EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 12.2.2020
COM(2020) 59 final

ANNEX

PRILOGA

k

PREDLOGU SKLEPA SVETA

o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa v Svetu Mednarodne organizacije civilnega letalstva glede sprejetja sprememb več prilog k Čikaški konvenciji

PRILOGA

Stališče, ki se v imenu Evropske unije zastopa v Svetu Mednarodne organizacije civilnega letalstva glede sprejetja sprememb več prilog k Čikaški konvenciji

1. STALIŠČE, KI SE ZASTOPA

Svet ICAO naj bi na 219. zasedanju, ki se bo začelo 2. marca 2020, sprejel več sprememb različnih prilog k Čikaški konvenciji na področjih varnosti, okolja in zračne plovbe. V navedenem kontekstu in ob upoštevanju ustrezne zakonodaje Unije je stališče, ki se v imenu Unije zastopa na 219. zasedanju Sveta ICAO, kot je navedeno v nadaljevanju.

1.1. Sprememba 176 Priloge 1 o licenciranju osebja (točka 15 dnevnega reda)

Sprememba se podpre.

Podpre se zlasti uskladitev s spremembo 5 Postopkov za navigacijske službe zračnega prometa – usposabljanje (PANS-TRG, dok. št. 9868), pri čemer je namen naslednjih predlogov zagotoviti ustrezno prožnost v okviru inovativnega razvoja zrakoplovov:

- črtajo se vsi sklici na specifične naprave za simulacijo letenja (FSTD), ki se uporabljajo pri tečaju za pridobitev licence za pilota za delo v veččlanski posadki (MPL), ki so navedeni v oddelku 3 „Simulirani let“ Dodatka 3 k Prilogi 1 k Čikaški konvenciji;
- zrakoplov s pogonskim vzgonom naj bo opredeljen, kot sledi: „‚zrakoplov s pogonskim vzgonom‘ pomeni zrakoplov, ki mu vertikalni dvig ter pogon/dvig med letom omogočijo rotorji s spremenljivo geometrijo ali motorji/pogonske naprave, ki so pritrjeni na trup ali krila ali jih ti vsebujejo“; ali naj se vsaj črta merilo „nepremičnih kril“.

1.2. Sprememba 79 Priloge 3 o meteoroloških službah za mednarodno zračno plovbo (točka 16 dnevnega reda)

Sprememba se podpre.

1.3. Sprememba 61 Priloge 4 o letalskih navigacijskih kartah (točka 17 dnevnega reda)

Sprememba se podpre.

1.4. Spremembe 44, 37 in 23 delov I, II oziroma III Priloge 6 o operacijah zrakoplova (točke 18, 19 in 20 dnevnega reda)

Spremembe se podprejo z naslednjo izjemo: obveznost, uvedena s spremembo 44, 37 ali 23, da mora imeti letalski prevoznik v zrakoplovu, ki je predmet sporazuma iz člena 83a, overjene izvode tega sporazuma. Ta obremenjujoča zahteva ne pripomore k varnosti. Zato je treba to spremembo zavrniti.

1.5. Sprejetje spremembe 92 zvezkov I in II Priloge 10 o letalskih telekomunikacijah (točki 21 in 22 dnevnega reda)

Sprememba se podpre.

1.6. Sprejetje spremembe 52 Priloge 11 o službah zračnega prometa (točka 23 dnevnega reda)

Sprememba se podpre.

1.7. Sprejetje spremembe 18 Priloge 13 o preiskavi letalskih nesreč (točka 24 dnevnega reda)

Sprememba se podpre s pripombami.

1.8. Sprejetje sprememb 15 in 9 zvezkov I in II Priloge 14 o aerodromih (točki 25 in 26 dnevnega reda)

Sprememba se podpre.

1.9. Sprejetje spremembe 41 Priloge 15 (točka 27 dnevnega reda)

Sprememba se podpre.

1.10. Sprejetje sprememb 13, 10 in 1 zvezkov I, II oziroma III Priloge 16 (točke 28, 29 in 30 dnevnega reda)

Spremembe se podprejo.

1.11. Sprejetje spremembe 13 Priloge 18 (točka 31 dnevnega reda)

Sprememba se podpre.

2. PODROBNA OBRAZLOŽITEV, NA KATERI TEMELJI PREDLAGANO STALIŠČE O POSAMEZNI TOČKI

2.1. **Sprememba 176 Priloge 1 o licenciranju osebja (točka 15 dnevnega reda)**

Predlagana sprememba se nanaša na uskladitev s spremembo 5 Postopkov za navigacijske službe zračnega prometa – usposabljanje (PANS-TRG, dok. št. 9868) glede: novih opredelitev; posodobitve zahtev za letalske dispečerje v zvezi z znanjem, spretnostmi in izkušnjami ter uvedbe določb o inštruktorjih usposabljanja na delovnem mestu za kontrolo zračnega prometa v zvezi s poučevanjem kontrolorjev zračnega prometa; spremembe določb o zrakoplovu s pogonskim vzgonom in manjših posodobitev obstoječih določb.

Podrobne informacije so navedene v točkah 2.1.2 do 2.1.4.

2.1.1. Zadevna zakonodaja Unije

Uredba (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta[1], Uredba Komisije (EU) št. 1178/2011[2], Uredba Komisije (EU) št. 1321/2014[3], Uredba Komisije (EU) 2015/340[4], Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/373[5].

---

1 Uredba (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 (UL L 212, 22.8.2018, str. 1).

2 Uredba Komisije (EU) št. 1178/2011 z dne 3. novembra 2011 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalsko osebje v civilnem letalstvu v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 311, 25.11.2011, str. 1).

3 Uredba Komisije (EU) št. 1321/2014 z dne 26. novembra 2014 o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih izdelkov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi nalogami (UL L 362, 17.12.2014, str. 1).

