" to termin ICAO określający pył wulkaniczny – być może pewien czas po wygaszonym już wybuchu wulkanu i w pewnej odległości od niego – uniesiony do atmosfery przez silne wiatry i rozproszony w taki sposób, że stanowi zagrożenie dla statków powietrznych.

- ICAO Manual on the Quality Management System for the Provision of Meteorological Service to International Air Navigation (Doc 9873);
- WMO 1001, Manual on/Guide to the Quality Management System for the Provision of Meteorological Service for International Air Navigation.

Właściwą publikacją jest obecnie WMO-N0. 1100, Guide to the Implementation of Quality Management Systems for National Meteorological and Hydrological Services and other Relevant Service Providers.

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest poparcie proponowanej zmiany w całości.

2.2.5. Zwiększona harmonizacja informacji SIGMET

Proponowana zmiana ma na celu koordynację pracy meteorologicznych biur nadzoru przy wydawaniu informacji SIGMET, co zgodnie z załącznikiem 3 do konwencji chicagowskiej jest zalecaną metodą postępowania w przypadku niespójnych lub całkowicie brakujących informacji SIGMET w niektórych częściach świata. Biorąc pod uwagę postępy w zwiększaniu harmonizacji informacji SIGMET poprzez dwustronne lub wielostronne działania koordynacyjne w niektórych regionach, METP/4 proponuje zalecaną metodę postępowania dla wszystkich państw odpowiedzialnych za wydawanie informacji SIGMET.

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest poparcie proponowanej zmiany w całości.

2.2.6. Wzory map (wzór VAG i wzór SVA) użyte w załączniku 3 dodatek 1

Proponuje się zmianę wzorów map przedstawionych w dodatku 1 załącznika 3 do konwencji chicagowskiej w celu określenia położenia i zakresu chmur pyłu wulkanicznego. W związku z tym propozycja odnosi się do konieczności wyeliminowania zidentyfikowanych braków w istniejącym WZORZE VAG i istniejącym WZORZE SVA, użytych w dodatku 1, zwłaszcza w odniesieniu do odwzorowań map, opisu wielokątów przedstawiających zasięg chmur(-y) pyłu wulkanicznego i warstw chmury. Światowa Organizacja Meteorologiczna, będąca administratorem (wszystkich) wzorów map użytych w dodatku 1, opracowała maksymalnie po dwa przykłady dla WZORU VAG i WZORU SVA.

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest poparcie proponowanej zmiany w całości.

2.2.7. Informacje ze światowego systemu prognoz obszarowych (WAFS)

Proponowana zmiana polega na ulepszeniu prognoz światowego systemu prognoz obszarowych, zgodnie z wnioskiem przedstawionym w podsumowaniu spotkania sekcji meteorologii ICAO/WMO (MET/14, 2014). Wymogi te obejmują: a) zwiększenie poziomej rozdzielczości przestrzennej siatek zagrożeń (np. prognoz turbulencji, oblodzenia i chmur *cumulonimbus* (CB)) z obecnego poziomego rozmieszczenia co 1,25 stopnia do 0,25 stopnia; b) zmiany prognozowanych parametrów. Wraz ze zwiększeniem rozdzielczości siatek zagrożeń nastąpi zamiana potencjału turbulencji i oblodzenia na informacje o intensywności turbulencji i oblodzenia. Ponadto wycofane zostaną prognozy wewnątrzchmurowych

turbulencji w węzłach siatki, natomiast rozszerzone w dół będą nowe prognozy intensywności turbulencji w węzłach siatki do poziomu lotu (FL)100, FL140 i FL180. Te nowe poziomy turbulencji, stosowane w połączeniu z siatką chmur CB, będą stanowić bardziej naukowe informacje niż wycofywany algorytm turbulencji wewnątrzchmurowych. Powyższe zwiększenia poziomej i pionowej rozdzielczości prognoz WAFS mają w pełni spełnić potrzeby sektora lotniczego.

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest poparcie proponowanej zmiany w całości.

