

GEN 1.7 РАЗЛИЧИЯ ОТ СТАНДАРТИ,  
ПРЕПОРЪЧИТЕЛНИ ПРАКТИКИ И ПРОЦЕДУРИ  
НА ИКАО

GEN 1.7 DIFFERENCES FROM ICAO  
STANDARDS, RECOMMENDED PRACTICES  
AND PROCEDURES

1. Приложения на Конвенцията за  
международно гражданско въздухоплаване

1. Annexes to the Convention on International  
Civil Aviation

Annex 1	Personnel Licensing (13th Edition) (AMDT 176)		
Референция	S - Стандарт R - Препоръчителни практики	Различие	Забележки (Причини за различието)
Reference	S - Standard R - Recommended Practices	Difference	Remarks (Reasons for difference)
Глава 1 1.1  Chapter 1 1.1	S	<p>Регламент (ЕС) № 1178/2011 включва определенията "Компетентност"; "Елемент на компетентността"; "Част от компетентността"; "Справяне с грешките"; "Критерии за ефективност"; "Справяне със заплаха", както са посочени в приложение 1 на ИКАО, 12-о издание от 2018 г. Регламент (ЕС) № 2015/340 не включва посочените определения. Регламентите на ЕС не включват следните определения - "Обучение и оценка, основани на компетентността"; "Стандарт за компетентност"; "Условия"; "Рамка на ИКАО относно компетентността"; "Наблюдение"; "Наблюдаемо поведение (НП)"; "Пилотиращ пилот (ПП)"; "Обслужващ пилот (ОП)".</p> <p>Regulation (EU) 1178/2011 includes the definitions "Competency"; "Competency Element"; "Competency Unit"; "Error management"; "Performance criteria"; "Threat management" as specified in ICAO Annex 1, 12th edition 2018. Regulation (EU) 2015/340 does not include the referenced definitions. EU regulations do not include the definitions "Competency-Based Training and Assessment"; "Competency Standard"; "Conditions"; "ICAO Competency Framework"; "Monitoring"; "Observable behavior (OB)"; "Pilot flying (PF)"; "Pilot monitoring (PM)".</p>	Няма NIL

Annex 1		Personnel Licensing (13th Edition) (AMDT 176)	
Референция	S - Стандарт R - Препоръчителни практики	Различие	Забележки (Причини за различията)
Reference	S - Standard R - Recommended Practices	Difference	Remarks (Reasons for difference)
Глава 1 1.2.8.2 и Допълнение 2, т.3  Chapter 1 1.2.8.2 and App. 2, p.3	S	FCL.115 LAPL, FCL.210 PPL, FCL.315 CPL и FCL.315, буква а), FCL.410.A MPL, FCL.515 ATPL, FCL.930 FI, FCL.930FI FI, FCL.930.TRI TRI, FCL.930.CRI CRI, FCL.930.IRI IRI, FCL.930.SFI SFI, FCL.930.MCCI MCCI, FCL.930.ST STI, FCL.930.MI MI, FCL.930FTI FTI, допълнение 3 към приложение I, допълнение 5 към приложение I и допълнение 6 към приложение I от приложение I (част FCL) на Регламент (ЕС) № 2011/1178 на Комисията (лицензиране на летателните екипажи) осигуряват необходимата гъвкавост на програмите за обучение.  FCL.115 LAPL, of FCL.210 PPL, FCL.315 CPL, and FCL.315(A), FCL.410.A MPL, FCL.515 ATPL, FCL.930 FI, FCL.930FI FI, FCL.930.TRI TRI, FCL.930.CRI CRI, FCL.930.IRI IRI, FCL.930.SFI SFI, FCL.930.MCCI MCCI, FCL.930.ST STI, FCL.930.MI MI, FCL.930FTI FTI, Appendix 3 to Annex I, Appendix 5 to Annex I, and Appendix 6 to Annex I of Annex I (Part-FCL) of Commission Regulation (EU) 2011/1178 Flight Crew Licensing, ensure the necessary flexibility of training programmes.	Няма NIL
Глава 2 2.4.3.1.1  Chapter 2 2.4.3.1.1	S	FCL.315 CPL заедно с допълнение 3 към приложение I (част FCL) от Регламент № 1178/2011 позволява признаване на максимум 10 часа.  FCL.315 CPL together with Appendix 3 to Annex I (Part- FCL) of Reg. 1178/2011 allows a maximum of 10 hours credit.	Няма NIL
Глава 4 4.4.1.3.1  Chapter 4 4.4.1.3.1	S	Регламент (ЕС) № 2015/340 не съдържа изискването за 3 - месечна служба.  Regulation (EU) 2015/340 does not contain the requirement on the 3 months service.	Няма NIL
Глава 4 4.4.1.3.2  Chapter 4 4.4.1.3.2	S	Посоченият стандарт е описан подробно в Регламент (ЕС) № 2015/340 по отношение на опита и обучението на инструктори за обучение на работното място.  EU regulation 2015/340 addresses the referenced standard in a detailed manner as regards experience and training of on-the-job training instructors.	Няма NIL

Annex 1		Personnel Licensing (13th Edition) (AMDT 176)	
Референция Reference	S - Стандарт R - Препоръчителни практики S - Standard R - Recommended Practices	Различие Difference	Забележки (Причини за различието) Remarks (Reasons for difference)
Глава 4 4.5.2.2.1 (б)  Chapter 4 4.5.2.2.1 (b)	S	Посоченият стандарт е включен в част АТСО от Регламент (ЕС) № 2015/340, без да се налагат допълнителни задължения.  Part-ATCO to EU regulation 2015/340 addresses the referenced standard without imposing an additional obligation.	Няма NIL
Глава 4 4.5.2.2.1 (в)  Chapter 4 4.5.2.2.1 (c)	S	Регламентите на ЕС не изискват опит/обучение по обзорен радар за подход.  EU regulations do not require Surveillance Radar Approach experience/training.	Няма NIL
Глава 4 4.5.2.2.2  Chapter 4 4.5.2.2.2	S	Част АТСО от Регламент (ЕС) № 2015/340 не изисква да се подаде заявление за квалификационен клас в шестмесечен срок от придобиването на опит. Посоченият регламент обаче изисква упражняването на правата да бъде извършено в рамките на срок, който не надхвърля 90 дни. В правилото по АТСО се посочва 1 година, когато притежателят на свидетелство за правоспособност на стажант-ръководител на полети не е започнал да упражнява правата по това свидетелство от датата на издаването му или е прекъснал упражняването на тези права в продължение на повече от една година. В такъв случай той/тя може да започне или да продължи обучение в орган за обслужване на въздушното движение за този квалификационен клас само след оценка на неговата/нейната предишна компетентност дали той/тя продължава да отговаря на съответните изисквания за този квалификационен клас и след като изпълни всички изисквания за обучение, които произтичат от тази оценка.  Part-ATCO to Regulation (EU) 2015/340 does not require the application for a rating to be made within six months from the completion of experience. However, the same regulation requires the privileges to be exercised within a time limit that shall not exceed 90 days. The ATCO rule refers to 1 year, when the holder of a student air traffic controller licence has not started exercising the privileges of that licence from the date of its issue or has interrupted exercising those privileges for a period of more than one year. He/she then may only start or continue unit training in that rating after an assessment of his/her previous competence, as to whether he/she continues to satisfy the requirements relevant to that rating, and after satisfying any training requirements resulting from this assessment.	Няма NIL

Annex 2		Rules of the air (10th Edition, AMDT 46)	
Референция  Reference	S - Стандарт R - Препоръчителни практики  S - Standard R - Recommended Practices	Различие  Difference	Забележки (Причини за различията)  Remarks (Reasons for difference)
Глава 3 3.2.2  Chapter 3 3.2.2	S	Нова разпоредба. В Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012, SERA.3210, буква б), се посочва: <i>"(б) Въздухоплавателните средства дават предимство на въздухоплавателно средство, за което имат информация, че е с влошена маневреност."</i>  New Provision. Implementing Regulation (EU) No 923/2012, SERA.3210(b), specifies: <i>"(b) An aircraft that is aware that the maneuverability of another aircraft is impaired shall give way to that aircraft."</i>	Няма NIL
Глава 3 3.2.3.2 (б)  Chapter 3 3.2.3.2 (b)	S	В Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012, SERA.3215, буква б), точка (2) се посочва (с добавянето към стандарта на ИКАО в приложение 2, 3.2.3.2 б) на подчертания текст): <i>"2) всички въздухоплавателни средства, намиращи се върху работната площ на летище, трябва да бъдат с включени светлини, обозначаващи <u>доколкото е възможно</u> габаритите им, ако не са подходящо осветени от стационарни или други източници;"</i>  Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.3215(b)(2), specifies (with the addition to ICAO Standard in Annex 2, 3.2.3.2(b) of the underlined text): <i>"2) unless stationary and otherwise adequately illuminated, all aircraft on the movement area of an aerodrome shall display lights intended to indicate the extremities of their structure, <u>as far as practicable.</u>"</i>	Няма NIL

Annex 2	Rules of the air (10th Edition, AMDT 46)		
Референция  Reference	S - Стандарт R - Препоръчителни практики  S - Standard R - Recommended Practices	Различие  Difference	Забележки (Причини за различията)  Remarks (Reasons for difference)
<p>Глава 3 3.2.5 (в) и (г)</p> <p>Chapter 3 3.2.5(c) and (d)</p>	<p>S</p>	<p>В Регламент (ЕС) № 923/2012, параграф SERA.3225 се различава от стандарта на ИКАО в приложение 2, 3.2.5. в) и г) с това, че в него се посочва, че букви в) и г) не се прилагат за аеростати:  “в) <u>с изключение на аеростатите</u>, при подход за кацане и след излитане да изпълнява всички завои наляво, освен ако няма други инструкции от УВД;  г) <u>с изключение на аеростатите</u>, да излита и каца срещу вятъра, освен ако е за предпочитане друго направление поради съображения за безопасност, конфигурацията на пистата за излитане и кацане или въздушното движение.”</p> <p>Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.3225 differs from ICAO Standard in Annex 2, 3.2.5(c) and 3.2.5(d) in that it specifies that subparagraphs (c) and (d) do not apply to balloons:  “c) <u>except for balloons</u>, make all turns to the left, when approaching for a landing and after taking off, unless otherwise indicated, or instructed by ATC;  d) <u>except for balloons</u>, land and take off into the wind unless safety, the runway configuration, or air traffic considerations determine that a different direction is preferable.”</p>	<p>Няма NIL</p>
<p>Глава 3 3.3.1.2</p> <p>Chapter 3 3.3.1.2</p>	<p>S</p>	<p>Приложение 2 на ИКАО, 3.3.1.2 се заменя с Регламент за изпълнение (ЕС) No 923/2012 SERA.4001, буква б). Разликите между посочения стандарт на ИКАО и настоящия Регламент на Съюза са, както следва:  - По отношение на полети по ПВП, планирани през международни граници, Регламентът на Съюза (SERA.4001, буква б), точка (5) се различава от стандарта на ИКАО в приложение 2, 3.3.1.2, буква д) с добавянето на подчертания текст, както следва:  <u>„всеки полет през международни граници, освен ако е предписано друго от съответните държави.“</u>  - По отношение на полети по ППП и ПВП, планирани за изпълнение през нощта, в Регламента на Съюза е добавено следното изискване към SERA.4001, буква б), точка (б):  <u>„всеки полет, планиран за изпълнение през нощта, ако се напуска околността на летище.“</u></p>	<p>Няма NIL</p>

