EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 12. 2. 2020
COM(2020) 59 final

ANNEX

PRÍLOHA

k

NÁVRHU ROZHODNUTIA RADY

o pozícii, ktorá sa má zaujať v mene Európskej únie v Rade Medzinárodnej organizácie civilného letectva, pokiaľ ide o prijatie zmien viacerých príloh k Chicagskemu dohovoru

PRÍLOHA

Pozícia, ktorá sa má zaujať v mene Európskej únie v Rade Medzinárodnej organizácie civilného letectva, pokiaľ ide o prijatie zmien viacerých príloh k Chicagskemu dohovoru

1. POZÍCIA, KTORÁ SA MÁ ZAUJAŤ

Rada ICAO má na svojom 219. zasadnutí, ktoré sa začína 2. marca 2020, prijať viaceré zmeny rôznych príloh k Chicagskemu dohovoru v oblasti bezpečnosti, životného prostredia a leteckej navigácie. So zreteľom na príslušné právne predpisy Únie je pozícia, ktorá sa má v tejto súvislosti zaujať v mene Únie na 219. zasadnutí Rady ICAO, takáto.

1.1. Zmena 176 prílohy 1 o udeľovaní preukazov spôsobilosti personálu (bod programu 15)

Podporiť zmenu.

Podporiť najmä zosúladenie so zmenou 5 Postupov pre letecké navigačné služby – výcvik (PANS-TRG, Dok. 9868) s nasledujúcimi návrhmi zameranými na zabezpečenie primeranej flexibility v súvislosti s vývojom inovačných lietadiel:

- vymazať všetky odkazy na špecifické výcvikové zariadenia na simuláciu letu (FSTD), ktoré sa majú použiť počas kurzu na získanie preukazu spôsobilosti pilota vo viacčlennej posádke (MPL) uvedeného v oddiele 3 „Simulovaný let“ dodatku 3 k prílohe 1 k Chicagskemu dohovoru.
- vymedziť pojem lietadlo so vztlakovými motormi takto: „Lietadlo so vztlakovými motormi“ je akékoľvek lietadlo, ktorému vertikálny pohyb a letový pohon/vztlak umožňujú rotory alebo motory/poháňacie zariadenia upevnené k trupu alebo ku krídlam alebo vsadené do nich, s premenlivou geometriou.; alebo aspoň odstrániť kritérium „s pevnými krídlami“.

1.2. Zmena 79 prílohy 3 o meteorologickej službe pre medzinárodnú leteckú navigáciu (bod programu 16)

Podporiť zmenu.

1.3. Zmena 61 prílohy 4 o leteckých mapách (bod programu 17)

Podporiť zmenu.

1.4. Zmeny 44, 37, 23 v tomto konkrétnom poradí v častiach I, II a III prílohy 6 o prevádzke lietadiel (body programu 18, 19 a 20)

Podporiť zmeny s touto výnimkou: povinnosť pre leteckých prevádzkovateľov zavedená zmenami 44, 37 alebo 23 uchovávať overené kópie dohody podľa článku 83a v lietadle, na ktoré sa vzťahuje táto dohoda. Z tejto zaťažujúcej požiadavky nevyplýva žiadny prínos pre bezpečnosť. Túto zmenu je preto potrebné zamietnuť.

1.5. Prijatie zmeny 92 prílohy 10 o leteckých telekomunikáciách, zväzky I a II (body programu 21 a 22)

Podporiť zmenu.

1.6. Prijatie zmeny 52 prílohy 11 o letových prevádzkových službách (bod programu 23)

Podporiť zmenu.

1.7. Prijatie zmeny 18 prílohy 13 o vyšetrovaní leteckých nehôd (bod programu 24)

Podporiť túto zmenu s pripomienkami.

1.8. Prijatie zmien 15 a 9 prílohy 14 o letiskách, zväzky I a II (body programu 25 a 26)

Podporiť zmenu.

1.9. Prijatie zmeny 41 prílohy 15 (bod programu 27)

Podporiť zmenu.

1.10. Prijatie zmien 13, 10 a 1 prílohy 16 v tomto konkrétnom poradí v zväzkoch I, II a III (body programu 28, 29 a 30).

Podporiť zmeny.

1.11. Prijatie zmeny 13 prílohy 18 (bod programu 31).

Podporiť zmenu.

2. PODROBNÉ VYSVETLENIE NAVRHOVANEJ POZÍCIE KU KAŽDÉMU BODU

2.1. **Zmena 176 prílohy 1 o udeľovaní preukazov spôsobilosti personálu (bod programu 15)**

Navrhovaná zmena sa týka zosúladenia so zmenou 5 Postupov pre letecké navigačné služby – výcvik (PANS-TRG, Dok. 9868), pokiaľ ide o: nové vymedzenie pojmov, aktualizáciu požiadaviek pre dispečerov letovej prevádzky alebo letových dispečerov v súvislosti s požiadavkami na znalosti, zručnosti a prax a zavedenie ustanovení o inštruktoroch výcviku riadenia letovej prevádzky na pracovisku (OJTI), ktorí majú školiť riadiacich letovej prevádzky; zmenu ustanovení týkajúcich sa lietadiel so vztlakovými motormi a menšie aktualizácie existujúcich ustanovení.

Podrobnosti sú uvedené v bodoch 2.1.2 až 2.1.4.

2.1.1. Príslušné právo Únie

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139[1], nariadenie Komisie (EÚ) č. 1178/2011[2], nariadenie Komisie (EÚ) č. 1321/2014[3], nariadenie Komisie (EÚ) 2015/340[4], vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/373[5]

---

1 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 (Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018, s. 1).

2 Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1178/2011 z 3. novembra 2011, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa posádky civilného letectva podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 311, 25.11.2011, s. 1).

3 Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1321/2014 z 26. novembra 2014 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a výrobkov, súčastí a zariadení leteckej techniky a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností (Ú. v. EÚ L 362, 17.12.2014, s. 1).

4 Nariadenie Komisie (EÚ) 2015/340 z 20. februára 2015, ktorým sa stanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa preukazov a osvedčení riadiacich letovej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 a ktorým sa mení vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 923/2012 a zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 805/2011 (Ú. v. EÚ L 63, 6.3.2015, s. 1).

