ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 12.2.2020 г.
COM(2020) 59 final

ANNEX

ПРИЛОЖЕНИЕ

към

Предложение за Решение на Съвета

относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в Съвета на Международната организация за гражданско въздухоплаване по отношение на приемането на изменения на няколко приложения към Чикагската конвенция

ПРИЛОЖЕНИЕ

Позиция, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в Съвета на Международната организация за гражданско въздухоплаване по отношение на приемането на изменения на няколко приложения към Чикагската конвенция

1. ПОЗИЦИЯ, КОЯТО ТРЯБВА ДА СЕ ЗАЕМЕ

По време на своята 219-а сесия, която започва на 2 март 2020 г., Съветът на ИКАО трябва да приеме редица изменения на различни приложения към Чикагската конвенция в областта на безопасността, околната среда и въздухоплаването. В този контекст, като се взема предвид съответното законодателство на Съюза, позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза на 219-ата сесия на съвета на ИКАО, е следната.

1.1. Изменение 176 на приложение 1 относно лицензирането на персонала (точка 15 от дневния ред)

Подкрепа на изменението.

По отношение по-специално на привеждането в съответствие с изменение 5 на „Процедурите за аеронавигационно обслужване — обучение“ (PANS-TRG, док. 9868), подкрепа, със следните предложения, целящи да гарантират подходяща гъвкавост в контекста на разработването на иновативни въздухоплавателни средства:

- заличаване на всички позовавания на конкретните летателни тренажори (FSTD), които да се използват по време на курса за свидетелство за летателна правоспособност на пилот в многопилотен екипаж (MPL), както е посочено в раздел 3 „Симулиран полет“ от допълнение 3 към приложение 1 към Чикагската конвенция;
- определение на понятието за въздухоплавателно средство (ВС), задвижвано от силова установка, по следния начин: „въздухоплавателно средство (ВС), задвижвано от силова установка“ означава всяко ВС, получаващо вертикална подемна сила и тяга/подемна сила по време на полет от витла с изменяема геометрия или моторни/тягови устройства, прикрепени към или съдържащи се в корпуса или крилото на ВС.“ или поне премахване на критериите за крило с постоянна геометрия.

1.2. Изменение 79 на приложение 3 относно „Метеорологично обслужване на международното въздухоплаване“ (точка 16 от дневния ред)

Подкрепа на изменението.

1.3. Изменение 61 на приложение 4 относно аеронавигационните карти и схеми (точка 17 от дневния ред)

Подкрепа на изменението.

1.4. Изменения 44, 37, 23 съответно на части I, II и III от приложение 6 относно експлоатацията на въздухоплавателни средства (точки 18, 19 и 20 от дневния ред)

Подкрепа на измененията със следните изключения: задължението, въведено с изменения 44, 37 или 23, за авиационните оператори да носят заверени копия на споразумението по член 83а

на борда на ВС, предмет на такова споразумение. Въпросното обременяващо изискване не носи никакви ползи за безопасността. Следователно това изменение трябва да бъде отхвърлено.

1.5. Приемане на изменение 92 на приложение 10 относно аеронавигационните телекомуникации, том I и том II (точки 21 и 22 от дневния ред)

Подкрепа на изменението.

1.6. Приемане на изменение 52 на приложение 11 относно обслужването на въздушното движение (точка 23 от дневния ред)

Подкрепа на изменението.

1.7. Приемане на изменение 18 на приложение 13 относно разследванията на произшествия с въздухоплавателни средства (точка 24 от дневния ред)

Подкрепа на изменението, с коментари.

1.8. Приемане на изменения 15 и 9 на приложение 14 относно летищата, том I и том II (точки 25 и 26 от дневния ред)

Подкрепа на изменението.

1.9. Приемане на изменение 41 на приложение 15 (точка 27 от дневния ред)

Подкрепа на изменението.

1.10. Приемане на изменения 13, 10 и 1 на приложение 16, съответно на том I, том II и том III (точки 28, 29 и 30 от дневния ред)

Подкрепа на измененията.

1.11. Приемане на изменение 13 на приложение 18 (точка 31 от дневния ред)

Подкрепа на изменението.

2. ПОДРОБНО ОБЯСНЕНИЕ ЗА ПРЕДЛОЖЕНАТА ПОЗИЦИЯ ПО ВСЯКА ТОЧКА

2.1. **Изменение 176 на приложение 1 относно лицензирането на персонала (точка 15 от дневния ред)**

Предложеното изменение се отнася до привеждането в съответствие с изменение 5 на „Процедурите за аеронавигационно обслужване — обучение“ (PANS-TRG, док. 9868) по отношение на: нови определения; актуализиране на изискванията за полетните диспечери по отношение на изискванията за знания, умения и опит и въвеждане на разпоредби за обучение на работното място по контрол на въздушното движение за инструктори (OJTI), които да обучават ръководителите на полети; изменение на разпоредбите за въздухоплавателните средства, задвижвани от силова установка, и незначителни актуализации на съществуващите разпоредби.

Подробностите са изложени в точки 2.1.2—2.1.4.

2.1.1. Приложимо законодателство на Съюза

Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета[1], Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията[2], Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията[3], Регламент (ЕС) 2015/340 на Комисията[4], Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373 на Комисията[5].

