EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 12.2.2020
COM(2020) 59 final

ANNEX

PŘÍLOHA

NÁVRHU ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie v Radě Mezinárodní organizace pro civilní letectví, pokud jde o přijetí změn několika příloh Chicagské úmluvy

PŘÍLOHA

Postoj, který má být zaujat jménem Evropské unie v Radě Mezinárodní organizace pro civilní letectví, pokud jde o přijetí změn několika příloh Chicagské úmluvy

1. POSTOJ, KTERÝ MÁ BÝT ZAUJAT

Rada ICAO má na svém 219. zasedání, které začíná dne 2. března 2020, přijmout několik změn různých příloh Chicagské úmluvy, a to v oblasti bezpečnosti, životního prostředí a letové navigace. V této souvislosti a s ohledem na příslušné právní předpisy Unie je postoj, který má být zaujat jménem Unie na 219. zasedání Rady ICAO, rozepsán níže.

1.1 Změna 176 přílohy 1 Způsobilost leteckého personálu (bod pořadu jednání 15)

Podpořit změnu.

Pokud jde konkrétně o harmonizaci se změnou 5 Postupů pro letové navigační služby – výcvik (PANS-TRG, dokument 9868), podpořit s následujícími návrhy, jejichž cílem je zajistit vhodnou flexibilitu v souvislosti s vývojem inovativních letadel:

- vymazat všechny odkazy na konkrétní zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (FSTD), která mají být použita v rámci kurzu pro získání průkazu způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce (MLP) uvedeného v oddíle 3 „Simulovaný let“ doplňku 3 k příloze 1 Chicagské úmluvy
- definovat pojem „letadla s pohonem vztlaku“ takto: „Letadlem s pohonem vztlaku“ se rozumí jakékoli letadlo vyvozující vertikální vztlak a pohon/vztlak za letu z proměnlivé geometrie rotorů nebo motorů/propulzních zařízení, které jsou připojeny k trupu či křídlům nebo jsou v nich zastavěny; nebo alespoň odstranit kritéria „pevného křídla“.

1.2 Dodatek 79 přílohy 3 Meteorologie (bod pořadu jednání 16)

Podpořit změnu.

1.3 Změna 61 přílohy 4 Letecké mapy (bod pořadu jednání 17)

Podpořit změnu.

1.4 Změny 44, 37, 23 týkající se částí I, II a III přílohy 6 Provoz letadel (body pořadu jednání 18, 19 a 20)

Podpořit změnu s touto výjimkou: změnami 44, 37 nebo 23 ukládaná povinnost, aby letecký provozovatel převážel ověřené opisy dohody podle článku 83 bis na palubě letadel podléhajících takové dohodě. Z tohoto zatěžujícího požadavku neplynou přínosy pro bezpečnost. Tuto změnu je proto třeba odmítnout.

1.5 Přijetí změny 92 přílohy 10 O civilní letecké telekomunikační službě, svazků I a II (body pořadu jednání 21 a 22)

Podpořit změnu.

1.6 Přijetí změny 52 přílohy 11 Letové provozní služby (bod pořadu jednání 23)

Podpořit změnu.

1.7 Změna 18 přílohy 13 O odborném zjišťování leteckých nehod a incidentů (bod pořadu jednání 24)

Podpořit změnu s připomínkami.

1.8 Přijetí změny 15 a 9 přílohy 14 Letiště, svazků I a II (body pořadu jednání 25 a 26)

Podpořit změnu.

1.9 Přijetí změny 41 přílohy 15 (bod pořadu jednání 27)

Podpořit změnu.

1.10 Přijetí změny 13, 10 a 1 přílohy 16 svazků I, II a III (body pořadu jednání 28, 29 a 30)

Podpořit změny.

1.11 Přijetí změny 13 přílohy 18 (bod pořadu jednání 31)

Podpořit změnu.

2. PODROBNÉ VYSVĚTLENÍ NAVRHOVANÉHO POSTOJE K JEDNOTLIVÝM BODŮM

2.1 Změna 176 přílohy 1 Způsobilost leteckého personálu (bod pořadu jednání 15)

Navrhovaná změna souvisí s harmonizací se změnou 5 Postupů pro letové navigační služby – výcvik (PANS-TRG, dokument 9868), pokud jde o: nové definice; aktualizaci požadavků na dispečery letecké dopravy neboli letové dispečery, pokud jde o požadavky na jejich znalosti, dovednosti a zkušenosti, a zavedení ustanovení o školitelích řízení letového provozu na pracovišti (OJTI), kteří mají školit řídící letového provozu; změnu ustanovení týkajících se letadel s pohonem vztlaku a menší aktualizace stávajících ustanovení.

Podrobnosti jsou uvedeny dále v bodech 2.1.2 až 2.1.4.

2.1.1 Příslušné právo Unie

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139[1], nařízení Komise (EU) č. 1178/2011[2], nařízení Komise (EU) č. 1321/2014[3], nařízení Komise (EU) 2015/340[4], prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/373[5]

---

1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 (Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1).

2 Nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 311, 25.11.2011, s. 1).

3 Nařízení Komise (EU) č. 1321/2014 ze dne 26. listopadu 2014 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů (Úř. věst. L 362, 17.12.2014, s. 1).

4 Nařízení Komise (EU) 2015/340 ze dne 20. února 2015, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se průkazů způsobilosti a osvědčení řídících letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, kterým se mění prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 a kterým se zrušuje nařízení Komise (EU) č. 805/2011 (Úř. věst. L 63, 6.3.2015, s. 1).