Annex 2		Rules of the air (10th Edition, AMDT 46)	
Референция	S - Стандарт R - Препоръчителни практики	Различие	Забележки (Причини за различията)
Reference	S - Standard R - Recommended Practices	Difference	Remarks (Reasons for difference)
Глава 3 3.3.1.2  Chapter 3 3.3.1.2	S	ICAO Annex 2, 3.3.1.2 is replaced with Implementing Regulation (EU) No 923/2012 SERA.4001(b). The differences between this ICAO Standard and this Union regulation are as follows: - With regards to VFR flights planned to operate across international borders, the Union regulation (SERA.4001(b)(5)) differs from the ICAO Standard in Annex 2, 3.3.1.2(e) with the addition of the underlined text, as follows: <i>'any flight across international borders, <u>unless otherwise prescribed by the States concerned.</u></i> - With regard to VFR and IFR flights planned to operate at night, the following requirement is added to Union regulation SERA.4001(b)(6): <i>'(6) any flight planned to operate at night, if leaving the vicinity of an aerodrome'</i>	Няма NIL
Глава 3 3.2.2.4  Chapter 3 3.2.2.4	S	Нова разпоредба. В Регламент (ЕС) № 923/2012, параграф SERA.3210, буква в), точка (3), подточка i) се различава от стандарта на ИКАО, приложение 2, 3.2.2.4, като в нея се уточнява, че: <i>„i) Задминаване на планери. Планер, задминаващ друг планер, може да завие надясно или наляво.“</i>  New Provision. Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.3210(c)(3)(i) differs from ICAO Standard in Annex 2, 3.2.2.4 by specifying that: <i>'(i) Sailplanes overtaking. A sailplane overtaking another sailplane may alter its course to the right or to the left.'</i>	Няма NIL
Глава 3 3.8 и допълнение 2  Chapter 3 3.8 and Appendix 2	S	Думите „в бедствие“ в глава 3, част 3.8, не са включени в правото на Съюза, като по този начин се разширява обхватът на мисиите за ескорт на всякакъв вид на полета, при който е изисквана такава услуга. Освен това разпоредбите, съдържащи се в допълнение 2, част 1.1 до 1.3 включително, както и такива, които се намират в притурка А, не се съдържат в правото на Съюза.  The words 'in distress' of Chapter 3 Part 3.8, are not included in Union law, thus enlarging the scope of escort missions to any type of flight requesting such service. Furthermore the provisions contained in Appendix 2 Parts 1.1 to 1.3 inclusive as well as those found in Attachment A, are not contained in Union law.	Няма NIL

Annex 2	Rules of the air (10th Edition, AMDT 46)		
Референция  Reference	S - Стандарт R - Препоръчителни практики  S - Standard R - Recommended Practices	Различие  Difference	Забележки (Причини за различието)  Remarks (Reasons for difference)
<p>Глава 4 4.6</p> <p>Chapter 4 4.6</p>	<p>S</p>	<p>Приложение 2 на ИКАО, 4.6 се заменя с Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 SERA.5005, като в буква (е) се въвеждат критерии за разрешаване при наличие на препятствия, както следва:  <i>“(е) С изключение на случаите, когато това е необходимо за излитане или кацане, или има разрешение от компетентния орган, не се изпълняват полети по ПВП:  (1) над гъстонаселени райони на градове или селища, или над струпвания от хора на открито, на височина, по-малка от 300 m (1 000 ft) над най-високото препятствие в радиус от 600 m от въздухоплавателното средство;  (2) на по-малка височина от 150 m (500 ft) над земната или водната повърхност, или 150 m (500 ft) над най-високото препятствие в радиус от 150 m (500 ft) от въздухоплавателното средство, във всички други райони освен посочените в точка (1).“</i></p> <p>ICAO Annex 2, 4.6, is replaced with Implementing Regulation (EU) No 923/2012 SERA.5005, introducing the obstacle clearance criteria in (f), as follows:  <i>“(f) Except when necessary for take-off or landing, or except by permission from the competent authority, a VFR flight shall not be flown:  (1) over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons at a height less than 300 m (1 000 ft) above the highest obstacle within a radius of 600 m from the aircraft;  (2) elsewhere than as specified in (1), at a height less than 150 m (500 ft) above the ground or water, or 150 m (500 ft) above the highest obstacle within a radius of 150 m (500 ft) from the aircraft.”</i></p>	<p>Няма NIL</p>

Annex 3		Meteorological Service for International Air Navigation (20th Edition) (AMDT 79)	
Референция Reference	S - Стандарт R - Препоръчителни практики S - Standard R - Recommended Practices	Различие Difference	Забележки (Причини за различието) Remarks (Reasons for difference)
Глава 1 1.1 Chapter 1 1.1	S	В правилата на ЕС, определението на „консултативен център за вулканична пепел (КЦВП)“, включва текста „вследствие на вулканични изригвания“.  In EU Rules, the definition of ‘volcanic ash advisory centre (VAAC)’ includes the text ‘following volcanic eruptions’.	Няма NIL
Глава 3 нова 3.4.4 Chapter 3 new 3.4.4	S	В правилата на ЕС не е включена препоръката метеорологичните служби за следене (МСС) да координират SIGMET със съседни МСС.  In EU Rules, the recommendation that meteorological watch offices (MWO) should coordinate SIGMET with neighbouring MWO is not included.	Няма NIL
Глава 3 3.7, б) Chapter 3 3.7, b)	S	В правилата на ЕС не е включено изискването за включване на промените в интензивността към момента на наблюдението (на тропичен циклон).  In EU rules, the requirement to include changes in the intensity at time of observation (of tropical cyclone) is not included.	Няма NIL
Глава 5 Chapter 5	S	Нова разпоредба. Регламент за изпълнение (ЕС) No 923/2012, SERA.12005: (б) Компетентните органи при необходимост определят други условия, които се докладват от всички въздухоплавателни средства, когато се срещат или се наблюдават.  New provision. Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.12005: (b) Competent authorities shall prescribe as necessary other conditions which shall be reported by all aircraft when encountered or observed.	Няма NIL



Annex 3		Meteorological Service for International Air Navigation (20th Edition) (AMDT 79)	
Референция	S - Стандарт R - Препоръчителни практики	Различие	Забележки (Причини за различието)
Reference	S - Standard R - Recommended Practices	Difference	Remarks (Reasons for difference)
Допълнение 1 App. 1	S	<p>В правилата на ЕС не са включени актуализираните образци (примери) на таблици, изобразяващи проекции на Меркатор и полярни стереографични проекции за консултативна информация за вулканична пепел в графичен формат и за SIGMET в графичен формат.</p> <p>In EU rules, the updated model (example) charts depicting Mercator and Polar Stereographic projections for volcanic ash advisory in graphical format, and for SIGMET in graphical format are not included.</p>	Няма NIL
Допълнение 2 1.2.1 App. 2 1.2.1	S	<p>В правилата на ЕС съществуват следните различия по отношение на тази разпоредба:</p> <p>1) Включено е посочване на „ясна атмосфера“ и „облачна атмосфера“ (в контекста на турбулентност);</p> <p>2) Прогнозите се разпространяват в последователността, в която се изготвят; както и</p> <p>3) Срокът за разпространение е 6 часа след стандартния срок на наблюдение.</p> <p>In EU rules, the following differences exist for this provision:</p> <p>1) The reference to 'clear air' and 'in-cloud' (in the context of turbulence) is included;</p> <p>2) The order of dissemination of forecasts is that of the order of production; and,</p> <p>3) The time by which the dissemination shall be completed is 6 hours after standard time of observation.</p>	Няма NIL
Допълнение 2 1.2.2, ж) App. 2 1.2.2, г)	S	<p>В правилата на ЕС не са включени нови слоеве на турбулентност на полетни нива 100 (700 hPa), 140 (600hPa), 180 (500 hPa).</p> <p>In EU rules, new turbulence layers centred at flight levels 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), are not included.</p>	Няма NIL
Допълнение 2 1.3.1.1 App. 2 1.3.1.1	S	<p>В правилата на ЕС срокът за разпространение на значимите метеорологични (SIGWX) прогнози е не повече от 9 часа след стандартния срок на наблюдение.</p> <p>In EU rules, the time by which the dissemination of the significant weather (SIGWX) forecasts shall be completed, is not later than 9 hours after standard time of observation.</p>	Няма NIL

Annex 3		Meteorological Service for International Air Navigation (20th Edition) (AMDT 79)	
Референция	S - Стандарт R - Препоръчителни практики	Различие	Забележки (Причини за различията)
Reference	S - Standard R - Recommended Practices	Difference	Remarks (Reasons for difference)
Допълнение 2 1.3.1.3  App. 2 1.3.1.3	S	<p>В правилата на ЕС и като се отчита отлагането на прилагането на изменението на ИКАО (4 ноември 2021 г.), не съществуват изисквания световните центрове за зонални прогнози да издават SIGWX прогнози в кодовата форма IWXXM.</p> <p>In EU rules, and noting the deferred applicability of the ICAO Amendment (4 Nov 2021), there are no requirements for World Area Forecast Centres to issue SIGWX forecasts in IWXXM code form.</p>	Няма NIL
Допълнение 2 2.1.2  App. 2 2.1.2	S	<p>Тази разпоредба не е транспонирана в правилата на ЕС. В съответствие с това и като се отчита отлагането на прилагането на изменението на ИКАО (4 ноември 2021г.), не съществуват изисквания летищните метеорологични служби да декодират получени от СЦЗП данни в кодовата форма IWXXM в стандартни таблици на ССЗП.</p> <p>In EU rules, this provision is not transposed. Accordingly, and noting the deferred applicability of the ICAO Amendment (4 Nov 2021), there are no requirements for aerodrome meteorological offices to decode IWXXM data received from the WAFCS into standard WAFS charts.</p>	Няма NIL
Допълнение 2 2.2  App. 2 2.2	S	<p>В правилата на ЕС и като се отчита отлагането на прилагането на изменението на ИКАО (4 ноември 2021г.), не съществуват изисквания летищните метеорологични служби, които използват данни в кодовата форма IWXXM, получени от съответния СЦЗП, да уведомяват за значими несъответствия.</p> <p>In EU rules, and noting the deferred applicability of the ICAO Amendment (4 Nov 2021), there are no requirements for aerodrome meteorological offices using IWXXM data received from the WAFCS concerned to notify of significant discrepancies.</p>	Няма NIL