2.2.8. Informacje doradcze o cyklonach tropikalnych oraz informacje SIGMET dotyczące cyklonów tropikalnych

Proponuje się wprowadzić zmiany w komunikatach SIGMET dotyczących cyklonów tropikalnych oraz w komunikatach doradczych o cyklonach tropikalnych, aby skorygować oraz ograniczyć niespójności i niedociągnięcia w formacie tych komunikatów. Dzięki proponowanym zmianom użytkownicy nie będą błędnie interpretować tych komunikatów, co będzie mieć przełożenie na bezpieczeństwo. Zmiany usprawnią też walidację tych komunikatów oraz ich przekształcanie z tradycyjnych kodów alfanumerycznych (TAC) na model wymiany informacji meteorologicznych ICAO (IWXXM), zapobiegając błędom IWXXM.

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest poparcie proponowanej zmiany w całości.

2.2.9. Przepisy dotyczące informacji doradczych o pogodzie kosmicznej

Proponowana zmiana ma poprawić istniejące przepisy o pogodzie kosmicznej. Dzięki wprowadzonym ulepszeniom będzie można ująć łącznie w jednym komunikacie doradczym o pogodzie kosmicznej kilka zjawisk pogody kosmicznej (np. globalny system nawigacji satelitarnej (GNSS), promieniowanie, łączność satelitarna (SATCOM) oraz łączność wysokich częstotliwości (HF COM)) o tej samej intensywności, a wszystkie zjawiska pogody kosmicznej będzie można opisać przy użyciu pasm szerokości geograficznej. Ponadto proponowany tekst wprowadza poprawę pionowej rozdzielczości przekazywanych informacji.

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest poparcie proponowanej zmiany w całości.

2.2.10. Wskazanie brakujących lub nieprawidłowych parametrów w METAR

Proponowana zmiana polega na zapewnieniu, aby schematy IWXXM w prosty sposób wskazywały brakujące lub nieprawidłowe parametry obowiązkowe w komunikatach METAR w formacie TAC: ma to służyć unikaniu błędów w procesie walidacji po przekształceniu z formatu TAC na model IWXXM. METP uważa, że stosowanie znaku solidus (/) do oznaczania brakującej cyfry lub litery w tekście biuletynów meteorologicznych jest istotną propozycją w ramach przechodzenia na model IWXXM oraz zarządzanie informacjami w całym systemie (SWIM).

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest poparcie proponowanej zmiany w całości.

2.2.11. Skorygowane wartości progowe szybkości rozproszenia wiru (EDR)

Propozycja ma na celu aktualizację wartości dla szybkości rozproszenia wiru (EDR) oraz wskaźnika indeksowego dotyczącego zgłaszania turbulencji statków powietrznych. Ponieważ dowody naukowe pokazują, że wartości progowe EDR określone w załączniku 3 do konwencji chicagowskiej są za wysokie, proponowana zmiana polega na wprowadzeniu: a) aktualizacji wartości progowych EDR na podstawie naukowych analiz ponad 100 milionów raportów o turbulencjach statków powietrznych; b) pewnych dostosowań terminologii; c) jednej dodatkowej noty wyjaśniającej.

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest poparcie proponowanej zmiany w całości.

2.2.12. Informacje AIRMET i GAMET

Dzięki proponowanej zmianie prognozy obszarowe dla lotów na małych wysokościach przygotowywane i sporządzane zgodnie z regionalnym porozumieniem żeglugi powietrznej mogą być przekazywane do serwisu bezpiecznych informacji lotniczych (SADIS) oraz serwisu gromadzenia informacji w systemie WAFS (WIFS). Zmiana tego wymogu, na wniosek użytkowników lotniczych, spowoduje, że dostępne informacje AIRMET i GAMET będą bardziej kompleksowe, a to będzie korzystne dla podmiotów korzystających z SADIS i WIFS na całym świecie.

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest poparcie proponowanej zmiany w całości.