5 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/373 ze dne 1. března 2017, kterým se stanoví společné požadavky na poskytovatele služeb v oblasti uspořádání letového provozu / letových navigačních služeb a jiných funkcí sítě uspořádání letového provozu a dohled nad nimi, zrušují nařízení (ES) č.

2.1.2 Harmonizace se změnou 5 dokumentu PANS-TRG

Uvedená změna harmonizuje stávající definice a ustanovení s novou metodikou pro výcvik a hodnocení založenou na kvalifikovanosti, kterou zavádí dokument PANS-TRG. Aktualizuje odkazy na tento dokument a zavádí další definice, jako např. monitorování (*monitoring*), řídící pilot (*pilot flying*) a monitorující pilot (*pilot monitoring*) a zvládání nebezpečí a chyb na podporu aktualizovaných standardů a doporučených postupů.

Postojem, který má být zaujat jménem Unie, je podpořit navrhovanou změnu s těmito návrhy:

- vymazat všechny odkazy na konkrétní zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (FSTD), která mají být použita v rámci kurzu pro získání průkazu způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce (MLP) uvedeného v oddíle 3 „Simulovaný let“ doplňku 3 k příloze 1 Chicagské úmluvy. Odůvodnění: To, jaká zařízení se mají použít u každého prvku kurzu MPL, je uvedeno již v dokumentu ICAO 9625. Vymazáním odkazů z uvedeného návrhu nedojde ke zdvojení;
- buď plně harmonizovat definici letadla s pohonem vztlaku (v příloze 1 Chicagské úmluvy) s definicí Unie: „Letadlem s pohonem vztlaku“ se rozumí jakékoli letadlo vyvozující vertikální vztlak a pohon/vztlak za letu z proměnlivé geometrie rotorů nebo motorů/propulzních zařízení, které jsou připojeny k trupu či křídlům nebo jsou v nich zastavěny[6], nebo ji alespoň změnit tak, aby byla odstraněna kritéria „pevného křídla“. Odůvodnění: bude tak zajištěna flexibilita potřebná v souvislosti s vývojem nových inovativních letadel.

Protože je tato změna celkově přínosná, měly by být přijata, i pokud by tyto návrhy nebyly akceptovány.

2.1.3 Aktualizace požadavků na dispečery letecké dopravy neboli letové dispečery, pokud jde o požadavky na jejich znalosti, dovednosti a zkušenosti, a zavedení ustanovení o školitelích řízení letového provozu na pracovišti (OJTI), kteří mají školit řídící letového provozu;

Navrhovaná změna aktualizuje požadavky na znalosti, dovednosti a zkušenosti dispečerů letové dopravy neboli letecké dispečery a zavádí normu, která vyjasňuje požadavky na řídícího letového provozu, který dohlíží na řídící letového provozu – žáky. Změna norem ohledně zkušeností žáků se navrhuje, aby byly vylepšeny formulace a aby bylo jako součást výcvikového kurzu zavedeno prokázání kvalifikovanosti. Změna dále vyjasňuje formulaci týkající se doby, během které musí být požadované zkušenosti dosaženy.

Postojem, který má být zaujat jménem Unie, je podpořit celou navrhovanou změnu.

2.1.4 Ustanovení týkající se letadel s pohonem vztlaku a menší aktualizace stávajících ustanovení

V roce 2014 Rada ICAO přijala změnu, která prodloužila platnost přechodných opatření týkajících kategorie pohonu vztlaku, aby bylo umožněno uvedení letadel s pohonem vztlaku do provozu. Od té doby však nebylo certifikováno ani jedno takové letadlo, protože v průběhu

---

482/2008, prováděcí nařízení (EU) č. 1034/2011, (EU) č. 1035/2011 a (EU) 2016/1377 a mění nařízení (EU) č. 677/2011 (Úř. věst. L 62, 8.3.2017, s. 1).

[6] Příloha I nařízení (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví.

certifikačních zkoušek došlo k nepředvídanostem a prodlevám, a proto je nutné platnost těchto přechodných opatření dále prodloužit. Protože první letadlo s pohonem vztlaku by mělo být uvedeno do provozu v roce 2020, navrhuje se, aby přechodná opatření zůstala v platnosti do 5. března 2025. Změna dále navrhuje menší aktualizace znalostí nutných pro přístrojovou kvalifikaci z důvodu jejich sladění se současnými technologiemi a ve snaze začlenit navigaci založenou na výkonnosti do tradičního provozu.

Postojem, který má být zaujat jménem Unie, je podpořit celou navrhovanou změnu.

2.2 **Dodatek 79 přílohy 3 Meteorologie (bod pořadu jednání 16)**

2.2.1 Popis

Navrhovaná změna, která vyplynula ze čtvrté schůze Meterologického panelu (METP/4), se týká modelu pro výměnu meteorologických informací ICAO (IWXXM), mezinárodní služby pro sledování vulkanického popelu v letových cestách (IAVW), světového oblastního předpovědního systému (WAFS) a zpráv SIGMET, AIRMET a GAMET[7].

Podrobnosti jsou uvedeny dále v bodech 2.2.3 až 2.2.15.