4 Uredba Komisije (EU) 2015/340 z dne 20. februarja 2015 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za licence in certifikate kontrolorjev zračnega prometa v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta, o spremembi Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 923/2012 ter razveljavitvi Uredbe Komisije (EU) št. 805/2011 (UL L 63, 6.3.2015, str. 1).

2.1.2. Uskladitev s spremembo 5 postopkov PANS-TRG

S to spremembo se obstoječe opredelitve in določbe usklajujejo z novo metodologijo za usposabljanje in oceno na podlagi kompetenc, uvedeno v postopke PANS-TRG. Posodabljajo se sklici na postopke PANS-TRG in uvajajo druge opredelitve, kot so spremljanje, leteči pilot in nadzorovalni pilot ter obvladovanje groženj in napak za podporo posodobljenih SARP.

Stališče, ki naj se zastopa v imenu Unije, je podpreti predlagano spremembo, pri čemer se navedejo naslednji predlogi:

- črtajo naj se vsi sklici na specifične naprave za simulacijo letenja (FSTD), ki se uporabljajo pri tečaju za pridobitev licence za pilota za delo v veččlanski posadki (MPL), ki so navedeni v oddelku 3 „Simulirani let“ Dodatka 3 k Prilogi 1 k Čikaški konvenciji. Obrazložitev: v dok. št. 9625 ICAO je že navedeno, katere naprave se morajo uporabljati pri posameznem elementu usposabljanja MPL. S črtanjem sklicev v navedenem predlogu se prepreči podvajanje;
- opredelitev zrakoplova s pogonskim vzgonom (v Prilogi 1 k Čikaški konvenciji) se popolnoma uskladi z opredelitvijo Unije: „‚zrakoplov s pogonskim vzgonom‘ pomeni zrakoplov, ki mu vertikalni dvig ter pogon/dvig med letom omogočijo rotorji s spremenljivo geometrijo ali motorji/pogonske naprave, ki so pritrjeni na trup ali krila ali jih ti vsebujejo,“[6] ali pa se vsaj spremeni, tako da se črta merilo „nepremičnih kril“. Obrazložitev: to bo zagotovilo potrebno prožnost pri novem razvoju inovativnih zrakoplovov.

Če se ti predlogi ne bodo upoštevali, se sprememba zaradi splošne koristnosti vseeno podpre.

2.1.3. Posodobitev zahtev za letalske dispečerje v zvezi z znanjem, spretnostmi in izkušnjami ter uvedba določb o inštruktorjih usposabljanja na delovnem mestu za kontrolo zračnega prometa v zvezi s poučevanjem kontrolorjev zračnega prometa

Z navedenim predlogom spremembe se posodabljajo zahteve glede znanja, spretnosti in izkušenj letalskega dispečerja ter uvaja standard za pojasnitev zahtev kontrolorja zračnega prometa, ki nadzira pripravnike za kontrolorje zračnega prometa. Namen predlaganih standardov o izkušnjah pripravnikov je, da bi se s spremembo izboljšalo besedilo, v usposabljanje pa uvedlo dokazovanje kompetenc. S spremembo se tudi pojasnjuje besedilo v zvezi z obdobjem, v katerem je treba pridobiti zahtevane izkušnje.

Stališče, ki se zastopa v imenu Unije, je v celoti podpreti predlagano spremembo.

2.1.4. Določbe o zrakoplovu s pogonskim vzgonom in manjše posodobitve obstoječih določb

Svet ICAO je leta 2014 sprejel spremembo, s katero je podaljšal veljavnost prehodnih ukrepov, povezanih s kategorijo s pogonskim vzgonom, da bi omogočil začetek uporabe

[5] Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/373 z dne 1. marca 2017 o skupnih zahtevah za izvajalce storitev upravljanja zračnega prometa/izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa in drugih funkcij omrežja za upravljanje zračnega prometa ter njihov nadzor, razveljavitvi Uredbe (ES) št. 482/2008, izvedbenih uredb (EU) št. 1034/2011, (EU) št. 1035/2011 in (EU) 2016/1377 ter spremembi Uredbe (EU) št. 677/2011 (UL L 62, 8.3.2017, str. 1).

[6] Priloga I k Uredbi (EU) št. 1178/2011 z dne 3. novembra 2011 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalsko osebje v civilnem letalstvu.

zrakoplovov s pogonskim vzgonom. Od takrat zaradi nepričakovanih dogodkov in zamud pri certifikacijskih preskusih ni bil certificiran noben zrakoplov s pogonskim vzgonom, zato je treba veljavnost prehodnih ukrepov dodatno podaljšati. Ker se pričakuje, da se bo prvi zrakoplov s pogonskim vzgonom začel uporabljati leta 2020, se za prehodne ukrepe predlaga končni datum 5. marec 2025. S spremembo se predlagajo tudi manjše posodobitve znanja, ki je potrebno za rating za instrumentalno letenje, da bi se uskladilo s sedanjo tehnologijo in da bi se zagotovila pomoč pri prizadevanju za vključitev navigacije na podlagi zmogljivosti v tradicionalne operacije.

Stališče, ki se zastopa v imenu Unije, je v celoti podpreti predlagano spremembo.

2.2. **Sprememba 79 Priloge 3 o meteoroloških službah za mednarodno zračno plovbo (točka 16 dnevnega reda)**

2.2.1. Opis

Predlagana sprememba, ki je bila oblikovana na četrtem sestanku odbora za meteorologijo (METP/4), se nanaša na model ICAO za izmenjavo meteoroloških informacij (IWXXM), bdenje nad vulkani na mednarodnih zračnih poteh (IAVW), svetovni prognostični sistem (WAFS), SIGMET, AIRMET in GAMET[7].

Podrobne informacije so navedene v točkah 2.2.3 do 2.2.15.

2.2.2. Zadevna zakonodaja Unije

Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/373.