2.2.13. Uwalnianie materiałów radioaktywnych do atmosfery

Proponowana zmiana dotycząca informacji SIGMET o chmurach radioaktywnych (RDOACT CLD) jest niezbędna do zapewnienia spójności ze zmianą 78 w załączniku 3 do konwencji chicagowskiej, polegającą na przedstawieniu obszaru RDOACT CLD SIGMET jako walca o stałym promieniu rozciągającego się na wszystkie poziomy lotu i niezależnego od czasu. Proponowane zmiany w tabeli A6-1A (szablon komunikatów SIGMET i AIRMET) oraz w przykładzie A6-4 (komunikat SIGMET dotyczący chmury radioaktywnej) załącznika 3 spowodują uproszczenie istniejących wymogów.

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest poparcie proponowanej zmiany w całości.

2.2.14. Uwzględnienie silnych burz pyłowych w tabelach A4-1 i A6-1B dotyczących specjalnych komunikatów z powietrza przekazywanych w górę i w dół

Proponowana zmiana polega na uwzględnieniu sprawozdań o silnych burzach pyłowych (HVY DS) w specjalnych komunikatach z powietrza, aby zwiększyć dostępność takich informacji w tych komunikatach na potrzeby międzynarodowego lotnictwa cywilnego.

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest poparcie proponowanej zmiany w całości.

2.2.15. Model wymiany informacji meteorologicznych ICAO (IWXXM) oraz stała telekomunikacyjna sieć lotnicza (AFTN) i stała służba lotnicza (AFS)

Na podstawie proponowanych przepisów wprowadza się pewne drobne zmiany w załączniku 3 do konwencji chicagowskiej w celu ułatwienia wymiany informacji IWXXM, biorąc pod uwagę, że informacji IWXXM nie można przekazywać przez stałą telekomunikacyjną sieć lotniczą (AFTN). W tym celu wskazuje się w nich ogólny termin „stała służba lotnicza" (AFS), który obejmuje zarówno AFTN, jak i „system obsługi komunikatów służb ruchu lotniczego (AMHS)"; w systemie AMHS można wymieniać informacje IWXXM.

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest poparcie proponowanej zmiany w całości.

2.3. **Zmiana 61 w załączniku 4 „Mapy lotnicze" (pozycja 17 porządku obrad)**

2.3.1. Opis

Proponowana zmiana odnosi się do map dotyczących składania końcówek skrzydeł, pomocy nawigacyjnych w ruchu naziemnym w ramach procedur nawigacji opartej na charakterystykach (PBN), powierzchni ograniczającej segmentu z widocznością oraz jednoczesnego prowadzenia operacji na równoległych lub prawie równoległych drogach startowych.

2.3.2. Stosowne prawo Unii

Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2017/373

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest poparcie proponowanej zmiany w całości.

2.4. **Zmiany 44, 37, 23 w, odpowiednio, częściach I, II i III załącznika 6 „Eksploatacja statków powietrznych" (pozycje 18, 19 i 20 porządku obrad)**

2.4.1. Opis

Zmiana 44 w załączniku 6 część I odnosi się do minimów operacyjnych lotniska, podejścia końcowego ze stałym zniżaniem, CAT III, artykułu 83 bis, rejestratorów parametrów lotu, stref konfliktu, przedziałów bagażowych, systemu ostrzegania o bliskości ziemi (GPWS) oraz kamizelek ratunkowych. Zmiana 37 w załączniku 6 część II oraz zmiana 23 w załączniku 6 część III odnoszą się do minimów operacyjnych lotniska, podejścia końcowego ze stałym zniżaniem, CAT III, artykułu 83 bis oraz rejestratorów parametrów lotu.

2.4.2. Stosowne prawo Unii

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012[9].

2.4.3. Stanowisko Unii

[9] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest poparcie proponowanej zmiany.

