

Брюксел, 17.1.2022 г.  
COM(2022) 10 final

2022/0003 (NLE)

Предложение за

## **РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА**

**относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз на 225-ата сесия на Съвета на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) по отношение на предвиденото приемане на изменение 178 на приложение 1, изменение 47 на приложение 6, част I, изменение 40 на приложение 6, част II, изменение 24 на приложение 6, част III, изменение 7 на приложение 7, изменение 109 на приложение 8, изменение 91 на приложение 10, том IV, изменение 17 на приложение 14, том I, изменение 18 на приложение 17 и изменение 29 на приложение 9 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване**

## ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

### 1. ПРЕДМЕТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Настоящото предложение се отнася до решението за установяване на:

- i) позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза на 225-ата сесия на Съвета на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) по отношение на предвиденото приемане на изменение 178 на приложение 1, изменение 47 на приложение 6, част I, изменение 40 на приложение 6, част II, изменение 24 на приложение 6, част III, изменение 7 на приложение 7, изменение 109 на приложение 8, изменение 91 на приложение 10, том IV, изменение 17 на приложение 14, том I, изменение 18 на приложение 17 и изменение 29 на приложение 9 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, както и
- ii) позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, след като ИКАО обяви приемането на изменение 178 на приложение 1, изменение 47 на приложение 6, част I, изменение 40 на приложение 6, част II, изменение 24 на приложение 6, част III, изменение 7 на приложение 7, изменение 109 на приложение 8, изменение 91 на приложение 10, том IV, изменение 17 на приложение 14, том I, изменение 18 на приложение 17 и изменение 29 на приложение 9 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване чрез съответните писма до държавите, с които приканва договарящите държави да уведомят за своето несъгласие, за различия или за одобрение на приетите мерки.

### 2. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

#### 2.1. Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване

Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване („Чикагската конвенция“) има за цел да регулира международния въздушен транспорт. Чикагската конвенция влиза в сила на 4 април 1947 г. и с нея е учредена Международната организация за гражданско въздухоплаване.

Всички държави — членки на ЕС, са страни по Чикагската конвенция.

#### 2.2. Международна организация за гражданско въздухоплаване

Международната организация за гражданско въздухоплаване е специализирана агенция на Организацията на обединените нации. Целите и задачите на организацията са да развива принципите и техниките на международното въздухоплаване и да насърчава планирането и развитието на международния въздушен транспорт.

Съветът на ИКАО е постоянен орган на ИКАО, който се състои от представители на 36 договарящи държави, избрани от събранието на ИКАО за период от три години. За периода 2019—2022 г. в Съвета на ИКАО са представени седем държави — членки на ЕС.

Задължителните функции на Съвета на ИКАО, изброени в член 54 от Чикагската конвенция, включват приемането на международни стандарти и препоръчителни практики, определени като приложения към Чикагската конвенция.

Съгласно член 90 от Чикагската конвенция всяко такова приложение или всяко изменение на дадено приложение влиза в сила след изтичането на тримесечен срок от тяхното съобщаване на съответните договарящи държави на ИКАО, или след

изтичането на по-продължителен срок, определен от Съвета на ИКАО, освен ако през това време мнозинството от договарящите държави на ИКАО заявят своето несъгласие.

След приемането на такива мерки, от държавите, членуващи в ИКАО, се изисква да уведомят за несъгласието си, за различията или за одобрението на мярката, преди тя да влезе в сила и да стане правно обвързваща.

В съответствие с член 38 от Чикагската конвенция всяка договаряща държава, която прецени, че е невъзможно да се съобразява във всички отношения с подобен международен стандарт или процедура или да приведе своите собствени разпоредби или практики в пълно съответствие с който и да е международен стандарт или процедури, или която сметне за необходимо да приеме разпоредби или практики, отличаващи се в някакво конкретно отношение от тези, които са установени с даден международен стандарт, трябва незабавно да уведоми ИКАО за различията между нейната собствена практика и установената с международния стандарт такава.