2.1.2. Zosúladenie so zmenou 5 postupov PANS-TRG

Touto zmenou sa zosúlaďujú existujúce definície a ustanovenia s novou metodikou výcviku a posudzovania na základe spôsobilostí, ktorá bola zavedená v rámci PANS-TRG. Aktualizujú sa ňou odkazy na PANS-TRG a zavádzajú ďalšie definície, ako napríklad monitorovanie, pilot poverený vykonaním letu, monitorujúci pilot a manažment hrozieb a chýb na podporu aktualizovaných noriem a odporúčaných postupov (SARP).

Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie, je podporiť predloženú zmenu s týmito návrhmi:

- vymazať všetky odkazy na špecifické výcvikové zariadenia na simuláciu letu (FSTD), ktoré sa majú použiť počas kurzu na získanie preukazu spôsobilosti pilota vo viacčlennej posádke (MPL) uvedeného v oddiele 3 „Simulovaný let“ dodatku 3 k prílohe 1 k Chicagskemu dohovoru. Zdôvodnenie: V dokumente ICAO Dok. 9625 sa už uvádza, ktoré zariadenia sa majú používať pri každej časti výcviku MPL. Vymazaním odkazov z uvedeného návrhu sa zabezpečí, že nebude dochádzať k duplicite;
- buď v plnej miere zosúladiť vymedzenie pojmu lietadlo so vztlakovými motormi (v prílohe 1 k Chicagskemu dohovoru) s vymedzením pojmu Únie: „lietadlo so vztlakovými motormi“ je akékoľvek lietadlo, ktorému vertikálny pohyb a letový pohon/vztlak umožňujú rotory alebo motory/poháňacie zariadenia upevnené k trupu alebo ku krídlam alebo vsadené do nich, s premenlivou geometriou[6], alebo ho aspoň zmeniť odstránením kritéria „s pevnými krídlami“. Zdôvodnenie: zabezpečí sa tak flexibilita potrebná v súvislosti s novým vývojom inovačných lietadiel.

Ak by sa tieto návrhy nezohľadnili, zmena by sa predsa len mala vzhľadom na jej celkový prínos podporiť.

2.1.3. Aktualizácia požiadaviek na dispečerov letovej prevádzky alebo letových dispečerov v súvislosti s požiadavkami na znalosti, zručnosti a prax a zavedenie ustanovení o inštruktoroch výcviku riadenia letovej prevádzky na pracovisku (OJTI), ktorí majú školiť riadiacich letovej prevádzky

Touto zmenou sa navrhli aktualizácie požiadaviek na znalosti, zručnosti a prax, pokiaľ ide o dispečerov letovej prevádzky alebo letových dispečerov, a zavádza sa norma na objasnenie požiadaviek na riadiaceho letovej prevádzky dohliadajúceho na účastníkov výcviku pre riadiacich letovej prevádzky. Navrhuje sa zmena noriem týkajúcich sa praxe účastníkov výcviku s cieľom zlepšiť znenie a zaviesť preukázanie spôsobilosti ako súčasť výcviku. Objasňuje sa tu aj znenie týkajúce sa časového obdobia, počas ktorého sa musí dosiahnuť požadovaná prax.

Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie, je podporiť navrhovanú zmenu v celom rozsahu.

---

[5] Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/373 z 1. marca 2017, ktorým sa stanovujú spoločné požiadavky na poskytovateľov manažmentu letovej prevádzky/leteckých navigačných služieb a na ostatné funkcie siete manažmentu letovej prevádzky, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 482/2008, vykonávacie nariadenia (EÚ) č. 1034/2011, (EÚ) č. 1035/2011 a (EÚ) 2016/1377 a ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 677/2011 (Ú. v. EÚ L 62, 8.3.2017, s. 1).

[6] Príloha I k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011 z 3. novembra 2011, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa posádky civilného letectva.

2.1.4. Ustanovenia týkajúce sa lietadiel so vztlakovými motormi a menšie aktualizácie existujúcich ustanovení

V roku 2014 Rada ICAO prijala zmenu, ktorou sa predlžuje platnosť prechodných opatrení týkajúcich sa kategórie lietadiel so vztlakovými motormi, aby sa umožnil začiatok prevádzky lietadiel so vztlakovými motormi. Odvtedy však nebolo v dôsledku neočakávaných udalostí a oneskorení pri certifikačných skúškach udelené osvedčenie žiadnemu lietadlu so vztlakovými motormi, a preto je nutné znovu predĺžiť platnosť prechodných opatrení. Keďže sa očakáva, že prvé lietadlá so vztlakovými motormi budú uvedené do prevádzky v roku 2020, pre prechodné opatrenia sa navrhuje konečný dátum 5. marec 2025. V zmene sa takisto navrhujú menšie aktualizácie znalostí požadovaných pre prístrojovú kvalifikačnú kategóriu s cieľom zosúladiť ju so súčasnými technológiami a pomôcť pri úsilí začleniť výkonnostnú navigáciu do tradičných prevádzok.

Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie, je podporiť navrhovanú zmenu v celom rozsahu.

2.2. **Zmena 79 prílohy 3 o meteorologickej službe pre medzinárodnú leteckú navigáciu (bod programu 16)**

2.2.1. Opis

Navrhovaná zmena vyplývajúca zo štvrtého zasadnutia panelu pre meteorológiu (METP/4) sa týka modelu výmeny meteorologických informácií ICAO (IWXXM), medzinárodného systému výstrahy pred sopečným prachom (IAVW), svetového oblastného predpovedného systému (WAFS), SIGMET, AIRMET a GAMET[7].

Podrobnosti sú uvedené v bodoch 2.2.3 až 2.2.15.