Proponuje się jednak zniesienie wprowadzonego obowiązku, aby przewoźnik lotniczy przewoził uwierzytelnione odpisy umowy przewidzianej w artykule 83 bis na pokładzie statku powietrznego podlegającego takiej umowie. Z tego wymogu nie wynikają żadne korzyści związane z bezpieczeństwem, a odnośne informacje można udostępnić przy użyciu innych środków, np. w repozytorium ICAO, lub przez nałożenie na umawiające się państwa zawierające takie umowy obowiązku publikowania ich na swojej stronie internetowej.

W przypadku gdyby powyższe propozycje nie zostały uwzględnione, zmianę należy mimo to poprzeć ze względu na jej ogólne zalety.

2.5. **Zmiana 92 w załączniku 10 „Łączność lotnicza" tom I i tom II (pozycje 21 i 22 porządku obrad)**

2.5.1. Opis

Tom I: Proponowana 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). Proponowana zmiana obejmuje: a) kategorie zdolności systemów przyrządowego lądowania (ILS); b) przekazywanie informacji dotyczących operacyjnego stanu służb radionawigacji; c) aktualizację funkcjonowania 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 wspomagania bazujący na wyposażeniu naziemnym (GBAS) z ILS i radiolatarnią ogólnokierunkową VHF (VOR); e) objaśnienia i korekty funkcjonowania systemów GBAS; f) dodatkowe wskazówki dotyczące limitów alarmów dotyczących integralności systemu GNSS.

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

Szczegółowe informacje przedstawiono w pkt 2.5.3–2.5.9.

2.5.2. Stosowne prawo Unii

Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2017/373

2.5.3. Zmiana dotycząca kategorii zdolności systemów przyrządowego lądowania (ILS) (tom I)

Zmiana dotycząca kategorii zdolności systemów ILS obejmuje cztery grupy modyfikacji:

1) zmiany dotyczące usunięcia bezpośredniego przyporządkowania między kategorią zdolności (FPC) systemów ILS a kategorią operacji podejścia według wskazań przyrządów. Zmiany te mają odzwierciedlać ostatnie modyfikacje definicji operacyjnych w załączniku 6 „Eksploatacja statków powietrznych" do konwencji chicagowskiej i w podręczniku „Manual of All-Weather Operations (Doc 9365)", gdyż istnieje kilka rozbieżności między tymi dokumentami a obecnymi przepisami załącznika 10 do konwencji chicagowskiej;

2) zmiany dotyczące rozszerzenia w dół definicji kategorii zdolności I (FPC I) do 30 m (100 stóp) nad progiem. Zmiany te mają usunąć rozbieżność między niższym limitem pokrycia zastosowanym w definicji FPC I a odpowiednim limitem stosowanym w większości norm i zalecanych metod postępowania dla FPC I;

3) zmiany dotyczące wprowadzenia ulepszonego systemu klasyfikacji ILS. Zmiany te mają umożliwić optymalizację stosowania urządzenia ILS w przypadku stwierdzenia ponadstandardowego działania;

4) zmiany dotyczące funkcji „powiązania" radiolatarni ILS. Zmiany mają na celu usunięcie niektórych niepotrzebnych ograniczeń operacyjnych spowodowanych obecnymi przepisami odnoszącymi się do tej funkcji.

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest poparcie proponowanej zmiany w całości.

2.5.4. Zmiana dotycząca przekazywania informacji o operacyjnym stanie służb radionawigacji (tom I)

Zmiana ma się odnosić do potencjalnych trudności związanych z wdrażaniem lub interpretacją istniejącej normy (załącznik 10 tom I pkt 2.3) dotyczącej przekazywania informacji o operacyjnym stanie służb radionawigacji.

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest poparcie proponowanej zmiany w całości.

2.5.5. Zmiana dotycząca aktualizacji funkcjonowania 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 GPS (tom I)

Zmiana ta odzwierciedla fakt, że obecnie są tworzone cztery nowe systemy SBAS przez: Australię i Nową Zelandię, Chiny, Republikę Korei oraz Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego w Afryce i na Madagaskarze (ASECNA), a także zapewnia nowy mechanizm ochrony użytkowników SBAS w przypadku wystąpienia anomalii związanych z emisją danych, zegarem emisji danych (IODC) / emisją daty, danymi efemerydalnymi (IODE) transmitowanymi w komunikacie nawigacyjnym GPS.