### **2.3. Предвидените актове на ИКАО и връзката им със съществуващите правила на Съюза**

На своята 225-а или на последваща сесия се очаква Съветът на ИКАО да приеме:

- изменение 178 на приложение 1, отнасящо се до глобалното признаване на електронни лицензи на персонала (EPL);
- изменение 47 на приложение 6, част I, отнасящо се до полетите с удължено време за отклонение (EDTO), спасителните жилетки за бебета, системите за предупреждение за опасно сближение със земята, системите за предупреждение при излизане извън пистата за излитане и кацане и експлоатационните кредити;
- изменение 40 на приложение 6, част II, отнасящо се до експлоатационните кредити и съответстващите разпоредби за аварийно-спасителното и противопожарното осигуряване (RFF) на авиацията с общо предназначение (GA);
- изменение 24 на приложение 6, част III, отнасящо се до експлоатационните кредити, разположените в морето алтернативи за операции с вертолети на дълги разстояния и опасните товари;
- изменение 7 на приложение 7, отнасящо се до регистрацията, прекратяването на регистрацията и прехвърлянето на регистрацията на въздухоплавателни средства;
- изменение 109 на приложение 8, отнасящо се до отговорностите в случай на модификации и ремонти от трети страни, разпоредбите за потушаване на пожар в товарното отделение и техническото обслужване на въздухоплавателни средства, които не са регистрирани в държавата, издала одобрението на организацията за техническо обслужване;
- изменение 91 на приложение 10, том IV, отнасящо се до въвеждането на бордна система за избягване на сблъсък във въздуха X (ACAS X) и намаляването на случаите на фалшиви сигнали за предупреждение на ACAS при въздухоплавателни средства, оборудвани с действаща ACAS с възможност за хибридно наблюдение;
- изменение 17 на приложение 14, том I, отнасящо се до аварийно-спасителното и противопожарното осигуряване за авиацията с общо предназначение;

- изменение 18 на приложение 17, произтичащо от преразглеждането на приложение 17 на 32-рото заседание на експертната група за сигурност на въздухоплаването (AVSECP/32), проведено в периода 31 май—4 юни 2021 г.;
- изменение 29 на приложение 9, отнасящо се до свързаните със здравни проблеми огнища във въздухоплаването и борбата с трафика на хора, произтичащо от препоръките на 12-ото заседание на комисията по въпросите на улесняването (FALP/12), проведено в периода 13—23 юли 2021 г.

(„предвидените актове“).

Целите на предвидените актове са следните:

#### ***Изменение 178 на приложение 1***

Да се въведе глава 5 „Спецификации за лицензите на персонала“ в приложение 1, отнасяща се до въвеждането на електронна система за лицензи на персонала (EPL), с цел да се подобри ефективността и глобалното признаване на тези лицензи.

Предвижда се изменението да започне да се прилага от 3 ноември 2022 г.

#### ***Изменение 47 на приложение 6, част I***

По отношение на полетите с удължено време за отклонение (EDTO) — да се измени глава 4 и да се заличи цялата притурка В. Промяната е свързана със значимите системи на EDTO и има за цел да се поясни, че не може да бъде надвишено най-голямото ограничение за дължината на отклонението на EDTO и че това ще трябва да бъде взето предвид при изпращането. Представляващата ръководство притурка В се заличава, тъй като наръчникът за EDTO (док. 10085) съдържа пълен набор от насоки относно EDTO.

По отношение на спасителните жилетки за бебета — да се въведе нова бележка в приложение 6, част I с допълнителни насоки относно оборудването със спасителни жилетки за бебета. Не е налице правно задължение за договарящите държави да уведомяват за спазването или разликите по отношение на бележките.

По отношение на системите за предупреждение за опасно сближение със земята (GPWS) — въз основа на преглед на неотдавнашните произшествия да се актуализира съществуващата препоръка за стандарт в приложение 6, част I относно GPWS за въздухоплавателни средства с максимална сертифицирана излетна маса (MCTOM) от 5700 kg или по-малко, които имат разрешение да превозват повече от пет, но не повече от девет пътници.