Annex 3			
Meteorological Service for International Air Navigation (20th Edition) (AMDT 79)			
Референция	S - Стандарт R - Препоръчителни практики	Различие	Забележки (Причини за различието)
Reference	S - Standard R - Recommended Practices	Difference	Remarks (Reasons for difference)
Допълнение 2 Таблица A2-1  App. 2 Table A2-1	S	В правилата на ЕС образецът не включва разпоредби за посочване на „UNKNOWN“ в раздела „Държава/регион“ на консултативното съобщение. Не е включено посочване на „SFC“ височина (на повърхност) и „UNKNOWN“ в раздела „Височина на вулкана“. Не са включени примери и бележки под линия във връзка със „ЗАДЪРЖАЛА СЕ В АТМОСФЕРАТА“ вулканична пепел.  In EU rules, the template does not include provisions for references to “UNKNOWN” in the case of “State/Region” section of the advisory. The references to; ‘SFC’ (surface) elevation and “UNKNOWN” in the “Summit elevation” section are not included. Examples and footnotes relating to “RE- SUSPENDED” volcanic ash are not included.	Няма NIL
Допълнение 2 Пример A2-1  App. 2 Example A2-1	S	В правилата на ЕС в примера не е включена промяната на „референтния номер на вулкана“.  In EU rules, the change to the “volcano number” in the example is not included.	Няма NIL
Допълнение 2 Таблица A2-2  App. 2 Table A2-2	S	В правилата на ЕС образецът не включва: 1) разпоредби за включване на промяната в интензивността към момента на наблюдението на тропичния циклон; 2) опция „NIL“ по отношение на наблюдаван купесто-дъждовен облак.  In EU rules, the template does not include: 1) provisions for including the change of intensity at time of observation of the tropical cyclone; 2) inclusion of the option ‘NIL’ with regard to observed cumulonimbus (CB) cloud.	Няма NIL
Допълнение 2 Пример A2-2  App. 2 Example A2-2	S	В правилата на ЕС актуализираният пример не включва точката за отбелязване на промяната в интензивността към момента на наблюдението на тропичния циклон.  In EU rules, the updated example does not include the item noting the change of intensity at time of observation of the tropical cyclone.	Няма NIL

Annex 3		Meteorological Service for International Air Navigation (20th Edition) (AMDT 79)	
Референция	S - Стандарт R - Препоръчителни практики	Различие	Забележки (Причини за различията)
Reference	S - Standard R - Recommended Practices	Difference	Remarks (Reasons for difference)
Допълнение 2 Таблица A2-3  App. 2 Table A2-3	S	В правилата на ЕС понастоящем не е включена функцията на центровете за метеорологични явления в космическото пространство и съответно таблица A2-3.  In EU rules, the function of space weather centres, and therefore Table A2-3, is not currently included.	
Допълнение 3 Таблица A3-2  App. 3 Table A3-2	S	В правилата на ЕС не е включено изрично използването на наклонена черта („/“) като индикатор за „липсващи данни“.  In EU rules, the use of the solidi („/“) as a “missing data” indicator is not included explicitly.	
Допълнение 4 2.6.2, 2.6.3 и Таблица A4-1  App. 4 2.6.2, 2.6.3 and Table A4-1	S	Глава 5 и приложение 4 към приложение 3 на ИКАО не са транспонирани в законодателството на ЕС.  Chapter 5 and Annex 4 to ICAO Annex 3 are not transposed into EU regulation.	
Допълнение 5 нова 4.4.2  App. 5 new 4.4.2	S	В правилата на ЕС не се посочва разпространението на зонални прогнози за полети на малки височини към аеронавигационното неподвижно обслужване, базирано в интернет.  In EU rules, there is no reference to the dissemination of area forecasts for low-level flight to the aeronautical fixed service Internet-based services.	
Допълнение 6 нова 4.2.6  App. 6 new 4.2.6	S	В правилата на ЕС долните прагове за силна и умерена турбулентност са съответно 0,7 и 0,4.  In EU rules, the lower thresholds for severe and moderate turbulence are 0.7 and 0.4 respectively.	

Annex 3		Meteorological Service for International Air Navigation (20th Edition) (AMDT 79)	
Референция	S - Стандарт R - Препоръчителни практики	Различие	Забележки (Причини за различието)
Reference	S - Standard R - Recommended Practices	Difference	Remarks (Reasons for difference)
Допълнение 6 Таблица А6-1А  App. 6 Table A6-1A	S	В правилата на ЕС не са включени разпоредби за: 1) идентифициране на купесто-дъждовни облаци спрямо позицията на прогнозиран тропичен циклон и свързаните с това бележки под линия; както и 2) преразглеждане на бележките под линия във връзка със SIGMET за радиоактивни облаци.  In EU rules provision for: 1) identifying cumulonimbus cloud (CB) in association with forecast tropical cyclone position and related footnotes, is not included; and, 2) revision of footnotes relating to SIGMET for radioactive cloud is not included.	
Допълнение 6 Таблица А6-1В  App. 6 Table A6-1B	S	В правилата на ЕС: 1) не са включени „силни прашни бури“ (HVY DS); както и 2) не е включено въвеждането на уточнението „Наблюдавано“ във връзка с „Място“ и „Ниво“.  In EU rules: 1) “heavy dust storm” (HVY DS) is not included; and, 2) the insertion of “Observed” with regard to “Location” and “Level” is not included.	
Допълнение 6 Пример А6-4  App. 6 Example A6-4	S	В правилата на ЕС не е прието формулираното от ИКАО съобщение SIGMET за радиоактивен облак.  In EU rules, the ICAO formulation of SIGMET message for radioactive cloud is not adopted.	
Допълнение 8 2.2.1  App. 8 2.2.1	S	В това отношение в правилата на ЕС не се прави разграничение между предполетно планиране и изменение на плана по време на полет.  The EU rules do not differentiate between pre-flight planning and in-flight replanning in this regard.	
Допълнение 8 2.2.2  App. 8 2.2.2	S	В правилата на ЕС и като се отчита отлагането на прилагането (4 ноември 2021 г.), не е включена препоръката информацията относно значими метеорологични явления, предоставяна от СЦЗП, да бъде в кодовата форма IWXXM.  In EU rules, and noting the deferred applicability (4 November 2021) of the recommendation that information on significant weather supplied by the WAFcS should be in IWXXM code form is not included.	

Annex 6		Operation of aircraft Part I (11th Edition) (AMDT 44)	
Референция Reference	S - Стандарт R - Препоръчителни практики S - Standard R - Recommended Practices	Различие Difference	Забележки (Причини за различието) Remarks (Reasons for difference)
Глава 4 4.2.8.1.1 Chapter 4 4.2.8.1.1	S	Частично изпълнена. За CVS (комбинирана визуална система) не се получават експлоатационни кредити. Понастоящем Регламент (ЕС) № 965/2012 позволява експлоатационни кредити единствено за проекционни дисплеи (HUD) и усъвършенствани визуални системи (EVS). Partially implemented. The CVS does not receive operational credits. Reg. (EU) 965/2012 currently only allows operational credits for HUDs and EVS.	Няма NIL
Глава 4 4.2.8.2 Chapter 4 4.2.8.2	S	Частично изпълнена. Нововъведените елементи на стандарта все още не са транспонирани в правилата на ЕС. Partially implemented. The newly introduced elements of the standard are not yet transposed in the EU rules.	Няма NIL
Глава 4 4.3.4.1.2 Chapter 4 4.3.4.1.2	S	Частично изпълнена. В правилата на ЕС се използва понятието ETOPS (полет с увеличена продължителност) вместо EDTO (полет с удължено време за отклонение). Partially implemented. The EU rules use the ETOPS concept instead of EDTO.	Няма NIL
Глава 4 4.7.2.1, 4.7.2.2, 4.7.2.3, 4.7.2.4 и 4.7.2.6 Chapter 4 4.7.2.1, 4.7.2.2, 4.7.2.3, 4.7.2.4 and 4.7.2.6	S	Не са изпълнени. В Регламент (ЕС) № 965/2012 не се използва понятието EDTO. Вместо това се използва понятието ETOPS. Not implemented. Reg. (EU) 965/2012 does not use EDTO. Instead, the ETOPS concept is used.	Няма NIL
Глава 6 6.1.5.1, 6.1.5.2 и 6.1.5.3 Chapter 6 6.1.5.1, 6.1.5.2 and 6.1.5.3	S	Не са изпълнени. Not implemented.	Няма NIL
Глава 6 6.1.5.4 Chapter 6 6.1.5.4	R	Не е изпълнена. Not implemented.	Няма NIL

Annex 6		Operation of aircraft Part I (11th Edition) (AMDT 44)	
Референция	S - Стандарт R - Препоръчителни практики	Различие	Забележки (Причини за различието)
Reference	S - Standard R - Recommended Practices	Difference	Remarks (Reasons for difference)
Глава 6 6.3.3.1.1  Chapter 6 6.3.3.1.1	S	По-строги мерки или надвишаване на изискванията. CAT.IDE.A.195, буква а) от Регламент (ЕС) № 965/2012 изисква записване на комуникационни съобщения по линия за предаване на данни за самолети на които е издаден индивидуален сертификат за летателна годност (CofA) на или след 8 април 2014 г.  More Exacting or Exceeds. CAT.IDE.A.195 (a) of Reg. (EU) 965/2012 requires recording data link communications for aeroplanes issued with an individual CofA on or after 08 April 2014.	Няма NIL
Глава 6 6.3.3.1.2  Chapter 6 6.3.3.1.2	S	Не е изпълнена. CAT.IDE.A.195, буква а) от Регламент (ЕС) № 965/2012 се прилага само към самолети, на които за първи път е издаден индивидуален CofA на или след 8 април 2014 г. Не се изисква преоборудване с устройства за записване на съобщения по линия за предаване на данни.  Not implemented. CAT.IDE.A.195 (a) of Reg. (EU) 965/2012 is only applicable to aeroplanes first issued with an individual CofA on or after 8 April 2014. Retrofit of data link recording equipment is not required.	Няма NIL
Глава 6 6.3.3.1.3  Chapter 6 6.3.3.1.3	R	Не е изпълнена.  Not implemented.	Няма NIL
Глава 6 6.18.1  Chapter 6 6.18.1	S	Частично изпълнена. CAT.GEN.MPA.210 от Регламент (ЕС) № 965/2012 не се прилага към самолети с максимална сертифицирана излетна маса (MCTOM) под 45 500 kg и максимална оперативна конфигурация на пътническите места (MOPSC) под 19 пътнически места. Освен това CAT.GEN.MPA.210 се прилага само към самолети, на които е издаден индивидуален CofA на или след 1 януари 2023 г.  Partially implemented. CAT.GEN.MPA.210 of Reg. (EU) 965/2012 is not applicable to aeroplanes with MCTOM of less than 45 500 kg and MOPSC of less than 19. In addition, CAT.GEN.MPA.210 is only applicable to aeroplanes that are issued with an individual CofA on or after 1 January 2023.	Няма NIL

Annex 6		Operation of aircraft Part I (11th Edition) (AMDT 44)	
Референция	S - Стандарт R - Препоръчителни практики	Различие	Забележки (Причини за различията)
Reference	S - Standard R - Recommended Practices	Difference	Remarks (Reasons for difference)
Глава 6 6.18.2  Chapter 6 6.18.2	R	Не е изпълнена. Not implemented.	Няма NIL
Допълнение 8 1.6  App. 8 1.6	S	Не е изпълнена. Понастоящем няма изискване на ЕС, свързано с надеждността на източника на захранване на ADRS (система за записване на данни от въздухоплавателното средство), ако се използва такава система.  Not implemented. If an ADRS is used, there currently is no EU requirement addressing the reliability of its power source.	Няма NIL
Допълнение 10  App. 10	S	Не е изпълнена. Not implemented.	Няма NIL