[1] Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна

2.1.2. Привеждане в съответствие с изменение 5 на PANS-TRG

С това изменение съществуващите определения и разпоредби се привеждат в съответствие с новата методология за обучение и оценка, основана на компетентността, въведена в PANS-TRG. С него се актуализират позоваванията на PANS-TRG и се въвеждат други определения, като наблюдение, пилотиращ пилот и обслужващ пилот, както и управление на заплахи и грешки в подкрепа на актуализираните SARP.

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, е да се подкрепи предложеното изменение, със следните предложения:

- заличаване на всички позовавания на конкретните летателни тренажори (FSTD), които да се използват по време на курса за свидетелство за летателна правоспособност на пилот в многопилотен екипаж (MPL), както е посочено в раздел 3 „Симулиран полет“ от допълнение 3 към приложение 1 към Чикагската конвенция. Обосновка: Документ 9625 на ИКАО, в който вече е указано кое устройство трябва да се използва за всеки елемент на обучение за MPL. Заличаването на позоваванията от горното предложение ще гарантира избягване на дублирането;
- или привеждане в пълно съответствие на определението за въздухоплавателни средства, задвижвани от силова установка (в приложение 1 към Чикагската конвенция), с определението на Съюза: „въздухоплавателно средство (ВС), задвижвано от силова установка“ означава всяко ВС, получаващо вертикална подемна сила и тяга/подемна сила по време на полет от витла с изменяема геометрия или моторни/тягови устройства, прикрепени към или съдържащи се в корпуса или крилото на ВС[6]“, или поне неговото изменение чрез премахване на

безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета (ОВ L 212, 22.8.2018 г., стр. 1).

[2] Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 311, 25.11.2011 г., стр. 1).

[3] Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията от 26 ноември 2014 г. относно поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства и относно одобряването на организациите и персонала, изпълняващи тези задачи (ОВ L 362, 17.12.2014 г., стр. 1).

[4] Регламент (ЕС) 2015/340 на Комисията от 20 февруари 2015 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка със свидетелствата за правоспособност и други свидетелства и сертификати на ръководители на полети съгласно Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета, за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 на Комисията и за отмяна на Регламент (ЕС) № 805/2011 на Комисията (ОВ L 63, 6.3.2015 г., стр. 1).

[5] Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373 на Комисията от 1 март 2017 г. за определяне на общи изисквания за доставчиците на услуги и надзора при управлението на въздушното движение/аеронавигационното обслужване и други мрежови функции за управление на въздушното движение, за отмяна на Регламент (ЕО) № 482/2008 и на регламенти за изпълнение (ЕС) № 1034/2011, (ЕС) № 1035/2011 и (ЕС) 2016/1377, както и за изменение на Регламент (ЕС) № 677/2011 (ОВ L 62, 8.3.2017 г., стр. 1).

[6] Приложение I към Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване.

критериите за крило с постоянна геометрия. Обосновка: по този начин ще се гарантира необходимата гъвкавост в контекста на разработването на иновативни въздухоплавателни средства.

Дори предложенията да не бъдат взети предвид, изменението следва да се подкрепи, предвид неговото глобално значение.

2.1.3. Актуализиране на изискванията за полетните диспечери по отношение на изискванията за знания, умения и опит и въвеждане на разпоредби за обучение на работното място по контрол на въздушното движение за инструктори (OJTI), които да обучават ръководителите на полети

С това изменение се предлага актуализиране на изискванията относно знанията, уменията и опита на полетните диспечери и се въвежда стандарт за изясняване на изискванията за ръководителите на полети, които наблюдават обучаемите ръководители на полети. Предлаганото изменение на стандартите относно опита на обучаемите цели подобряване на формулировката и въвеждане на доказване на компетентността като част от обучението. С него също така се пояснява формулировката относно периода, през който трябва да се придобие необходимият опит.

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, е да се подкрепи предложеното изменение в неговата цялост.

2.1.4. Разпоредби за въздухоплавателните средства, задвижвани от силова установка, и незначителни актуализации на съществуващите разпоредби

През 2014 г. съветът на ИКАО прие промяна за удължаване на срока на действие на преходните мерки, свързани с категорията на ВС, задвижвани от силова установка, за да се позволи въвеждането в експлоатация на тези въздухоплавателни средства. Оттогава не са сертифицирани никакви ВС, задвижвани от силова установка, поради непредвидени събития и закъснения при изпитването за сертифициране и е необходимо допълнително удължаване на срока на действие на преходните мерки. Тъй като първото ВС, задвижвано от силова установка, се очаква да влезе в експлоатация през 2020 г., за преходните мерки се предлага 5 март 2025 г. като крайна дата. С изменението също така се предлага незначителна актуализация на знанията, необходими за квалификация за полети по прибори, за да се приведат в съответствие със сегашната технология и да се подпомогнат усилията за включване на навигацията, базирана на летателните характеристики и оборудването на ВС, в традиционните операции.

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, е да се подкрепи предложеното изменение в неговата цялост.

2.2. **Изменение 79 на приложение 3 относно „Метеорологично обслужване на международното въздухоплаване“ (точка 16 от дневния ред)**

2.2.1. Описание

Предложеното изменение, формулирано на четвъртото заседание на групата по метеорология (METP/4), се отнася до модела на ИКАО за обмен на метеорологична информация (IWXX M), международното наблюдение на вулкани за целите на

авиокомпаниите (IAVW), световната система за зонални прогнози (ССЗП), SIGMET, AIRMET и GAMET[7].

Подробностите са изложени в точки 2.2.3—2.2.15.

