EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 12.2.2020.
COM(2020) 59 final

ANNEX

PRILOG

PRIJEDLOGU ODLUKE VIJEĆA

o stajalištu koje treba zauzeti u ime Europske unije u Vijeću Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva u pogledu donošenja izmjena niza priloga Čikaškoj konvenciji

PRILOG

Stajalište koje treba zauzeti u ime Europske unije u Vijeću Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva u pogledu donošenja izmjena niza priloga Čikaškoj konvenciji

1. STAJALIŠTE KOJE TREBA ZAUZETI

Vijeće ICAO-a treba na 219. sjednici, koja počinje 2. ožujka 2020., donijeti niz izmjena različitih priloga Čikaškoj konvenciji u područjima sigurnosti, okoliša i zračne plovidbe. U tom smislu, uzimajući u obzir relevantno zakonodavstvo Unije, stajalište koje treba zauzeti u ime Unije na 219. sjednici Vijeća ICAO-a navedeno je u nastavku.

1.1. 176. izmjena Priloga 1. o licenciranju osoblja (15. točka dnevnog reda)

Podržati izmjenu.

Posebno se podržava usklađivanje s 5. izmjenom Postupaka za usluge u zračnoj plovidbi – Osposobljavanje (PANS-TRG, dokument br. 9868), uz sljedeće prijedloge čiji je cilj osigurati odgovarajuću fleksibilnost u kontekstu razvoja inovativnih zrakoplova:

- izbrisati sva upućivanja na specifične uređaje za osposobljavanje koji simuliraju let (FSTD) koji će se upotrebljavati tijekom tečaja za dobivanje dozvole pilota za višečlanu posadu (MPL) iz odjeljka 3. „Simulirani let" Dodatka 3. Prilogu 1. Čikaškoj konvenciji,
- definirati pojam zrakoplova s pogonjenim uzgonom kako slijedi: „zrakoplov s pogonjenim uzgonom" znači bilo koji zrakoplov koji postiže vertikalni uzgon i horizontalan let uz pomoć različite geometrije rotora ili motorske sekcije koja je dio trupa ili krila zrakoplova.; ili barem ukloniti kriterije „fiksnog krila".

1.2. 79. izmjena Priloga 3. o meteorološkim uslugama za međunarodnu zračnu plovidbu (16. točka dnevnog reda)

Podržati izmjenu.

1.3. 61. izmjena Priloga 4. o zrakoplovnim kartama (17. točka dnevnog reda)

Podržati izmjenu.

1.4. 44. izmjena dijela I., 37. izmjena dijela II. i 23. izmjena dijela III. Priloga 6. o operacijama zrakoplova (18., 19. i 20. točka dnevnog reda)

Podržati izmjene, uz sljedeću iznimku: obveza zračnog prijevoznika uvedena 44., 37. i 23. izmjenom u skladu s kojima zračni prijevoznik mora u zrakoplovu imati ovjerene vjerodostojne preslike sporazuma iz članka 83.a, podložno takvom sporazumu. Od tako opterećujućeg zahtjeva nema koristi za sigurnost. Ta se izmjena stoga mora odbaciti.

1.5. Donošenje 92. izmjene svezaka I. i II. Priloga 10. o zrakoplovnim telekomunikacijama (21. i 22. točka dnevnog reda)

Podržati izmjenu.

1.6. Donošenje 52. izmjene Priloga 11. o operativnim uslugama u zračnom prometu (23. točka dnevnog reda)

Podržati izmjenu.

1.7. Donošenje 18. izmjene Priloga 13. o istragama zrakoplovnih nesreća (24. točka dnevnog reda)

Podržati izmjenu uz primjedbe.

1.8. Donošenje 15. i 9. izmjene svezaka I. i II. Priloga 14. o aerodromima (25. i 26. točka dnevnog reda)

Podržati izmjenu.

1.9. Donošenje 41. izmjene Priloga 15. (27. točka dnevnog reda)

Podržati izmjenu.

1.10. Donošenje 13. izmjene sveska I. Priloga 16., 10. izmjene sveska II. Priloga 16., i 1. izmjene sveska III. Priloga 16. (28., 29. i 30. točka dnevnog reda)

Podržati izmjene.

1.11. Donošenje 13. izmjene Priloga 18. (31. točka dnevnog reda)

Podržati izmjenu.

2. DETALJNO OBJAŠNJENJE NA KOJEM SE TEMELJI PREDLOŽENO STAJALIŠTE O SVAKOJ TOČKI

2.1. 176. izmjena Priloga 1. o licenciranju osoblja (15. točka dnevnog reda)

Predložena izmjena odnosi se na usklađivanje s 5. izmjenom Postupaka za usluge u zračnoj plovidbi – Osposobljavanje (PANS-TRG, dokument br. 9868) u pogledu: novih definicija; ažuriranja zahtjeva za operativne kontrolore prometa ili dispečere leta u vezi sa znanjem, vještinama i iskustvom te uvođenja odredaba za instruktore osposobljavanja na radnom mjestu (OJTI) koji poučavaju kontrolore zračnog prometa; izmjene odredaba o zrakoplovima s pogonjenim uzgonom i manjih ažuriranja postojećih odredbi.

Pojedinosti su navedene u točkama od 2.1.2. do 2.1.4.

2.1.1. Relevantno pravo Unije

Uredba (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća[1], Uredba Komisije (EU) br. 1178/2011[2], Uredba Komisije (EU) br. 1321/2014[3], Uredba Komisije (EU) 2015/340[4], Provedbena uredba Komisije (EU) 2017/373[5].

---

1 Uredba (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018 o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91 (SL L 212, 22.8.2018., str. 1.).

2 Uredba Komisije (EU) br. 1178/2011 od 3. studenoga 2011. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i administrativnih postupaka vezano za članove posade zrakoplova u civilnom zrakoplovstvu u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 311, 25.11.2011., str. 1.).

3 Uredba Komisije (EU) br. 1321/2014 od 26. studenoga 2014. o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i aeronautičkih proizvoda, dijelova i uređaja, te o odobravanju organizacija i osoblja uključenih u te poslove (SL L 362, 17.12.2014., str. 1.).