По отношение на системите за предупреждение при излизане извън пистата за излитане и кацане (ROAAS) — да се въведе нов стандарт, заедно с нови определения в глава 1, изискващи използването за въздухоплавателни средства за търговски въздушен транспорт на ROAAS, монтирани на етапа на производството на въздухоплавателните средства.

#### ***Изменение 47 на приложение 6, част I, изменение 40 на приложение 6, част II и изменение 24 на приложение 6, част III, отнасящи се до експлоатационните минимума на летището въз основа на летателните характеристики (РВАОМ) и полетните записващи устройства***

Що се отнася до експлоатационните кредити в контекста на РВАОМ, концепцията за РВАОМ предлага възможността за предоставяне на експлоатационни кредити, т.е. да се прилагат по-ниски минимума въз основа на ефективността на наземната инфраструктура и системите на въздухоплавателните средства.

Една от целите на измененията на приложение 6 е да се избегне посочването на конкретни системи — като например усъвършенствани визуални системи (EVS) и проекционни дисплеи над нивото на главата (HUD) — и да се осигури по-общ технологично неутрален текст, за да се даде възможност за по-нататъшни разработки в тази област. Друга промяна е въвеждането на определенията за базово и усъвършенствано въздухоплатателно средство — усъвършенстваното въздухоплатателно средство има допълнително оборудване, освен необходимото за експлоатацията, в сравнение с базовото въздухоплатателно средство, което разполага само с необходимото оборудване и следователно не отговаря на условията за експлоатационни кредити. Тази промяна е първият етап от въвеждането на концепцията за РВАОМ в търговските операции, за да се улесни разбирането на концепцията и да се даде възможност за по-общо формулиране на стандартите.

Освен това притурка 3 към приложение 6, част I се заличава, тъй като информацията за използването на системи за автоматично кацане, проекционни дисплеи над нивото на главата и визуални системи вече се съдържа в Ръководството за експлоатация при всякакви метеорологични условия (док. 9365). Не е налице правно задължение за договарящите държави да уведомяват за спазването или разликите по отношение на насоките.

По отношение на полетните записващи устройства — да се изменят съществуващите стандарти в приложение 6, за да се въведат изисквания към производителите и монтажниците на системите за запис на полета за предоставяне на необходимата информация за поддържането на полетните записващи устройства в изправно състояние. В изискванията също така се пояснява периодичността на задачата по техническото обслужване, приложима за полетното записващо устройство за параметрите на полета.

***Изменение 40 на приложение 6, част II и изменение 17 на приложение 14, том I, отнасящи се до разпоредбите за аварийно-спасителното и противопожарното осигуряване (RFF) на авиацията с общо предназначение (GA)***

Да се въведе нова препоръка в приложение 6, част II, раздел 2 (Общи авиационни операции) и да се въведат нови стандарти в приложение 6, част II, раздел 3 (Големи и турбореактивни самолети) и в приложение 14, том I, глава 9.

Във връзка с приложение 6, част II, раздели 2 и 3 — ясно да се определи необходимостта операторът да обмисли наличието на съоръжения и услуги за RFF на летището, на което е предвидена експлоатацията.

Предложената препоръка в раздел 2 от приложение 6, част II позволява на засегнатите оператори на GA (в системата на ЕС — нетърговски оператори (NCO) да оценят пригодността на летището, на което е предвидена експлоатацията, и да включат наличието на съоръжения за RFF в тази оценка. В случая на оператори, попадащи в обхвата на раздел 3 от приложение 6, част II (в системата на ЕС — операторите на нетърговски операции с въздухоплатателни средства със сложна моторна тяга (NCC), от които се изисква да разполагат със система за управление на безопасността (СУБ), необходимостта да се вземат предвид подходящи съоръжения за RFF, когато се избира на кое летище да се извършва експлоатация, следва да бъде разгледана в СУБ на оператора.