2.2.2 Příslušné právo Unie

Prováděcí nařízení (EU) 2017/373

2.2.3 Opakovaně rozptýlený vulkanický popel[8]

Navrhovaná změna má usnadnit hlášení o vulkanickém popelu v případě výskytu opakovaně rozptýleného vulkanického popela. Proto je nutné změnit definici poradenského centra pro vulkanický popel (VAAC) (uvedenou v hlavě 1 přílohy 3 Chicagské úmluvy) a schéma pro informační zprávu o vulkanickém popelu (uvedené v tabulce A2-1 přílohy 3 Chicagské úmluvy). U definice VAAC spočívá navrhovaná změna ve výmazu slov „který je následkem vulkanické erupce“, čímž odpadne současné omezení, a centra VAAC tak budou moci poskytovat lepší informace. Pokud jde informační zprávu o vulkanickém popelu (tabulka A2-1), navrhuje se změnit sloupec Příklady tak, aby v něm byly uvedeny pokyny k náležitému použití termínů povolených ve sloupci Schéma(ta). Dále se navrhuje zlepšit dvě další položky ve schématech VA ADVISORY týkajících se počtu sopek z důvodu harmonizace s nejaktuálnější databází Mezinárodní asociace vulkanologie a chemie zemského nitra a aktualizace odkazů na družice.

Postojem, který má být zaujat jménem Unie, je podpořit celou navrhovanou změnu.

---

[7] O zprávách AIRMET a SIGMET je řeč v nařízení (EU) 2017/373. Jde o informace o povětrnostních podmínkách určené pro uživatele vzdušného prostoru.

Zprávy GAMET jsou definovány v předpisech ICAO. Jde o oblastní předpovědi ve zkratkovém jednoduchém jazyce pro letovou informační oblast nebo její část, které jsou určené pro lety v nízkých letových hladinách; vypracovává je meteorologická služebna určená dotčeným meteorologickým úřadem a vyměňuje si je s meteorologickými služebnami v sousedních letových informačních oblastech na základě dohody mezi dotčenými meteorologickými úřady. V předpisech EU je na tyto zprávy odkazováno pojmem „oblastní předpověď pro lety v nízkých hladinách“ definovaným v příloze I (Definice) nařízení (EU) 2017/373.

[8] „Opakovaně rozptýlený vulkanický popel“ je termín ICAO pro vulkanický popel, který se po jisté době od konce vulkanické erupce a v jisté vzdálenosti od ní mohl působením silných větrů dostat do atmosféry a tam se rozptýlit, takže může představovat nebezpečí pro letadla.

2.2.4 Systém řízení kvality poskytování meteorologické služby

Navrhovaná změna aktualizuje odkazy v příloze 3 Chicagské úmluvy tak, aby byly harmonizovány se současnými pokyny pro systém řízení kvality, a to z důvodu skončení platnosti následujících publikací ICAO a Světové meteorologické organizace:

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

V současnosti relevantní publikací je WMO-N0. 1100, Guide to the Implementation of Quality Management Systems for National Meteorological and Hydrological Services and other Relevant Service Providers.

Postojem, který má být zaujat jménem Unie, je podpořit celou navrhovanou změnu.

2.2.5 Lepší harmonizace informací SIGMET

Navrhovaná změna se zaměřuje na koordinaci meteorologických výstražných služeb při vydávání informací SIGMET jakožto doporučenou praxi v příloze 3 Chicagské úmluvy pro řešení nekonzistentních nebo zcela chybějících informací SIGMET v některých částech světa. Vzhledem k pokroku v harmonizaci informací SIGMET prostřednictvím dvoustranných nebo vícestranných koordinačních aktivit v některých regionech navrhuje METP/4 doporučenou praxi pro všechny státy odpovědné za vydávání informací SIGMET.

Postojem, který má být zaujat jménem Unie, je podpořit celou navrhovanou změnu.

2.2.6 Vzory map (model VAG a model SVA) uvedené v doplňku 1 přílohy 3

Navrhuje se změna vzorů map uvedených v doplňku 1 přílohy 3 Chicagské úmluvy tak, aby mohly znázorňovat umístění a rozsah oblaků vulkanického popela. V tomto ohledu se návrh zabývá potřebou odstranit zjištěné nedostatky ve stávajícím modelu VAG a modelu SVA uvedených v doplňku 1, zejména s ohledem na kartografické projekce, vyobrazení mnohoúhelníků popisujících pokrytí oblaků vulkanického popela a vrstvy oblaků. Světová meteorologická organizace (WMO) jakožto správce (všech) vzorů map použitých v doplňku 1 vypracovala maximálně dva příklady pro model VAG a pro model SVA.

Postojem, který má být zaujat jménem Unie, je podpořit celou navrhovanou změnu.

2.2.7 Informace světového oblastního předpovědního systému (WAFS)

Navrhovaná změna vylepšuje předpovědi světového oblastního předpovědního systému (WAFS), jak je požadováno v závěru společné schůze ICAO a WMO o meteorologii (MET/14, 2014). K těmto požadavkům patří: a) zvýšení horizontálního prostorového rozlišení souřadnicových sítí rizik (např. turbulence, námraza a předpovědi oblačnosti druhu kumulonimbus (CB)) z 1,25 stupňů horizontální rozteče na 0,25 stupňů a b) změny vysílaných parametrů. Spolu se zvýšením rozlišení rizikových souřadnicových sítí dojde k nahrazení potenciálu turbulence a námrazy informací o kritičnosti turbulence a námrazy. Dále bude ukončena předpověď turbulencí uvnitř oblaku v uzlových bodech a nahrazena rozšířením

nových předpovědí kritičnosti turbulence v uzlových bodech v letových hladinách FL100, FL140 a FL180. Tyto nové hladiny turbulencí společně se souřadnicovými daty o kumulonimbech budou poskytovat informace o turbulencích, které jsou lépe vědecky podložené než končící algoritmus pro výpočet turbulencí uvnitř oblaku. Zvýšení horizontálního a vertikálního rozlišení v předpovědích WAFS má za cíl plně vyhovět potřebám odvětví letecké dopravy.