4 Uredba Komisije (EU) 2015/340 od 20. veljače 2015. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i administrativnih postupaka koji se odnose na dozvole i certifikate kontrolora zračnog prometa u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća, o izmjeni Provedbene uredbe Komisije (EU) br. 923/2012 i o stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EU) br. 805/2011 (SL L 63, 6.3.2015., str. 1.).

2.1.2. Usklađivanje s 5. izmjenom PANS-TRG-a

Izmjenom se postojeće definicije i odredbe usklađuju s novom metodologijom u pogledu osposobljavanja i procjene koji se temelje na kompetencijama, a koji su uvedeni PANS-TRG-om. Ažuriraju se upućivanja na PANS-TRG i uvode druge definicije kao što su praćenje, pilot koji upravlja zrakoplovom i nadzorni pilot, a i upravljanje prijetnjama i pogreškama radi potpore ažuriranim standardima i preporučenoj praksi (SARP).

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije jest da se podrži predložena izmjena, uz sljedeće prijedloge:

- izbrisati sva upućivanja na specifične uređaje za osposobljavanje koji simuliraju let (FSTD) koji će se upotrebljavati tijekom tečaja za dobivanje dozvole pilota za višečlanu posadu (MPL) iz odjeljka 3. „Simulirani let" Dodatka 3. Prilogu 1. Čikaškoj konvenciji. Obrazloženje: u dokumentu ICAO-a br. 9625 već se navodi koji se uređaj mora upotrebljavati za svaki element osposobljavanja za dobivanje dozvole pilota za višečlanu posadu (MPL). Brisanjem upućivanja iz tog prijedloga izbjeći će se dvostruka upućivanja;
- ili u potpunosti uskladiti definiciju zrakoplova s pogonjenim uzgonom (u Prilogu 1. Čikaškoj konvenciji) s Unijinom definicijom: „zrakoplov s pogonjenim uzgonom" znači bilo koji zrakoplov koji postiže vertikalni uzgon i horizontalan let uz pomoć različite geometrije rotora ili motorske sekcije koja je dio trupa ili krila zrakoplova[6]. Ili je barem izmijeniti tako da se uklone kriteriji „fiksnog krila". Obrazloženje: tim će se osigurati potrebna fleksibilnost u kontekstu razvoja novih inovativnih zrakoplova.

Ako se ti prijedlozi ne uzmu u obzir, izmjenu svejedno treba podržati s obzirom na njezinu opću vrijednost.

2.1.3. Ažuriranje zahtjeva za operativne kontrolore prometa ili dispečere leta u vezi sa znanjem, vještinama i iskustvom te uvođenja odredaba za instruktore osposobljavanja na radnom mjestu (OJTI) koji poučavaju kontrolore zračnog prometa

Tom se izmjenom predlažu ažurirani zahtjevi u vezi sa znanjem, vještinama i iskustvom koji se odnose na operativne kontrolore prometa ili dispečere leta te se uvodi standard za pojašnjenje zahtjeva koji se odnose na kontrolora zračnog prometa koji nadzire pripravnike kontrole zračnog prometa. Predlaže se izmjena standarda o iskustvu pripravnika kako bi se poboljšao tekst i u osposobljavanje uvelo dokazivanje kompetencija. Pojašnjava se i tekst koji se odnosi na vremensko razdoblje u kojem se mora steći potrebno iskustvo.

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije jest da se izmjena u cijelosti podrži.

2.1.4. Odredbe o zrakoplovima s pogonjenim uzgonom i manja ažuriranja postojećih odredbi

Vijeće ICAO-a donijelo je 2014. izmjenu kojom se produljuje valjanost prijelaznih mjera koje se odnose na kategoriju s pogonjenim uzgonom kako bi se omogućilo da se počne s uporabom

[5] Provedbena uredba Komisije (EU) 2017/373 od 1. ožujka 2017. o utvrđivanju zajedničkih zahtjeva za pružatelje usluga upravljanja zračnim prometom/pružatelje usluga u zračnoj plovidbi i drugih mrežnih funkcija za upravljanje zračnim prometom i za njihov nadzor, o stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 482/2008 i provedbenih uredbi (EU) br. 1034/2011, (EU) br. 1035/2011 i (EU) 2016/1377 te o izmjeni Uredbe (EU) br. 677/2011 (SL L 62, 8.3.2017., str. 1.).

[6] Prilog I. Uredbi (EU) 1178/2011 od 3. studenoga 2011. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i administrativnih postupaka vezano za članove posade zrakoplova u civilnom zrakoplovstvu.

zrakoplova s pogonjenim uzgonom. Zbog neočekivanih događaja i kašnjenja s certifikacijskim ispitivanjima otad nije certificiran ni jedan zrakoplov s pogonjenim uzgonom pa je potrebno dodatno produljiti valjanost prijelaznih mjera. S obzirom na to da se očekuje da će se prvi zrakoplov s pogonjenim uzgonom početi upotrebljavati 2020., preporučuje se da krajnji rok za prijelazne mjere bude 5. ožujka 2025. Izmjenom se predlažu i manja ažuriranja u pogledu znanja potrebnog za ovlaštenje za instrumentalno letenje kako bi se uskladilo s trenutačnom tehnologijom i doprinijelo nastojanjima da se navigacija temeljena na performansama uključi u tradicionalne operacije.

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije jest da se izmjena u cijelosti podrži.

2.2. **79. izmjena Priloga 3. o meteorološkim uslugama za međunarodnu zračnu plovidbu (16. točka dnevnog reda)**

2.2.1. Opis

Predložena izmjena, razrađena na četvrtom sastanku Odbora za meteorologiju (METP/4), odnosi se na model ICAO-a za razmjenu meteoroloških informacija (IWXXM), nadzor nad vulkanima na međunarodnim zračnim putovima (IAVW), Svjetski prognostički sustav (WAFS), SIGMET, AIRMET i GAMET[7].