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest poparcie proponowanej zmiany w całości.

2.5.6. Zmiana dotycząca kompatybilności transmisji danych (VDB) bardzo wysokich częstotliwości (VHF) przez system wspomagania bazujący na wyposażeniu naziemnym (GBAS) z ILS i radiolatarnią ogólnokierunkową VHF (VOR) (tom I)

Zmiana ta ma na celu ustanowienie pełnej kompatybilności transmisji danych (VDB) bardzo wysokich częstotliwości (VHF) przez system GBAS z radiolatarniami ILS i VOR działającymi w tym samym paśmie częstotliwości co system GBAS, a także pomoc we wdrażaniu systemu GBAS przez ułatwienie koordynacji przydziałów częstotliwości między GBAS, ILS i VOR.

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest poparcie proponowanej zmiany w całości.

2.5.7. Zmiana dotycząca objaśnień i korekt przepisów w zakresie GBAS (tom I)

Zmiana ta obejmuje kilka redakcyjnych objaśnień i korekt przepisów dotyczących GBAS.

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest poparcie proponowanej zmiany w całości.

2.5.8. Zmiana dotycząca dodatkowych wskazówek o limitach alarmów w zakresie integralności systemu GNSS (tom I)

Zmiana ta ma na celu zapewnienie dodatkowych wskazówek w odniesieniu do interpretacji i stosowania pionowego limitu ostrzegawczego (VAL) dla podejścia kategorii I GNSS.

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest poparcie proponowanej zmiany w całości.

2.5.9. Powiązana zmiana dotycząca stałej służby lotniczej (AFS) (tom II)

Zmiana załącznika 10 „Łączność lotnicza" do konwencji chicagowskiej dotycząca jego tomu II „Procedury telekomunikacyjne" (w tym procedury mające status Procedur służb żeglugi powietrznej (PANS)) obejmuje dodatkowy tekst jednoznacznie popierający przekazywanie komunikatów meteorologicznych za pośrednictwem systemu obsługi komunikatów służb ruchu lotniczego (AMHS).

Wymóg ten jest ujęty w zmianie 79 w załączniku 3 do konwencji chicagowskiej oraz powiązanej zmianie 9 Procedur służb żeglugi powietrznej – zarządzanie ruchem lotniczym (PANS-ATM, Doc 4444). System AMHS jest preferowanym sposobem przekazywania komunikatów wprowadzonym przez zmianę 79 w załączniku 3, ponieważ niektóre urządzenia stałej telekomunikacyjnej sieci lotniczej (AFTN) mogą nie mieć takiej możliwości.

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest poparcie proponowanej zmiany w całości.

2.6. Zmiana 52 w załączniku 11 „Służby ruchu lotniczego" (pozycja 23 porządku obrad)

2.6.1. Opis

Proponowana zmiana dotyczy planów awaryjnych w odniesieniu do stref konfliktu. Wynikają one z zaleceń dotyczących bezpieczeństwa sporządzonych przez niderlandzką Radę Bezpieczeństwa (Onderzoeksraad Voor Veiligheid – 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). Propozycja dotyczy też zmian formy nowego przepisu dotyczącego potwierdzenia nadawanego przez kierowców pojazdów operacyjnych.

Szczegółowe informacje przedstawiono w pkt 2.6.3 i 2.6.4.

2.6.2. Stosowne prawo Unii

Rozporządzenie (UE) 2018/1139

2.6.3. Zmiana dotycząca planów awaryjnych w odniesieniu do stref konfliktu

Biorąc pod uwagę niektóre zalecenia dotyczące bezpieczeństwa sporządzone przez niderlandzką Radę Bezpieczeństwa (DSB) po przeprowadzeniu przez nią badania w sprawie katastrofy samolotu MH17, opracowano propozycje dotyczące planów awaryjnych dla stref konfliktu. W związku z tym ICAO rozpoczęła przegląd odpowiednich przepisów ICAO, z uwzględnieniem zmian w załączniku 11 „Służby ruchu lotniczego" do konwencji chicagowskiej. Proponowana zmiana ma na celu usprawnienie oceny zagrożeń dla bezpieczeństwa prowadzonej w przypadku wystąpienia działań potencjalnie niebezpiecznych dla lotnictwa cywilnego.