Annex 6		Operation of aircraft Part II (10th Edition) (AMDT 37)	
Референция Reference	S - Стандарт R - Препоръчителни практики S - Standard R - Recommended Practices	Различие Difference	Забележки (Причини за различието) Remarks (Reasons for difference)
Глава 2 2.2.2.2.1.1  Chapter 2 2.2.2.2.1.1	S	Частично изпълнена. За CVS не се получават експлоатационни кредити. Понастоящем Регламент (ЕС) № 965/2012 позволява експлоатационни кредити единствено за HUD и EVS. Partially implemented. The CVS dose not receive operational credits. Reg. (EU) 965/2012 currently only allows operational credits for HUDs and EVS.	Няма NIL
Глава 2 2.4.16.2.1  Chapter 2 2.4.16.2.1	S	Частично изпълнена. Partially implemented.	Няма NIL
Глава 2 2.4.18.1, 2.4.18.2, 2.4.18.3 и 2.4.18.4  Chapter 2 2.4.18.1, 2.4.18.2, 2.4.18.3 and 2.4.18.4	S	Не са изпълнени. Not implemented.	Няма NIL
Допълнение 2.5  App. 2.5	S	Не е изпълнена. Not implemented.	Няма NIL

Annex 6		Operation of aircraft Part III (10th Edition) (AMDT 23)	
Референция	S - Стандарт R - Препоръчителни практики	Различие	Забележки (Причини за различията)
Reference	S - Standard R - Recommended Practices	Difference	Remarks (Reasons for difference)
Глава 2 2.2.8.1.1  Chapter 2 2.2.8.1.1	S	Частично изпълнена. За CVS не се получават експлоатационни кредити. Понастоящем Регламент (ЕС) № 965/2012 позволява експлоатационни кредити единствено за HUD и EVS.  Partially implemented. The CVS dose not receive operational credits. Reg. (EU) 965/2012 currently only allows operational credits for HUDs and EVS.	Няма NIL
Глава 2 2.2.8.2  Chapter 2 2.2.8.2	S	Частично изпълнена. Нововъдените елементи на стандарта все още не са транспонирани в правилата на ЕС.  Partially implemented. The newly introduces elements of the standard are not yet transposed in the EU rules.	Няма NIL
Глава 4 4.1.5.1, 4.1.5.2, 4.1.5.3, 4.1.5.4, 4.3.3.1.2, 4.3.3.1.2.4, 4.7.3.1.1.1, 4.13.1, 4.13.2, 4.13.3, 4.13.4  Chapter 4 4.1.5.1, 4.1.5.2, 4.1.5.3, 4.1.5.4, 4.3.3.1.2, 4.3.3.1.2.4, 4.7.3.1.1.1, 4.13.1, 4.13.2, 4.13.3, 4.13.4	S	Не са изпълнени.  Not implemented.	Няма NIL
Допълнение 4 1.6  App. 4 1.6	S	Не е изпълнена. Понастоящем няма изискване на ЕС, свързано с надеждността на източника на захранване на ADRS (система за записване на данни от въздухоплавателното средство), ако се използва такава система.  Not implemented. If an ADRS is used, there currently is no EU requirement addressing the reliability of its power source.	Няма NIL
Допълнение 6  App. 6	S	Не е изпълнена.  Not implemented.	Няма NIL

Annex 10		Aeronautical Telecommunications Volume I (7th Edition) (AMDT 92)	
Референция Reference	S - Стандарт R - Препоръчителни практики S - Standard R - Recommended Practices	Различие Difference	Забележки (Причини за различието) Remarks (Reasons for difference)
Том I Volume I	S	<p>Регламент (ЕС) № 2017/373 се позовава на приложение 10, том I на ICAO, само до изменение 89 включително.</p> <p>Regulation (EU) 2017/373 refers to ICAO Annex 10, Volume I, up to and including Amendment 89 only.</p>	Няма NIL

Annex 10		Aeronautical Telecommunications Volume II (7th Edition) (AMDT 92)	
Референция Reference	S - Стандарт R - Препоръчителни практики S - Standard R - Recommended Practices	Различие Difference	Забележки (Причини за различието) Remarks (Reasons for difference)
Глава 4 4.3 Chapter 4 4.3	S	<p>Регламент (ЕС) № 2017/373 се позовава на приложение 10, том I на ICAO, само до изменение 89 включително.</p> <p>Regulation (EU) 2017/373 refers to ICAO Annex 10, Volume I, up to and including Amendment 89 only.</p>	Няма NIL
Глава 5 5.2.1.4.1 Chapter 5 5.2.1.4.1	S	<p>Приложение 10 на ИКАО, том II, глава 5.2.1.4.1 е транспонирано в Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 SERA.14035 с някои разлики. Разликите между посочения стандарт на ИКАО и настоящия регламент на Съюза са, както следва:</p> <p><b>SERA.14035 Предаване на числа при радиотелефония</b></p> <p>а) Предаване на числа</p> <p>1) Всички числа, използвани при предаването на позивната на ВС, курс, ПИК, скорост и посока на вятъра се предават чрез произнасяне на всяка цифра поотделно.</p> <p>i) Полетните нива се предават чрез произнасяне на всяка цифра поотделно, <u>освен в случаите на полетни нива в цели стотици.</u></p> <p>ii) Настройките на висотомера се предават чрез произнасяне на всяка цифра поотделно <u>с изключение на настройка от 1 000 hPa, която се предава като „ONE THOUSAND“.</u></p> <p>iii) Всички цифри за кодове от транспондер се предават чрез произнасяне на всяка цифра поотделно, <u>освен когато въпросните кодове съдържат цели хиляди - тогава информацията се предава като се произнася цифрата в броя на хилядите и след това се произнася „THOUSAND“.</u></p>	Няма NIL

Annex 10		Aeronautical Telecommunications Volume II (7th Edition) (AMDT 92)	
Референция	S - Стандарт R - Препоръчителни практики	Различие	Забележки (Причини за различията)
Reference	S - Standard R - Recommended Practices	Difference	Remarks (Reasons for difference)
Глава 5 5.2.1.4.1  Chapter 5 5.2.1.4.1	S	<p>2) Всички числа за предаването на информация, различна от описаната в буква а), точка 1), се предават чрез произнасяне на всяка цифра поотделно, освен при числата, съдържащи цели стотици и цели хиляди, които се предават като се произнася всяка цифра от броя на стотиците или хилядите и след това се произнася „HUNDRED“ или „THOUSAND“, според случая. Комбинациите от хиляди и цели стотици се предават чрез произнасяне на отделните цифри от броя на хилядите, последвани от думата „THOUSAND“, и произнасяне на броя на стотиците, последвани от думата „HUNDRED“.</p> <p>3) Когато е необходимо да се уточни число, предадено с цели хиляди и/или цели стотици, числото се предава като всяка цифра се произнася поотделно.</p> <p>4) При предаване на информация за относителното местоположение спрямо обект или за конфликтен трафик по 12-часовия координатен циферблат информацията се предава като цифрите се произнасят заедно – „TEN O'CLOCK“ („десет часа“) или „ELEVEN O'CLOCK“ („единадесет часа“).</p> <p>5) Числата с десетична запетая се предават, както в буква а), точка 1), като десетичната запетая се указва по реда ѝ като се произнася думата „DECIMAL“ („десетична запетая“).</p> <p>6) Всичките шест цифри от цифровия идентификатор се използват за идентифициране на канала на предаване при радиотелефонен обмен в метровия обхват (VHF), освен когато петата и шестата цифра са нули - тогава се използват само първите четири цифри.</p> <p>ICAO Annex 10, Volume II, Chapter 5.2.1.4.1 is transposed in Implementing Regulation (EU) No 923/2012 SERA.14035 with some differences. The differences between this ICAO Standard and that Union Regulation are as follows: <b>SERA.14035 Transmission of numbers in radiotelephony</b> (a) Transmission of numbers (1) All numbers used in the transmission of aircraft call sign, headings, runway, wind direction and speed shall be transmitted by pronouncing each digit separately.</p>	Няма NIL

Annex 10		Aeronautical Telecommunications Volume II (7th Edition) (AMDT 92)	
Референция	S - Стандарт R - Препоръчителни практики	Различие	Забележки (Причини за различието)
Reference	S - Standard R - Recommended Practices	Difference	Remarks (Reasons for difference)
Глава 5 5.2.1.4.1  Chapter 5 5.2.1.4.1	S	<p>(i) Flight levels shall be transmitted by pronouncing each digit separately <u>except for the case of flight levels in whole hundreds.</u></p> <p>(ii) The altimeter setting shall be transmitted by pronouncing each digit separately <u>except for the case of a setting of 1 000 hPa which shall be transmitted as 'ONE THOUSAND'.</u></p> <p>(iii) All numbers used in the transmission of transponder codes shall be transmitted by pronouncing each digit separately <u>except that, when the transponder codes contain whole thousands only, the information shall be transmitted by pronouncing the digit in the number of thousands followed by the word 'THOUSAND'.</u></p> <p>(2) All numbers used in transmission of other information than those described in point (a)(1) shall be transmitted by pronouncing each digit separately, except that all numbers containing whole hundreds and whole thousands shall be transmitted by pronouncing each digit in the number of hundreds or thousands followed by the word 'HUNDRED' or 'THOUSAND', as appropriate. Combinations of thousands and whole hundreds shall be transmitted by pronouncing each digit in the number of thousands followed by the word 'THOUSAND' followed by the number of hundreds, followed by the word 'HUNDRED'.</p> <p>(3) In cases where there is a need to clarify the number transmitted as whole thousands and/or whole hundreds, the number shall be transmitted by pronouncing each digit separately.</p> <p>(4) When providing information regarding relative bearing to an object or to conflicting traffic in terms of the 12-hour clock, the information shall be given pronouncing the digits together such as 'TEN O'CLOCK' or 'ELEVEN O'CLOCK'.</p> <p>(5) Numbers containing a decimal point shall be transmitted as prescribed in point (a)(1) with the decimal point in appropriate sequence indicated by the word 'DECIMAL'.</p> <p>(6) All six digits of the numerical designator shall be used to identify the transmitting channel in Very High Frequency (VHF) radiotelephony communications except in the case of both the fifth and sixth digits being zeros, in which case only the first four digits shall be used.</p>	Няма NIL