Pojedinosti su navedene u točkama od 2.2.3. do 2.2.15.

2.2.2. Relevantno pravo Unije

Provedbena uredba (EU) 2017/373.

2.2.3. Lebdeći vulkanski pepeo iznova u atmosferi[8]

Predloženom izmjenom nastoji se olakšati izvješćivanje o vulkanskom pepelu u slučaju da vulkanski pepeo iznova dospije u atmosferu. U tom smislu treba izmijeniti definiciju savjetodavnog centra za praćenje vulkanskog pepela (VAAC) (iz Poglavlja 1. Priloga 3. Čikaškoj konvenciji) i predložak za savjetodavne poruke o vulkanskom pepelu (iz tablice A2-1 Priloga 3. Čikaškoj konvenciji). U VAAC-ovoj se definiciji predložena izmjena sastoji od brisanja riječi „poslije vulkanskih erupcija”, čime se uklanja postojeće ograničenje i VAAC-ovima olakšava pružanje savjetodavnih informacija. U pogledu savjetodavne poruke za vulkanski pepeo (tablica A2-1) predlaže se izmjena stupca s primjerima kako bi se pružile smjernice o odgovarajućoj upotrebi terminologije dopuštene u stupcu s predlošcima. Predlaže se i poboljšanje drugih dviju stavki u predlošcima VA ADVISORY, i to povezano s brojem vulkana radi usklađivanja s najnovijom bazom podataka Međunarodnog udruženja za vulkanologiju i kemiju unutrašnjosti Zemlje (*International Association of Volcanology and Chemistry of the Earth's Interior*) i s ažuriranjem upućivanja na satelit.

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije jest da se izmjena u cijelosti podrži.

---

[7] AIRMET i SIGMET navedeni su u Uredbi (EU) 2017/373. To su informacije za korisnike zračnog prostora o određenim meteorološkim uvjetima.

GAMET je definiran u pravilima ICAO-a. To je područna prognoza na skraćenom jednostavnom jeziku za letove na nižim visinama za područja letnih informacija ili predmetno potpodručje, koju priprema meteorološka služba koju je imenovalo predmetno meteorološko tijelo te koja se prema dogovoru s predmetnim meteorološkim tijelima razmjenjuje s meteorološkim službama na susjednim područjima letnih informacija. U zakonodavstvu EU-a Prilog I. (Definicije) Uredbi (EU) 2017/373 sadržava definiciju pojma „područna prognoza za letove na manjim visinama”.

[8] „Lebdeći vulkanski pepeo iznova u atmosferi” je pojam koji ICAO koristi za vulkanski pepeo koji su snažni vjetrovi, vjerojatno nakon nekog vremena poslije vulkanske erupcije i na određenoj udaljenosti od vulkana koji sad miruje, podignuli u atmosferu i tako raspršili da je taj pepeo opasan za zrakoplove.

2.2.4. Sustav upravljanja kvalitetom za pružanje meteoroloških usluga

Izmjenom se ažuriraju upućivanja u Prilogu 3. Čikaškoj konvenciji kako bi se uskladila s postojećim smjernicama za sustav upravljanja kvalitetom jer ICAO i Svjetska meteorološka organizacija više neće objavljivati sljedeće publikacije:

- Priručnik ICAO-a o sustavu upravljanja kvalitetom za pružanje meteoroloških usluga za međunarodnu zračnu plovidbu (dokument br. 9873),
- WMO 1001, Priručnik/Smjernice za sustav upravljanja kvalitetom za pružanje meteoroloških usluga za međunarodnu zračnu plovidbu.

Trenutačno relevantna publikacija je WMO-N0. 1100, Vodič za provedbu sustava upravljanja kvalitetom za nacionalne meteorološke i hidrološke službe i druge relevantne pružatelje usluga.

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije jest da se izmjena u cijelosti podrži.

2.2.5. Bolje usklađivanje informacija SIGMET

Cilj predložene izmjene je koordinacija službi meteorološkog bdjenja pri izdavanju informacija SIGMET u skladu s preporučenom praksu iz Priloga 3. Čikaškoj konvenciji kako bi se riješio problem nedosljednih ili potpuno nepostojećih informacija SIGMET u određenim dijelovima svijeta. S obzirom na napredak postignut u usklađivanju informacija SIGMET u okviru bilateralnih ili multilateralnih koordinacijskih aktivnosti u određenim regijama, METP/4 predlaže preporučenu praksu za sve države koje su odgovorne za izdavanje informacija SIGMET.

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije jest da se izmjena u cijelosti podrži.

2.2.6. Modeli karata (model VAG i model SVA) koji se upotrebljavaju u Dodatku 1. Prilogu 3.

Predlaže se izmjena modela karata iz Dodatka 1. Prilogu 3. Čikaškoj konvenciji tako da prikazuju lokaciju i opseg oblaka vulkanskog pepela. Zbog toga se prijedlogom želi ukloniti nedostatke utvrđene u postojećim modelima VAG i SVA koji se upotrebljavaju u Dodatku 1., posebno kad su povezani s kartografskim projekcijama, prikazom poligona za opisivanje pokrivenosti oblakom ili oblacima vulkanskog pepela i slojeva oblaka. Svjetska meteorološka organizacija (WMO) je kao čuvar (svih) modela karata iz Dodatka 1. razradila najviše dva primjera po modelima VAG i SVA.

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije jest da se izmjena u cijelosti podrži.