2.2.3. Ponovno dvignjen vulkanski pepel[8]

Namen predlagane spremembe je olajšati poročanje o vulkanskem pepelu ob njegovem ponovnem dviganju. V zvezi s tem je treba spremeniti opredelitev svetovalnega centra za spremljanje vulkanskega pepela (VAAC) (iz poglavja 1 Priloge 3 k Čikaški konvenciji) in predlogo za svetovalno sporočilo o vulkanskem pepelu (iz Preglednice A2-1 v Prilogi 3 k Čikaški konvenciji). V opredelitvi VAAC je predlagano črtanje besed „po izbruhih vulkana“, s čimer se odpravi obstoječa omejitev, centri VAAC pa lahko bolje pripravijo svetovalne informacije. Kar zadeva svetovalno sporočilo o vulkanskem pepelu (Preglednica A2-1), je predlagana sprememba stolpca s primeri, da bi se zagotovile smernice o ustrezni uporabi terminologije, dovoljene v stolpcu s predlogami. Predlagana je tudi izboljšava dveh drugih točk v predlogi(-ah) VA ADVISORY, in sicer v zvezi z uskladitvijo številke vulkana z najnovejšo podatkovno zbirko Mednarodne zveze za vulkanologijo in kemijo notranjosti

[7] Sporočili AIRMET in SIGMET sta navedeni v Uredbi (EU) 2017/373. Uporabnikom zračnega prostora zagotavljata informacije o nekaterih meteoroloških razmerah.

GAMET je opredeljen v pravilih ICAO. To je območna napoved v okrajšanem preprostem jeziku za lete na nižjih višinah za območje z informacijami za letenje ali zadevno podobmočje, ki jo pripravi meteorološki urad, ki ga določi zadevni meteorološki organ, in se v skladu z dogovorom med zadevnimi meteorološkimi organi izmenja z meteorološkimi uradi na sosednjih območjih z informacijami za letenje. Kar zadeva zakonodajo EU, je naveden sklic na „območno napoved za lete na nižjih višinah“, kakor je opredeljena v Prilogi I (Opredelitve pojmov) k Uredbi (EU) 2017/373.

[8] „Ponovno dvignjen vulkanski pepel“ je izraz, ki ga ICAO uporablja za vulkanski pepel, ki so ga močni vetrovi po možnosti nekaj časa po izbruhu vulkana in precej daleč od zdaj mirujočega vulkana dvignili v atmosfero in razpršili, tako da zdaj pomeni nevarnost za zrakoplov.

Zemlje (International Association of Volcanology and Chemistry of the Earth's Interior) ter posodobitvijo sklica na satelit.

Stališče, ki se zastopa v imenu Unije, je v celoti podpreti predlagano spremembo.

2.2.4. Sistem upravljanja kakovosti za zagotavljanje meteorološke službe

S predlagano spremembo se posodabljajo sklici iz Priloge 3 k Čikaški konvenciji, da bi se uskladili s trenutnimi smernicami sistema upravljanja kakovosti zaradi ukinitve naslednjih publikacij ICAO in Svetovne meteorološke organizacije:

- Priročnika ICAO o sistemu upravljanja kakovosti za izvajanje meteorološke službe za mednarodno zračno plovbo (dok. št. 9873);
- WMO 1001, Priročnika/Smernic o sistemu upravljanja kakovosti za izvajanje meteorološke službe za mednarodno zračno plovbo.

Sedanja ustrezna publikacija je WMO-N0. 1100, Smernice o izvajanju sistemov upravljanja kakovosti za nacionalne meteorološke in hidrološke službe ter druge zadevne ponudnike storitev.

Stališče, ki se zastopa v imenu Unije, je v celoti podpreti predlagano spremembo.

2.2.5. Boljša harmonizacija informacij SIGMET

Cilj predlagane spremembe je usklajevanje med meteorološkimi službami bdenja pri izdajanju informacij SIGMET v skladu s priporočeno prakso iz Priloge 3 k Čikaški konvenciji, da bi se obravnavala nedoslednost ali popoln neobstoj informacij SIGMET v nekaterih delih sveta. Glede na napredek, dosežen pri izboljševanju harmonizacije informacij SIGMET prek dvostranskih ali večstranskih dejavnosti usklajevanja v nekaterih regijah, METP/4 predlaga priporočeno prakso za vse države, ki so pristojne za izdajanje informacij SIGMET.

Stališče, ki se zastopa v imenu Unije, je v celoti podpreti predlagano spremembo.

2.2.6. Karte modelov (model VAG in model SVA) iz Dodatka 1 k Prilogi 3

Predlaga se sprememba kart modelov iz Dodatka 1 k Prilogi 3 k Čikaški konvenciji, tako da bodo prikazovale lokacijo in obseg oblakov vulkanskega pepela. V zvezi s tem se v predlogu obravnava potreba po odpravi ugotovljenih pomanjkljivosti v obstoječih modelih VAG in SVA iz Dodatka 1, zlasti ko so povezane s kartografskimi projekcijami, prikazom poligonov za opis pokritosti oblaka(-ov) vulkanskega pepela in plasti oblaka. Svetovna meteorološka organizacija (SMO) je kot skrbnica (vseh) kart modelov iz Dodatka 1 razvila največ dva primera na model VAG in model SVA.

Stališče, ki se zastopa v imenu Unije, je v celoti podpreti predlagano spremembo.

2.2.7. Informacije svetovnega prognostičnega sistema (WAFS)

S predlagano spremembo se izboljšujejo napovedi svetovnega prognostičnega sistema (WAFS), kot je zahtevano v sklepu meteorološkega oddelčnega sestanka ICAO/SMO (MET/14, 2014). Med navedenimi zahtevami so: (a) izboljšanje horizontalne prostorske ločljivosti koordinatnih mrež nevarnosti (npr. napovedi turbulence, zaledenitve in

kumulonimbusnih oblakov) s sedanje 1,25 stopinje horizontalnega razmika na 0,25 stopinje in (b) spremembe parametrov, ki se napovedujejo. Skupaj z navedenim povečanjem ločljivosti koordinatnih mrež nevarnosti se bodo informacije o možnosti turbulence in zaledenitve nadomestile z informacijami o resnosti turbulence in zaledenitve. Poleg tega bodo opuščene napovedi s točkami na koordinatni mreži za turbulenco v oblaku, namesto tega pa se bodo nove napovedi s točkami na koordinatni mreži glede resnosti turbulence razširjale navzdol do nivojev letenja (FL)100, FL140 in FL180. Te nove ravni turbulence bodo v kombinaciji s koordinatno mrežo za kumulonimbusne oblake zagotovile znanstveno bolj utemeljene informacije o turbulenci kot izhodni algoritem za turbulenco v oblaku. Namen navedenih izboljšav horizontalne in vertikalne ločljivosti napovedi WAFS je v celoti izpolniti potrebe letalske industrije.