Освен това ИКАО предлага GA да бъде изключена от разпоредбите за RFF в приложение 14 — Летища, том I — Проектиране и експлоатация на летищата. Някои държави тълкуват настоящия текст в смисъл, че всички летища, независимо от размера

и вида на операциите, трябва да разполагат със специални съоръжения за RFF. За малките, използвани изключително за GA летища, това създава голяма тежест и води до ограничаване на експлоатационните часове или дори до затваряне на летището. Временното затваряне или ограниченото работно време на летищата само по себе си представлява опасност, особено за въздухоплавателни средства, използвани в GA, които са с ограничения за гамата на горивото, често са ограничени до полети през деня и са по-ограничени от метеорологичните условия. Настоящото изискване за RFF не е пропорционално, тъй като е малко вероятно ниската маса, скоростите на излитане и кацане и ограниченият горивен капацитет на малките въздухоплавателни средства, използвани в GA, да са причина за вида на произшествието при излитане или кацане, което би изисквало намесата на пожарната бригада на летището.

### ***Изменение 24 на приложение 6, част III***

По отношение на разположените в морето алтернативи за операции с вертолети на дълги разстояния — промени на стандартите и препоръките за премахване на настоящата препоръчителна практика да не се използват разположени в морето алтернативи във враждебни зони. Сега от оператора се изисква да вземе предвид всички действащи фактори при определянето на тяхното използване. Промяната позволява на оператора да планира разположена в морето алтернатива във враждебна зона, при условие че бъде извършена оценка на риска. Намерението е операторът да управлява безопасно и ефективно оптимизирания полезен товар спрямо изискванията за горивото, обхвата и отклоняването, като същевременно поддържа най-малко еквивалентното ниво на безопасност, както е посочено в настоящата разпоредба.

По отношение на разпоредбите за превоз на опасни товари с хеликоптер — да се включи нова глава 12 в приложение 6, част III. Понастоящем в част III няма подходящи стандарти, по-специално по отношение на разпоредбите, свързани с отговорностите на държавата на оператора. Тези разпоредби са необходими с цел да се уреди безопасният надзор на операциите с опасни товари и да се пояснят изискванията към операторите, които нямат разрешение да превозват опасни товари. Разпоредбите се основават на тези, включени в приложение 6, част I, и са адаптирани за приложение 6, част III. Разпоредбите са в съответствие с Техническите инструкции за безопасен превоз на опасни товари по въздуха (док. 9284, Технически инструкции).

Предвижда се измененията на приложение 6, части I, II и III и приложение 14, том I да започнат да се прилагат от 3 ноември 2022 г.

### ***Изменение 7 на приложение 7***

Целта е да се улесни прехвърлянето на въздухоплавателни средства от една държава в друга, да се хармонизира настоящата практика, както и да се насърчи прозрачността и последователността при обмена на данни за собствеността на въздухоплавателните средства между държавите.

Що се отнася до регистрацията на въздухоплавателни средства, се променя свидетелството за регистрация с цел да се посочва, че то се издава на собственика на въздухоплавателното средство, на оператора на въздухоплавателното средство или на друго лице. Тази промяна има за цел да се вземат предвид настоящите търговски практики в сектора на въздухоплаването, като например отдаването на лизинг, при който въздухоплавателните средства се експлоатират от субект, различен от собственика на въздухоплавателното средство.

Що се отнася до прекратяването на регистрацията на дадено въздухоплавателно средство, се въвежда изискване за издаване на удостоверение за прекратяване на

регистрацията на въздухоплавателно средство, когато регистрацията на посоченото средство е прекратена. Понастоящем форматът и информацията в уведомлението или удостоверението за прекратяване на регистрацията, издавани от много държави, не са стандартизирани, което води до забавяне на регистрацията.

Предвижда се изменение 7 на приложение 7 да започне да се прилага от 2 ноември 2023 г. Разпоредбите, свързани със свидетелството за регистрация, обаче се предвижда да започнат да се прилагат от 26 ноември 2026 г.