2.2.7. Informacije Svjetskog prognostičkog sustava (WAFS)

Predloženom izmjenom poboljšavaju se prognoze Svjetskog prognostičkog sustava (WAFS) kako je zatraženo u zaključku sastanka meteorološkog odsjeka ICAO-a/WMO-a (MET/14, 2014.). Ti zahtjevi obuhvaćaju: (a) poboljšanja horizontalne prostorne rezolucije koordinatnih mreža opasnosti (npr. prognoze turbulencija, zaleđivanja i kumulonimbusa (CB)) sa sadašnjih 1,25 stupnjeva horizontalnog razmaka na 0,25 stupnjeva te (b) promjene predviđenih parametara. Uz povećanje rezolucije koordinatnih mreža opasnosti, informacije o potencijalu turbulencije i zaleđivanja zamijenit će se informacijama o ozbiljnosti turbulencije i zaleđivanja. Osim toga, ukinut će se prognoze s točkama na koordinatnoj mreži za turbulencije u oblacima kako bi se nove prognoze s točkama na koordinatnoj mreži za ozbiljnost turbulencije proširile prema dolje do razina letenja (FL)100, FL140 i FL180. Te će nove razine turbulencije u kombinaciji s koordinatnom mrežom za kumulonimbuse omogućiti znanstveno pouzdanije informacije o turbulenciji nego izlazni algoritam za turbulenciju u oblacima.

Svrha tih poboljšanja horizontalne i vertikalne rezolucije prognoza WAFS-a je da se u potpunosti uzmu u obzir potrebe zrakoplovne industrije.

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije jest da se izmjena u cijelosti podrži.

2.2.8. Savjetodavni centri za praćenje tropskih ciklona i SIGMET za tropske ciklone

Predlaže se izmjena poruka SIGMET o tropskim ciklonima i savjetodavnih poruka o tropskim ciklonima kako bi se ispravile i smanjile nedosljednosti i nedostaci u vezi s oblikom tih poruka. Zahvaljujući predloženim izmjenama, korisnici ne bi pogrešno tumačili te poruke te bi se izbjegle povezane posljedice za sigurnost. Izmjenama bi se poboljšali potvrđivanje i prevođenje tih poruka iz tradicionalnih alfanumeričkih kodova (TAC) u model ICAO-a za razmjenu meteoroloških informacija (IWXXM) kako bi se spriječile pogreške u shemi IWXXM.

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije jest da se izmjena u cijelosti podrži.

2.2.9. Odredbe o savjetodavnim informacijama o svemirskim meteorološkim uvjetima

Predloženom izmjenom nastoji se poboljšati postojeće odredbe o svemirskim meteorološkim uvjetima. Takva poboljšanja omogućit će da se u jednom savjetovanju o svemirskim meteorološkim uvjetima kombinira više jednako intenzivnih učinaka povezanih sa svemirskim meteorološkim uvjetima (tj. globalni navigacijski satelitski sustav (GNSS), radijacija, satelitske komunikacije (SATCOM) i visokofrekventne komunikacije (HF COM)) te da se svi učinci povezani sa svemirskim meteorološkim uvjetima opisuju s pomoću pojaseva geografske širine. Nadalje, predloženim tekstom poboljšava se vertikalna rezolucija dostavljenih informacija.

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije jest da se izmjena u cijelosti podrži.

2.2.10. Navođenje parametara koji nedostaju i/ili koji su netočni u METAR-u

Predloženom izmjenom nastoji se osigurati da se u shemi IWXXM mogu lako navesti obvezni parametri koji nedostaju i/ili koji su netočni u obliku METAR ili TAC kako bi se izbjegli propusti u postupku potvrđivanja nakon što se iz TAC-a prevedu u IWXXM. Odbor za meteorologiju smatra da je uporaba kose crte (/) za navođenje broja ili slova koji nedostaju u tekstu meteoroloških biltena ključan prijedlog u prijelazu na IWXXM i upravljanje informacijama iz cjelokupnog sustava (SWIM).

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije jest da se izmjena u cijelosti podrži.

2.2.11. Revidirane granične vrijednosti stope vrtložnih rasipanja (engl. *eddy dissipation rate* (EDR))

Cilj je prijedloga ažurirati vrijednosti stope vrtložnih rasipanja (EDR) i indeksna mjerenja za izvješćivanje o turbulenciji zrakoplova. Budući da su znanstveni dokazi pokazali da su granične vrijednosti EDR-a u Prilogu 3. Čikaškoj konvenciji previsoke, prijedlogom se uvodi sljedeće: (a) ažurirane granične vrijednosti EDR-a na temelju znanstvenih studija više od 100 milijuna izvješća o turbulencijama zrakoplova; (b) određene prilagodbe u pogledu terminologije te (c) se dodaje jedno obrazloženje.

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije jest da se izmjena u cijelosti podrži.

2.2.12. Informacije AIRMET i GAMET

Predloženom izmjenom omogućuje se da se područna prognoza za letove na manjim visinama koja je pripremljena i izrađena u skladu s regionalnim sporazumom o zračnoj plovidbi dostavi

Informacijskom servisu za zaštićene zrakoplovne podatke (SADIS) i WAFS-ovoj Službi za datoteku podataka (WIFS). Izmjenom zahtjeva, koju su zatražili zrakoplovni korisnici, stavit će se na raspolaganje sveobuhvatniji skup podataka AIRMET i GAMET od čega će imati korist korisnici SADIS-a i WIFS-a diljem svijeta.

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije jest da se izmjena u cijelosti podrži.

2.2.13. Ispuštanje radioaktivnog materijala u atmosferu

Predložena izmjena koja se odnosi na poruku SIGMET o radioaktivnom oblaku (RDOACT CLD) potrebna je radi usklađenosti sa 78. izmjenom Priloga 3. Čikaškoj konvenciji kojom je uvedeno da se područje poruke SIGMET o RDOACT CLD-u prikazuje s pomoću cilindra s fiksnim polumjerom koji se proteže na sve razine letenja i ne ovisi o vremenu. Predloženim izmjenama tablice A6-1A (predložak za poruke SIGMET i AIRMET) i primjera A6-4 (poruka SIGMET za radioaktivni oblak) iz Priloga 3. pojednostavnit će se postojeći zahtjevi.

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije jest da se izmjena u cijelosti podrži.

2.2.14. Uključivanje jake prašinske oluje u tablice A4-1 i A6-1B povezane s uzlaznim i silaznim vezama posebnih izvješća iz zraka

Svrha predložene izmjene je uključivanje izvješćivanja o jakim prašinskim olujama (HVY DS) u posebna izvješća iz zraka kako bi se poboljšala dostupnost takvih informacija u posebnim izvješćima iz zraka radi potpore međunarodnom civilnom zrakoplovstvu.