Annex 10		Aeronautical Telecommunications Volume II (7th Edition) (AMDT 92)	
Референция	S - Стандарт R - Препоръчителни практики	Различие	Забележки (Причини за различията)
Reference	S - Standard R - Recommended Practices	Difference	Remarks (Reasons for difference)
Глава 5 5.2.1.7.3.2.3  Chapter 5 5.2.1.7.3.2.3	S	<p>Приложение 10 на ИКАО, том II, глава 5.2.1.7.3.2.3 е транспонирано в Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 SERA.14055 с една разлика. Разликата между посочения стандарт на ИКАО и настоящия регламент на ЕС е, както следва:</p> <p><b>SERA.14055 Процедури за радиотелефония</b> б) 2) В отговор на горните повиквания се предава позивната на повикващата станция, последвана от позивната на отговарящата станция, което се приема за покана към повикващата станция да продължи предаването си. <u>При прехвърляне на комуникация в рамките на един орган за КВД, позивната на органа за КВД може да се пропусне, когато това е разрешено от компетентния орган.</u></p> <p>ICAO Annex 10, Volume II, Chapter 5.2.1.7.3.2.3 is transposed in Implementing Regulation (EU) No 923/2012 SERA.14055 with a difference. The difference between this ICAO Standard and that EU Regulation is as follows: <b>SERA.14055 Radiotelephony procedures</b> (b) (2) The reply to the above calls shall use the call sign of the station calling, followed by the call sign of the station answering, which shall be considered an invitation to proceed with transmission by the station calling. <u>For transfers of communication within one ATS unit, the call sign of the ATS unit may be omitted, when so authorised by the competent authority.</u></p>	Няма NIL

Annex 11		Air Traffic Services (15th Edition) (AMDT 52)	
Референция Reference	S - Стандарт R - Препоръчителни практики S - Standard R - Recommended Practices	Различие Difference	Забележки (Причини за различието) Remarks (Reasons for difference)
Глава 2 2.6.1 Chapter 2 2.6.1	S	<p>Възможност за освобождаване. Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012, SERA.6001. Позволява се на въздухоплавателни средства да превишават ограничението на скоростта от 250 възела, ако е налице одобрение от компетентния орган за типове въздухоплавателни средства, които поради технически причини или причини, свързани с безопасността, не могат да поддържат тази скорост.</p> <p>Exemption possibility. Implementing Regulation (EU) No 923/2012 paragraph SERA.6001 allows aircraft to exceed the 250 knot speed limit where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed.</p>	Няма NIL
Глава 2 2.19.3 Chapter 2 2.19.3	S	<p>В правилатана ЕС не е включено изискването подходящият орган за обслужване на въздушното движение (ОВД) да гарантира провеждането на оценка на риска за безопасността и за предприемането на подходящи мерки за намаляване на риска.</p> <p>In EU rules the requirement on the appropriate ATS authority to ensure the conduct of a safety risk assessment and the implementation of appropriate risk mitigation measures, is not included.</p>	Няма NIL
Глава 2 2.19.3.1 Chapter 2 2.19.3.1	S	<p>В правилатана ЕС не е включено изискването държавите членки да осигуряват процедури, с които се улеснява отчитането на всички съответни фактори от значение за безопасността в оценката на риска за безопасността.</p> <p>In EU rules the requirement on the Member State to establish procedures to facilitate the consideration of all relevant safety-significant factors in the safety risk assessment, is not included.</p>	Няма NIL
Глава 2 2.26.5 Chapter 2 2.26.5	S	<p>В Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 SERA.3401 буква г), точка (1) се различава от приложение 11 към ИКАО, стандарт 2.26.5, като в нея се упоменава, че „За проверка на времето то се дава с точност <u>поне до пълна</u> минута.“</p> <p>Implementing Regulation (EU) No 923/2012 SERA.3401(d)(1) differs from ICAO Annex 11, standard 2.26.5 by stating that „Time checks shall be given <u>at least to the nearest half</u> minute.“</p>	Няма NIL

Annex 11		Air Traffic Services (15th Edition) (AMDT 52)	
Референция Reference	S - Стандарт R - Препоръчителни практики S - Standard R - Recommended Practices	Различие Difference	Забележки (Причини за различията) Remarks (Reasons for difference)
Глава 3 Chapter 3	S	<p>Нова разпоредба. В Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012, SERA.8005, буква б) се посочва: б) Разрешенията, които се издават от органите за контрол на въздушното движение, осигуряват сепарация: (1) между всички полети във въздушно пространство клас А и В; (2) между полети по правилата за летене по прибори във въздушно пространство клас С, D и Е; (3) между полети по правилата за летене по прибори и полети по правилата за визуални полети във въздушно пространство клас С; (4) между полети по правилата за летене по прибори и полети по особени правила за визуални полети; (5) между полети по особени правила за визуални полети, освен ако не е предвидено друго от компетентния орган; освен при поискване от пилота на въздухоплавателно средство и при съгласие от пилота на другото въздухоплавателно средство и съгласно предписанието на компетентния орган за изброените в буква б) по-горе случаи във въздушно пространство класове D и E, полет може да получи разрешение <u>за поддържане на собствена сепарация по отношение на конкретна част от полета под 3 050 m (10 000 ft) по време на набор или снижаване през деня при визуални метеорологични условия.</u></p> <p>New provision. Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.8005(b), specifies: (b) Clearances issued by air traffic control units shall provide separation: (1) between all flights in airspace Classes A and B; (2) between IFR flights in airspace Classes C, D and E; (3) between IFR flights and VFR flights in airspace Class C; (4) between IFR flights and special VFR flights; (5) between special VFR flights unless otherwise prescribed by the competent authority; except that, when requested by the pilot of an aircraft <u>and agreed by the pilot of the other aircraft</u> and if so prescribed by the competent authority for the cases listed under (b) above in airspace Classes D and E, a flight may be cleared <u>subject to maintaining own separation in respect of a specific portion of the flight below 3 050 m (10 000 ft) during climb or descent, during day in visual meteorological conditions.</u></p>	Няма NIL



Annex 11	Air Traffic Services (15th Edition) (AMDT 52)		
Референция Reference	S - Стандарт R - Препоръчителни практики S - Standard R - Recommended Practices	Различие Difference	Забележки (Причини за различията) Remarks (Reasons for difference)
<p>Глава 3 3.7.3.1</p> <p>Chapter 3 3.7.3.1</p>	<p>S</p>	<p>В Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012, SERA.8015 се посочва (с добавяне към стандарта на ИКАО в приложение 11, 3.7.3.1 на подчертания текст):</p> <p>д) Повтаряне на разрешения и на информация, свързана с безопасността</p> <p>(1) Полетният екипаж повтаря на ръководителя на полети свързаните с безопасността части от разрешенията по КВД и инструкциите, които се предават гласово. Следните елементи следва винаги да бъдат повтаряни:</p> <p>i) разрешения за маршрути от КВД;</p> <p>ii) разрешения и инструкции за навлизане, кацане на, излитане от, излизане извън пистата, пресичане, <u>рулиране</u> и отклонение от пистата; и</p> <p>iii) писта в употреба, настройки на висотомера, кодове за SSR, <u>новозададени канали за връзка</u>, инструкции за нивото, инструкции за скоростта и курса; и</p> <p>iv) преходни нива, независимо дали са издадени от ръководителя или се съдържат в предаванията на ATIS.</p> <p>Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.8015, specifies (with the addition to ICAO Standard in Annex 11, 3.7.3.1 of the underlined text):</p> <p>(e) Read-back of clearances and safety-related information</p> <p>(1) The flight crew shall read back to the air traffic controller safety-related parts of ATC clearances and instructions which are transmitted by voice. The following items shall always be read back:</p> <p>(i) ATC route clearances;</p> <p>(ii) clearances and instructions to enter, land on, take off from, hold short of, cross, <u>taxi</u> and backtrack on any runway; and</p> <p>(iii) runway-in-use, altimeter settings, SSR codes, <u>newly assigned communication channels</u>, level instructions, heading and speed instructions; and</p> <p>(iv) transition levels, whether issued by the controller or contained in ATIS broadcasts.</p>	<p>Няма NIL</p>

Annex 11		Air Traffic Services (15th Edition) (AMDT 52)	
Референция Reference	S - Стандарт R - Препоръчителни практики S - Standard R - Recommended Practices	Различие Difference	Забележки (Причини за различията) Remarks (Reasons for difference)
Глава 3 3.7.3.1  Chapter 3 3.7.3.1	S	<p>В Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012, SERA.8015, буква д), точка 2) се посочва (с добавяне към стандарта на ИКАО в приложение 11, 3.7.3.1.1 на подчертания текст): (2) Други разрешения или инструкции, включително разрешенията под условие и <u>инструкциите за рулиране</u>, се повтарят или се признават по начин, който ясно показва, че са разбрани и ще се спазват.</p> <p>Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.8015(e)(2), specifies (with the addition to ICAO Standard in Annex 11, 3.7.3.1.1 of the underlined text): (2) Other clearances or instructions, including conditional clearances and <u>taxi instructions</u>, shall be read back or acknowledged in a manner to clearly indicate that they have been understood and will be complied with.</p>	Няма NIL
Глава 3  Chapter 3	S	<p>Нова разпоредба. В Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012, SERA.5010 се посочва: <b>SERA.5010 Полети по особени правила за визуални полети в контролирани зони</b> В контролирани зони, могат да се изпълняват полети по особени ПВП, при условие че има разрешение по КВД. Освен ако е налице разрешение от компетентния орган за вертолети в специални случаи, като например - но не само - медицински полети, операции за търсене и спасяване или за борба с пожари, се прилагат следните допълнителни условия: а) такива полети по особени ПВП могат да се провеждат само през деня, освен ако е разрешено друго от компетентния орган; б) за пилота: 1) безоблачно и с видимост до повърхността; (2) видимостта в полет е не по-малко от 1 500m или не по-малко от 800m за вертолети; (3) полет с приборна въздушна скорост (IAS) от 140kts или по-малко, позволяваща визуално наблюдение и предотвратяване на сблъскване с други въздухоплавателни средства или препятствия; както и</p>	Няма NIL

Annex 11	Air Traffic Services (15th Edition) (AMDT 52)		
Референция Reference	S - Стандарт R - Препоръчителни практики S - Standard R - Recommended Practices	Различие Difference	Забележки (Причини за различието) Remarks (Reasons for difference)
Глава 3 Chapter 3	S	<p>в) орган за КВД не издава разрешение за полет по особени ПВП на ВС за излитане от или кацане на летище, намиращо се в границите на контролирана зона, както и за навлизане в зоната на летищното движение или летищния кръг на полетите, когато обявените метеорологични условия на това летище са под следните минимални стойности: (1) приземната видимост е не по-малка от 1500m или не по-малка от 800m за вертолети; (2) долната граница на облачността е по-ниска от 180m (600ft).</p> <p>New provision. Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.5010, specifies: <b>SERA.5010 Special VFR in control zones</b> Special VFR flights may be authorised to operate within a control zone, subject to an ATC clearance. Except when permitted by the competent authority for helicopters in special cases such as, but not limited to, medical flights, search and rescue operations and fire-fighting, the following additional conditions shall be applied: (a) such flights may be conducted during day only, unless otherwise permitted by the competent authority; (b) by the pilot: (1) clear of cloud and with the surface in sight; (2) the flight visibility is not less than 1 500m or, for helicopters, not less than 800m; (3) fly at speed of 140kts IAS or less to give adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles in time to avoid a collision; and (c) an air traffic control unit shall not issue a special VFR clearance to aircraft to take off or land at an aerodrome within a control zone, or enter the aerodrome traffic zone or aerodrome traffic circuit when the reported meteorological conditions at that aerodrome are below the following minima: (1) the ground visibility is not less than 1 500m or, for helicopters, not less than 800m; (2) the ceiling is less than 180m (600ft).</p>	Няма NIL