#### ***Изменение 109 на приложение 8***

Да се изменят стандартите и препоръчителните практики (SARP) в приложение 8, за да се подобри яснотата и да се гарантира, че държавите, одобряващи всяка модификация и ремонт (т.е. държавите на модификация на проекта), ясно разбират своята отговорност за поддържане на летателната годност, и да се разяснят проектните възможности за потушаване на пожар в товарното отделение на големи самолети, хеликоптери и малки самолети. Добавя се също така бележка, в която се пояснява, че предложените разпоредби в глава 6 от част II не възпрепятстват службата за поддръжка да извършва техническо обслужване на въздухоплавателни средства, които не са регистрирани в държавата, издала одобрението на службата за поддръжка, и на въздухоплавателни средства без регистрация. Не е налице правно задължение за договарящите държави да уведомяват за спазването или разликите по отношение на бележките.

Датата, от която започва да се прилага изменение 109 на приложение 8, е 3 ноември 2022 г.

#### ***Изменение 91 на приложение 10, том IV***

Да се изменят съществуващите SARP в приложение 10, том IV, за да се въведе бордна система за избягване на сблъсък във въздуха X (ACAS X) с цел да се подобри безопасността, да се намалят ненужните сигнали за предупреждение, да се предвидят нови процедури и да се даде възможност за използване на други източници за наблюдение в подкрепа на нови типове въздухоплавателни средства, както и да се намали броят на случаите на фалшиви сигнали за предупреждение на ACAS. Предвижда се изменението да започне да се прилага от 3 ноември 2022 г.

#### ***Изменение 18 на приложение 17***

Да се въведат нови и/или да изменят съществуващите SARP в приложение 17 към Чикагската конвенция, свързани с културата на сигурност; програмите за сигурност на операторите на въздухоплавателни средства; методите за откриване на експлозиви в регистрирания багаж; и националните програми за контрол на качеството на сигурността на гражданското въздухоплаване. Предвижда се изменение 18 да започне да се прилага през ноември 2022 г.

#### ***Изменение 29 на приложение 9***

Предложеното изменение 29 на приложение 9 включва, наред с другото, нови и/или преразгледани разпоредби относно извънредните ситуации, свързани с общественото здраве, сигурността на документите за пътуване и здравните доказателствени документи, полетите за оказване на помощ и репатриране, улесняването на въздушния транспорт за хора с увреждания, оказването на помощ на жертви на авиационни произшествия и техните семейства, трафика на хора, както и малка промяна в бележката към резервационните данни на пътниците (PNR данни), за да се уточни терминът „push“ (предаване на данните).

По-специално, що се отнася до здравеопазването, на 15 април 2020 г. Комитетът по въздушен транспорт (АТС) (С-DEC 219/3) одобри мандата на работна група със задачата да преразгледа всички свързани със здравето аспекти в приложение 9 към SARP и съответните насоки, да разработи предложения за нови и/или преразгледани разпоредби в приложение 9 и да изготви съответните насоки. Те имат за цел да осигурят ефективни мерки на ИКАО, които да се прилагат от държавите чрез администрациите по въздухоплаване, съдържащи изисквания към въздухоплавателните средства и летищните оператори, както и към други заинтересовани страни.

При разглеждането на въпроса за включване на нови и преразгледани SARP, свързани със здравето, работната група предложи нови определения и промени в глава 1 (дезинсекция и дезинфекция на въздухоплавателните средства), в глава 6 (относно плана за действие при извънредни ситуации на летищата за справяне с огнища на болести), в глава 8 (относно събирането на здравна документация, насърчаване на цифрови решения, когато е възможно) и постигна съгласие за създаването на нова глава (глава 10) в приложение 9 — „Улесняване“. Целта на новата глава 10 е да се групират нови и преразгледани SARP, свързани със здравето, включително да се промени мястото на някои съществуващи свързани със здравето SARP от други глави в приложение 9, като се поставят в предложената нова глава 10. Тази глава ще се състои от 3 раздела: – А. Международни здравни правила и мерки, свързани с тях; Б. Проверка на здравна документация; и В. Профилактика и ограничаване на заразните болести. Въпреки това поради интензивната работа по новите и преразгледаните SARP и времевите ограничения работната група не бе в състояние да групира SARP, за да създаде изцяло нова глава 10.