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije jest da se izmjena u cijelosti podrži.

2.2.15. Model ICAO-a za razmjenu meteoroloških informacija (IWXXM), zrakoplovna nepokretna telekomunikacijska mreža (AFTN) i zrakoplovna nepokretna usluga (AFS)

Predloženim odredbama uvode se neke manje izmjene Priloga 3. Čikaškoj konvenciji kako bi se olakšala razmjena IWXXM-a s obzirom na to da se IWXXM ne može razmjenjivati putem zrakoplovne nepokretne telekomunikacijske mreže (AFTN). U tu se svrhu one odnose na generički pojam zrakoplovne nepokretne usluge (AFS) koji uključuje AFTN i sustav za razmjenu poruka o zračnom prometu (AMHS), a ovaj potonji omogućuje razmjenu IWXXM-a.

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije jest da se izmjena u cijelosti podrži.

2.3. **61. izmjena Priloga 4. o zrakoplovnim kartama (17. točka dnevnog reda)**

2.3.1. Opis

Predložena izmjena odnosi se na kartografski prikaz preklopnih vrhova krila, zemaljska navigacijska sredstva u postupcima navigacije temeljene na performansama (PBN), površinu vizualnog segmenta te simultanu uporabu usporednih i gotovo usporednih uzletno-sletnih staza.

2.3.2. Relevantno pravo Unije

Provedbena uredba (EU) 2017/373.

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije jest da se izmjena u cijelosti podrži.

2.4. **44. izmjena dijela I., 37. izmjena dijela II. i 23. izmjena dijela III. Priloga 6. o operacijama zrakoplova (18., 19. i 20. točka dnevnog reda)**

2.4.1. Opis

44. izmjena Priloga 6. dijela I. odnosi se na operativne minimume aerodroma, završno prilaženje sa stalnim spuštanjem, CAT III, članak 83.a, uređaje za snimanje podataka o letu, zone sukoba, odjeljak za teret, sustav za upozoravanje na blizinu tla (GPWS) i prsluke za spašavanje. 37. izmjena dijela II. Priloga 6. i 23. izmjena dijela III. Priloga 6. odnose se na operativne minimume aerodroma, završno prilaženje sa stalnim spuštanjem, CAT III, članak 83.a i uređaje za snimanje podataka o letu.

2.4.2. Relevantno pravo Unije

Uredba Komisije (EU) br. 965/2012[9].

2.4.3. Stajalište Unije

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije jest da se izmjena podrži.

Međutim, predlaže se uklanjanje obveze uvedene za zračnog prijevoznika u skladu s kojom zračni prijevoznik u zrakoplovu mora imati ovjerene vjerodostojne preslike sporazuma iz članka 83.a, podložno takvom sporazumu. Od tog zahtjeva nema koristi za sigurnost, a te se informacije mogu staviti na raspolaganje na drukčiji način, npr. putem repozitorija ICAO-a ili uvođenjem obveze za države ugovornice koje sklapaju takve sporazume da ih objave na svojim internetskim stranicama.

Ako se ti prijedlozi ne uzmu u obzir, izmjenu svejedno treba podržati s obzirom na njezinu opću vrijednost.

2.5. **92. izmjena svezaka I. i II. Priloga 10. o zrakoplovnim telekomunikacijama (21. i 22. točka dnevnog reda)**

2.5.1. Opis

Svezak I.: Predložena izmjena odnosi se na globalni navigacijski satelitski sustav (GNSS) i konvencionalna navigacijska pomagala te je razrađena na četvrtom i petom sastanku Odbora za navigacijske sustave (NSP/4 i 5). Predložena izmjena odnosi se na: (a) kategorije uspješnosti sustava za instrumentalno slijetanje (ILS); (b) dostavljanje informacija o operativnom statusu radionavigacijskih usluga; (c) ažuriranje odredaba o satelitskom sustavu za poboljšavanje signala (SBAS) radi uvođenja novih pružatelja usluga SBAS-a, novog standardnog identifikatora koordiniranog svjetskog vremena (UTC) i zahtjeva u pogledu praćenja objave podataka (IOD) globalnog sustava za određivanje položaja (GPS); (d) odredbe kojima se osigurava kompatibilnost zemaljskog sustava za poboljšavanje signala (GBAS) koji odašilje podatke (VBD) na vrlo visokoj frekvenciji (VHF) s ILS-om i višesmjernim VHF radiopredajnikom (VOR); (e) pojašnjenja i ispravke odredaba o GBAS-u te (f) dodatne smjernice o granicama upozorenja u pogledu cjelovitosti GNSS-a.

[9] Uredba Komisije (EU) br. 965/2012 od 5. listopada 2012. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s letačkim operacijama u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 296, 25.10.2012., str. 1.).

Svezak II.: Prijedlog se odnosi na model ICAO-a za razmjenu meteoroloških informacija (IWXXM), zrakoplovnu nepokretnu telekomunikacijsku mrežu (AFTN) i zrakoplovnu nepokretnu uslugu (AFS).

Pojedinosti su navedene u točkama od 2.5.3. do 2.5.9.

2.5.2. Relevantno pravo Unije

Provedbena uredba (EU) 2017/373.