Annex 11		Air Traffic Services (15th Edition) (AMDT 52)	
Референция Reference	S - Стандарт R - Препоръчителни практики S - Standard R - Recommended Practices	Различие Difference	Забележки (Причини за различието) Remarks (Reasons for difference)
Глава 3 3.7.3.3  Chapter 3 3.7.3.3	S	<p>Предложението за изменение на Регламент (ЕС) № 139/2014, което се очаква да бъде публикувано до края на 2020 г., съдържа следните разпоредби:</p> <p>"3) Водачите на превозно средство оборудвано с радио, които извършват или възнамеряват да извършат дейност в зоната за маневри, повтарят пред персонала за обслужване на въздушното движение свързаните с безопасността части от инструкциите, които се предават гласово. Инструкциите за навлизане, изчакване на безопасно разстояние, пресичане и работа на писта за излитане и кацане (ПИК), път за рулиране или летателна писта винаги се повтарят;</p> <p>4) повтарят пред персонала за обслужване на въздушното движение или потвърждават инструкции, различни от тези по т. 3, по начин, който ясно показва, че те са били разбрани и ще бъдат спазени."</p> <p><u>Текстът на ICAO:</u> Превозното средство, оборудвано с радио, което извършва или възнамерява да извърши дейност в зоната за маневри, повтаря пред ръководителя на полети свързаните с безопасността части от инструкциите, които се предават гласово, например инструкции за навлизане, изчакване на безопасно разстояние, пресичане и работа на писта за излитане и кацане или път за рулиране.</p> <p>The proposal of amendment to Regulation (EU) No 139/2014, which is expected to be published by the end of 2020, contains the following provisions:</p> <p>"(3) The drivers of a radio-equipped vehicle, operating or intended to operate on the manoeuvring area shall read back to the air traffic services personnel safety-related parts of instructions which are transmitted by voice. Instructions to enter, hold short of, cross and operate on any runway taxiway or runway strip shall always be read back;</p> <p>(4) read back to the air traffic services personnel or acknowledge instructions other than in point (3) in a manner to clearly indicate that they have been understood and shall be complied with."</p> <p><u>The ICAO text:</u> The vehicle operating or intended to operate on the manoeuvring area shall read back to the air traffic services controller safety-related parts of instructions which are transmitted by voice e.g. instructions to enter, hold short of, cross and operate on any operational runway or taxiway.</p>	Няма NIL

Annex 11	Air Traffic Services (15th Edition) (AMDT 52)		
Референция Reference	S - Стандарт R - Препоръчителни практики S - Standard R - Recommended Practices	Различие Difference	Забележки (Причини за различията) Remarks (Reasons for difference)
Глава 3 3.7.3.4 Chapter 3 3.7.3.4	S	<p>В правилата на ЕС не е включено изискването ръководителят на полети да изслушва повтарянето на инструкциите от водача на превозното средство.</p> <p>In EU rules the requirement on the controller to listen to the read-back of the vehicle driver, is not included.</p>	Няма NIL

Annex 14		Aerodromes Vol I (8th Edition) (AMDT 15)	
Референция	S - Стандарт R - Препоръчителни практики	Различие	Забележки (Причини за различията)
Reference	S - Standard R - Recommended Practices	Difference	Remarks (Reasons for difference)
Глава 1 1.1.7  Chapter 1 1.1.7	S	Спецификациите за сертифициране съдържат по-високи стойности за определени видове писти за излитане и кацане.  The certification specifications contains higher values for certain runway types.	Няма NIL
Глава 3 3.6.3  Chapter 3 3.6.3	S	Настоящата спецификация за сертифициране съдържа по-висока стойност за определени видове писти за излитане и кацане.  The current certification specification contains a higher value for certain types of runways.	Няма NIL
Глава 3 3.12.6  Chapter 3 3.12.6	S	В настоящата спецификация за сертифициране не се пояснява целта на спецификацията по отношение на вътрешната транзитна повърхност.  The current certification specification does not clarify the intent of the specification with respect to the inner transitional surface.	Няма NIL
Глава 3 3.12.8  Chapter 3 3.12.8	S	Разпоредбата е транспонирана като документ с насоки (GM).  The provision has been transposed as GM.	Няма NIL
Глава 5 5.3.23.4, 5.3.23.5 и 5.3.23.6  Chapter 5 5.3.23.4, 5.3.23.5 and 5.3.23.6	S	Тази разпоредба не е включена в настоящата спецификация за сертифициране.  The current certification specifications do not address this provision.	Няма NIL
Глава 5 5.3.23.10  Chapter 5 5.3.23.10	S	Тази разпоредба се третира по различен начин в настоящата спецификация за сертифициране.  The current certification specifications address this provision in a different manner.	Няма NIL
Глава 5 5.3.29.3  Chapter 5 5.3.29.3	S	Тази разпоредба не е включена в настоящата спецификация за сертифициране.  The current certification specifications do not address this provision.	Няма NIL
Глава 5 5.3.29.8  Chapter 5 5.3.29.8	S	Тази разпоредба се третира по различен начин в настоящата спецификация за сертифициране.  The current certification specifications address this provision in a different manner.	Няма NIL

Annex 14		Aerodromes Vol I (8th Edition) (AMDT 15)	
Референция	S - Стандарт R - Препоръчителни практики	Различие	Забележки (Причини за различието)
Reference	S - Standard R - Recommended Practices	Difference	Remarks (Reasons for difference)
Глава 5 5.4.1 Таблица 5-5  Chapter 5 5.4.1 Table 5-5	S	В настоящата спецификация предвижда по-голяма височина на лицето на знаците.  The current specification provides for a larger face height of signs.	Няма NIL
Глава 5 5.4.3.35, 5.4.3.37 и 5.4.3.39  Chapter 5 5.4.3.35, 5.4.3.37 and 5.4.3.39	S	Тази разпоредба не е включена напълно в настоящата спецификация за сертифициране.  The current certification specification does not fully address this provision.	Няма NIL
Глава 9 9.9.5  Chapter 9 9.9.5	S	Настоящата спецификация за сертифициране е по-строга по отношение на инсталирането на обекти на определени видове писти за излитане и кацане.  The current certification specification is more demanding with regard to the installation of objects for certain runway types.	Няма NIL

Annex 14		Aerodromes Vol II (5th Edition) (AMDT 9)	
Референция	S - Стандарт R - Препоръчителни практики	Различие	Забележки (Причини за различията)
Reference	S - Standard R - Recommended Practices	Difference	Remarks (Reasons for difference)
Глава 1 1.1 Chapter 1 1.1	S	<p>Определение на дизайн D. Определението не е обхванато от настоящите разпоредби. Освен това то се прилага само за вертолетни летища по правилата за визуални полети (ПВП), разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.</p> <p>Definition of Design D. The definition is not covered by the current provisions. In addition, it applies only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.</p>	Няма NIL
Глава 1 1.1 Chapter 1 1.1	S	<p>Определение на стойност D. Определението не е обхванато от настоящите разпоредби. Освен това то се прилага само за вертолетни летища по правилата за визуални полети (ПВП), разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.</p> <p>Definition of D-value. The definition is not covered by the current provisions. In addition, it applies only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.</p>	Няма NIL
Глава 1 1.1 Chapter 1 1.1	S	<p>Определение на повърхност, издържаща на динамично натоварване. Настоящото определение е свързано с аварийно приземяване, а не с движението на хеликоптери. Освен това то се прилага само за вертолетни летища по правилата за визуални полети (ПВП), разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.</p> <p>Definition of Dynamic load-bearing surface. The current definition is linked to emergency touchdown and not helicopter motion. In addition, it applies only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.</p>	Няма NIL
Глава 1 1.1 Chapter 1 1.1	S	<p>Определение на "удължен". Определението не е обхванато от настоящите разпоредби. Освен това то се прилага само за вертолетни летища по правилата за визуални полети (ПВП), разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.</p> <p>Definition of Elongated. The definition is not covered by the current provisions. In addition, it applies only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.</p>	Няма NIL



Annex 14	Aerodromes Vol II (5th Edition) (AMDT 9)		
Референция Reference	S - Стандарт R - Препоръчителни практики S - Standard R - Recommended Practices	Различие Difference	Забележки (Причини за различието) Remarks (Reasons for difference)
Глава 1 1.1 Chapter 1 1.1	S	<p>Определение на местостоянка за вертолет. Настоящото определение не обхваща всички функции, включени в новото определение на местостоянка за вертолет. Освен това то се прилага само за вертолетни летища по правилата за визуални полети (ПВП), разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.</p> <p>Definition of Helicopter stand. The current definition does not cover all the functions covered by the new definition of helicopter stand. In addition, it applies only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.</p>	Няма NIL
Глава 1 1.1 Chapter 1 1.1	S	<p>Определение на път за рулиране на вертолети. Новото съдържание на определението не е обхванато от настоящите разпоредби. Освен това то се прилага само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.</p> <p>Definition of Helicopter taxiway. The new content of the definition is not covered by the current provisions. In addition, it applies only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.</p>	Няма NIL
Глава 1 1.1 Chapter 1 1.1	S	<p>Определение на маршрут за рулиране на вертолети. Определението не е обхванато от настоящите разпоредби. Освен това то се прилага само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.</p> <p>Definition of Helicopter taxi-route. The definition is not covered by the current provisions. In addition, it applies only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.</p>	Няма NIL

Annex 14		Aerodromes Vol II (5th Edition) (AMDT 9)	
Референция	S - Стандарт R - Препоръчителни практики	Различие	Забележки (Причини за различията)
Reference	S - Standard R - Recommended Practices	Difference	Remarks (Reasons for difference)
Глава 1 1.1 Chapter 1 1.1	S	<p>Определение на предпазна зона. Настоящото определение обхваща и маршрута на рулиране. Освен това, то се прилага само за вертолетни летища по правилата за визуални полети (ПВП), разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.</p> <p>Definition of Protection area. The current definition covers also the taxi-route. In addition, it applies only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.</p>	Няма NIL
Глава 1 1.1 Chapter 1 1.1	S	<p>Определение на кръг за позициониране при приземяване (TDPC). Определението не е обхванато от настоящите разпоредби. Освен това то се прилага само за вертолетни летища по правилата за визуални полети (ПВП), разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.</p> <p>Definition of Touchdown positioning circle (TDPC). The definition is not covered by the current provisions. In addition, it applies only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.</p>	Няма NIL
Глава 1 1.1 Chapter 1 1.1	S	<p>Определение на маркировка за позициониране при приземяване (TDPM). Определението не е обхванато от настоящите разпоредби. Освен това то се прилага само за вертолетни летища по правилата за визуални полети (ПВП), разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.</p> <p>Definition of Touchdown positioning marking (TDPM). The definition is not covered by the current provisions. In addition, it applies only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.</p>	Няма NIL
Глава 2 2.4.1, 2.4.3 Chapter 2 2.4.1, 2.4.3	S	<p>Спецификацията не е транспонирана.</p> <p>The specification has not been transposed.</p>	Няма NIL
Глава 2 2.7.1, 2.7.2, 2.7.3, 2.7.4 Chapter 2 2.7.1, 2.7.2, 2.7.3, 2.7.4	S	<p>Съответните спецификации, които се прилагат и за летищата, са транспонирани като документ с насоки.</p> <p>The relevant specifications which apply for aerodromes as well have been transposed as guidance material.</p>	Няма NIL