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest poparcie proponowanej zmiany w całości.

2.6.4. Nowy przepis dotyczący potwierdzenia nadawanego przez kierowców pojazdów operacyjnych

Grupa badawcza ds. PANS-Lotniska (PASG) przygotowała propozycję, aby w Procedurach służb żeglugi powietrznej (PANS) – Lotniska (Doc. 9981) wprowadzić osiem nowych rozdziałów dotyczących: szkolenia personelu obsługi lotniska; kontroli pola ruchu naziemnego; pracy w toku w strefie operacyjnej lotniska; fragmentów przedmiotów obcych (FOD); radzenia sobie ze zwierzętami dzikimi; bezpieczeństwa na płycie postojowej; bezpieczeństwa na drodze startowej; oraz wymogów dotyczących systemu pozwoleń dla kierowców lotniskowych i bezpieczeństwa pojazdów/sprzętu. Mając na względzie tę propozycję, sporządzono projekt nowego przepisu w załączniku 11 do konwencji chicagowskiej dotyczącego potwierdzenia nadawanego przez kierowców pojazdów operacyjnych. Załącznik 11 nie zawiera jak dotąd żadnych wymogów, aby kontrolerzy nadawali potwierdzenie pozwolenia udzielanego kierowcom pojazdów i aby kierowcy pojazdów powtarzali to pozwolenie.

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest poparcie proponowanej zmiany w całości.

2.7. **Zmiana 18 w załączniku 13 „Badanie wypadków i incydentów lotniczych" (pozycja 24 porządku obrad)**

2.7.1. Opis

Propozycja ma na celu zdefiniowanie terminów „zalecenie dotyczące bezpieczeństwa o znaczeniu ogólnoświatowym" oraz „zapisy naziemne na potrzeby badań".

2.7.2. Stosowne prawo Unii

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010[10].

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest „poparcie przedstawionych uwag" oraz zaproponowanie następującego tekstu zmienionego: „*Zalecenie dotyczące bezpieczeństwa o znaczeniu ogólnoświatowym (SRGC).* Zalecenie dotyczące bezpieczeństwa odnoszące się do niedociągnięcia systemowego, w przypadku którego istnieje prawdopodobieństwo powtórzenia i istotnych konsekwencji na poziomie światowym oraz

[10] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz.U. L 295 z 12.11.2010, s. 35).

które wymaga terminowego ~~działania poprawiającego~~ rozważenia odpowiednich działań w zakresie bezpieczeństwa".

Dzięki takiemu przeformułowaniu zrozumiały powinien się stać nieobowiązkowy charakter „zaleceń dotyczących bezpieczeństwa".

2.8. Zmiany 15 i 9 w załączniku 14 „Lotniska" tom I i tom II (pozycje 25 i 26 porządku obrad)

2.8.1. Opis

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

Tom II: Proponowana 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).

Szczegółowe informacje przedstawiono w pkt 2.8.3 i 2.8.4.

2.8.2. Stosowne prawo Unii

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

Tom II: Rozporządzenie (UE) nr 139/2014

2.8.3. Zmiana dotycząca projektowania i eksploatacji lotnisk oraz pomocy wzrokowych dla nawigacji

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest poparcie proponowanej zmiany w całości.

2.8.4. Zmiana dotycząca modyfikacji specyfikacji projektowania i eksploatacji lotnisk

Propozycja obejmuje obszerne zmiany związane z charakterystykami fizycznymi, pomocami wzrokowymi oraz ratowniczymi i przeciwpożarowymi działaniami lotnisk dla śmigłowców. Obejmuje też modyfikacje kilku odnośnych definicji i odniesień do gruntownych wytycznych pomocniczych, które mają być ujęte w zaktualizowanym Podręczniku portu lotniczego dla śmigłowców (Doc 9261).