2.2.2. Príslušné právo Únie

Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2017/373

2.2.3. Opätovne rozptýlený sopečný popol[8]

Navrhovaná zmena má uľahčiť podávanie správ o sopečnom popole v prípadoch, keď nastane opätovné rozptýlenie sopečného popola. V tejto súvislosti je potrebné zmeniť vymedzenie pojmu „poradné stredisko o oblakoch sopečného popola“ (VAAC) (uvedené v kapitole 1 prílohy 3 k Chicagskemu dohovoru) a vzor poradenskej správy o sopečnom popole (uvedený v tabuľke A2-1 prílohy 3 k Chicagskemu dohovoru). Pri zmene vymedzenia pojmu VAAC sa navrhuje vypustiť slová „po sopečných erupciách“, čím sa odstráni existujúce obmedzenie a umožní sa strediskám VAAC lepšie poskytovať poradenské informácie. Pokiaľ ide o

[7] AIRMET a SIGMET sa uvádzajú v nariadení (EÚ) 2017/373. Predstavujú informácie pre používateľov vzdušného priestoru týkajúce sa určitých meteorologických podmienok.

GAMET sa vymedzuje v pravidlách ICAO. Ide o oblastnú predpoveď v skrátenej voľnej reči pre lety v nízkych hladinách pre letovú informačnú oblasť alebo jej podoblasť, ktorú pripravila meteorologická služobňa určená príslušným meteorologickým orgánom a ktorú si vymieňa s meteorologickými služobňami v priľahlých letových informačných oblastiach podľa dohody medzi príslušnými meteorologickými orgánmi. Pokiaľ ide o právne predpisy EÚ, odkazuje sa na „oblastnú predpoveď pre lety v nízkych hladinách“ vymedzenú v prílohe I (Vymedzenie pojmov) k nariadeniu (EÚ) 2017/373.

[8] „Opätovne rozptýlený sopečný popol“ je pojem ICAO pre sopečný popol, ktorý silné vetry (prípadne aj určitý čas po už skončenej sopečnej erupcii a v určitej vzdialenosti od nej) vzniesli do atmosféry a rozptýlili ho tak, že predstavuje nebezpečenstvo pre lietadlá.

poradenskú správu o sopečnom popole (tabuľka A2-1), navrhuje sa zmeniť stĺpec Príklady s cieľom poskytnúť usmernenia o vhodnom používaní terminológie povolenej v danom stĺpci vzorov. Navrhuje sa tiež upraviť dve ďalšie položky v rámci vzoru (vzorov) VA ADVISORY v súvislosti s číslom sopky na účely zosúladenia s najnovšou databázou Medzinárodného združenia pre vulkanológiu a chémiu zemského vnútra a s aktualizáciou satelitnej referencie.

Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie, je podporiť navrhovanú zmenu v celom rozsahu.

2.2.4. Systém riadenia kvality pre potreby poskytovania meteorologických služieb

V zmene sa navrhujú aktualizácie odkazov v prílohe 3 k Chicagskemu dohovoru s cieľom zosúladiť ich so súčasným poradenským materiálom systému riadenia kvality, a to z dôvodu skončenia platnosti týchto publikácií ICAO a Svetovej meteorologickej organizácie:

- ICAO Manual on the Quality Management System for the Provision of Meteorological Service to International Air Navigation (Príručka ICAO o systéme riadenia kvality pre potreby poskytovania meteorologických služieb medzinárodnej leteckej navigácii) (dok. 9873)
- WMO 1001, Manual on/Guide to the Quality Management System for the Provision of Meteorological Service for International Air Navigation (Príručka Svetovej meteorologickej organizácie o systéme riadenia kvality pre potreby poskytovania meteorologických služieb medzinárodnej leteckej navigácii).

Aktuálna relevantná publikácia je WMO-N0. 1100, Guide to the Implementation of Quality Management Systems for National Meteorological and Hydrological Services and other relevant Service Providers (Príručka k implementácii systémov riadenia kvality v prípade vnútroštátnych meteorologických a hydrologických služieb a iných príslušných poskytovateľov služieb).

Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie, je podporiť navrhovanú zmenu v celom rozsahu.

2.2.5. Zlepšená harmonizácia informácií SIGMET

Cieľom navrhovanej zmeny je koordinácia medzi pracoviskami meteorologickej výstražnej služby pri vydávaní informácií SIGMET ako odporúčaný postup v prílohe 3 k Chicagskemu dohovoru na riešenie nekonzistentných alebo chýbajúcich informácií SIGMET v niektorých častiach sveta. Vzhľadom na pokrok dosiahnutý pri zlepšovaní harmonizácie informácií SIGMET prostredníctvom dvojstranných alebo viacstranných koordinačných činností v niektorých regiónoch sa v dokumente METP/4 navrhuje odporúčaný postup pre všetky štáty zodpovedné za vydávanie informácií SIGMET.

Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie, je podporiť navrhovanú zmenu v celom rozsahu.

2.2.6. Vzorové mapy (vzor VAG a vzor SVA) použité v dodatku 1 prílohy 3

Navrhuje sa zmeniť vzorové mapy stanovené v dodatku 1 prílohy 3 k Chicagskemu dohovoru tak, aby zobrazovali polohu a rozsah oblakov sopečného popola. V tejto súvislosti sa v návrh zaoberá potrebou napraviť zistené nedostatky v existujúcom vzore VAG a vzore SVA, ktoré sa používajú v dodatku 1, najmä pokiaľ ide o kartografické projekcie, znázornenie mnohouholníkov na opis pokrytia oblakov sopečného popola a vrstiev oblačnosti. Svetová

meteorologická organizácia (WMO), ako správca (všetkých) vzorových máp uvedených v dodatku 1, vypracovala maximálne dva príklady pre vzor VAG a vzor SVA.

Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie, je podporiť navrhovanú zmenu v celom rozsahu.