Stališče, ki se zastopa v imenu Unije, je v celoti podpreti predlagano spremembo.

2.2.8. Svetovalni centri za spremljanje tropskih ciklonov in SIGMET za tropske ciklone

Predlaga se sprememba sporočil SIGMET o tropskih ciklonih in svetovalnih sporočil o tropskih ciklonih, da bi se odpravile in zmanjšale nedoslednosti in pomanjkljivosti v zvezi z obliko navedenih sporočil. Predlagane spremembe bi prispevale k preprečevanju napačnih razlag uporabnikov in povezanih posledic za varnost. Izboljšali bi se tudi potrjevanje in prevajanje navedenih sporočil iz tradicionalnih alfanumeričnih oznak (TAC) v model ICAO za izmenjavo meteoroloških informacij (IWXXM), da bi se preprečile napake IWXXM.

Stališče, ki se zastopa v imenu Unije, je v celoti podpreti predlagano spremembo.

2.2.9. Določbe o svetovalnih informacijah o vesoljskem vremenu

Namen predlagane spremembe je izboljšati obstoječe določbe o vesoljskem vremenu. Take izboljšave bodo omogočile, da je v enem svetovalnem sporočilu o vesoljskem vremenu združenih več enako intenzivnih učinkov vesoljskega vremena (tj. globalni navigacijski satelitski sistem (GNSS), sevanje, satelitska komunikacija (SATCOM) in visokofrekvenčna komunikacija (HF COM)) in da se vsi učinki vesoljskega vremena opišejo z uporabo pasov zemljepisne širine. Poleg tega se s predlaganim besedilom izboljšuje vertikalna ločljivost zagotovljenih informacij.

Stališče, ki se zastopa v imenu Unije, je v celoti podpreti predlagano spremembo.

2.2.10. Navedba manjkajočih in/ali nepravilnih parametrov v METAR

Predlagana sprememba naj bi zagotovila, da lahko shema IWXXM zlahka navede manjkajoče in/ali nepravilne obvezne parametre v METAR v formatu TAC, da bi se preprečile neuspešne potrditve po prevajanju iz TAC v IWXXM. Odbor za meteorologijo meni, da je uporaba poševnice (/) za označitev manjkajoče številke ali črke v besedilu meteoroloških biltenov ključen predlog v okviru prehoda na IWXXM in sistemsko upravljanje informacij.

Stališče, ki se zastopa v imenu Unije, je v celoti podpreti predlagano spremembo.

2.2.11. Revidirane mejne vrednosti stopnje razpršenosti vrtinca (eddy dissipation rate – EDR)

Cilj predloga je posodobiti vrednosti stopnje razpršenosti vrtinca (EDR) in indeksno metriko za poročanje zrakoplovov o turbulenci. Ker so mejne vrednosti EDR v Prilogi 3 k Čikaški konvenciji glede na znanstvene dokaze previsoke, predlog vključuje: (a) mejne vrednosti EDR, posodobljene na podlagi znanstvenih študij več kot 100 milijonov poročil zrakoplovov o turbulencah; (b) nekatere prilagoditve terminologije in (c) dodano eno pojasnilo.

Stališče, ki se zastopa v imenu Unije, je v celoti podpreti predlagano spremembo.

2.2.12. Informacije v sporočilih AIRMET in GAMET

Predlagana sprememba omogoča, da se območne napovedi za lete na nižjih višinah, ki so pripravljene in izdelane v skladu z regionalnimi sporazumi o zračnem prometu, pošljejo informacijski službi za zaščitene letalske podatke (Secure Aviation Data Information Service – SADIS) in službi za dokumentacijo informacij WAFS (WAFS Information File Service – WIFS). Sprememba zahteve, h kateri so pozvali letalski uporabniki, bo zagotovila razpoložljivost celovitejšega nabora podatkov sporočil AIRMET in GAMET ter tako koristila uporabnikom SADIS in WIFS po vsem svetu.

Stališče, ki se zastopa v imenu Unije, je v celoti podpreti predlagano spremembo.

2.2.13. Izpust radioaktivnih snovi v ozračje

Predlagana sprememba v zvezi s sporočilom SIGMET o radioaktivnem oblaku (RDOACT CLD) je nujna za uskladitev s spremembo 78 Priloge 3 k Čikaški konvenciji, s katero je bilo uvedeno, da se območje sporočila SIGMET o RDOACT CLD predstavlja z valjem s fiksnim polmerom, ki sega v vse nivoje letenja in ni odvisen od časa. S predlaganimi spremembami Preglednice A6-1A (predloga za sporočila SIGMET in AIRMET) in primera A6-4 (sporočilo SIGMET za radioaktivni oblak) iz Priloge 3 bodo obstoječe zahteve poenostavljene.

Stališče, ki se zastopa v imenu Unije, je v celoti podpreti predlagano spremembo.

2.2.14. Vključitev močnih prašnih viharjev v preglednici A4-1 in A6-1B, povezani z „navzgornjimi“ in „navzdolnjimi“ povezavami posebnih letalskih poročil

Namen predlagane spremembe je vključiti poročanje o močnih prašnih viharjih (HVY DS) v posebna letalska poročila, da bi se izboljšala razpoložljivost takih informacij v navedenih poročilih v podporo mednarodnemu civilnemu letalstvu.