Annex 14		Aerodromes Vol II (5th Edition) (AMDT 9)	
Референция	S - Стандарт R - Препоръчителни практики	Различие	Забележки (Причини за различието)
Reference	S - Standard R - Recommended Practices	Difference	Remarks (Reasons for difference)
Глава 3 3.1.1 Chapter 3 3.1.1	S	Зоните за краен етап на подхода за кацане и за излитане (FATO) се третират по различен начин в настоящите разпоредби. Освен това настоящата разпоредба се прилага само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.  The current provisions address the FATO in a different manner. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.	Няма NIL
Глава 3 3.1.2 Chapter 3 3.1.2	S	В настоящите разпоредби не се предвижда, че не е необходимо FATO да е твърда. Освен това настоящата разпоредба се прилага само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.  The current provisions do not foresee that a FATO needs not be solid. In addition, the current provision apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.	Няма NIL
Глава 3 3.1.3 Chapter 3 3.1.3	S	Размерите на FATO са определени по различен начин в настоящите разпоредби. Освен това настоящата разпоредба се прилага само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.  The current provisions define the dimensions of FATO in a different manner. In addition, the current provision apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.	Няма NIL
Глава 3 3.1.5 Chapter 3 3.1.5	S	Наклоните са определени по различен начин в настоящите разпоредби. Освен това настоящата разпоредба се прилага само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.  The current provisions define the slopes in a different manner. In addition, the current provision apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.	Няма NIL

Annex 14		Aerodromes Vol II (5th Edition) (AMDT 9)	
Референция	S - Стандарт R - Препоръчителни практики	Различие	Забележки (Причини за различията)
Reference	S - Standard R - Recommended Practices	Difference	Remarks (Reasons for difference)
Глава 3 3.1.8  Chapter 3 3.1.8	S	<p>Характеристиките на участъците за безопасност се третира по различен начин в настоящите разпоредби. Освен това настоящите разпоредби се прилагат само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.</p> <p>The current provisions address the characteristics of the safety area in a different manner. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.</p>	Няма NIL
Глава 3 3.1.9  Chapter 3 3.1.9	S	<p>Размерите на участъците за безопасност се третира по различен начин в настоящите разпоредби. Освен това настоящите разпоредби се прилагат само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.</p> <p>The current provisions address the dimensions of the safety area in a different manner. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.</p>	Няма NIL
Глава 3 3.1.11, 3.1.13 и 3.1.14  Chapter 3 3.1.11, 3.1.13 and 3.1.14	S	<p>Наличието на обекти в участъците за безопасност се третира по различен начин в настоящите разпоредби. Освен това настоящите разпоредби се прилагат само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.</p> <p>The current provisions address the presence of objects in the safety area in a different manner. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.</p>	Няма NIL

Annex 14		Aerodromes Vol II (5th Edition) (AMDT 9)	
Референция	S - Стандарт R - Препоръчителни практики	Различие	Забележки (Причини за различието)
Reference	S - Standard R - Recommended Practices	Difference	Remarks (Reasons for difference)
Глава 3 3.1.15  Chapter 3 3.1.15	S	Настоящата спецификация предвижда възможността за пробождане на повърхността при определени условия. Освен това настоящата разпоредба се прилага само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.  The existing specification foresees the possibility or penetration of the surface under certain conditions. In addition, the current provision applies only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.	Няма NIL
Глава 3 3.1.16  Chapter 3 3.1.16	S	Тази спецификация не е включена в настоящите разпоредби. Освен това настоящите разпоредби се прилагат само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.  The current provisions do not address this specification. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.	Няма NIL
Глава 3 3.1.19  Chapter 3 3.1.19	S	Настоящата разпоредба предвижда единичен наклон. Освен това настоящата разпоредба се прилага само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.  The current provision contains a single slope. In addition, the current provision applies only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.	Няма NIL

Annex 14		Aerodromes Vol II (5th Edition) (AMDT 9)	
Референция	S - Стандарт R - Препоръчителни практики	Различие	Забележки (Причини за различията)
Reference	S - Standard R - Recommended Practices	Difference	Remarks (Reasons for difference)
Глава 3 3.1.21 и 3.1.24  Chapter 3 3.1.21 and 3.1.24	S	Тази спецификация не е включена в настоящите разпоредби. Освен това настоящите разпоредби се прилагат само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.  The current provisions do not address this specification. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.	Няма NIL
Глава 3 3.1.26  Chapter 3 3.1.26	S	Настоящата спецификация предвижда по-строги характеристики на наклона. Освен това настоящата разпоредба се прилага само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.  The current specification contains stricter slope characteristics. In addition, the current provision applies only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.	Няма NIL
Глава 3 3.1.27, 3.1.28, 3.1.29, 3.1.30, 3.1.31, 3.1.33, 3.1.34, 3.1.35, 3.1.36, 3.1.38, 3.1.42  Chapter 3 3.1.27, 3.1.28, 3.1.29, 3.1.30, 3.1.31, 3.1.33, 3.1.34, 3.1.35, 3.1.36, 3.1.38, 3.1.42	S	Тази спецификация не е включена в настоящите разпоредби. Освен това настоящите разпоредби се прилагат само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.  The current provisions do not address this specification. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.	Няма NIL

Annex 14		Aerodromes Vol II (5th Edition) (AMDT 9)	
Референция	S - Стандарт R - Препоръчителни практики	Различие	Забележки (Причини за различието)
Reference	S - Standard R - Recommended Practices	Difference	Remarks (Reasons for difference)
Глава 3 3.1.44, 3.1.45, 3.1.46  Chapter 3 3.1.44, 3.1.45, 3.1.46	S	Характеристиките на местостоянките се третираат по различен начин в настоящите разпоредби. Освен това настоящите разпоредби се прилагат само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.  The current provisions address the characteristics of stands in a different manner. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.	Няма NIL
Глава 3 3.1.47  Chapter 3 3.1.47	S	Настоящите спецификации позволяват да не се предвиждат маркировки на местостоянките. Освен това настоящите разпоредби се прилагат само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.  The current specifications allow the non-provision of stand marking. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.	Няма NIL
Глава 3 3.1.52, 3.1.55  Chapter 3 3.1.52, 3.1.55	S	Тези спецификации не са включени в настоящите разпоредби. Освен това настоящите разпоредби се прилагат само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.  The current provisions do not address this specification. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.	Няма NIL
Глава 4 4.2.7  Chapter 4 4.2.7	S	Спецификацията не обхваща наличието на поне един защитен страничен наклон. Освен това настоящите разпоредби се прилагат само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.  The specification does not cover the availability of at least one protected side slope. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.	Няма NIL

Annex 14		Aerodromes Vol II (5th Edition) (AMDT 9)	
Референция	S - Стандарт R - Препоръчителни практики	Различие	Забележки (Причини за различията)
Reference	S - Standard R - Recommended Practices	Difference	Remarks (Reasons for difference)
Глава 5 5.2.2  Chapter 5 5.2.2	S	Тази спецификация не е включена в настоящите разпоредби. Освен това настоящите разпоредби се прилагат само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.  The current provisions do not address this specification. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.	Няма NIL
Глава 5 5.2.7.4  Chapter 5 5.2.7.4	S	В настоящите разпоредби приложимият цвят е посочен като бял и не се изисква цветът на маркировката да е в контраст с фона. Освен това настоящите разпоредби се прилагат само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.  The current provisions specify white as applicable colour and do not require the colour of the marking to be in contrast with the background. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.	Няма NIL
Глава 5 5.2.9.1  Chapter 5 5.2.9.1	S	В настоящата разпоредба осигуряването на TDPM се определя по по-стриктен и обвързан с условия начин. Освен това настоящата разпоредба се прилага само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.  The current provision define the provision of TDPM in a more prescriptive and conditional manner. In addition, the current provision applies only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.	Няма NIL
Глава 5 5.2.9.2, 5.2.9.3, 5.2.9.5, 5.2.9.8, 5.2.9.9, 5.2.9.10  Chapter 5 5.2.9.2, 5.2.9.3, 5.2.9.5, 5.2.9.8, 5.2.9.9, 5.2.9.10	S	Тези спецификации не са включени в настоящите разпоредби. Освен това настоящите разпоредби се прилагат само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.  The current provisions do not address these specifications. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.	Няма NIL



Annex 14		Aerodromes Vol II (5th Edition) (AMDT 9)	
Референция Reference	S - Стандарт R - Препоръчителни практики S - Standard R - Recommended Practices	Различие Difference	Забележки (Причини за различието) Remarks (Reasons for difference)
Глава 5 5.2.13.2, 5.2.13.3  Chapter 5 5.2.13.2, 5.2.13.3	S	В настоящите разпоредби се посочва понятието „наземна ПР за вертолети“. Освен това настоящите разпоредби се прилагат само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.  The current provisions refer to ground taxiway. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.	Няма NIL
Глава 5 5.2.13.4  Chapter 5 5.2.13.4	S	В настоящите разпоредби се посочва понятието „наземна ПР за вертолети“.  The current provisions refer to ground taxiway.	Няма NIL
Глава 5 5.2.13.5, 5.2.13.6  Chapter 5 5.2.13.5, 5.2.13.6	S	В настоящите разпоредби се посочва понятието „наземна ПР за вертолети“. Освен това настоящите разпоредби се прилагат само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.  The current provisions refer to ground taxiway. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.	Няма NIL
Глава 5 5.2.13.7  Chapter 5 5.2.13.7	S	Тази спецификация не е включена в настоящите разпоредби. Освен това настоящите разпоредби се прилагат само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.  The current provisions do not address this specification. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.	Няма NIL
Глава 5 5.2.13.8, 5.2.13.9, 5.2.13.10, 5.2.13.11, 5.2.13.12  Chapter 5 5.2.13.8, 5.2.13.9, 5.2.13.10, 5.2.13.11, 5.2.13.12	S	В настоящите разпоредби се посочва понятието „наземна ПР за вертолети“. Освен това настоящите разпоредби се прилагат само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.  The current provisions refer to ground taxiway. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.	Няма NIL