2.2.7. Informácie svetového oblastného predpovedného systému (WAFS)

Navrhovanou zmenou sa zlepšujú predpovede svetového oblastného predpovedného systému (WAFS), ako sa požadovalo v záveroch meteorologického divízneho zasadnutia ICAO/WMO (MET/14, 2014). Súčasťou týchto požiadaviek sú: a) zväčšenie horizontálneho priestorového rozlíšenia sietí znázorňujúcich nebezpečenstvá (napr. predpovede turbulencií, námrazy a oblaku typu kumulonimbus – CB) zo súčasného horizontálneho rozstupu každého 1,25 stupňa na 0,25 stupňa a b) zmeny parametrov, ktoré sú predmetom predpovede. Spolu s týmto zväčšením rozlíšenia sietí znázorňujúcich nebezpečenstvá bude predpoveď potenciálnych turbulencií a námrazy nahradená informáciami o intenzite turbulencií a námrazy. Okrem toho sa upustí od predpovedí turbulencií v oblačnosti v bodoch siete, namiesto nich sa nové predpovede intenzity turbulencií v bodoch siete rozšíria smerom nadol na letovú hladinu (FL) 100, FL140 a FL180. Keď sa tieto nové hladiny turbulencie použijú v kombinácii so sieťou oblakov CB, poskytnú viac vedecky spoľahlivých informácií o turbulenciách, ako algoritmus turbulencií v oblačnosti, od ktorého sa upustilo. Tieto zväčšenia horizontálneho a vertikálneho rozlíšenia predpovedí WAFS sú určené na to, aby v plnej miere zodpovedali potrebám odvetvia letectva.

Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie, je podporiť navrhovanú zmenu v celom rozsahu.

2.2.8. Poradenské správy o tropickej cyklóne a SIGMET pre tropickú cyklónu

Navrhuje sa zmeniť SIGMET pre tropickú cyklónu (TC) a poradenské správy o TC na účely opravy a zníženia počtu nezrovnalostí a nedostatkov vo formáte týchto správ. Navrhované zmeny by používateľom pomohli vyhnúť sa nesprávnemu výkladu, čo by malo vplyv na bezpečnosť. Vďaka nim by sa zlepšilo aj potvrdzovanie a preklad týchto správ z tradičných alfanumerických kódov (TAC) na model výmeny meteorologických informácií ICAO (IWXXM), čím by sa predišlo chybám v IWXXM.

Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie, je podporiť navrhovanú zmenu v celom rozsahu.

2.2.9. Ustanovenia o poradenských informáciách týkajúcich sa vesmírneho počasia

Cieľom navrhovanej zmeny je zlepšiť existujúce ustanovenia o vesmírnom počasí. Takéto zlepšenia umožnia kombináciu viac ako jedného javu vesmírneho počasia [t. j. globálny navigačný satelitný systém (GNSS), žiarenie, satelitná komunikácia (SATCOM) a vysokofrekvenčná komunikácia (HF COM)] s rovnakou intenzitou v rámci jednej poradenskej správy o vesmírnom počasí, a zároveň umožnia, aby boli všetky javy vesmírneho počasia opísané s použitím pásiem zemepisnej šírky. Okrem toho sa navrhovaným znením zlepšuje vertikálne rozlíšenie poskytnutých informácií.

Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie, je podporiť navrhovanú zmenu v celom rozsahu.

2.2.10. Uvedenie chýbajúcich a/alebo nesprávnych parametrov v správach METAR

Navrhovanou zmenou sa má zabezpečiť, aby model IWXXM mohol ľahko identifikovať chýbajúce a/alebo nesprávne povinné parametre v správach METAR vo formáte TAC, čím by sa zabránilo zlyhaniu procesu potvrdenia, keď sa preložia z TAC do IWXXM. METP sa domnieva, že používanie lomky (/) na označenie chýbajúceho čísla alebo písmena v texte meteorologických bulletinov je nevyhnutným návrhom v prípade prechodu na IWXXM a komplexný manažment informácií (SWIM).

Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie, je podporiť navrhovanú zmenu v celom rozsahu.

2.2.11. Upravené prahové hodnoty rýchlosti rozptýlenia víru (EDR)

Návrh je zameraný na aktualizáciu hodnôt rýchlosti rozptýlenia víru (EDR) a indexovej metriky na účely podávania správ o turbulenciách lietadiel. Keďže z vedeckých dôkazov vyplynulo, že prahové hodnoty EDR v prílohe 3 k Chicagskemu dohovoru sú privysoké, návrh zavádza: a) aktualizované prahové hodnoty EDR na základe vedeckých štúdií z viac ako 100 miliónov správ o turbulenciách lietadiel; b) niekoľko úprav týkajúcich sa terminológie a c) doplnenie jednej vysvetlivky.

Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie, je podporiť navrhovanú zmenu v celom rozsahu.

2.2.12. Informácie AIRMET a GAMET

Navrhovaná zmena umožňuje oblastné predpovede pre lety v nízkych hladinách pripravené a vypracované v súlade s regionálnou navigačnou dohodou, ktoré sa majú zaslať informačnej službe zabezpečených leteckých údajov (SADIS) a službe informačnej dokumentácie systému WAFS (WIFS). Zmenou v požiadavke, ktorú si vyžiadali používatelia v leteckej doprave, sa sprístupní komplexnejší súbor údajov AIRMET a GAMET, z čoho budú mať prospech aj používatelia SADIS a WIFS po celom svete.

Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie, je podporiť navrhovanú zmenu v celom rozsahu.

2.2.13. Únik rádioaktívneho materiálu do atmosféry

Navrhovaná zmena týkajúca sa informácií SIGMET o rádioaktívnych oblakoch (RDOACT CLD) je potrebná z hľadiska konzistentnosti so zmenou 78 prílohy 3 k Chicagskemu dohovoru, ktorou sa zaviedlo vyobrazenie oblasti RDOACT CLD SIGMET ako valca so stanoveným polomerom, ktorý sa rozširuje na všetky letové hladiny a nezávisí od času. Navrhovanými zmenami tabuľky A6-1A (vzor pre informácie SIGMET a AIRMET) a príkladu A6-4 (informácia SIGMET pre rádioaktívny oblak) prílohy 3 sa zjednodušia existujúce požiadavky.

Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie, je podporiť navrhovanú zmenu v celom rozsahu.

2.2.14. Zahrnutie silných prachových víchric do tabuliek A4-1 a A6-1B týkajúcich sa mimoriadnych letových hlásení vzostupným aj zostupným smerom (uplink/downlink)

Navrhovaná zmena má zahŕňať podávanie správ o silných prachových víchriciach (HVY DS) v mimoriadnych letových hláseniach s cieľom zlepšiť dostupnosť takýchto informácií v mimoriadnych letových hláseniach pre potreby medzinárodného civilného letectva.

Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie, je podporiť navrhovanú zmenu v celom rozsahu.