2.2.2. Приложимо законодателство на Съюза

Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373

2.2.3. Задържала се в атмосферата вулканична пепел[8]

Предложеното изменение има за цел да се улесни докладването в случай на задържала се в атмосферата вулканична пепел. Във връзка с това трябва да се измени определението за консултативен център за вулканична пепел (КЦВП) (посочено в глава 1 от приложение 3 към Чикагската конвенция) и образецът на консултативното съобщение за вулканична пепел (посочен в таблица А2-1 от приложение 3 към Чикагската конвенция). В определението за КЦВП предложената промяна се състои в заличаване на думите „вследствие на вулканични изригвания“, като по този начин се премахва съществуващото ограничение и се дава по-голяма възможност на КЦВП да предоставят консултативна информация. По отношение на консултативното съобщение за вулканична пепел (таблица А2-1) се предлага да се измени колоната „Примери“, за да се дадат насоки относно правилното използване на терминологията, разрешена за колоната на образеца. Освен това се предлага да се подобрят още две точки в рамките на образеца VA ADVISORY (консултативно съобщение за вулканична пепел), що се отнася до номера на вулкана, за да се постигне съответствие с актуалната база от данни на Международната асоциация по вулканология и химия на земните недра и актуализирането на спътниковите данни.

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, е да се подкрепи предложеното изменение в неговата цялост.

2.2.4. Система за управление на качеството при осигуряване на метеорологично обслужване

С изменението се предлага актуализация на позоваването в приложение 3 към Чикагската конвенция, за да бъде приведено то в съответствие с актуалните насоки относно системата за управление на качеството поради прекратеното прилагане на следните публикации от ИКАО и Световната метеорологична организация:

[7] AIRMET и SIGMET са посочени в Регламент (ЕС) 2017/373. Те предоставят информация на ползвателите на въздушното пространство по отношение на определени метеорологични условия.

В правилата на ИКАО има определение за GAMET. То представлява зонална прогноза на разбираем език в съкратена форма за полети на малки височини, за район за полетна информация или подрайон от него, изготвена от метеорологичната служба, определена от съответния метеорологичен орган, и обменена с метеорологични служби в съседните райони за полетна информация, както е договорено между съответните метеорологични органи. Що се отнася до законодателството на ЕС се прави позоваване на „зоналната прогноза за полети на малки височини“, както е определено в приложение I (Определения) към Регламент (ЕС) 2017/373.

[8] „Задържала се в атмосферата вулканична пепел“, терминът на ИКАО за вулканична пепел — вероятно известно време след вулканичното изригване и на известно разстояние от вече спряло вулканично изригване, която е била издигната в атмосферата от силни ветрове и разпръсната по такъв начин, че да представлява опасност за въздухоплавателните средства.

- Наръчник на ИКАО за системата за управление на качеството за осигуряване на метеорологично обслужване за международното въздухоплаване (док. 9873)
- WMO 1001, Наръчник/ръководство за системата за управление на качеството за осигуряване на метеорологично обслужване за международното въздухоплаване.

Съответната актуална публикация е WMO-N0. 1100, Ръководство за въвеждането на системи за управление на качеството за националното метеорологично и хидрологично обслужване и други съответни доставчици на услуги.

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, е да се подкрепи предложеното изменение в неговата цялост.

2.2.5. Подобрено хармонизиране на информацията SIGMET

Предложеното изменение цели постигане на координация между метеорологичните служби за следене при издаването на информация SIGMET под формата на препоръчителна практика в приложение 3 към Чикагската конвенция за справяне с несъгласуваната или изцяло липсваща информация SIGMET в някои части на света. Предвид напредъка в подобреното хармонизиране на информацията SIGMET чрез двустранни или многостранни координационни дейности в някои региони, METP/4 предлага препоръчителна практика за всички държави, които отговарят за издаването на информация SIGMET.

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, е да се подкрепи предложеното изменение в неговата цялост.

2.2.6. Образци на карти и схеми (образец VAG и образец SVA), използвани в допълнение 1 към приложение 3

Предлага се изменение на образците на карти и схеми, предвидени в допълнение 1 към приложение 3 към Чикагската конвенция, за да се представят местоположението и обхватът на вулканичните облаци. Във връзка с това в предложението се разглежда необходимостта от преодоляване на установените недостатъци в съществуващите образци VAG и SVA (MODEL VAG и MODEL SVA), използвани в допълнение 1, по-специално когато са свързани с картографските проекции, описанието на многоъгълници с цел отразяване на обхвата на облаците вулканична пепел и на облачните слоеве. Световната метеорологична организация (СМО), като пазител на (всички) образци на карти и схеми, използвани в допълнение 1, разработва максимум два примера за MODEL VAG и за MODEL SVA.

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, е да се подкрепи предложеното изменение в неговата цялост.