Postojem, který má být zaujat jménem Unie, je podpořit celou navrhovanou změnu.

2.2.8 Informační zprávy o tropické cyklóně a zprávy SIGMET o tropické cyklóně

Navrhuje se změna zpráv SIGMET o tropické cyklóně a informačních zpráv o tropické cyklóně tak, aby došlo k opravě nesrovnalostí a nedostatků ve formátu těchto zpráv. Navrhované změny by měly odstranit mylný výklad a s tím spojené dopady na bezpečnost. Měly by také zlepšit validaci a překlad těchto zpráv z tradičních alfanumerických kódů (TAC) do formátu IWXXM (modelu pro výměnu meteorologických informací ICAO) tak, aby ve formátu IWXXM nedocházelo k chybám.

Postojem, který má být zaujat jménem Unie, je podpořit celou navrhovanou změnu.

2.2.9 Ustanovení o informačních zprávách o kosmickém počasí

Navrhovaná změna má za cíl zlepšit stávající ustanovení o kosmickém počasí. Tato zlepšení umožní, aby v jedné informační zprávě o kosmickém počasí mohly být uvedeny informace o více než jednom vlivu kosmického počasí (např. globálním družicovém navigačním systému (GNSS), radiaci, družicové komunikaci (SATCOM) a vysokofrekvenční komunikaci (HF COM)) o stejné intenzitě a aby všechny vlivy kosmického počasí mohly být popisovány pomocí pásem zeměpisné šířky. Navrhovaný text pak také zlepšuje vertikální rozlišení poskytovaných informací.

Postojem, který má být zaujat jménem Unie, je podpořit celou navrhovanou změnu.

2.2.10 Označení chybějících a/nebo nesprávných parametrů ve zprávě METAR

Navrhovaná změna má zajistit, aby ve schématu IWXXM byly jasně označovány chybějící a/nebo nesprávné povinné parametry ve zprávě METAR ve formátu TAC, aby během validace po překladu z TAC do IWXXM nedocházelo k chybám. Meteorologický panel se domnívá, že použití lomítka (/) pro označení chybějícího údaje nebo písmene v textu meteorologických bulletinů je zásadním návrhem při přechodu k IWXXM a správě informací v rámci celého systému (SWIM).

Postojem, který má být zaujat jménem Unie, je podpořit celou navrhovanou změnu.

2.2.11 Revidované prahové hodnoty intenzity rozpadu turbulentních vírů (EDR)

Cílem návrhu je aktualizovat hodnoty intenzity rozpadu turbulentních vírů a indexové metriky pro hlášení letadlových turbulencí. Jelikož bylo vědecky dokázáno, že prahové hodnoty EDR uvedené v příloze 3 Chicagské úmluvy jsou příliš vysoké, návrh zavádí: a) aktualizované prahové hodnoty EDR založené na vědeckém studiu více než 100 milionů hlášení letadlových

turbulencí; b) některé úpravy, pokud jde o terminologii, a c) doplnění jedné vysvětlující poznámky.

Postojem, který má být zaujat jménem Unie, je podpořit celou navrhovanou změnu.

2.2.12 Informace AIRMET a GAMET

Navrhovaná změna umožňuje oblastní předpovědi pro lety v nízkých hladinách, které se připravují a vyhotovují v souladu s dohodou o oblastní letové navigaci a předávají do služby Secure Aviation Data Information Service (SADIS) a služby WAFS Information File Service (WIFS). Změna v požadavku, kterou si vyžádali letečtí uživatelé, dá k dispozici rozsáhlejší soubor dat AIRMET a GAMET, což bude přínosem pro uživatele SADIS a WIFS na celém světě.

Postojem, který má být zaujat jménem Unie, je podpořit celou navrhovanou změnu.

2.2.13 Uvolňování radioaktivního materiálu do atmosféry

Navrhovaná změna týkající se zprávy SIGMET o radioaktivním oblaku (RDOACT CLD) je nutná kvůli konzistentnosti se změnou 78 přílohy 3 Chicagské úmluvy, kterou bylo zavedeno znázornění oblasti RODACT CLD SIGMET jako válec s pevným poloměrem, který prochází všemi letovými hladinami a který není časově závislý. Navrhované změny tabulky A6-1A (Schéma (template) pro informace SIGMET a AIRMET) a příkladu A6-4 (Informace SIGMET pro radioaktivní oblak) v příloze 3 zjednoduší stávají požadavky.

Postojem, který má být zaujat jménem Unie, je podpořit celou navrhovanou změnu.

2.2.14 Začlenění silných prachových vichřic do tabulek A4-1 a A6-1B týkajících se mimořádných hlášení z letadel zasílaných datovým spojem letadlo-země

Navrhovanou změnou je začlenit hlášení o silných prachových vichřicích (HVY DS) do mimořádných hlášení z letadel za účelem zlepšení dostupnosti takových informací v mimořádných hlášeních z letadel na podporu mezinárodního civilního letectví.