2.2.15. Model výmeny meteorologických informácií ICAO (IWXXM), letecká pevná telekomunikačná sieť (AFTN) a letecká pevná služba (AFS)

Navrhovanými ustanoveniami sa zavádza niekoľko menších zmien v prílohe 3 k Chicagskemu dohovoru s cieľom uľahčiť výmenu informácií IWXXM, keďže ich výmena nie je možná leteckou pevnou telekomunikačnou sieťou (AFTN). Na tento účel uvádzajú všeobecný pojem letecká pevná služba (AFS), ktorý zahŕňa tak AFTN, ako aj „systém na vybavovanie správ letových prevádzkových služieb (ATS) (AMHS)“, ktorý umožňuje výmenu IWXXM.

Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie, je podporiť navrhovanú zmenu v celom rozsahu.

2.3. **Zmena 61 prílohy 4 o leteckých mapách (bod programu 17)**

2.3.1. Opis

Navrhovaná zmena sa vzťahuje na mapy, pokiaľ ide o sklápanie špičiek krídel, pozemné navigačné zariadenia v rámci postupov výkonnostnej navigácie (PBN), plochu vizuálneho úseku (VSS) a simultánne prevádzky na paralelných a takmer paralelných vzletových a pristávacích dráhach.

2.3.2. Príslušné právo Únie

Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2017/373

Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie, je podporiť navrhovanú zmenu v celom rozsahu.

2.4. **Zmeny 44, 37, 23 v tomto konkrétnom poradí v častiach I, II a III prílohy 6 o prevádzke lietadiel (body programu 18, 19 a 20)**

2.4.1. Opis

Zmena 44 časti I prílohy 6 sa týka letiskových prevádzkových miním, pokračovania klesania na konečnom priblížení, CAT III, článku 83a, letových zapisovačov, konfliktných zón, nákladového priestoru, výstražného systému signalizácie blízkosti zeme (GPWS) a záchranných viest. Zmena 37 časti II prílohy 6 a zmena 23 časti III prílohy 6 sa týkajú letiskových prevádzkových miním, pokračovania klesania na konečnom priblížení, CAT III, článku 83a a letových zapisovačov.

2.4.2. Príslušné právo Únie

Nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012[9].

2.4.3. Pozícia Únie

Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie, je podporiť navrhovanú zmenu.

Navrhuje sa však odstrániť zavádzanú povinnosť pre leteckých prevádzkovateľov uchovávať overené kópie dohody podľa článku 83a v lietadle, na ktoré sa vzťahuje takáto dohoda. Z tejto požiadavky nevyplýva žiadny prínos pre bezpečnosť a informácie sa môžu sprístupniť inak,

[9] Nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 296, 25.10.2012, s. 1).

napr. prostredníctvom archívu ICAO, alebo zavedením povinnosti pre zmluvné štáty, ktoré pristupujú k takýmto dohodám, zverejniť ich na svojom webovom sídle.

Ak by sa tieto návrhy nezohľadnili, zmena by sa predsa len mala vzhľadom na jej celkový prínos podporiť.

2.5. **Zmena 92 prílohy 10 o leteckých telekomunikáciách, zväzky I a II (body programu 21 a 22)**

2.5.1. Opis

Zväzok I: Navrhovaná zmena sa týka globálneho navigačného satelitného systému (GNSS) a konvenčných navigačných zariadení a vyplýva zo štvrtého a piateho zasadnutia panelu pre navigačné systémy (NSP/4 a 5). Navrhovaná zmena sa vzťahuje na: a) výkonnostné kategórie systému zariadení na presné priblíženie a pristátie (ILS); b) poskytovanie informácií o prevádzkovom stave rádionavigačných služieb; c) aktualizáciu ustanovení o systéme so satelitným rozšírením (SBAS) s cieľom integrovať nových poskytovateľov služieb SBAS, nový štandardný identifikátor koordinovaného svetového času (UTC) a požiadavky na monitorovanie verzie údajov (issue of data – IOD) globálneho polohového systému (GPS); d) ustanovenia na zabezpečenie kompatibility vysielania údajov (VDB) na veľmi vysokej frekvencii (VHF) systémom s pozemným rozšírením (GBAS) so systémom ILS a všesmerovým rádiomajákom VHF (VOR); e) objasnenia a opravy ustanovení GBAS a f) dodatočné usmernenia týkajúce sa hraníc výstrahy, pokiaľ ide o integritu GNSS.

Zväzok II: Návrh sa týka modelu výmeny meteorologických informácií ICAO (IWXXM), leteckej pevnej telekomunikačnej siete (AFTN) a leteckej pevnej služby (AFS).

Podrobnosti sú uvedené v bodoch 2.5.3 až 2.5.9.

2.5.2. Príslušné právo Únie

Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2017/373

2.5.3. Zmena týkajúca sa výkonnostných kategórií systému zariadení na presné priblíženie a pristátie (ILS) (zväzok I);

Zmena týkajúca sa výkonnostných kategórií systému zariadení ILS zahŕňa štyri skupiny zmien:

1. zmeny súvisiace s odstránením priameho mapovania medzi výkonnostnou kategóriou zariadenia ILS (FPC) a kategóriou prístrojových priblížení. Tieto zmeny sú určené na zohľadnenie nedávneho vývoja funkčného vymedzenia pojmov v prílohe 6 – Prevádzka lietadiel k Chicagskemu dohovoru a v Prevádzkovej príručke pre všetky typy poveternostných podmienok (Dok. 9365), kde sa vyskytlo niekoľko nezrovnalostí so súčasnými ustanoveniami prílohy 10 k Chicagskemu dohovoru;
2. zmeny týkajúce sa rozšírenia vymedzenia prvej výkonnostnej kategórie zariadenia (FPC I) na 30 m (100 ft) nad prahovou hodnotou. Tieto zmeny sú určené na to, aby sa odstránil nesúlad medzi nižšou hranicou pokrytia použitou vo vymedzení FPC I a zodpovedajúcou hranicou použitou vo väčšine noriem a odporúčaných postupov (SARP) pre FPC I;

3. zmeny týkajúce sa zavedenia posilneného systému klasifikácie ILS. Tieto zmeny sú určené na to, aby umožnili optimalizáciu používania zariadenia ILS v prípade známej lepšej než štandardnej výkonnosti;
4. zmeny týkajúce sa funkcie „blokovania“ (interlock) kurzového majáka ILS. Tieto zmeny sú určené na odstránenie niektorých zbytočných prevádzkových obmedzení zavedených súčasnými ustanoveniami súvisiacimi s danou funkciou.

Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie, je podporiť navrhovanú zmenu v celom rozsahu.

2.5.4. Zmena týkajúca sa poskytovania informácií o prevádzkovom stave rádionavigačných služieb (zväzok I)

Cieľom tejto zmeny je riešiť prípadné ťažkosti pri vykonávaní a/alebo výklade existujúcej normy (príloha 10, zväzok I, bod 2.3) o poskytovaní informácií o prevádzkovom stave rádionavigačných služieb.

Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie, je podporiť navrhovanú zmenu v celom rozsahu.

2.5.5. Zmena týkajúca sa aktualizácie ustanovení o systéme so satelitným rozšírením (SBAS) s cieľom integrovať nových poskytovateľov služieb SBAS, nový štandardný identifikátor koordinovaného svetového času (UTC) a požiadavky na monitorovanie verzie údajov (issue of data – IOD) globálneho polohového systému (GPS) (zväzok I)

Cieľom tejto zmeny je zohľadniť štyri nové SBAS, ktorých vývoj prebieha v Austrálii a na Novom Zélande, v Číne, Kórejskej republike a v rámci Agentúry pre bezpečnosť leteckej prevádzky v Afrike a na Madagaskare (ASECNA), a poskytnúť nový mechanizmus na ochranu používateľov SBAS v prípade anomálií verzie údajov, časových údajov (IODC)/dátumu, efemeridových údajov (IODE) prenášaných v navigačnej správe GPS.

Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie, je podporiť navrhovanú zmenu v celom rozsahu.

2.5.6. Zmena týkajúca sa kompatibility vysielania údajov (VDB) na veľmi vysokej frekvencii (VHF) systémom s pozemným rozšírením (GBAS) so systémom ILS a všesmerovým rádiomajákom VHF (VOR) (zväzok I)

Cieľom tejto zmeny je zabezpečiť úplnú kompatibilitu vysielania údajov (VDB) na veľmi vysokej frekvencii (VHF) systémom s pozemným rozšírením (GBAS) s kurzovými majákmi ILS a VOR, ktoré majú spoločné prevádzkové frekvenčné pásmo s GBAS, a podporiť implementáciu GBAS zjednodušením koordinácie prideľovania frekvencií medzi GBAS, ILS a VOR.

Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie, je podporiť navrhovanú zmenu v celom rozsahu.

2.5.7. Zmena sa týka objasnení a opráv ustanovení GBAS (zväzok I)

Táto zmena obsahuje viaceré redakčné objasnenia a opravy ustanovení GBAS.

Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie, je podporiť navrhovanú zmenu v celom rozsahu.

2.5.8. Zmena týkajúca sa dodatočných usmernení pre hranice výstrahy, pokiaľ ide o integritu GNSS (zväzok I)

Cieľom tejto zmeny je poskytnúť dodatočné usmernenia, pokiaľ ide o výklad a uplatňovanie hranice vertikálnej výstrahy (VAL) pre postup priblíženia kategórie I GNSS.

Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie, je podporiť navrhovanú zmenu v celom rozsahu.

2.5.9. Potrebné zmeny týkajúce sa leteckej pevnej služby (AFS) (zväzok II)

Zmena prílohy 10 k Chicagskemu dohovoru – Letecké telekomunikácie, zväzok II – Komunikačné postupy vrátane tých, ktoré majú štatút PANS, obsahuje dodatočný text, ktorý výslovne podporuje prenos meteorologických správ prostredníctvom systému na vybavovanie správ letových prevádzkových služieb (ATS) (AMHS).

Táto požiadavka vyplýva zo zmeny 79 prílohy 3 k Chicagskemu dohovoru a z potrebnej zmeny 9 v prípade Postupov pre letecké navigačné služby – Manažment letovej prevádzky (PANS-ATM, dok. 4444). AMHS je uprednostňovaným prostriedkom na prenos správ vytvorených podľa zmeny 79 prílohy 3, keďže niektoré zariadenia leteckej pevnej telekomunikačnej siete (AFTN) nemusia byť schopné tohto prenosu.

Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie, je podporiť navrhovanú zmenu v celom rozsahu.

2.6. **Zmena 52 prílohy 11 o letových prevádzkových službách (bod programu 23)**

2.6.1. Opis

Navrhované zmeny sa týkajú plánovania pre prípad nepredvídaných udalostí v súvislosti s oblasťami zasiahnutými konfliktom. Vychádzajú z bezpečnostných odporúčaní vydaných Holandskou bezpečnostnou radou (Dutch Safety Board – DSB) po vyšetrovaní nehody letu 17 spoločnosti Malaysian Airlines (MH17) a z odporúčaní pracovnej skupiny zameranej na riziká pre civilné letectvo, ktoré hrozia v oblastiach zasiahnutých konfliktom (TF RCZ) (C-DEC 203/1). Návrh sa týka aj zmien formou nového ustanovenia o zopakovaní povolenia zo strany vodičov prevádzkových vozidiel.

Podrobnosti sú uvedené v bodoch 2.6.3 a 2.6.4.

2.6.2. Príslušné právo Únie

Nariadenie (EÚ) 2018/1139

2.6.3. Zmena týkajúca sa plánovania pre prípad nepredvídaných udalostí v súvislosti s oblasťami zasiahnutými konfliktom

So zreteľom na niektoré bezpečnostné odporúčania, ktoré vydala Holandská bezpečnostná rada (DSB) po vyšetrovaní nehody letu MH17, boli vypracované návrhy v súvislosti s plánovaním pre prípad nepredvídaných udalostí v oblastiach zasiahnutých konfliktom. ICAO preto iniciovala preskúmanie príslušných ustanovení ICAO, ktoré zahŕňali zmeny prílohy 11 k Chicagskemu dohovoru o letových prevádzkových službách. Cieľom navrhovanej zmeny je zlepšiť posudzovanie bezpečnostných rizík v momente, keď sa vyskytnú činnosti, ktoré sú potenciálne nebezpečné pre civilné letectvo.

Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie, je podporiť navrhovanú zmenu v celom rozsahu.

2.6.4. Nové ustanovenie o potvrdzovaní zo strany vodičov prevádzkových vozidiel

Návrh vypracovala študijná skupina pre PANS – letiská (PASG) s cieľom zaviesť osem nových kapitol v rámci Postupov pre letecké navigačné služby (PANS) – letiská (dok. 9981),

ktoré sa vzťahujú na výcvik prevádzkového personálu letiska; inšpekcie pohybovej plochy; prebiehajúce práce (WIP) v letovej časti letiska; úlomky cudzích predmetov (FOD); riadenie voľne žijúcich druhov; bezpečnosť na odbavovacej ploche; bezpečnosť vzletovej a pristávacej dráhy a systém letiskových vodičských preukazov a požiadavky na bezpečnosť vozidla/vybavenia. Vzhľadom na tento návrh bolo vypracované nové ustanovenie prílohy 11 k Chicagskemu dohovoru o potvrdzovaní zo strany vodičov prevádzkových vozidiel. Príloha 11 doteraz neobsahovala žiadne požiadavky, ktorými by sa riadiacim zamestnancom ukladala povinnosť zopakovať povolenie, ktoré poskytujú vodičom vozidiel, ani povinnosť vodičov vozidiel zopakovať povolenie.

Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie, je podporiť navrhovanú zmenu v celom rozsahu.

2.7. **Zmena 18 prílohy 13 o vyšetrovaní nehôd lietadiel (bod programu 24)**

2.7.1. Opis

Cieľom návrhu je vymedziť pojmy „bezpečnostné odporúčanie celosvetového významu“ a „pozemné záznamy pre potreby vyšetrovania“.

2.7.2. Príslušné právo Únie

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010[10].

Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie, je „súhlasiť s pripomienkami“ a predložiť toto zrevidované znenie: „*Bezpečnostné odporúčanie celosvetového významu (SRGC).* Bezpečnostné odporúčanie týkajúce sa systémového nedostatku s pravdepodobnosťou opakovaného výskytu s významnými dôsledkami na celosvetovej úrovni, ktorý si vyžaduje včasné ~~opatrenie na zlepšenie bezpečnosti~~ zváženie primeraných bezpečnostných opatrení“.

Touto novou formuláciou by sa mala zdôrazniť nepovinná povaha „bezpečnostných odporúčaní“.

2.8. **Zmeny 15 a 9 prílohy 14 o letiskách, zväzky I a II (body programu 25 a 26)**

2.8.1. Opis

Zväzok I: Návrh sa týka navrhovania a prevádzky letísk a vizuálnych navigačných prostriedkov.

Zväzok II: Navrhovaná zmena sa týka úprav špecifikácií konštrukčného riešenia a prevádzky letísk, ktoré vyplývajú z tretieho zasadnutia panelu pre konštrukčné riešenie a prevádzku letísk (ADOP/3) a z ôsmeho zasadnutia študijnej skupiny pre PANS – letiská (PASG/8).

Podrobnosti sú uvedené v bodoch 2.8.3 a 2.8.4.

2.8.2. Príslušné právo Únie

Zväzok I: Nariadenie Komisie (EÚ) č. 139/2014[11] a vykonávacie nariadenie (EÚ) 2017/373

Zväzok II: Nariadenie (EÚ) č. 139/2014

---

[10] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 z 20. októbra 2010 o vyšetrovaní a prevencii nehôd a incidentov v civilnom letectve a o zrušení smernice 94/56/ES (Ú. v. EÚ L 295, 12.11.2010, s. 35).

[11] Nariadenie Komisie (EÚ) č. 139/2014 z 12. februára 2014, ktorým sa stanovujú požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa letísk podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 44, 14.2.2014, s. 1).

2.8.3. Zmena konštrukčného riešenia a prevádzky letísk a vizuálnych navigačných prostriedkov

Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie, je podporiť navrhovanú zmenu v celom rozsahu.

2.8.4. Zmena týkajúca sa úprav špecifikácií konštrukčného riešenia a prevádzky letísk

Návrhom sa zavádzajú rozsiahle zmeny týkajúce sa fyzikálnych vlastností, vizuálnych prostriedkov a záchranných a hasičských služieb heliportov. Obsahuje aj úpravy viacerých súvisiacich vymedzení pojmov a odkazy na dôkladný podporný poradenský materiál, ktoré sa majú zahrnúť do aktualizovanej príručky o heliportoch (dok. 9261).

Je však potrebné poznamenať, že zrušenie určitých noriem v kapitole 5 prílohy 14 v zväzku II k Chicagskemu dohovoru a vymedzenie záchranných a hasičských služieb môžu pre Úniu predstavovať určité problémy. Tieto zmeny by spôsobili, že by bolo potrebné zrušiť príslušné certifikačné špecifikácie EASA, ktoré doteraz viedli k harmonizovanej implementácii. Pokiaľ ide o ustanovenia o záchranných a hasičských službách, navrhované nové pravidlá by prekážali harmonizovanému vykonávaniu, keďže ich uplatňovanie si vyžaduje individuálne vyhodnotenie bezpečnosti heliportu.

Avšak keďže všetky ostatné rozsiahle zmeny sú podporované vzhľadom na ich prínos pre bezpečnosť, pozícia, ktorá sa má zaujať v mene Únie, je podporiť navrhovanú zmenu v celom rozsahu.

2.9. **Zmena 41 prílohy 15 o leteckých informačných službách (bod programu 27)**

2.9.1. Opis

Navrhovaná zmena sa týka plánovania pre prípad nepredvídaných udalostí v oblastiach zasiahnutých konfliktom.

Podrobnosti sú uvedené v bode 2.9.3.