2.2.7. Информация от световната система за зонални прогнози (ССЗП)

Предложеното изменение подобрява прогнозите на световната система за зонални прогнози (ССЗП), поискано в резултат на заседанието ИКАО/СМО по въпросите на метеорологията (MET/14, 2014 г.). Това включва следното: а) подобрения в хоризонталната пространствена разделителна способност на мрежите на опасностите (напр. прогнози за турбулентност, за обледеняване и купесто-дъждовна облачност (CB) от настоящите 1,25 градуса хоризонтално разстояние до 0,25 градуса; и б) промени в прогнозата за параметрите. Посоченото увеличаване на разделителната способност на мрежите на опасностите ще бъде съпроводено и от смяна на потенциала за турбулентност и обледеняване с информация за степента на турбулентност и обледеняване. Освен това предоставянето на прогнози в грид-формат за турбулентност в

облачност ще бъде преустановено в полза на предоставянето на прогнози в грид-формат за степента на турбулентност до полетно ниво (FL) 100, FL 140 и FL 180. Тези нови нива на турбулентност, използвани в комбинация с мрежата на облачността за CB, ще предоставят по-надеждна от научна гледна точка информация за турбулентността от алгоритъма за турбулентността в облачност. Посочените подобрения на хоризонталната и вертикалната разделителна способност на прогнозите на ССЗП са предназначени да отговорят изцяло на нуждите на авиационния бранш.

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, е да се подкрепи предложеното изменение в неговата цялост.

2.2.8. Консултативни съобщения и SIGMET за тропически циклони

Предлага се да се изменят консултативните съобщения SIGMET и TC за тропически циклони с цел коригиране и намаляване на несъответствията и недостатъците във формата на посочените съобщения. Предложените промени ще спомогнат да се избегне погрешното тълкуване от страна на ползвателите и свързаните с това последици за безопасността. Те също така ще подобрят потвърждаването и превода на тези съобщения от традиционните буквено-цифрови кодове (TAC) в модела на ИКАО за обмен на метеорологична информация (IWXXM) с цел предотвратяване на грешки в IWXXM.

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, е да се подкрепи предложеното изменение в неговата цялост.

2.2.9. Разпоредби за предоставяне на консултативна информация за метеорологичните условия в космическото пространство

Предложеното изменение има за цел да подобри съществуващите разпоредби относно метеорологичните условия в космическото пространство. Такива подобрения ще дадат възможност няколко метеорологични фактора в космическото пространство (т.е. глобалната навигационна спътникова система (ГНСС), радиацията, спътниковите комуникации (SATCOM) и високочестотните съобщения (HF COM), които са с еднаква интензивност, да бъдат съчетани в едно консултативно съобщение за метеорологичните условия в космическото пространство, както и всички метеорологични фактори в космическото пространство да бъдат описани чрез указване на диапазон от географски ширини. Освен това с предложения текст се подобрява вертикалната разделителна способност на предоставената информация.

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, е да се подкрепи предложеното изменение в неговата цялост.

2.2.10. Сигнализиране за липсващи или неправилни параметри, или и за двете, в METAR

Предложеното изменение цели да се гарантира, че чрез схемата IWXXM може лесно да се сигнализира за липсващи или неправилни задължителни параметри, или и за двете, в METAR, във формат TAC, за да се избегнат грешки в процеса на потвърждаване, след превода от TAC на IWXXM. МЕТР счита, че използването на наклонена черта (/) за посочване на липсваща цифра или буква в текста на метеорологичните бюлетини е важно предложение в процеса на преход към IWXXM и управлението на информацията за цялата система (SWIM).

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, е да се подкрепи предложеното изменение в неговата цялост.

2.2.11. Преразгледани прагови стойности на загубите от завихряне (EDR)

Целта на предложението е да се актуализират стойностите на загубите от завихряне (EDR) и измервателните единици за докладване на турбулентността при въздухоплавателните средства. Тъй като научните доказателства показват, че праговите стойности на EDR в приложение 3 към Чикагската конвенция са твърде високи, предложението въвежда: а) актуализирани прагови стойности на EDR въз основа на научни изследвания на над 100 милиона доклада за турбулентността при въздухоплавателните средства; б) някои корекции по отношение на терминологията; и в) добавяне на една обяснителна бележка.

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, е да се подкрепи предложеното изменение в неговата цялост.

2.2.12. Информация AIRMET и GAMET

Предложеното изменение позволява зоналните прогнози за полети на малки височини, съставени или изготвени в съответствие с регионално аеронавигационно споразумение, да бъдат предавани на службата за сигурни авиационни данни (SADIS) и информационната служба на ССЗП. Промяната в изискването, поискана от ползвателите на въздухоплавателни услуги, ще направи възможно предоставянето на по-изчерпателни набори от данни AIRMET и GAMET, а това ще е в интерес на ползвателите на SADIS и ССЗП в целия свят.

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, е да се подкрепи предложеното изменение в неговата цялост.

2.2.13. Освобождаване на радиоактивни вещества в атмосферата

Предложеното изменение относно SIGMET за радиоактивни облаци (RDOACT CLD) е необходимо за постигане на съответствие с изменение 78 на приложение 3 към Чикагската конвенция, с което се въвежда изображение на SIGMET зоната RDOACT CLD под формата на цилиндър с постоянен радиус, който се простира до всички полетни нива и не зависи от времето. С предложените промени в таблица A6-1A (образец за съобщения SIGMET и AIRMET) и в пример A6-4 (съобщение SIGMET за радиоактивни облаци) от приложение 3 ще се опростят съществуващите изисквания.

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, е да се подкрепи предложеното изменение в неговата цялост.

2.2.14. Включване на силните прашни бури в таблици A4-1 и A6-1Б във връзка с възходящата и низходящата посока на предаване на специални доклади от въздухоплавателните средства

Предложеното изменение трябва да включва докладване на силни прашни бури (HVY DS) в специални доклади от въздухоплавателните средства, за да се подобри наличието на такава информация в същите доклади в подкрепа на международното гражданско въздухоплаване.

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, е да се подкрепи предложеното изменение в неговата цялост.