2.5.3. Izmjena kategorija uspješnosti sustava za instrumentalno slijetanje (ILS) (svezak I.)

Izmjena kategorije uspješnosti ILS-a uključuje četiri skupine promjena:

1. promjene u vezi s uklanjanjem izravne korelacije između kategorije uspješnosti ILS-a i kategorije operacija instrumentalnog prilaženja. Tim se promjenama nastoji uzeti u obzir nedavni razvoj operativnih definicija iz Priloga 6. (Operacije zrakoplova) Čikaškoj konvenciji i iz Priručnika za letenje u svim vremenskim uvjetima (dokument br. 9365) u kojima postoji nekoliko odstupanja od trenutačnih odredaba Priloga 10. Čikaškoj konvenciji;

2. promjene u vezi s proširenjem definicije kategorije uspješnosti sustava I (FPC I) na 30 m (100 stopa) iznad praga. Tim se promjenama nastoji ukloniti nedosljednost između donje granice pokrivenosti koja se upotrebljava u definiciji FPC-a I i odgovarajućeg ograničenja koje se upotrebljava u većini standarda i preporučenih praksi (SARP) za FPC I;

3. promjene u vezi s uvođenjem poboljšane sheme klasifikacije ILS-a. Tim se promjenama nastoji omogućiti optimizacija upotrebe sustava ILS-a u slučaju poznatih performansi koje su bolje od standarda;

4. promjene povezane s funkcijom „za blokadu” lokalizatora ILS-a. Tim se promjenama nastoje ukloniti određena nepotrebna operativna ograničenja koja proizlaze iz postojećih odredaba koje se odnose na tu funkciju.

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije jest da se izmjena u cijelosti podrži.

2.5.4. Izmjena odredbe o dostavljanju informacija o operativnom statusu radionavigacijskih usluga (svezak I.)

Tom se izmjenom nastoje otkloniti moguće poteškoće u provedbi i/ili tumačenju postojećeg standarda (Prilog 10. svezak I. točka 2.3.) o pružanju informacija o operativnom statusu radionavigacijskih usluga.

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije jest da se izmjena u cijelosti podrži.

2.5.5. Izmjena o ažuriranju odredaba o satelitskom sustavu za poboljšavanje signala (SBAS) radi uvođenja novih pružatelja usluga SBAS-a, novog standardnog identifikatora koordiniranog svjetskog vremena (UTC) i zahtjeva u pogledu praćenja objave podataka (IOD) globalnog sustava za određivanje položaja (GPS) (svezak I.)

Tom se izmjenom nastoje uzeti u obzir četiri nova SBAS-a koja trenutačno razrađuju Australija i Novi Zeland, Kina, Republika Koreja i Agencija za sigurnost zračne plovidbe u Africi i Madagaskaru (ASECNA) te pružiti novi mehanizam za zaštitu korisnika SBAS-a u slučaju nepravilnosti pri objavi podataka, sata (IODC) / objavi datuma i podataka o eferemidama (IODE) koji se prenose u navigacijskoj poruci GPS-a.

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije jest da se izmjena u cijelosti podrži.

2.5.6. Izmjena u pogledu kompatibilnosti zemaljskog sustava za poboljšavanje signala (GBAS) koji odašilje podatke (VBD) na vrlo visokoj frekvenciji (VHF) s ILS-om i višesmjernim VHF radiopredajnikom (VOR) (svezak I.)

Tom se izmjenom nastoji uvesti potpuna kompatibilnost GBAS-a koji odašilje podatke (VBD) na vrlo visokoj frekvenciji (VHF) s lokalizatorima ILS-a i VOR-om, koji s GBAS-om dijele frekvencijski pojas, te poduprijeti provedba GBAS-a tako da se olakša usklađivanje dodjele frekvencija između GBAS-a, ILS-a i VOR-a.

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije jest da se izmjena u cijelosti podrži.

2.5.7. Izmjena koja se odnosi na pojašnjenja i ispravke odredaba o GBAS-u (svezak I.)

Ta izmjena uključuje niz uredničkih pojašnjenja i ispravaka odredaba o GBAS-u.

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije jest da se izmjena u cijelosti podrži.

2.5.8. Izmjena dodatnih smjernica o granicama upozorenja u pogledu cjelovitosti GNSS-a (svezak I.)

Tom se izmjenom nastoje pružiti dodatne smjernice u pogledu tumačenja i primjene vertikalne granice upozorenja (VAL) za pristup sustava GNSS-a kategorije I.

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije jest da se izmjena u cijelosti podrži.

2.5.9. Posljedična izmjena koja se odnosi na zrakoplovnu nepokretnu uslugu (AFS) (svezak II.)

Izmjena Priloga 10. Čikaškoj konvenciji – Zrakoplovne telekomunikacije – svezak II. (Komunikacijski postupci uključujući one koje imaju status PANS) sadržava dodatni tekst kojim se izričito podupire prijenos meteoroloških poruka putem sustava za razmjenu poruka o zračnom prometu (AMHS).

Taj zahtjev proizlazi iz 79. izmjene Priloga 3. Čikaškoj konvenciji i posljedične 9. izmjene Postupaka za usluge u zračnoj plovidbi – Upravljanje zračnim prometom (PANS-ATM, dokument br. 4444). AMHS je preferirano sredstvo za prijenos poruka koje proizlaze iz 79. izmjene Priloga 3. s obzirom na to da se to možda ne bi moglo učiniti putem određenih uređaja zrakoplovne nepokretne telekomunikacijske mreže (AFTN).

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije jest da se izmjena u cijelosti podrži.

2.6. 52. izmjena Priloga 11. o operativnim uslugama u zračnom prometu (23. točka dnevnog reda)

2.6.1. Opis

Predložene izmjene odnose se na planiranje djelovanja u nepredvidivim situacijama kad je riječ o zonama sukoba. Temelje se na sigurnosnim preporukama koje je Nizozemski odbor za sigurnost (DSB) predložio nakon leta MH17 zračnog prijevoznika Malaysian Airlines te na preporukama Radne skupine za rizike koji se javljaju u civilnom zrakoplovstvu zbog zona sukoba (TF RCZ) (C-DEC 203/1). Prijedlog se odnosi i na izmjene u obliku nove odredbe o obvezi vozača operativnih vozila da moraju ponoviti upute.

Pojedinosti su navedene u točkama 2.6.3. i 2.6.4.

2.6.2. Relevantno pravo Unije

Uredba (EU) 2018/1139.