Należy jednak zauważyć, że usunięcie niektórych norm w tomie II rozdział 5 załącznika 14 do konwencji chicagowskiej oraz określenie usług ratowniczych i przeciwpożarowych może przysporzyć Unii pewnych problemów. Powyższe zmiany spowodują, że konieczne będzie uchylenie odpowiednich specyfikacji certyfikacji EASA, które dotychczas zapewniały zharmonizowane wdrażanie przepisów. Jeśli chodzi o przepisy ratownicze i przeciwpożarowe, nowe proponowane zasady mogą utrudnić zharmonizowane wdrażanie przepisów, ponieważ ich wprowadzenie spowoduje konieczność przeprowadzania indywidualnych ocen bezpieczeństwa dla lotnisk dla śmigłowców.

[11] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiające wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 44 z 14.2.2014, s. 1).

Mimo to, biorąc pod uwagę pozostałe obszerne zmiany, z których wszystkie należy poprzeć ze względu na wynikające z nich korzyści dla bezpieczeństwa, stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest poparcie proponowanej zmiany w całości.

2.9. Zmiana 41 w załączniku 15 „Służby informacji lotniczej” (pozycja 27 porządku obrad)

2.9.1. Opis

Proponowana zmiana dotyczy planów awaryjnych w odniesieniu do stref konfliktu.

Szczegółowe informacje przedstawiono w pkt 2.9.3.

2.9.2. Stosowne prawo Unii:

Rozporządzenie (UE) 2018/1139

2.9.3. Zmiana konieczna ze względu na wydanie planów awaryjnych w odniesieniu do stref konfliktu

Biorąc pod uwagę dwa zalecenie dotyczące bezpieczeństwa skierowane do ICAO w sprawozdaniu końcowym niderlandzkiej Rady Bezpieczeństwa w sprawie katastrofy lotu 17 Malezyjskich Linii Lotniczych (MH17), Komisja Nawigacji Lotniczej przy Radzie ICAO zaproponowała zmianę polegającą na dodaniu normy w załączniku 15 do konwencji chicagowskiej. Niderlandzka Rada Bezpieczeństwa zaleciła, by ICAO „uwzględniła w normach, aby państwa uwikłane w konflikt zbrojny na swoim terytorium publikowały na wczesnym etapie jak najbardziej szczegółowe informacje o charakterze i zakresie zagrożeń związanych z tym konfliktem oraz jego konsekwencjach dla lotnictwa cywilnego […]”. Proponowana zmiana ma na celu poprawę informacji o działaniach niebezpiecznych dla lotnictwa cywilnego publikowanych w komunikatach NOTAM, w tym w odniesieniu do konkretnej kwestii stref konfliktu. Większa szczegółowość informacji pomoże operatorom w ocenie zagrożeń związanych z daną strefą konfliktu.

Jeśli ta zmiana zostałaby przyjęta, wpłynęłaby na poprawę oceny i publikacji informacji dotyczących charakteru i zakresu zagrożeń związanych z konfliktami i ich konsekwencji dla lotnictwa cywilnego; kwestia ta jest przedmiotem art. 88 ust. 3 lit. b) rozporządzenia (UE) 2018/1139. W artykule tym Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego uzyskuje uprawnienia do rozpowszechniania odpowiednich informacji i zalecania działań naprawczych, które mają podjąć właściwe organy krajowe bądź osoby fizyczne lub prawne podlegające temu rozporządzeniu, w przypadku wystąpienia zagrożeń dla lotnictwa cywilnego związanych ze strefami konfliktu. Zmiana ta, w połączeniu z odpowiednimi wytycznymi ICAO dotyczącymi stref konfliktu, w istotny sposób sprzyjałaby dokładności i kompletności działań na poziomie UE skierowanych do wszystkich unijnych podmiotów związanych z daną strefą konfliktu.