2.2.15. Модел на ИКАО за обмен на метеорологична информация (IWXXM), аеронавигационна неподвижна телекомуникационна мрежа (AFTN) и аеронавигационно неподвижно обслужване (AFS)

С предложените разпоредби се въвеждат някои незначителни промени в приложение 3 към Чикагската конвенция, за да се улесни обменът на IWXXM, като се има предвид, че IWXXM не може да се обменя чрез аеронавигационната неподвижна телекомуникационна мрежа (AFTN). По тази причина то се насочва към общото аеронавигационно неподвижно обслужване (AFS), което включва както AFTN, така и системата на ОВД за обработка на съобщения, като последната може да замени IWXXM.

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, е да се подкрепи предложеното изменение в неговата цялост.

2.3. **Изменение 61 на приложение 4 относно аеронавигационните карти и схеми (точка 17 от дневния ред)**

2.3.1. Описание

Предложеното изменение се отнася за картите и схемите във връзка със сгъваемите краища на крилото, наземните навигационни средства за процедури при навигацията, базирана на летателните характеристики и оборудването на ВС (PBN), повърхността на визуалния сегмент и едновременни операции на успоредни и близко разположени успоредни писти за излитане и кацане.

2.3.2. Приложимо законодателство на Съюза

Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, е да се подкрепи предложеното изменение в неговата цялост.

2.4. **Изменения 44, 37, 23 съответно на части I, II и III от приложение 6 относно експлоатацията на въздухоплавателни средства (точки 18, 19 и 20 от дневния ред)**

2.4.1. Описание

Изменение 44 на приложение 6, част I се отнася до експлоатационните минимуми на летищата, финалния подход с непрекъснато снижение при неточен подход, CAT III, член 83а, полетните записващи устройства, зони на конфликти, товарното отделение, системата за предупреждение за опасно сближение със земята (GPWS) и спасителните жилетки. Изменение 37 към приложение 6, част II и изменение 23 към приложение 6, част III се отнасят до експлоатационните минимуми на летищата, финалния подход с непрекъснато снижение при неточен подход, CAT III, член 83а и полетните записващи устройства.

2.4.2. Приложимо законодателство на Съюза

Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията[9].

2.4.3. Позиция на Съюза

[9] Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1).

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, е да се подкрепи предложеното изменение.

Предлага се обаче да отпадне въведеното задължение за авиационните оператори да носят заверени копия на споразумението по член 83а на борда на ВС, предмет на такова споразумение. Въпросното изискване не носи никакви ползи за безопасността, а информацията може да бъде предоставена чрез други средства, например чрез база от данни на ИКАО или чрез въвеждане на задължение за договарящите държави, които сключват такива споразумения, да ги публикуват на своите уебсайтове.

Дори предложенията да не бъдат взети предвид, изменението следва да се подкрепи, предвид неговото глобално значение.

2.5. **Изменение 92 на приложение 10 относно аеронавигационните телекомуникации, том I и том II (точки 21 и 22 от дневния ред)**

2.5.1. Описание

Том I: Предложеното изменение се отнася за глобалната навигационна спътникова система (ГНСС) и за конвенционалните навигационни средства и е формулирано на четвъртото и петото заседание на групата за навигационни системи (NSP/4 и 5). Предложеното изменение се отнася до следното: а) категории характеристики на съоръжението по ILS; б) предоставяне на информация за експлоатационното състояние на радионавигационното обслужване; в) актуализиране на разпоредбите относно спътниковата система за повишаване на точността (SBAS) за въвеждане на нови доставчици на SBAS, за нов стандартен идентификатор на координирано универсално време (UTC) и изисквания относно мониторинга на издаването на данни от глобалната система за определяне на местоположението (GPS); г) разпоредби за гарантиране на съвместимостта на наземната допълваща система на ГНСС (GBAS) с излъчване на данни в метровия обхват (VDB) с ILS и всенасочен радиофар в метровия обхват (VOR); д) пояснения и поправки на разпоредбите за GBAS; и е) допълнителни насоки относно границите на опасност за работоспособността на ГНСС.

Том II: Предложението е свързано с модела на ИКАО за обмен на метеорологична информация (IWXXM), аеронавигационна неподвижна телекомуникационна мрежа (AFTN) и аеронавигационно неподвижно обслужване (AFS).

Подробностите са изложени в точки 2.5.3—2.5.9.

2.5.2. Приложимо законодателство на Съюза

Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373

2.5.3. Изменение, което се отнася до категориите характеристики на съоръжението по ILS (том I)

Изменението, което се отнася до категориите характеристики на съоръжението по ILS, включва четири групи промени:

1) промени, свързани с премахването на прякото съответствие между категорията характеристики на съоръжението по ILS (FPC) и категорията операции за подход по прибори. Предназначението на тези промени е да отразят последното изменение на оперативните определения от приложение 6 — „Експлоатация на въздухоплавателни средства“ към

Чикагската конвенция и от Ръководството за експлоатация при всякакви метеорологични условия (док. 9365), в които са налице няколко несъответствия с настоящите разпоредби на приложение 10 към Чикагската конвенция;

2) промени, свързани с разширяването на определението за категория I характеристики на съоръжението (FPC I) до 30 m (100 ft) над прага. Предназначението на тези промени е да премахнат несъответствието между долната граница на покритие, използвана в определението за FPC I, и съответната граница, използвана в повечето стандарти и препоръчителни практики (SARP) за FPC I;

3) промени, свързани с въвеждането на подобрена система за класификация на ILS. Предназначението на тези промени е да се даде възможност за оптимизиране на използването на съоръжението за ILS в контекста на познати характеристики, които са по-добри от стандартните;

4) промени, свързани с функцията „взаимна блокировка“ на курсовия предавател на ILS. Предназначението на тези промени е да премахнат някои ненужни оперативни ограничения, породени от действащите разпоредби, свързани с тази функция.