Stališče, ki se zastopa v imenu Unije, je v celoti podpreti predlagano spremembo.

2.2.15. Model ICAO za izmenjavo meteoroloških informacij (IWXXM), letalsko fiksno telekomunikacijsko omrežje (AFTN) in letalska fiksna storitev (AFS)

S predlaganimi določbami se uvajajo nekatere manjše spremembe Priloge 3 k Čikaški konvenciji, da bi se olajšala izmenjava informacij IWXXM, saj jih ni mogoče izmenjevati po letalskem fiksnem telekomunikacijskem omrežju (AFTN). V ta namen se nanašajo na splošen izraz „letalska fiksna storitev (AFS)“, ki vključuje AFTN in sistem za izmenjavo sporočil služb zračnega prometa (AMHS), pri čemer slednji omogoča izmenjavo informacij IWXXM.

Stališče, ki se zastopa v imenu Unije, je v celoti podpreti predlagano spremembo.

2.3. **Sprememba 61 Priloge 4 o letalskih navigacijskih kartah (točka 17 dnevnega reda)**

2.3.1. Opis

Predlagana sprememba se nanaša na karte v zvezi z zložljivimi konicami kril, zemeljske navigacijske pripomočke pri postopkih navigacije na podlagi zmogljivosti (PBN), površino vizualnega segmenta ter hkratno uporabo vzporednih in skoraj vzporednih vzletno-pristajalnih stez.

2.3.2. Zadevna zakonodaja Unije

Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/373.

Stališče, ki se zastopa v imenu Unije, je v celoti podpreti predlagano spremembo.

2.4. **Spremembe 44, 37 in 23 delov I, II oziroma III Priloge 6 o operacijah zrakoplova (točke 18, 19 in 20 dnevnega reda)**

2.4.1. Opis

Sprememba 44 dela I Priloge 6 se nanaša na operativni minimum aerodroma, končni prilet s stalnim spuščanjem, CAT III, člen 83a, zapisovalnike leta, območja sporov, prtljažni prostor, sistem opozarjanja na bližino tal (GPWS) in rešilne jopiče. Sprememba 37 dela II Priloge 6 in sprememba 23 dela III Priloge 6 se nanašajo na operativni minimum aerodroma, končni prilet s stalnim spuščanjem, CAT III, člen 83a in zapisovalnike leta.

2.4.2. Zadevna zakonodaja Unije

Uredba Komisije (EU) št. 965/2012[9].

2.4.3. Stališče Unije

Stališče, ki se zastopa v imenu Unije, je podpreti predlagano spremembo.

Vendar je predlagana odprava uvedene obveznosti, da mora imeti letalski prevoznik v zrakoplovu, na katerega se nanaša sporazum iz člena 83a, overjene izvode tega sporazuma. Navedena zahteva ne koristi varnosti, informacije pa se lahko dajo na voljo drugače, npr. prek odložišča ICAO ali z uvedbo obveznosti, da morajo države pogodbenice te sporazume ob sklenitvi objaviti na svojem spletišču.

Če se ti predlogi ne bodo upoštevali, se sprememba zaradi splošne koristnosti vseeno podpre.

2.5. **Sprememba 92 zvezkov I in II Priloge 10 o letalskih telekomunikacijah (točki 21 in 22 dnevnega reda)**

2.5.1. Opis

Zvezek I: predlagana sprememba se nanaša na globalni navigacijski satelitski sistem (GNSS) in konvencionalne navigacijske pripomočke ter je bila oblikovana na četrtem in petem

[9] Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 296, 25.10.2012, str. 1).

sestanku odbora za navigacijske sisteme (NSP/4 in 5). S predlagano spremembo se obravnavajo: (a) kategorije učinkovitosti instrumentalnega pristajalnega sistema (ILS); (b) zagotavljanje informacij o operativnem statusu radionavigacijskih služb; (c) posodobitev določb o satelitskem razširitvenem sistemu (SBAS), da bi se uvedli novi ponudniki storitev SBAS, nov standardni identifikator koordiniranega univerzalnega časa (UTC) in zahteve glede spremljanja objave podatkov (issue of data – IOD) globalnega pozicionirnega sistema (GPS); (d) določbe za zagotovitev združljivosti zemeljskega razširitvenega sistema (GBAS), ki oddaja podatke (VDB) na zelo visoki frekvenci (VHF), z ILS in visokofrekvenčnim vsesmernim radijskim oddajnikom (VOR); (e) pojasnila in popravki določb o GBAS ter (f) dodatne smernice o mejah za alarm glede celovitosti GNSS.

Zvezek II: predlog se nanaša na model ICAO za izmenjavo meteoroloških informacij (IWXXM), letalsko fiksno telekomunikacijsko omrežje (AFTN) in letalsko fiksno storitev (AFS).

Podrobne informacije so navedene v točkah 2.5.3 do 2.5.9.

2.5.2. Zadevna zakonodaja Unije

Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/373.

2.5.3. Sprememba kategorij instrumentalnega pristajalnega sistema (ILS) (zvezek I)

Sprememba kategorij ILS vključuje štiri skupine sprememb:

(1) spremembe v zvezi z odpravo neposrednega vzporejanja med kategorijo ILS in kategorijo operacij instrumentalnega prileta. Namen teh sprememb je upoštevati najnovejši razvoj operativnih opredelitev iz Priloge 6 (Operacija zrakoplova) k Čikaški konvenciji in Priročnika za letenje ob vsakem vremenu (dok. št. 9365), ki vsebujejo več neskladnosti z veljavnimi določbami Priloge 10 k Čikaški konvenciji;

(2) spremembe v zvezi z razširitvijo opredelitve kategorije I (FPC I) do 30 m (100 čevljev) nad pragom. Namen navedenih sprememb je odpraviti nedoslednost med nižjo mejo pokritosti, uporabljeno v opredelitvi FPC I, in ustrezno mejo, uporabljeno v večini standardov in priporočenih praks (SARP) za FPC I;

(3) spremembe v zvezi z uvedbo izboljšanega sistema za klasifikacijo ILS. Namen navedenih sprememb je omogočiti optimizacijo uporabe objekta ILS v primeru znane nadstandardne učinkovitosti;

(4) spremembe v zvezi z „zaporno“ funkcijo lokalizatorja ILS. Namen navedenih sprememb je odpraviti nekatere nepotrebne operativne omejitve, ki izhajajo iz veljavnih določb, povezanih z navedeno funkcijo.