2.6.3. Izmjena koja se odnosi na planiranje djelovanja u nepredvidivim situacijama kad je riječ o zonama sukoba

Uzimajući u obzir neke od sigurnosnih preporuka Nizozemskog odbora za sigurnost (DSB) nakon istrage nesreće leta MH17, razrađeni su prijedlozi u vezi s planiranjem djelovanja u nepredvidivim situacijama u zonama sukoba. U tom je smislu ICAO potaknuo mjere za preispitivanje relevantnih odredaba ICAO-a, što je uključivalo izmjene Priloga 11. Čikaškoj konvenciji u kojem se razmatraju operativne usluge u zračnom prometu. Predloženom izmjenom nastoji se poboljšati procjenu sigurnosnog rizika koja se provodi kad se odvijaju aktivnosti koje bi mogle biti opasne za civilno zrakoplovstvo.

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije jest da se izmjena u cijelosti podrži.

2.6.4. Nova odredba o obvezi vozača operativnih vozila da ponove upute

Prijedlog je razradila Studijska skupina PANS-Aerodrome (PASG) radi uvođenja osam novih poglavlja u Postupcima za usluge u zračnoj plovidbi (PANS) – Aerodromi (dokument br. 9981) u kojima se razmatra osposobljavanje operativnog osoblja na aerodromu; inspekcijski pregledi područja kretanja; aktivnosti u tijeku (WIP) na štićenom području; strani predmeti (FOD); upravljanje divljim vrstama; sigurnost na stajanci; sigurnost uzletno-sletne staze te sustav dozvola za vozače na aerodromu i sigurnosni zahtjevi za vozilo/opremu. Na temelju tog prijedloga sastavljena je nova odredba Priloga 11. Čikaškoj konvenciji o obvezi vozača operativnih vozila da ponove upute. Zasad u Prilogu 11. nema zahtjeva za kontrolore da ponove odobrenje koje daju vozačima niti da vozači ponove odobrenje.

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije jest da se izmjena u cijelosti podrži.

2.7. 18. izmjena Priloga 13. o istragama zrakoplovnih nesreća (24. točka dnevnog reda)

2.7.1. Opis

Prijedlogom se nastoje definirati pojmovi „sigurnosna preporuka od svjetske važnosti” i „zemaljske snimke za potrebe istraga”.

2.7.2. Relevantno pravo Unije

Uredba (EU) br. 996/2010 Europskog parlamenta i Vijeća[10].

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije jest „složiti se s primjedbama” te se predlaže sljedeći revidirani tekst: „*Sigurnosna preporuka od svjetske važnosti (SRGC)* – sigurnosna preporuka koja se odnosi na sustavni nedostatak s mogućnošću ponavljanja uz značajne posljedice na svjetskoj razini i koja zahtijeva pravodobno ~~djelovanje kako bi se poboljšala~~ razmatranje odgovarajućih sigurnosnih~~t~~ mjera”.

Tom bi se izmjenom teksta trebala pojasniti neobvezna priroda „sigurnosnih preporuka”.

2.8. 15. i 9. izmjena svezaka I. i II. Priloga 14. o aerodromima (25. i 26. točka dnevnog reda)

2.8.1. Opis

[10] Uredba (EU) br. 996/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. listopada 2010. o istragama i sprečavanju nesreća i nezgoda u civilnom zrakoplovstvu i stavljanju izvan snage Direktive 94/56/EZ (SL L 295, 12.11.2010., str. 35.).

Svezak I.: Prijedlog se odnosi na projektiranje aerodroma i aerodromske operacije te na vizualna sredstva za navigaciju.

Svezak II.: Predložena izmjena odnosi se na izmjene specifikacija za projektiranje aerodroma i aerodromske operacije koje su razrađene na trećem sastanku Povjerenstva za projektiranje i aerodromske operacije (ADOP/3) i osmom sastanku Studijske skupine PANS-Aerodromes (PASG/8).

Pojedinosti su navedene u točkama 2.8.3. i 2.8.4.

2.8.2. Relevantno pravo Unije

Svezak I.: Uredba Komisije (EU) br. 139/2014[11] i Provedbena uredba (EU) 2017/373.

Svezak II.: Uredba (EU) br. 139/2014.

2.8.3. Izmjena u vezi s projektiranjem aerodroma i aerodromskim operacijama te vizualnim sredstvima za navigaciju

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije jest da se izmjena u cijelosti podrži.

2.8.4. Izmjena koja se odnosi na izmjene specifikacija za projektiranje aerodroma i aerodromske operacije

Prijedlogom se uvode opsežne izmjene povezane s fizičkim značajkama helidroma, vizualnim sredstvima te spasilačko-vatrogasnim službama. Uključene su i izmjene nekoliko povezanih definicija i upućivanja na sofisticirane prateće smjernice koje treba uključiti u ažurirani Priručnik za helidrom (dokument br. 9261).

Međutim, treba napomenuti da bi brisanje određenih standarda iz Poglavlja 5. sveska II. Priloga 14. Čikaškoj konvenciji i definiranje spasilačko-vatrogasne službe moglo dovesti do određenih poteškoća za Uniju. Zbog tih bi izmjena trebalo staviti izvan snage relevantne certifikacijske specifikacije EASA-e koje su dosad osiguravale usklađenu provedbu. U pogledu odredaba o spasilačko-vatrogasnoj službi, nova predložena pravila ometala bi usklađenu provedbu jer je za njihovu primjenu potrebna pojedinačna procjena sigurnosti helidroma.

Unatoč tomu, s obzirom na druge opsežne promjene koje se sve podržavaju zbog njihove koristi za sigurnost, stajalište koje treba zauzeti u ime Unije jest da se izmjena u cijelosti podrži.

2.9. **41. izmjena Priloga 15. o uslugama zrakoplovnog informiranja (27. točka dnevnog reda)**

2.9.1. Opis

Predložena izmjena odnosi se na planiranje djelovanja u nepredvidivim situacijama kad je riječ o zonama sukoba.

Pojedinosti su navedene u točki 2.9.3.

2.9.2. Relevantno pravo Unije

Uredba (EU) 2018/1139.

[11] Uredba Komisije (EU) br. 139/2014 od 12. veljače 2014. o utvrđivanju zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s aerodromima u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 44, 14.2.2014., str. 1.).