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, е да се подкрепи предложеното изменение в неговата цялост.

2.5.4. Изменение, което се отнася до предоставянето на информация за експлоатационното състояние на радионавигационното обслужване (том I)

Предназначението на това изменение е да се преодолеят потенциалните трудности при прилагането или тълкуването, или и двете, на съществуващия стандарт (приложение 10, том I, 2.3) относно предоставянето на информация за експлоатационното състояние на радионавигационното обслужване.

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, е да се подкрепи предложеното изменение в неговата цялост.

2.5.5. Изменение, което се отнася до актуализирането на разпоредбите относно спътниковата система за повишаване на точността (SBAS) за въвеждане на нови доставчици на SBAS, за нов стандартен идентификатор на координирано универсално време (UTC) и изисквания относно мониторинга на издаването на данни от GPS (том I)

Предназначението на това изменение е да отрази текущото разработване на четири нови SBAS от Австралия и Нова Зеландия, Китай, Република Корея и Агенцията за авиационна безопасност в Африка и Мадагаскар (ASECNA), както и да предостави нов механизъм за защита на ползвателите на SBAS при наличие на аномалии при издаването на данни, на час (IODC)/на дата, на данни от астрономически таблици (IODE), предавани чрез GPS съобщения за навигация.

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, е да се подкрепи предложеното изменение в неговата цялост.

2.5.6. Изменение, което се отнася до разпоредбите за гарантиране на съвместимостта на наземната допълваща система на ГНСС (GBAS) с излъчване на данни в

метровия обхват (VDB) с ILS и всенасочен радиофар в метровия обхват (VOR) (том I)

Предназначението на това изменение е да се постигне пълна съвместимост на GBAS с излъчване на данни в метровия обхват (VDB) с курсовите предаватели на ILS и всенасочения радиофар в метровия обхват (VOR), които ползват същата работна честотна лента с GBAS, както и да се подкрепи прилагането на GBAS чрез улесняване на координираното разпределяне на радиочестотите между GBAS, ILS и VOR.

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, е да се подкрепи предложеното изменение в неговата цялост.

2.5.7. Изменение, което се отнася до пояснения и поправки на разпоредбите за GBAS (том I)

Това изменение включва редица редакционни пояснения и поправки на разпоредбите за GBAS.

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, е да се подкрепи предложеното изменение в неговата цялост.

2.5.8. Изменение, което се отнася до допълнителни насоки относно границите на опасност за работоспособността на ГНСС (том I)

Предназначението на това изменение е да предостави допълнителни насоки по отношение на тълкуването и прилагането на вертикалната граница на предупреждаване (VAL) за подход по категория I на ГНСС.

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, е да се подкрепи предложеното изменение в неговата цялост.

2.5.9. Последващо изменение, което се отнася до аеронавигационното неподвижно обслужване (AFS) (том II)

Изменението на приложение 10 към Чикагската конвенция — „Аеронавигационни телекомуникации“, том II — „Процедури за комуникация, включително тези със статут на процедури за аеронавигационно обслужване“ съдържа допълнителен текст за изрична подкрепа на преноса на метеорологични съобщения чрез системата на ОВД за обработка на съобщения (AMHS).

Това изискване произтича от изменение 79 на приложение 3 към Чикагската конвенция и последващото изменение 9 на „Процедурите за аеронавигационно обслужване — управление на въздушното движение“ (PANS-ATM, документ 4444). AMHS е предпочитаното средство за пренос на трафика от съобщения, генериран вследствие на изменение 79 на приложение 3, тъй като някои инсталации на аеронавигационната неподвижна телекомуникационна мрежа (AFTN) може да не са технически пригодни за това.

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, е да се подкрепи предложеното изменение в неговата цялост.

2.6. **Изменение 52 на приложение 11 относно обслужването на въздушното движение (точка 23 от дневния ред)**

2.6.1. Описание

Предложените изменения се отнасят до планирането на действия при извънредни ситуации по отношение на зоните на конфликти. Те са мотивирани от препоръките за безопасност, направени от Нидерландския съвет за безопасност след полет 17 на Malaysian Airlines (MH17) и от препоръките на Работната група по рисковете за гражданското въздухоплаване, произтичащи от зони на конфликти (TF RCZ) (C-DEC 203/1). Предложението се отнася и до изменения под формата на нова разпоредба относно повтарянето на инструкции, получени от водачи на оперативни превозни средства.

Подробностите са изложени в точки 2.6.3 и 2.6.4.

2.6.2. Приложимо законодателство на Съюза

Регламент (ЕС) 2018/1139

2.6.3. Изменение, което се отнася до планирането на действия при извънредни ситуации по отношение на зоните на конфликти

Като се вземат предвид някои от препоръките за безопасност, направени от Нидерландския съвет за безопасност след тяхното разследване на произшествието с полет MH17, бяха разработени предложения във връзка с планирането на действия при извънредни ситуации по отношение на зоните на конфликти. В тази връзка ИКАО предприе действия за преразглеждане на съответните свои разпоредби, в т.ч. изменения на приложение 11 към Чикагската конвенция относно обслужването на въздушното движение. Предложеното тук изменение цели да подобри оценката на риска за безопасността, която се прави при извършване на дейности, потенциално опасни за гражданското въздухоплаване.