Stališče, ki se zastopa v imenu Unije, je v celoti podpreti predlagano spremembo.

2.5.4. Sprememba v zvezi z zagotavljanjem informacij o operativnem statusu radionavigacijskih služb (zvezek I)

Namen navedene spremembe je obravnavati morebitne težave pri izvajanju in/ali razlagi veljavnega standarda (Priloga 10, zvezek I, točka 2.3) o zagotavljanju informacij o operativnem statusu radionavigacijskih služb.

Stališče, ki se zastopa v imenu Unije, je v celoti podpreti predlagano spremembo.

2.5.5. Sprememba v zvezi s posodobitvijo določb o satelitskem razširitvenem sistemu (SBAS), da bi se uvedli novi ponudniki storitev SBAS, nov standardni identifikator koordiniranega univerzalnega časa (UTC) in zahteve glede spremljanja objave podatkov (issue of data – IOD) GPS (zvezek I)

Namen navedene spremembe je upoštevati štiri nove SBAS, ki jih trenutno razvijajo Avstralija in Nova Zelandija, Kitajska, Republika Koreja ter Agencija za varnost zračne plovbe v Afriki in na Madagaskarju (ASECNA), in zagotoviti nov mehanizem za zaščito uporabnikov SBAS v primeru nepravilnosti pri objavi podatkov, ure (IODC)/objavi datuma in podatkov o efemeridi (IODE), posredovanih v navigacijskem sporočilu sistema GPS.

Stališče, ki se zastopa v imenu Unije, je v celoti podpreti predlagano spremembo.

2.5.6. Sprememba v zvezi z združljivostjo zemeljskega razširitvenega sistema (GBAS), ki oddaja podatke (VDB) na zelo visoki frekvenci (VHF), z ILS in visokofrekvenčnim vsesmernim radijskim oddajnikom (VOR) (zvezek I)

Namen navedene spremembe je zagotoviti popolno združljivost GBAS, ki oddaja podatke (VDB) na zelo visoki frekvenci (VHF), z oddajniki smeri ILS in VOR, katerih frekvenčni pas delovanja je enak kot pri GBAS, ter podpreti izvajanje GBAS z olajšanjem usklajevanja dodelitve frekvenc med GBAS, ILS in VOR.

Stališče, ki se zastopa v imenu Unije, je v celoti podpreti predlagano spremembo.

2.5.7. Sprememba v zvezi s pojasnili in popravki določb o GBAS (zvezek I)

Navedena sprememba vključuje številna redakcijska pojasnila in popravke določb o GBAS.

Stališče, ki se zastopa v imenu Unije, je v celoti podpreti predlagano spremembo.

2.5.8. Sprememba v zvezi z dodatnimi smernicami o mejah za alarm glede celovitosti GNSS (zvezek I)

Namen navedene spremembe je zagotoviti dodatne smernice o razlagi in uporabi vertikalne meje za alarm (VAL) za postopek prileta kategorije I GNSS.

Stališče, ki se zastopa v imenu Unije, je v celoti podpreti predlagano spremembo.

2.5.9. Posledična sprememba v zvezi z letalsko fiksno storitvijo (AFS) (zvezek II)

Sprememba zvezka II o postopkih komunikacije, vključno s postopki za navigacijske službe zračnega prometa (PANS), Priloge 10 k Čikaški konvenciji o letalskih telekomunikacijah, vključuje dodatno besedilo, da bi se izrecno podprlo pošiljanje meteoroloških sporočil prek sistema za izmenjavo sporočil služb zračnega prometa (AMHS).

Navedena zahteva je povezana s spremembo 79 Priloge 3 k Čikaški konvenciji in posledično spremembo 9 Postopkov za navigacijske službe zračnega prometa – upravljanje zračnega prometa (PANS-ATM, dok. št. 4444). AMHS je prednostni način za pošiljanje sporočil, ki izhaja iz spremembe 79 Priloge 3, saj nekatere naprave letalskega fiksnega telekomunikacijskega omrežja (AFTN) tega morda ne zmorejo.

Stališče, ki se zastopa v imenu Unije, je v celoti podpreti predlagano spremembo.

2.6. **Sprememba 52 Priloge 11 o službah zračnega prometa (točka 23 dnevnega reda)**

2.6.1. Opis

Predlagane spremembe se nanašajo na načrte ravnanja ob izrednih dogodkih na območjih sporov. Temeljijo na varnostnih priporočilih, ki jih je nizozemski varnostni odbor predložil po letu 17 letalskega prevoznika Malaysia Airlines (MH17), in priporočilih projektne skupine za tveganja za civilno letalstvo, ki izhajajo z območij sporov (TF RCZ) (C-DEC 203/1). Predlog se nanaša tudi na spremembe v obliki nove določbe o obveznosti, da morajo vozniki operativnih vozil ponoviti navodila.

Podrobne informacije so navedene v točkah 2.6.3 in 2.6.4.

2.6.2. Zadevna zakonodaja Unije

Uredba (EU) 2018/1139.

2.6.3. Sprememba v zvezi z načrti ravnanja ob izrednih dogodkih na območjih sporov

Ob upoštevanju nekaterih varnostnih priporočil, ki jih je nizozemski varnostni odbor predložil po preiskavi nesreče leta MH17, so bili oblikovani predlogi v zvezi z načrti ravnanja ob izrednih dogodkih na območjih sporov. ICAO je v zvezi s tem dala pobudo za pregled zadevnih določb ICAO, kar je vključevalo spremembe Priloge 11 k Čikaški konvenciji o službah zračnega prometa. Cilj predlagane spremembe je izboljšati oceno varnostnega tveganja, ki se opravi v primeru dejavnosti, potencialno nevarnih za civilno letalstvo.