Postojem, který má být zaujat jménem Unie, je podpořit celou navrhovanou změnu.

2.2.15 Model pro výměnu meteorologických informací ICAO (IWXXM) a letecká pevná komunikační síť (AFTN) a letecká pevná služba (AFS)

Navrhovaná ustanovení zavádějí drobné změny přílohy 3 Chicagské úmluvy z důvodu usnadnění výměny IWXXM vzhledem k tomu, že IWXXM nelze přenášet po letecké pevné komunikační síti (AFTN). Proto odkazují na generický termín letecká pevná služba (AFS), která zahrnuje jak AFTN, tak AMHS, čili „systém pro nakládání se zprávami letové provozní služby (ATS)“, přičemž AHMS je schopen IWXXM přenášet.

Postojem, který má být zaujat jménem Unie, je podpořit celou navrhovanou změnu.

2.3 **Změna 61 přílohy 4 Letecké mapy (bod pořadu jednání 17)**

2.3.1 Popis

Navrhovaná změna se týká map s ohledem na skládací špičky křídla letadel, pozemní navigační prostředky pro navigační postupy založené na výkonnosti (PBN), plochy vizuálního segmentu a současně probíhajícím provozu na paralelních a téměř paralelních drahách.

2.3.2 Příslušné právo Unie

Prováděcí nařízení (EU) 2017/373

Postojem, který má být zaujat jménem Unie, je podpořit celou navrhovanou změnu.

2.4 **Změny 44, 37, 23 týkající se částí I, II a III přílohy 6 Provoz letadel (body pořadu jednání 18, 19 a 20)**

2.4.1 Popis

Změna 44 přílohy 6 části I se týká letištních provozních minim, konečného přiblížení stálým klesáním, CAT III, článku 83 bis, letových zapisovačů, konfliktních oblastí, nákladního prostoru, systému signalizace nebezpečného přiblížení k zemi (GPWS) a záchranných vest. Změna 37 přílohy 6 části II a změna 23 přílohy 6 části III se týkají letištních provozních minim, konečného přiblížení stálým klesáním, CAT III, článku 83 bis a letových zapisovačů.

2.4.2 Příslušné právo Unie

Nařízení Komise (EU) č. 965/2012[9].

2.4.3 Postoj Unie

Postojem, který má být zaujat jménem Unie, je podpořit navrhovanou změnu.

Navrhuje se však odstranit povinnost, aby letecký provozovatel převážel ověřené opisy dohody podle článku 83 bis na palubě letadel podléhajících takové dohodě. Z tohoto požadavku neplyne žádný přínos z hlediska bezpečnosti a tuto informaci lze sdělit jiným způsobem, například prostřednictvím archivu ICAO nebo stanovením povinnosti, aby smluvní státy uzavírající takové dohody zveřejnily tyto dohody na internetu.

Protože je tato změna celkově přínosná, měla by být přijata, i pokud by tyto návrhy nebyly akceptovány.

2.5 **Změna 92 přílohy 10 O civilní letecké telekomunikační službě, svazků I a II (body pořadu jednání 21 a 22)**

2.5.1 Popis

Svazek I: Navrhovaná změna se týká globálního družicového navigačního systému (GNSS) a konvenčních navigačních prostředků a je výsledkem čtvrté a páté schůze Panelu pro navigační systémy (NSP/4 a 5). Navrhovaná změna řeší: a) výkonnostní kategorie zařízení pro přistávání podle přístrojů (ILS); b) poskytování informací o provozním stavu radionavigačních služeb; c) aktualizaci ustanovení o systému s družicovým rozšířením (SBAS), která zavádí nové poskytovatele služeb SBAS, nový standardní identifikátor

[9] Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1).

koordinovaného světového času (UTC) a požadavky na monitorování předávání dat (IOD) globálního polohového systému (GPS); d) ustanovení k zajištění kompatibility datového přenosu na velmi krátkých vlnách (VDB) v systému s pozemním rozšířením (GBAS) s ILS a VKV všesměrovým majákem (VOR); e) vyjasnění a opravy ustanovení o GBAS a f) doplňkové pokyny ohledně limitů výstrah o integritě GNSS.

Svazek II: Návrh se týká modelu pro výměnu meteorologických informací ICAO (IWXXM), letecké pevné komunikační sítě (AFTN) a letecké pevné služby (AFS).

Podrobnosti jsou uvedeny dále v bodech 2.5.3 až 2.5.9.

2.5.2 Příslušné právo Unie

Prováděcí nařízení (EU) 2017/373

2.5.3 Změna týkající se kategorie výkonnosti zařízení pro přistávání podle přístrojů (ILS) (svazek I)

Změna týkající se kategorií výkonnosti zařízení ILS obsahuje čtyři skupiny změn:

1) změny týkající se odstranění přímého přiřazování kategorie výkonnosti zařízení ILS (FPC) ke kategorii provozu s přiblížením podle přístrojů. Tyto změny mají odrážet nedávný vývoj provozních definic v příloze 6 – Provoz letadel Chicagské úmluvy a příručky Manual of All-Weather Operations (dokument 9365), které obsahují několik nesrovnalostí oproti stávajícím ustanovením přílohy 10 Chicagské úmluvy;

2) změny týkající se rozšíření definice kategorie výkonnosti zařízení I (FPC I) na 30 m (100 stop) nad prahovou hodnotou. Tyto změny mají odstranit nesoulad mezi nižším limitem pokrytí použitým v definici FPC I a odpovídajícím limitem ve většině standardů a doporučených postupů (SARP) pro kategorii FPC I;

3) změny týkající se zavedení rozšířeného systému klasifikace ILS. Tyto změny mají optimalizovat použití zařízení ILS v případě známého výkonu lepšího než standardního;

4) změny týkající se funkce „interlock“ lokalizéru ILS. Tyto změny mají odstranit některá zbytečná provozní omezení v důsledku stávajících ustanovení ohledně této funkce.