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, е да се подкрепи предложеното изменение в неговата цялост.

2.6.4. Нова разпоредба относно повтарянето на инструкции, получени от водачи на оперативни превозни средства

Проучвателната група за летищата PANS (PASG) разработи предложение за въвеждането на осем нови глави в „Процедурите за аеронавигационно обслужване (PANS) — летища“ (документ 9981), които обхващат обучението на оперативния персонал на летищата; инспекциите на работната площ; текущите дейности в зоната от страната на съоръженията за излитане и кацане; чужди предмети/отломки (FOD); управлението на дивата флора и фауна; безопасността на перона; безопасността на пистата за излитане и кацане; и изискванията относно схемата за издаване на разрешителни на водачите на пътни превозни средства на летищата и относно безопасността на превозните средства/оборудването. С оглед на това предложение е изготвена нова разпоредба от приложение 11 към Чикагската конвенция относно повтарянето на инструкции, получени от водачи на оперативни превозни средства. Към настоящия момент в приложение 11 не се съдържат изисквания към ръководителите на полети да изискват повторение на разрешенията, които те дават на водачите на превозни средства, а водачите на превозни средства да повтарят получените разрешения.

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, е да се подкрепи предложеното изменение в неговата цялост.

2.7. **Изменение 18 на приложение 13 относно разследванията на произшествия с въздухоплавателни средства (точка 24 от дневния ред)**

2.7.1. Описание

Целта на предложението е да се определят термините „препоръка за безопасност от глобално значение“ и „наземни записи за целите на разследванията“.

2.7.2. Приложимо законодателство на Съюза

Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета[10].

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, е „подкрепа с коментар“, като се предложи следният редактиран текст: „ *Препоръка за безопасност от глобално значение (SRGC).* Препоръка за безопасност относно системен пропуск с вероятност за повторно възникване, който е със значителни последици в световен мащаб и изисква своевременно ~~действие за подобряване~~ разглеждане на подходящи действия по отношение на безопасността “.

С тази нова формулировка следва да се изясни незадължителният характер на „препоръките за безопасност“.

2.8. Изменения 15 и 9 на приложение 14 относно летищата, том I и том II (точки 25 и 26 от дневния ред)

2.8.1. Описание

Том I: Предложението се отнася до проектирането и експлоатацията на летищата и визуалните навигационни средства.

Том II: Предложеното изменение се отнася до промени в спецификациите за проектиране и експлоатация на летищата, произтичащи от третото заседание на групата за проектиране и експлоатация на летищата (ADOP/3) и осмото заседание на групата за проучване на летищата PANS-AS (PASG/8).

Подробностите са изложени в точки 2.8.3 и 2.8.4.

2.8.2. Приложимо законодателство на Съюза

Том I: Регламент (ЕС) № 139/2014 на Комисията[11] и Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373

Том II: Регламент (ЕС) № 139/2014

2.8.3. Изменение на проектирането и експлоатацията на летищата и визуалните навигационни средства

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, е да се подкрепи предложеното изменение в неговата цялост.

2.8.4. Изменение, което се отнася до промени в спецификациите за проектиране и експлоатация на летищата

[10] Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване и за отмяна на Директива 94/56/ЕО (ОВ L 295, 12.11.2010 г., стр. 35).

[11] Регламент (ЕС) № 139/2014 на Комисията от 12 февруари 2014 г. за определяне на изискванията и административните процедури във връзка с летищата в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 44, 14.2.2014 г., стр. 1).

С предложението се въвеждат съществени изменения, свързани с физическите характеристики, визуалните средства и аварийно-спасителното и противопожарното обслужване на вертолетните летища. То включва и изменения на няколко съответни определения и препратки към разработени помощни насоки, които да бъдат включени в актуализираното ръководство за вертолетните летища (документ 9261).

Трябва да се отбележи обаче, че заличаването на някои стандарти в глава 5 от приложение 14, том II към Чикагската конвенция и определянето на аварийно-спасителното и противопожарното обслужване могат да създадат известни затруднения за Съюза. Тези промени ще наложат отмяната на съответните сертификационни спецификации на ЕААБ, които досега осигуряваха хармонизирано прилагане. Що се отнася до разпоредбите за аварийно-спасителното и противопожарното обслужване, предложените нови правила биха възпрепятствали хармонизираното прилагане, тъй като за тяхното изпълнение се изисква извършването на индивидуална оценка на безопасността на вертолетните летища.

Независимо от това, с оглед на другите съществени промени, които се подкрепят с оглед на техните ползи за безопасността, позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, е да се подкрепи предложеното изменение в неговата цялост.

2.9. **Изменение 41 на приложение 15 относно аеронавигационното информационно обслужване (точка 27 от дневния ред)**

2.9.1. Описание

Предложеното изменение се отнася до планирането на действия при извънредни ситуации по отношение на зоните на конфликти.

Подробностите са изложени в точка 2.9.3.