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest poparcie proponowanej zmiany w całości.

2.10. **Zmiany 13, 10 i 1 w, odpowiednio, tomie I, tomie II i tomie III załącznika 16 „Ochrona środowiska” (pozycje 28, 29 i 30 porządku obrad).**

2.10.1. Opis

Propozycja odnosi się do hałasu statków powietrznych.

Szczegółowe informacje przedstawiono w pkt 2.10.3.

2.10.2. Stosowne prawo Unii

Rozporządzenie (UE) 2018/1139

2.10.3. Poprawa norm międzynarodowych dotyczących hałasu i emisji gazowych

Przedstawione zmiany są wynikiem prac prowadzonych przez ostatnie trzy lata przez komitet lotniczej ochrony środowiska (CAEP).

Unia pozytywnie oceniła opracowane zmiany, kilkukrotnie zajmując stanowisko podczas prac technicznych na poziomie ICAO. Należy wskazać stanowiska przyjęte przez Radę w skierowanych do państw pismach 19/42, 19/43, 19/44.

Jeśli chodzi o przyjęcie zmiany 13 w załączniku 16 tom I, obejmuje ona korekty odnoszące się do ogólnych zagadnień technicznych, nazewniczych i typograficznych. Jej celem jest też zrewidowanie definicji z użyciem słów „na trawersie”, definicji „wzorcowa linia drogi”, określonej tolerancji wykładniczego uśredniania czasowego SLOW na potrzeby lepszego opisu rzeczywistej wykładniczej odpowiedzi czasowej o stałej czasowej jednej sekundy. Ponadto zawiera ona modyfikacje dotyczące właściwego użycia czasowników modalnych „musieć” („must”), „należy” („shall”) oraz „powinien / powinno się” („should”).

Jeśli chodzi o zmianę 10 w załączniku 16 tom II, odzwierciedla ona niedawne zatwierdzenie przez komitet lotniczej ochrony środowiska ICAO (na jedenastym posiedzeniu w lutym 2019 r.) norm w zakresie masy i ilości nielotnych cząstek stałych (nvPM). Opracowanie tej nowej normy stanowi dopełnienie końcowego elementu procesu certyfikacji środowiskowej statków powietrznych, zamykając pełny cykl norm dla samolotów poddźwiękowych w zakresie hałasu, jakości powietrza na danym obszarze oraz emisji CO2.

Nowa norma będzie mieć zastosowanie do nowych typów silników i produkowanych silników o ciągu nominalnym powyżej 26,7 kN począwszy od 1 stycznia 2023 r. Wartości graniczne dla masy i ilości nvPM są nieco łagodniejsze dla silników o ciągu nominalnym poniżej 150 kN.

Jeśli chodzi o zmianę 1 w załączniku 16 tom III, propozycje dotyczą wprowadzenia definicji „projekt typu” oraz różnych poprawek w definicjach; objaśnienia stosowania norm w odniesieniu do mających certyfikat emisji CO2 wersji pochodnych samolotów bez certyfikatów emisji CO2; objaśnienia odnoszącego się do organów odpowiedzialnych za wydawanie zwolnień oraz do procesu ewidencji zwolnień; usunięcia zbędnego tekstu i drobnych korekt typograficznych w sekcji o warunkach odniesienia.

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest poparcie tych zmian, które są zgodne z rozporządzeniem (UE) 2018/1139.

2.11. **Zmiana 13 w załączniku 18 „Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną” (pozycja 31 porządku obrad)**

2.11.1. Opis

Propozycja odnosi się do terminologii oraz przepisów o segregacji substancji toksycznych i zakaźnych.

2.11.2. Stosowne prawo Unii

Pkt CAT.GEN.MPA.200 załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 965/2012; istotą tego przepisu jest to, że „[…] transport lotniczy materiałów niebezpiecznych odbywa się zgodnie z załącznikiem 18 do konwencji chicagowskiej”.

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest poparcie proponowanej zmiany w całości.