Postojem, který má být zaujat jménem Unie, je podpořit celou navrhovanou změnu.

2.5.4 Změna týkající se poskytování informací o provozním stavu radionavigačních služeb (svazek I)

Tato změna má řešit případné obtíže při provádění a/nebo výkladu stávajícího standardu (příloha 10, svazek I, 2.3) o poskytování informací o provozním stavu radionavigačních služeb.

Postojem, který má být zaujat jménem Unie, je podpořit celou navrhovanou změnu.

2.5.5 Změna týkající se aktualizace ustanovení o systému s družicovým rozšířením (SBAS), která zavádí nové poskytovatele služeb SBAS, nový standardní identifikátor koordinovaného světového času (UTC) a požadavky na monitorování předávání dat (IOD) GPS (svazek I)

Tato změna má odrážet probíhající vývoj nových SBAS v Austrálii a Novém Zélandu, Číně, Korejské republice a v Agentuře pro bezpečnost letové navigace v Africe a na Madagaskaru (ASECNA) a poskytnout nový mechanismus ochrany uživatelů SBAS v případě anomálií ve vydávání dat, čas (IODC) / předávání data, efemerid (IODE) vysílaných v navigační zprávě GPS.

Postojem, který má být zaujat jménem Unie, je podpořit celou navrhovanou změnu.

2.5.6 Změna týkající se kompatibility datového přenosu na velmi krátkých vlnách (VDB) v systému s pozemním rozšířením (GBAS) s ILS a VKV všesměrovým majákem (VOR) (svazek I)

Uvedená změna má zavést úplnou kompatibilitu datového přenosu na velmi krátkých vlnách v systému GBAS s lokalizéry ILS a majákem VOR, které sdílejí provozní kmitočtové pásmo s GBAS, a podpořit implementaci GBAS usnadněním koordinace přidělení kmitočtů mezi GBAS, ILS a VOR.

Postojem, který má být zaujat jménem Unie, je podpořit celou navrhovanou změnu.

2.5.7 Změna týkající se vyjasnění a oprav ustanovení o GBAS (svazek I)

Tato změna obsahuje řadu redakčních vysvětlení a oprav ustanovení o GBAS.

Postojem, který má být zaujat jménem Unie, je podpořit celou navrhovanou změnu.

2.5.8 Změna týkající se doplňkových pokynů ohledně limitů výstrah o integritě GNSS (svazek I)

Tato změna má poskytnout doplňkové pokyny, pokud jde o výklad a uplatňování limitu vertikální výstrahy (VAL) pro přiblížení podle GNSS kategorie I.

Postojem, který má být zaujat jménem Unie, je podpořit celou navrhovanou změnu.

2.5.9 Navazující změna týkající se letecké pevné služby (AFS) (svazek II)

Tato změna přílohy 10 (O civilní letecké telekomunikační službě) svazku II (Spojovací postupy včetně postupů se statusem PANS) Chicagské úmluvy obsahuje doplňující text, který výslovně podporuje přenos meteorologických zpráv prostřednictvím systému pro nakládání se zprávami letových provozních služeb (ATS) (AMHS).

Tento požadavek vyplývá ze změny 79 přílohy 3 Chicagské úmluvy a navazující změny 9 Postupů pro letové navigační služby – uspořádání letového provozu (PANS-ATM, dokument 4444). AMHS je preferovaným prostředkem pro přenos zpráv generovaných změnou 79 přílohy 3, jelikož některé instalace leteckých pevných telekomunikačních sítí (AFTN) nejsou schopny takového přenosu.

Postojem, který má být zaujat jménem Unie, je podpořit celou navrhovanou změnu.

2.6 **Změna 52 přílohy 11 Letové provozní služby (bod pořadu jednání 23)**

2.6.1 Popis

Navrhované změny se týkají plánování pro nepředvídané události v konfliktních oblastech. Jsou inspirovány bezpečnostními doporučeními nizozemské Komise pro bezpečnost v návaznosti na nehodu letu 17 Malaysian Airlines (MH17) a doporučeními pracovní skupiny o rizicích pro civilní letectví v konfliktních oblastech (TF RCZ (C-DEC 203/1). Návrh se rovněž týká změn v podobě nového ustanovení o opakování povolení řidičem provozního vozidla

Podrobnosti jsou uvedeny dále v bodech 2.6.3 a 2.6.4.

2.6.2 Příslušné právo Unie

Nařízení (EU) 2018/1139

2.6.3 Změny týkající se plánování pro nepředvídané události v konfliktních oblastech

S ohledem na některá bezpečnostní doporučení nizozemské Komise pro bezpečnost po jejím vyšetření nehody letu MH17 byly vypracovány návrhy pro plánování pro nepředvídané události v konfliktních oblastech. V tomto ohledu ICAO iniciovala revizi příslušných ustanovení ICAO, jejíž součástí jsou změny přílohy 11 (Letové provozní služby) Chicagské úmluvy. Navrhovaná změna zde cílí na kvalitnější posuzování bezpečnostního rizika, které se provádí v případech, kdy probíhají události, jež mohou být rizikové pro civilní letectví.