2.9.3. Izmjena potrebna zbog problema s planiranjem djelovanja u nepredvidivim situacijama u zonama sukoba

Na temelju dviju sigurnosnih preporuka koje je u konačnom izvješću o nesreći zrakoplova Malaysia Airlinesa na letu MH17 Nizozemski odbor za sigurnost uputio ICAO-u Komisija za zračnu plovidbu predložila je Vijeću ICAO-a izmjenu u obliku standarda koji treba dodati u Prilog 15. Čikaškoj konvenciji. Nizozemski odbor za sigurnost preporučio je da ICAO „uključi u standarde da države na čijem se području odvija oružani sukob moraju u ranoj fazi objavljivati što detaljnije informacije o prirodi i opsegu opasnosti tog sukoba i njegovim posljedicama za civilno zrakoplovstvo [...]". Cilj je predložene izmjene poboljšati informacije o aktivnostima koje su opasne za civilno zrakoplovstvo, koje se objavljuju putem obavijesti pilotima (NOTAM), pri čemu se razmatra i poseban slučaj zona sukoba. Detaljnije informacije omogućit će zračnim prijevoznicima da bolje procijene rizike povezane sa zonom sukoba.

Ako se donese, izmjenom bi se poboljšala procjena i objavljivanje informacija o prirodi i opsegu opasnosti sukoba i njihovim posljedicama za civilno zrakoplovstvo, što je predmet članka 88. stavka 3. točke (b) Uredbe (EU) 2018/1139. Tim se člankom Agencija Europske unije za sigurnost zračnog prometa ovlašćuje da širi relevantne informacije i preporučuje korektivne mjere koje moraju poduzeti nadležna nacionalna tijela ili fizičke i pravne osobe koje podliježu toj uredbi, u slučaju rizika koji za civilno zrakoplovstvo predstavljaju zone sukoba. Izmjena u kombinaciji s relevantnim smjernicama ICAO-a koje se odnose na zone sukoba uvelike bi olakšala točnost i potpunost svih mjera na razini Unije koje bi trebale doprijeti do svih zračnih prijevoznika Unije povezanih sa zonom sukoba.

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije jest da se izmjena u cijelosti podrži.

2.10. **13. izmjena sveska I. Priloga 16. o zaštiti okoliša, 10. izmjena sveska II. Priloga 16. i 1. izmjena sveska III. Priloga 16. (28., 29. i 30. točka dnevnog reda)**

2.10.1. Opis

Prijedlog se odnosi na buku zrakoplova.

Pojedinosti su navedene u točki 2.10.3.

2.10.2. Relevantno pravo Unije

Uredba (EU) 2018/1139.

2.10.3. Poboljšanje međunarodnih standarda o buci i emisijama plinova

Predložene izmjene rezultat su rada Odbora za zaštitu okoliša u zrakoplovstvu (CAEP) u zadnjem trogodišnjem razdoblju.

Unija je u nizu uzastopnih stajališta tijekom tehničkog rada na razini ICAO-a pozitivno ocijenila razradu tih izmjena. Navedena su upućivanja na stajališta Vijeća u vezi s dopisima 19/42, 19/43 i 19/44 koji su upućeni državama članicama.

Kad je riječ o donošenju 13. izmjene sveska I. Priloga 16., izmjena sadržava ispravke u pogledu općih tehničkih pitanja, pitanja u vezi s nomenklaturom i tipografskih pitanja. Njome se nastoji revidirati i definicije u kojima se upotrebljava riječ (na engleskom) „abeam" (pod pravim kutom s obzirom na uzdužnu os zrakoplova), definiciju za „referentnu putanju s obzirom na površinu Zemlje" te dopušteno odstupanje za sporo eksponencijalno vrijeme usrednjavanja kako bi se bolje moglo prikazati stvarno eksponencijalno vrijeme reakcije s vremenskom konstantom od jedne sekunde. Konačno, sadržava revizije koje se odnose na pravilnu uporabu engleskih modalnih glagola „must", „shall" i „should".

U 10. izmjeni sveska II. Priloga 16. uzima se u obzir činjenica da je ICAO-ov CAEP nedavno (na 11. sastanku održanom u veljači 2019.) odobrio standard za masu i broj nehlapivih čestica (nvPM). Razvoj tog novog standarda znači dovršetak zadnje komponente ekološke certifikacije zrakoplova, čime se zatvara puni krug kad je riječ o standardima za buku, kvalitetu zraka na lokalnoj razini i CO_2 za podzvučne zrakoplove.

Novi standard će se od 1. siječnja 2023. primjenjivati na nove tipove motora i motore u proizvodnji s nazivnim potiskom većim od 26,7 kN. Ograničenja za masu i broj nehlapivih čestica u određenoj mjeri rasterećuju motore s nazivnim potiscima manjim od 150 kN.

U pogledu 1. izmjene sveska III. Priloga 16. prijedlozi se odnose na uvođenje definicije „projekt tipa" i različita poboljšanja definicija; na pojašnjenja primjenjivosti standarda za verzije zrakoplova certificiranih za CO_2 proizašlih iz zrakoplova koji nisu certificirani za CO_2; na pojašnjenja tijela nadležnog za izdavanje izuzeća i postupak evidentiranja izuzeća; u odjeljku o referentnim uvjetima, na brisanje suvišnog teksta i ispravak manjih tipografskih pogrešaka.

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije jest da se podrže izmjene, koje su u skladu s Uredbom (EU) 2018/1139.

2.11. 13. izmjena Priloga 18. o sigurnom prijevozu opasnih tvari zrakom (31. točka dnevnog reda)

2.11.1. Opis

Prijedlog se odnosi na terminologiju i odredbe u pogledu razdvajanja toksičnih i infektivnih tvari.

2.11.2. Relevantno pravo Unije

Točka CAT.GEN.MPA.200 Priloga IV. Uredbi (EU) No 965/2012, čija je bit napomena da „zračni prijevoz opasne robe obavlja se u skladu s Prilogom 18. Čikaškoj konvenciji".

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije jest da se izmjena u cijelosti podrži.