Stališče, ki se zastopa v imenu Unije, je v celoti podpreti predlagano spremembo.

2.6.4. Nova določba o obveznosti, da morajo vozniki operativnih vozil ponoviti navodila

Študijska skupina PANS-Aerodrome (PASG) je oblikovala predlog za vključitev osmih novih poglavij v Postopke za navigacijske službe zračnega prometa (PANS) – aerodromi (dok. št. 9981), ki obravnavajo usposabljanje osebja za operacije na aerodromu; inšpekcijske preglede območij gibanja; delo, ki poteka na nadzorovanem delu letališča; tuje predmete in delce (FOD); upravljanje prostoživečih živali; varnost na ploščadi; varnost na vzletno-pristajalni stezi ter zahteve glede sheme za dovoljenja voznikov na aerodromu in glede varnosti vozila/opreme. Na podlagi navedenega predloga je bil pripravljen osnutek nove določbe Priloge 11 k Čikaški konvenciji o obveznosti, da morajo vozniki operativnih vozil ponoviti navodila. Priloga 11 za zdaj ne vključuje zahteve za kontrolorje, da ponovijo dovoljenje, ki ga dajo voznikom vozil, ali zahteve za voznike vozil, da ponovijo dovoljenje.

Stališče, ki se zastopa v imenu Unije, je v celoti podpreti predlagano spremembo.

2.7. **Sprememba 18 Priloge 13 o preiskavi letalskih nesreč (točka 24 dnevnega reda)**

2.7.1. Opis

Cilj predloga je opredeliti izraza „varnostno priporočilo svetovnega pomena“ in „zemeljski zapisi za preiskave“.

2.7.2. Zadevna zakonodaja Unije

Uredba (EU) št. 996/2010 Evropskega parlamenta in Sveta[10].

Stališče, ki se zastopa v imenu Unije, je „strinjati se s pripombami“ in predlagati naslednje revidirano besedilo: „*Varnostno priporočilo svetovnega pomena (SRGC).* Varnostno priporočilo, ki se nanaša na sistemsko pomanjkljivost z verjetnostjo ponovitve s pomembnimi posledicami na svetovni ravni in ki zahteva pravočasno ~~ukrepanje za izboljšanje~~ upoštevanje ustreznih varnostnih ukrepov.“

S preoblikovanjem besedila naj bi se pojasnila neobvezna narava „varnostnih priporočil“.

2.8. Spremembi 15 in 9 zvezkov I in II Priloge 14 o aerodromih (točki 25 in 26 dnevnega reda)

2.8.1. Opis

Zvezek I: predlog zadeva zasnovo aerodroma in operacije na njem ter vizualne pripomočke za navigacijo.

Zvezek II: predlagana sprememba se nanaša na spremembe specifikacij o zasnovi aerodroma in operacijah na njem, ki so bile oblikovane na tretjem sestanku odbora za zasnovo aerodroma in operacije na njem (ADOP/3) ter osmem sestanku študijske skupine PANS-Aerodromes (PASG/8).

Podrobne informacije so navedene v točkah 2.8.3 in 2.8.4.

2.8.2. Zadevna zakonodaja Unije

Zvezek I: Uredba Komisije (EU) št. 139/2014[11] in Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/373.

Zvezek II: Uredba (EU) št. 139/2014.

2.8.3. Sprememba zasnove aerodroma in operacij na njem ter vizualnih pripomočkov za navigacijo

Stališče, ki se zastopa v imenu Unije, je v celoti podpreti predlagano spremembo.

2.8.4. Sprememba, ki se nanaša na spremembe specifikacij o zasnovi aerodroma in operacijah na njem

S predlogom se uvajajo obsežne spremembe v zvezi s fizičnimi značilnostmi heliporta, vizualnimi pripomočki ter reševalno in gasilsko službo. Vključene so tudi spremembe več povezanih opredelitev in sklicev na razvite podporne smernice, ki bodo vključene v posodobljeni priročnik za heliport (dok. št. 9261).

Vendar je treba opozoriti, da lahko črtanje nekaterih standardov v poglavju 5 Priloge 14 k Čikaški konvenciji (zvezek II) ter opredelitev reševalne in gasilske službe Uniji povzročita nekatere težave. Zaradi navedenih sprememb bi bilo treba razveljaviti zadevne certifikacijske

[10] Uredba (EU) št. 996/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. oktobra 2010 o preiskavah in preprečevanju nesreč in incidentov v civilnem letalstvu ter razveljavitvi Direktive 94/56/ES (UL L 295, 12.11.2010, str. 35).

[11] Uredba Komisije (EU) št. 139/2014 z dne 12. februarja 2014 o določitvi zahtev in upravnih postopkov v zvezi z aerodromi v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 44, 14.2.2014, str. 1).

specifikacije EASA, ki so do zdaj zagotavljale usklajeno izvajanje. Kar zadeva določbe o reševalni in gasilski službi, bi predlagana nova pravila ovirala usklajeno izvajanje, saj so za njihovo uporabo potrebne individualne ocene varnosti heliportov.

Kljub temu je ob upoštevanju drugih obsežnih sprememb, ki se vse podprejo zaradi njihovih koristi za varnost, stališče, ki se zastopa v imenu Unije, v celoti podpreti predlagano spremembo.

2.9. **Sprememba 41 Priloge 15 o letalskih informacijskih službah (točka 27 dnevnega reda)**

2.9.1. Opis

Predlagana sprememba se nanaša na načrte ravnanja ob izrednih dogodkih na območjih sporov.

Podrobne informacije so navedene v točki 2.9.3.

2.9.2. Zadevna zakonodaja Unije

Uredba (EU) 2018/1139.