Postojem, který má být zaujat jménem Unie, je podpořit celou navrhovanou změnu.

2.6.4 Nové ustanovení o opakování povolení řidičem provozního vozidla

Studijní skupina PANS-Aerodrome (PASG) vypracovala návrh, který zavádí osm nových kapitol do Postupů pro letové navigační služby (PANS) – letiště (dokument 9981), jež se týkají výcviku letištního provozního personálu; kontrol pohybových ploch; probíhajících prací (WIP) v neveřejném prostoru letiště; cizích předmětů (FOD); zvládání volně žijících živočichů; bezpečnosti na odbavovací ploše; bezpečnosti na dráze a systému povolení k řízení vozidel na letišti a požadavků na bezpečnost vozidel/zařízení. V návaznosti na uvedený návrh bylo vypracováno nové ustanovení přílohy 11 Chicagské úmluvy o opakování povolení řidičem provozního vozidla. Příloha 11 dosud neobsahuje požadavek, aby řídící provozu opakovali povolení, která dávají řidičům vozidel, a aby jim řidiči toto povolení zopakovali.

Postojem, který má být zaujat jménem Unie, je podpořit celou navrhovanou změnu.

2.7 **Změna 18 přílohy 13 O odborném zjišťování leteckých nehod a incidentů (bod pořadu jednání 24)**

2.7.1 Popis

Cílem návrhu je definovat pojmy „bezpečnostní doporučení globálního dosahu“ a „pozemní nahrávky pro účely vyšetřování“.

2.7.2 Příslušné právo Unie

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010[10].

Postojem, který má být zaujat jménem Unie, je „souhlasit s připomínkami“ a navrhnout následující revidované znění: „*Bezpečnostní doporučení globálního dosahu (SRGC)*“ Bezpečnostní doporučení ohledně systémového nedostatku, který se pravděpodobně může

[10] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 ze dne 20. října 2010 o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví a o zrušení směrnice 94/56/ES (Úř. věst. L 295, 12.11.2010, s. 35).

zopakovat s významnými důsledky na globální úrovni a který vyžaduje ~~včasné opatření ke zvýšení bezpečnosti~~ včasné zvážení vhodných bezpečnostních opatření.

Tato reformulace by měla vyjasnit nepovinnou povahu „bezpečnostních doporučení“.

2.8 Změna 15 a 9 přílohy 14 Letiště, svazků I a II (body pořadu jednání 25 a 26)

2.8.1 Popis

Svazek I: Návrh se týká projektování a provozování letišť a vizuálních navigačních prostředků.

Svazek II: Navrhovaná změna se týká úprav specifikací pro projektování a provozování letišť pramenících z třetího zasedání Panelu pro projektování a provozování letišť (ADOP/3) a z osmého zasedání studijní skupiny PANS-Aerodromes (PASG/8).

Podrobnosti jsou uvedeny dále v bodech 2.8.3 a 2.8.4.

2.8.2 Příslušné právo Unie

Svazek I: Nařízení Komise (EU) č. 139/2014[11] a prováděcí nařízení (EU) 2017/373

Svazek II: Nařízení (EU) č. 139/2014

2.8.3 Změna týkající se projektování a provozování letišť a vizuálních navigačních prostředků

Postojem, který má být zaujat jménem Unie, je podpořit celou navrhovanou změnu.

2.8.4 Změna týkající se úprav specifikací pro projektování a provozování letišť

Tento návrh zavádí rozsáhlé změny týkající se fyzických vlastností heliportu, vizuálních prostředků a záchranné a hasičské služby. Obsahuje také úpravy několika souvisejících definic a odkazy na vyspělé pomocné pokyny, které mají být zahrnuty v aktualizované příručce Heliport Manual (dokument 9261).

Je však třeba poznamenat, že zrušením některých standardů v hlavě 5 příloha 14 svazku II Chicagské úmluvy a definováním záchranných a hasičských služeb může pro Unii dojít ke vzniku jistých potíží. Tyto změny by vedly k nutnosti zrušit příslušné certifikační specifikace EASA, které zatím vedly k harmonizované implementaci. Pokud jde o ustanovení týkající se záchranné a hasičské služby, nově navrhovaná pravidla by stále v cestě harmonizované implementaci, jelikož jejich uplatňování vyžaduje individuální posouzení bezpečnosti heliportů.

Nicméně vzhledem k dalším rozsáhlým změnám, které jsou podporovány pro jejich přínosy z hlediska bezpečnosti, postojem, který má být zaujat jménem Unie, je podpořit celou navrhovanou změnu.

2.9 Změna 41 přílohy 15 Letové provozní služby (bod pořadu jednání 27)

[11] Nařízení Komise (EU) č. 139/2014 ze dne 12. února 2014, kterým se stanoví požadavky a správní postupy týkající se letišť podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 44, 14.2.2014, s. 1).

2.9.1 Popis

Navrhovaná změna se týká plánování pro nepředvídané události v konfliktních oblastech.

Podrobnosti jsou uvedeny dále v bodě 2.9.3.