2.9.2. Приложимо законодателство на Съюза:

Регламент (ЕС) 2018/1139

2.9.3. Изменение, което се налага поради въпроси, свързани с планирането на действия при извънредни ситуации по отношение на зоните на конфликти

С оглед на две от препоръките за безопасност, отправени към ИКАО в окончателния доклад на Нидерландския съвет за безопасност във връзка с инцидента с полет 17 на Malaysia Airlines (MH17), Комисията по въздухоплаване към съвета на ИКАО предложи изменение под формата на стандарт, който да бъде добавен към приложение 15 към Чикагската конвенция. Нидерландският съвет за безопасност препоръча на ИКАО „да включи в стандарти, че държавите, които са изправени пред въоръжен конфликт на своята територия, трябва да публикуват на ранен етап информация, която е възможно най-конкретна по отношение на естеството и мащаба на заплахите от този конфликт и последиците от него за гражданското въздухоплаване [...]“. Предложеното изменение има за цел да подобри информацията относно опасните дейности за гражданското въздухоплаване, обнародвана чрез известия за пилотите (NOTAM), като се обърне внимание и на специфичния случай на зоните на конфликти. По-голямата детайлност на данните ще подпомогне оценката, извършвана от операторите на рисковете, свързани със зоната на конфликт.

Ако изменението бъде прието, то ще подобри оценката и публикуването на информация относно естеството и мащаба на заплахите от конфликти и последиците от тях за гражданското въздухоплаване, което е предмет на член 88, параграф 3, буква б) от Регламент (ЕС) 2018/1139. С посочения член Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз се оправомощава

да разпространява съответната информация и да препоръчва коригиращи действия, които да бъдат предприети от националните компетентни органи или от физическите и юридическите лица, попадащи в обхвата на посочения регламент, в случай на рискове за гражданското въздухоплаване, произтичащи от зони на конфликти. Изменението, в комбинация със съответните насоки на ИКАО, свързани със зоните на конфликти, би повишило в голяма степен точността и пълнотата на всяко действие на равнището на Съюза, което следва да достигне до всички оператори на Съюза, свързани със зоната на конфликт.

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, е да се подкрепи предложеното изменение в неговата цялост.

2.10. **Изменения 13, 10 и 1 на приложение 16 относно опазването на околната среда, съответно на том I, том II и том III (точки 28, 29 и 30 от дневния ред)**

2.10.1. Описание

Предложението се отнася до шума от въздухоплавателните средства.

Подробностите са изложени в точка 2.10.3.

2.10.2. Приложимо законодателство на Съюза

Регламент (ЕС) 2018/1139

2.10.3. Подобряване на международните стандарти по отношение на излъчването на шум и емисиите на газове.

Представените изменения са резултатите от работата на комитета относно въздухоплаването и защитата на околната среда (CAEP), извършена през последните три години от неговата дейност.

Тяхното разработване беше оценено положително от Съюза в редица последователни позиции, заети по време на техническата работа на равнище ИКАО. Прави се позоваване на позициите, приети от Съвета във връзка с писма към държавите 19/42, 19/43, 19/44.

Във връзка с приемането на изменение 13 на приложение 16, том I, предложението съдържа поправки по отношение на общи въпроси от техническо, номенклатурно и типографско естество. То цели също така да се преработят определенията, като се използва изразът „на траверс (abeam — англ.)“, определение за „референтна пътна линия“, определеното допустимо отклонение за бавно експоненциално усредняване във времето, за да се характеризира по-добре действителната експоненциална времева характеристика с едносекундна времеконстанта. Предложението съдържа и промени, свързани с правилната употреба на модалните глаголи „трябва“, „следва да“ и „би следвало“.

Що се отнася до изменение 10 на приложение 16, том II, то отразява неотдавнашното одобрение от CAEP към ИКАО (на единадесетото заседание, проведено през февруари 2019 г.) на стандартите за масата и броя на нелетливите прахови частици (nvPM). Разработването на този нов стандарт отбелязва завършването на крайния компонент от сертифицирането на въздухоплавателните средства за опазване на околната среда, като по този начин се затваря целият кръг по отношение на шума, качеството на въздуха на местно равнище и стандартите за CO_2 за дозвуковите самолети.

Новият стандарт ще се прилага от 1 януари 2023 г. за нови типове двигатели и за такива в производство с номинална тяга, по-голяма от 26,7 kN. Пределните стойности за масата и броя на nvPM осигуряват известно облекчаване по отношение на двигателите с номинална тяга под 150 kN.

Що се отнася до изменение 1 на приложение 16, том III, предложенията засягат въвеждането на определение за „типова конструкция“ и различни подобрения на определението; изясняване на приложимостта на стандартите за сертифицирани за CO_2 производни версии на самолети, които не са сертифицирани за CO_2; изясняване на органа, който отговаря за издаването на освобождавания, и на процедурата по регистриране на освобождаването; в раздела с референтните условия — заличаване на излишен текст и поправка на незначителни типографски проблеми.

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, е да се подкрепят измененията, които са в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/1139.

2.11. **Изменение 13 на приложение 18 относно безопасния превоз на опасни товари по въздуха (точка 31 от дневния ред)**

2.11.1. Описание

Предложението се отнася до терминологията и разпоредбите относно отделянето на токсичните и заразните вещества.

2.11.2. Приложимо законодателство на Съюза

Точка CAT.GEN.MPA.200 от приложение IV към Регламент (ЕС) № 965/2012, която се свежда до отбелязване, че „... превозът на опасни товари по въздуха се извършва в съответствие с приложение 18 към Чикагската конвенция“.

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, е да се подкрепи предложеното изменение в неговата цялост.