2.9.3. Sprememba, potrebna zaradi težav z načrti ravnanja ob izrednih dogodkih na območjih sporov

Na podlagi dveh varnostnih priporočil, ki ju je nizozemski varnostni odbor v končnem poročilu o nesreči leta 17 letalske družbe Malaysia Airlines (MH17) naslovil na ICAO, je komisija za navigacijo zračnega prometa svetu ICAO predlagala spremembo v obliki standarda, ki se doda v Prilogo 15 k Čikaški konvenciji. Nizozemski varnostni odbor je priporočil, naj ICAO „vključi v standarde določbo, da države, na ozemlju katerih poteka oboroženi spopad, zgodaj objavijo čim natančnejše informacije o naravi in obsegu nevarnosti zadevnega spopada ter njegovih posledicah za civilno letalstvo […]“. Cilj predlagane spremembe je izboljšati informacije o dejavnostih, nevarnih za civilno letalstvo, ki so razglašene v obvestilu pilotom (NOTAM), pri čemer se obravnava tudi poseben primer območij sporov. Podrobnejše informacije bodo letalskim prevoznikom olajšale oceno tveganj, povezanih z območjem spora.

Če bi bila sprememba sprejeta, bi se izboljšali ocena in objava informacij o naravi in obsegu nevarnosti spopadov ter njihovih posledicah za civilno letalstvo, kar je predmet točke (b) člena 88(3) Uredbe (EU) 2018/1139. Z navedenim členom je Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu pooblaščena, da razširja zadevne informacije in priporoči popravne ukrepe pristojnim nacionalnim organom ali fizičnim in pravnim osebam, za katere se uporablja navedena uredba, v primeru tveganj za civilno letalstvo, ki izhajajo z območij sporov. Sprememba bi skupaj z ustreznimi smernicami ICAO o območjih sporov zelo olajšala točnost in popolnost vsakega ukrepa na ravni Unije, ki bi moral doseči vse letalske prevoznike Unije, povezane z zadevnim območjem spora.

Stališče, ki se zastopa v imenu Unije, je v celoti podpreti predlagano spremembo.

2.10. **Spremembe 13, 10 in 1 zvezkov I, II oziroma III Priloge 16 o varstvu okolja (točke 28, 29 in 30 dnevnega reda)**

2.10.1. Opis

Predlog se nanaša na hrup, ki ga povzročajo zrakoplovi.

Podrobne informacije so navedene v točki 2.10.3.

2.10.2. Zadevna zakonodaja Unije

Uredba (EU) 2018/1139.

2.10.3. Izboljšanje mednarodnih standardov o hrupu in emisijah plinov

Predložene spremembe so rezultat dela, ki ga je odbor za letalstvo in varstvo okolja (CAEP) opravil v zadnjem triletnem obdobju.

Unija je v številnih zaporednih stališčih, sprejetih med opravljanjem tehničnega dela na ravni ICAO, ugodno ocenila izpopolnitev teh sprememb. Navedeni so sklici na stališča, ki jih je sprejel Svet v zvezi z dopisi 19/42, 19/43, 19/44, naslovljenimi na države članice.

Kar zadeva sprejetje spremembe 13 zvezka I Priloge 16, sprememba vključuje popravke glede splošnih tehničnih vprašanj, vprašanj v zvezi z nomenklaturo in tipografskih vprašanj. Njen cilj je tudi revidirati opredelitve, v katerih se uporablja izraz „pod pravim kotom, glede na vzdolžno os zrakoplova“ („abeam“), opredelitev „pot letala glede na površino Zemlje“ in določeno odstopanje za počasno eksponentno časovno povprečje, da bi se bolje opredelile značilnosti dejanskega eksponentnega časovnega odziva s časovno konstanto ene sekunde. Nazadnje, vključuje revizije glede ustrezne uporabe modalnih glagolov in glagolskega naklona.

V spremembi 10 zvezka II Priloge 16 se upošteva dejstvo, da je CAEP ICAO nedavno (na enajstem sestanku, ki je potekal februarja 2019) odobril standarda o masi in številu nehlapnih trdnih delcev (nvPM). Oblikovanje navedenega novega standarda pomeni dokončanje zadnje komponente certificiranja zrakoplovov glede okoljske ustreznosti, s čimer je končan nabor standardov o hrupu, kakovosti zraka v lokalnem okolju in CO2 za podzvočne zrakoplove.

Novi standard se bo od 1. januarja 2023 uporabljal za novo vrsto motorjev, ki se proizvajajo, z nazivno močjo večjo od 26,7 kN. Omejitve mase in števila nehlapnih trdnih delcev nekoliko razbremenjujejo motorje z nazivno močjo manjšo od 150 kN.

Kar zadeva spremembo 1 zvezka III Priloge 16, se predlogi nanašajo na uvedbo opredelitve izraza „projekt tipa“ in različne izboljšave opredelitve; pojasnitev uporabe standardov za različice zrakoplovov s certifikatom za CO2, ki izhajajo iz zrakoplovov brez certifikata za CO2; določitev organa, ki je odgovoren za izdajo izvzetij, in pojasnitev procesa evidentiranja izvzetij; v oddelku o referenčnih razmerah črtanje nepotrebnega besedila in popravek manjših tipografskih napak.

Stališče, ki se zastopa v imenu Unije, je podpreti spremembe, ki so v skladu z Uredbo (EU) 2018/1139.

2.11. Sprememba 13 Priloge 18 o varnem zračnem prevozu nevarnega blaga (točka 31 dnevnega reda)

2.11.1. Opis

Predlog se nanaša na terminologijo in določbe o ločevanju za strupene in infektivne snovi.

2.11.2. Zadevna zakonodaja Unije

Točka CAT.GEN.MPA.200 Priloge IV k Uredbi (EU) št. 965/2012, katere bistvo je opozoriti, da „[...] se zračni prevoz nevarnega blaga izvaja v skladu s Prilogo 18 k Čikaški konvenciji [...]“.

Stališče, ki se zastopa v imenu Unije, je v celoti podpreti predlagano spremembo.