2.9.2. Príslušné právo Únie:

Nariadenie (EÚ) 2018/1139

2.9.3. Zmena požadovaná z dôvodu otázok plánovania pre prípad nepredvídaných udalostí v oblastiach zasiahnutých konfliktom

Vzhľadom na dve bezpečnostné odporúčania určené ICAO v záverečnej správe Holandskej bezpečnostnej rady o nehode letu 17 spoločnosti Malaysia Airlines (MH17) navrhla Komisia pre leteckú navigáciu Rade ICAO zmenu formou normy, ktorá sa má doplniť do prílohy 15 k Chicagskemu dohovoru. Holandská bezpečnostná rada odporučila, aby ICAO „začlenila do noriem, že štáty, ktoré čelia ozbrojeným konfliktom na svojom území, zverejnia hneď v počiatočnom štádiu čo najpresnejšie informácie o povahe a rozsahu ohrozenia vyplývajúceho z daného konfliktu a jeho dôsledkoch pre civilné letectvo [...]“. Cieľom navrhovanej zmeny je zlepšiť informácie o aktivitách predstavujúcich nebezpečenstvo pre civilné letectvo, ktoré sa zverejňujú prostredníctvom oznámenia NOTAM, a zaoberať sa osobitným prípadom oblastí zasiahnutých konfliktom. Viac podrobností umožní prevádzkovateľom lepšie posúdiť riziká v súvislosti s oblasťou zasiahnutou konfliktom.

Zmenou, ak sa prijme, by sa zlepšilo posudzovanie a zverejňovanie informácií týkajúcich sa povahy a rozsahu hrozieb konfliktov a ich dôsledkov pre civilné letectvo, čo je predmetom článku 88 ods. 3 písm. b) nariadenia (EÚ) 2018/1139. Uvedeným článkom sa Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva splnomocňuje, aby šírila príslušné informácie a odporučila nápravné opatrenia, ktoré majú prijať príslušné vnútroštátne orgány alebo fyzické a právnické osoby, na ktoré sa vzťahuje uvedené nariadenie, v prípade rizík pre civilné letectvo súvisiacich s oblasťami, v ktorých prebieha konflikt. Zmena v kombinácii s príslušným poradenským materiálom ICAO týkajúcim sa oblastí zasiahnutých konfliktom by výrazne podporili presnosť a úplnosť akýchkoľvek opatrení na úrovni Únie, ktoré by mali byť určené pre všetkých prevádzkovateľov Únie prepojených s oblasťou zasiahnutou konfliktom.

Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie, je podporiť navrhovanú zmenu v celom rozsahu.

2.10. **Zmeny 13, 10 a 1 prílohy 16 o ochrane životného prostredia v tomto konkrétnom poradí v zväzkoch I, II a III (body programu 28, 29 a 30)**

2.10.1. Opis

Návrh sa týka hluku lietadiel.

Podrobnosti sú uvedené v bode 2.10.3.

2.10.2. Príslušné právo Únie

Nariadenie (EÚ) 2018/1139

2.10.3. Zlepšenie medzinárodných noriem v oblasti emisií hluku a plynov.

Predložené zmeny sú výsledkom práce, ktorú vykonal Výbor pre leteckú dopravu a ochranu životného prostredia (CAEP) za posledné tri roky.

Únia priaznivo ohodnotila výsledky tejto činnosti vo viacerých po sebe nasledujúcich pozíciách zaujatých počas technickej práce na úrovni ICAO. Odkazuje sa na pozície prijaté Radou v súvislosti s obežníkmi pre členov ICAO č. 19/42, 19/43, 19/44.

Pokiaľ ide o prijatie zmeny 13 prílohy 16 v zväzku I, obsahuje opravy týkajúce sa všeobecných technických, nomenklatúrnych a typografických otázok. Jej cieľom je aj revízia vymedzenia pojmov zahŕňajúcich slová „kolmo na“, vymedzenie pojmu „referenčný priemet trate na zemský povrch“, špecifikovanej tolerancie spriemerovania pomalého exponenciálneho času v záujme lepšej charakterizácie skutočného exponenciálneho času odozvy s jednosekundovou časovou konštantou. Obsahuje aj revízie týkajúce sa správneho používania anglických modálnych slovies „must“, „shall“ a „should“ na (ne)vyjadrenie povinnosti.

Pokiaľ ide o zmenu 10 prílohy 16 v zväzku II, odzrkadľuje nedávne schválenie noriem pre hmotnosť a množstvo neprchavých tuhých častíc (nvPM) Výborom ICAO pre leteckú dopravu a ochranu životného prostredia (na jedenástom zasadnutí, ktoré sa konalo vo februári 2019). Vypracovanie tejto novej normy znamená dokončenie záverečnej časti environmentálneho osvedčovania lietadiel, uzavretie celého cyklu týkajúceho sa hluku, miestnych noriem kvality ovzdušia a emisií CO2 pre podzvukové letúny.

Nová norma sa bude uplatňovať na nové typy motorov a motory v štádiu výroby s menovitým ťahom väčším ako 26,7 kN od 1. januára 2023. Hraničné hodnoty pre hmotnosť a množstvo

neprchavých tuhých častíc poskytujú určité odľahčenie pre motory s menovitým ťahom menším než 150 kN.

Pokiaľ ide o zmenu 1 prílohy 16 zväzok III, návrhy sa týkajú zavedenia vymedzenia pojmu „typový návrh“ a rôznych vylepšení vymedzenia pojmov; objasnenia uplatniteľnosti noriem pre odvodené verzie s certifikáciou v oblasti emisií CO2 letúnov bez certifikácie v oblasti emisií CO2; objasnenia orgánu zodpovedného za vydávanie výnimiek a procesu zaznamenávania výnimiek; v časti týkajúcej sa referenčných podmienok vypustenia nadbytočného textu a opravy menších typografických chýb.

Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie, je podporiť zmeny, ktoré sú v súlade s nariadením (EÚ) 2018/1139.

2.11. **Zmena 13 prílohy 18 o bezpečnej leteckej preprave nebezpečného nákladu (bod 31)**

2.11.1. Opis

Návrh sa týka terminológie a ustanovení o izolácii toxických a infekčných látok.

2.11.2. Príslušné právo Únie

Ustanovenie CAT.GEN.MPA.200 prílohy IV k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012, v ktorom sa zdôrazňuje, že „... letecká preprava nebezpečného nákladu sa vykonáva v súlade s prílohou 18 k Chicagskemu dohovoru“.

Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie, je podporiť navrhovanú zmenu v celom rozsahu.