Annex 14		Aerodromes Vol II (5th Edition) (AMDT 9)	
Референция	S - Стандарт R - Препоръчителни практики	Различие	Забележки (Причини за различията)
Reference	S - Standard R - Recommended Practices	Difference	Remarks (Reasons for difference)
Глава 5 5.2.14.1  Chapter 5 5.2.14.1	S	В съответствие с настоящите изисквания осигуряването на съответните маркировки и маркери се изисква само при определени условия. Освен това настоящите разпоредби се прилагат само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.  The provision of relevant markings and markers is required only under certain conditions according to the current requirements. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.	Няма NIL
Глава 5 5.2.14.2, 5.2.14.3, 5.2.14.4, 5.2.14.5  Chapter 5 5.2.14.2, 5.2.14.3, 5.2.14.4, 5.2.14.5	S	В настоящите разпоредби се посочва понятието „ПР за вертолети по въздуха“. Освен това настоящите разпоредби се прилагат само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.  The current provisions refer to air taxiway. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.	Няма NIL
Глава 5 5.2.15.1  Chapter 5 5.2.15.1	S	В съответствие с настоящите изисквания осигуряването на маркировки по периметъра на местостоянките за вертолети се изисква само при определени условия. Освен това настоящите разпоредби се прилагат само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.  The provision of stand perimeter markings is required only under certain conditions according to the current requirements. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.	Няма NIL

Annex 14		Aerodromes Vol II (5th Edition) (AMDT 9)	
Референция	S - Стандарт R - Препоръчителни практики	Различие	Забележки (Причини за различието)
Reference	S - Standard R - Recommended Practices	Difference	Remarks (Reasons for difference)
Глава 5 5.2.15.2, 5.2.15.4  Chapter 5 5.2.15.2, 5.2.15.4	S	Тази спецификация не е включена в настоящите разпоредби. Освен това настоящите разпоредби се прилагат само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.  The current provisions do not address this specification. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.	Няма NIL
Глава 5 5.2.15.6  Chapter 5 5.2.15.6	S	Новите характеристики на маркировката не са включени в настоящите разпоредби. Освен това настоящите разпоредби се прилагат само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.  The current provisions do not address the new characteristics of the marking. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.	Няма NIL
Глава 5 5.2.15.7  Chapter 5 5.2.15.7	S	Характеристиките на TDPM са определени по различен начин в настоящите разпоредби. Освен това настоящите разпоредби се прилагат само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.  The characteristics of the TDPM are defined differently in the current provisions. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.	Няма NIL
Глава 5 5.3.1  Chapter 5 5.3.1	S	Настоящите разпоредби съдържат илюстрацията на HAPI. Освен това настоящите разпоредби се прилага само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.  The current provisions contain the HAPI illustration. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.	Няма NIL

Annex 14		Aerodromes Vol II (5th Edition) (AMDT 9)	
Референция	S - Стандарт R - Препоръчителни практики	Различие	Забележки (Причини за различията)
Reference	S - Standard R - Recommended Practices	Difference	Remarks (Reasons for difference)
Глава 5 5.3.5  Chapter 5 5.3.5	S	Настоящите разпоредби съдържат спецификации за местоположението, формата на сигнала, разпределянето на светлината, пистата за подход и определянето на азимута, както и характеристиките на системата за визуално насочване. Освен това настоящите разпоредби се прилагат само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.  The current provisions contain specification for location, signal format, light distribution, approach track and azimuth setting, and characteristics of the visual alignment guidance system. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.	Няма NIL
Глава 5 5.3.6  Chapter 5 5.3.6	S	Настоящите разпоредби съдържат спецификации за местоположението, формата на сигнала, разпределянето на светлината, наклона на глисадата и установяването на ъглите на издигане, характеристиките на светлината, повърхността за защита от препятствия. Освен това настоящите разпоредби се прилагат само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.  The current provisions contain specification for location, signal format, light distribution, approach slope and elevation setting, characteristics of the light unit, obstacle protection surfaces. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.	Няма NIL
Глава 5 5.3.9.17  Chapter 5 5.3.9.17	S	Настоящата спецификация позволява светлините по периметъра на TLOF да са по-високи от 5 см. Освен това настоящите разпоредби се прилагат само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.  The current specification allows TLOF perimeter lights to exceed higher than 5cm. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.	Няма NIL

Annex 14	Aerodromes Vol II (5th Edition) (AMDT 9)		
Референция  Reference	S - Стандарт R-Препоръчителни практики  S - Standard R - Recommended Practices	Различие  Difference	Забележки (Причини за различието)  Remarks (Reasons for difference)
<p>Глава 5 5.3.10.1, 5.3.10.2, 5.3.10.3, 5.3.10.4, 5.3.13.1, 5.3.13.2</p> <p>Chapter 5 5.3.10.1, 5.3.10.2, 5.3.10.3, 5.3.10.4, 5.3.13.1, 5.3.13.2</p>	S	<p>Тези спецификации не са включени в настоящите разпоредби. Освен това настоящите разпоредби се прилагат само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.</p> <p>The current provisions do not address this specification. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.</p>	Няма NIL
<p>Глава 6 6.2.1.3</p> <p>Chapter 6 6.2.1.3</p>	S	<p>Настоящите разпоредби предвиждат услуги за аварийно-спасително и противопожарно осигуряване (RFFS), без да е необходимо да се извърши оценка на риска. Освен това настоящите разпоредби се прилагат само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.</p> <p>The current provisions foresee the provision of RFFS without the need to conduct a risk assessment. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.</p>	Няма NIL
<p>Глава 6 6.2.2.2</p> <p>Chapter 6 6.2.2.2</p>	S	<p>Нивото на защита се определя в съответствие с разпоредбите, приложими за летищата. Освен това настоящите разпоредби се прилагат само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.</p> <p>The level of protection is determined in accordance with the provisions applicable to aerodromes. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.</p>	Няма NIL
<p>Глава 6 6.2.2.3</p> <p>Chapter 6 6.2.2.3</p>	S	<p>Прилагат се спецификациите за RFFS на летищата. Освен това настоящите разпоредби се прилагат само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.</p> <p>The aerodrome RFFS specifications apply. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.</p>	Няма NIL

Annex 14		Aerodromes Vol II (5th Edition) (AMDT 9)	
Референция	S - Стандарт R - Препоръчителни практики	Различие	Забележки (Причини за различията)
Reference	S - Standard R - Recommended Practices	Difference	Remarks (Reasons for difference)
Глава 6 6.2.3.1  Chapter 6 6.2.3.1	S	Количеството на основния пожарогасителен материал и на веществата се определя в съответствие с разпоредбите, приложими за летищата. Освен това настоящите разпоредби се прилагат само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.  The amount of media and agents is determined in accordance with the provisions applicable to aerodromes. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.	Няма NIL
Глава 6 6.2.3.5, 6.2.3.8  Chapter 6 6.2.3.5, 6.2.3.8	S	Прилагат се спецификациите за RFFS на летищата. Освен това настоящите разпоредби се прилагат само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.  The aerodrome RFFS specifications apply. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.	Няма NIL
Глава 6 6.2.4.1  Chapter 6 6.2.4.1	S	Приложимите правила не съдържат определено време за реакция, което трябва да се постигне. Освен това настоящите разпоредби се прилагат само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.  The applicable rules do not contain a certain response time to be achieved. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.	Няма NIL
Глава 6 6.2.5.1, 6.2.6  Chapter 6 6.2.5.1, 6.2.6	S	Прилагат се спецификациите за RFFS на летищата. Освен това настоящите разпоредби се прилагат само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.  The aerodrome RFFS specifications apply. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.	Няма NIL

Annex 14		Aerodromes Vol II (5th Edition) (AMDT 9)	
Референция	S - Стандарт R - Препоръчителни практики	Различие	Забележки (Причини за различието)
Reference	S - Standard R - Recommended Practices	Difference	Remarks (Reasons for difference)
Глава 6 6.2.7.1  Chapter 6 6.2.7.1	S	<p>Прилагат се спецификациите за RFFS на летищата и винаги се осигурява персонал за RFFS. Освен това настоящите разпоредби се прилагат само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.</p> <p>The aerodrome RFFS specifications apply and RFSS personnel are always provided. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.</p>	Няма NIL
Глава 6 6.2.7.2  Chapter 6 6.2.7.2	S	<p>Прилагат се спецификациите за RFFS на летищата и винаги се осигурява и обучава персонал за RFFS. Освен това настоящите разпоредби се прилагат само за вертолетни летища по ПВП, разположени на летища, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 139/2014.</p> <p>The aerodrome RFFS specifications apply and RFSS personnel are always provided and trained. In addition, the current provisions apply only for VFR heliports located at aerodromes falling in the scope of Regulation (EU) 139/2014.</p>	Няма NIL

Annex 15		Aeronautical Information Services (16th Edition) (AMDT 41)	
Референция Reference	S - Стандарт R - Препоръчителни практики S - Standard R - Recommended Practices	Различие Difference	Забележки (Причини за различието) Remarks (Reasons for difference)
Глава 6 6.3.2.3  Chapter 6 6.3.2.3	S	<p>Не е изпълнена. Понастоящем законодателството на ЕС не изисква публикуването на информация чрез известия за пилотите (NOTAM) относно опасните дейности за гражданското въздухоплаване и разглеждането на специфичния случай на зоните на конфликти.</p> <p>Not implemented. The publication of information through NOTAM about hazardous activities to civil aviation and addressing the specific case of conflict zones is currently not required by EU regulations.</p>	Няма NIL
Глава 10  Chapter 10	S	<p>Не се предоставят електронни данни за местността и препятствията.</p> <p>Electronic Terrain and Obstacle Data not provided.</p>	Няма данни Data not available



Annex 16		Environmental Protection Volume I (8th Edition) (AMDT 13)	
Референция	S - Стандарт R - Препоръчителни практики	Различие	Забележки (Причини за различията)
Reference	S - Standard R - Recommended Practices	Difference	Remarks (Reasons for difference)
Том I Volume I	S	Регламент (ЕС) № 2018/1139 се позовава на приложение 16, том I, изменение 12 на ИКАО. Regulation (EU) 2018/1139 refers to ICAO Annex 16, Volume I Amendment 12.	Няма NIL

Annex 16		Environmental Protection Volume II (4th Edition) (AMDT 10)	
Референция	S - Стандарт R - Препоръчителни практики	Различие	Забележки (Причини за различията)
Reference	S - Standard R - Recommended Practices	Difference	Remarks (Reasons for difference)
За стандартите, които стават приложими през януари 2021 г.  For those standards with the applicability date of Jan 2021	S	Регламент (ЕС) № 2018/1139 се позовава на приложение 16, том II, приложение 9 на ИКАО. Regulation (EU) 2018/1139 refers to ICAO Annex 16, Volume II Amendment 9.	Няма NIL

Annex 16		Environmental Protection Volume III (1st Edition) (AMDT 1)	
Референция	S - Стандарт R - Препоръчителни практики	Различие	Забележки (Причини за различията)
Reference	S - Standard R - Recommended Practices	Difference	Remarks (Reasons for difference)
Том III Volume III	S	Регламент (ЕС) № 2018/1139 се позовава на приложение 16, том III на ИКАО. Regulation (EU) 2018/1139 refers to ICAO Annex 16, Volume III.	Няма NIL

**2. Данни, несъответстващи на изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373**

2.1 В процес на въвеждане на нова AIM система, с цел постигане на съответствие с изискванията за качество на данните, съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373.

**2. Data non-compliant with Commission Implementing Regulation (EU) 2017/373**

2.1 In process of implementation of a new AIM system, in order to achieve compliance with data quality requirements of Commission Implementing Regulation (EU) 2017/373.

INTENTIONALLY LEFT BLANK