2.9.2 Příslušné právo Unie

Nařízení (EU) 2018/1139

2.9.3 Změna požadovaná s ohledem na plánování pro nepředvídané události v konfliktních oblastech

S ohledem na dvě bezpečnostní doporučení adresovaná ICAO v závěrečné zprávě nizozemské Komise pro bezpečnost o nehodě letu 17 Malaysian Airlines navrhla Komise pro leteckou navigaci Radě IACO změnu v podobě standardu, který má být doplněn do přílohy 15 Chicagské smlouvy. Nizozemská Komise pro bezpečnost doporučila, aby ICAO „začlenil mezi standardy povinnost, aby státy, na jejichž území probíhá ozbrojený konflikt, vydaly co nejdříve co nejkonkrétnější informaci o povaze a rozsahu hrozeb tohoto konfliktu a jeho důsledcích pro civilní letectví [...]“. Cílem navrhované změny je zkvalitnit informace o událostech, které jsou rizikové pro civilní letectví, zveřejňované prostřednictvím oznámení NOTAM a řešící rovněž zvláštní případ konfliktních oblastí. Větší podrobnosti pomohou provozovatelům lépe vyhodnocovat rizika spojená s konfliktní oblastí.

Pokud by změna byla přijata, zlepšila by posuzování a zveřejňování informací o povaze a rozsahu hrozeb plynoucích z konfliktů a jejich důsledcích pro civilní letectví, což je předmětem ustanovení čl. 88 odst. 3 písm. b) nařízení (EU) 2018/1139. Tento článek dává Agentuře Evropské unie pro bezpečnost letectví v případě rizik pro civilní letectví, jež vyplývají z konfliktních oblastí, pravomoc šířit relevantní informace a doporučovat nápravná opatření, která mají přijmout příslušné vnitrostátní orgány nebo fyzické a právnické osoby, na něž se vztahuje uvedené nařízení. Tato změna ve spojení s příslušnými pokyny ICAO ohledně konfliktních oblastí by výrazně zvýšila přesnost a úplnost opatření na úrovni Unie, která by se měly dostat ke všem provozovatelům Unie, jichž se konfliktní oblast nějak dotýká.

Postojem, který má být zaujat jménem Unie, je podpořit celou navrhovanou změnu.

2.10 Změna 13, 10 a 1 přílohy 16 Ochrana životního prostředí, svazků I, II a III (body pořadu jednání 28, 29 a 30)

2.10.1 Popis

Tento návrh se týká hluku z letounů.

Podrobnosti jsou uvedeny dále v bodě 2.10.3.

2.10.2 Příslušné právo Unie

Nařízení (EU) 2018/1139

2.10.3 Zlepšení mezinárodních norem ohledně hluku a emisí plynů

Předkládané změny jsou výsledkem práce Výboru pro letectví a ochranu životního prostředí (CAEP) v průběhu posledních tří let jeho činnosti.

Jejich vypracování posoudila Unie kladně v několika po sobě jdoucích postojích během technických prací na úrovni ICAO. Řeč je o postojích přijatých Radou ohledně dopisů státům (State Letter) 19/42, 19/43, 19/44.

Pokud jde o přijetí změny 13 přílohy 16 svazku I, ta obsahuje opravy všeobecných problémů technických, nomenklaturních a typografických. Reviduje dále definice používající slovo „abeam“ („bočně k“), definici „referenční pozemní stopy“, specifikovanou toleranci pro pomalé exponenciální časové vážení pro lepší charakteristiku skutečné exponenciální časové odezvy s časovou konstantou 1 s. A konečně obsahuje revize týkající se správného používání anglických modálních sloves „must“, „shall“ a „should“.

Pokud jde o změnu 10 přílohy 16 svazku II, ta reflektuje nedávné schválení norem pro hmotnost a počet emisí pevných částic netěkavých látek (nvPM). na 11. zasedání ICAO CAEP v únoru 2019. Vypracováním této nové normy se završuje poslední část environmentální certifikace letadel, a uzavírá se tak kruh norem pro podzvuková letadla z hlediska hluku, kvality místního ovzduší a CO2.

Nová norma se použije na nové i současně vyráběné typy motorů s jmenovitým tahem vyšším než 26,7 kN, a to od 1. ledna 2023. Limitní hodnoty pro hmotnost a počet nvPM poskytují určitou úlevu pro motory se jmenovitým tahem pod 150 kN.

Pokud jde o změnu 1 přílohy 16 svazku III, týkají se návrhy zavedení definice „typového návrhu“ („type design“) a dalších vylepšení definic; vyjasnění použitelnosti norem pro odvozené, s ohledem na CO2 certifikované verze letounů necertifikovaných s ohledem na CO2 (CO2-certified derived versions of non-CO2-certified aeroplanes); vyjasnění, který úřad má na starosti vydávání výjimek a jak se tyto výjimky zaznamenávají, a výmazu nadbytečného textu v oddíle o referenčních podmínkách a oprav drobných typografických chyb tamtéž.

Postojem, který má být zaujat jménem Unie, je podpořit navrhované změny, jež jsou v souladu s nařízením (EU) 2018/1139,

2.11 Změna 13 přílohy 18 Bezpečná letecká doprava nebezpečného zboží (bod pořadu jednání 31)

2.11.1 Popis

Návrh se týká terminologie a ustanovení o oddělení toxických a infekčních látek.

2.11.2 Příslušné právo Unie

Článek CAT.GEN.MPA.200 přílohy IV nařízení (EU) 965/2012, jehož podstatou je, že „... letecká doprava nebezpečného zboží se provádí v souladu s přílohou 18 Chicagské úmluvy“.

Postojem, který má být zaujat jménem Unie, je podpořit celou navrhovanou změnu.