На 12-ото си заседание комисията по въпросите на улесняването прегледа и включи в окончателния си доклад — с допълнителни бележки — препоръките на работната група и предложените от нея SARP. Някои SARP бяха изменени по време на работата на комисията, като накрая беше постигнат консенсус сред участниците. Обсъжданията обхванаха политиката за проследяване на контактите и статута на здравната документация при влизане или транзитно преминаване. Освен това комисията се съгласи да въведе малки промени във формуляра за локализиране на пътници.

В допълнение работната група по въпросите на трафика на хора (WGHT) към комисията по въпросите на улесняването на ИКАО разработи цялостна стратегия. Това включва разработване на насоки и подпомагане на държавите членки за:

- а) създаване и прилагане на цялостна стратегия за улесняване на борбата с трафика на хора в гражданското въздухоплаване; както и
- б) установяване на политики и протоколи, свързани с реагирането на предполагаем(и) случай(и) на трафик на хора, които включват ясни правила за докладване към правоприлагащите агенции, реагиране на случаи на потенциален трафик на хора и координиране между държавните агенции, между държавите и със заинтересованите страни (включително летища и авиокомпаниите).

Тази цялостна стратегия допълва съществуващите политики на ИКАО за борба с трафика на хора, насоки и други ресурси, разработени за насочване на сектора на въздухоплаването в усилията му за борба с трафика на хора, включително обща резолюция, две препоръчителни практики, насоки за обучение, насоки за докладване, програма за обучение, както и проучване сред държавите членки.

Предвижда се тези промени, посочени в изменение 29, да започнат да се прилагат през ноември 2022 г.

### 3. ПОЗИЦИЯ, КОЯТО ТРЯБВА ДА СЕ ЗАЕМЕ ОТ ИМЕТО НА СЪЮЗА

#### 3.1. Основни промени и връзката им със съществуващите правила на Съюза

##### *Изменение 178 на приложение 1, отнасящо се до глобалното признаване на електронни лицензи на персонала (EPL)*

В отговор на препоръките, направени на 39-ото заседание на събранието на ИКАО, секретариатът на ИКАО анализира осъществимостта на разработването на стандарти в приложение 1 — Лицензиране на персонала, с оглед на въвеждане на електронна система за лицензиране на персонала с цел подобряване на безопасността и ефективността. Анализът показва, че е възможно да се направи изменение на приложение 1, което да позволява незадължителното използване на електронни лицензи на персонала, при условие че се обръща особено внимание на това да се избегне налагането на ненужна тежест на други държави, които ще трябва да проверяват автентичността и валидността на лиценза. Беше създадена работна група за електронни лицензи на персонала (EPL-TF), която, наред с другото, имаше за задача да направи преглед на анализа, извършен от секретариата на ИКАО, и да разработи предложения за разпоредби, в които внимателно да се разгледа приемането от други държави на електронни лицензи.

С писмо на ИКАО до държавите AN 12/1.1.25-20/112 бяха проведени консултации с държавите членки относно предложените изменения, включително предложенията за изменение на приложение 1 към Чикагската конвенция.

Първоначално предложените изменения в писмо до държавите AN 12/1.1.25-20/112 се отнасят до въвеждането на електронни лицензи на персонала в автономни мобилни електронни екранни устройства за визуализиране в допълнение към лицензите, издавани на първокачествена хартия или друг подходящ материал, включително пластмасови карти.

Вследствие на препоръката на Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (ЕААБ) относно писмо до държавите AN 12/1.1.25-20/112 много държави — членки на ЕС, признаха съответните предимства, предоставяни от електронния лиценз, и не предвиждат никакви специфични пречки.

Предвидените изменения са годни да окажат съществено въздействие върху съдържанието на законодателството на ЕС, а именно Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията<sup>1</sup> и Регламент (ЕС) № 2015/340 на Комисията<sup>2</sup>. В законодателството на равнище ЕС ще трябва да бъдат въведени нови SARP на ИКАО, за да се измени настоящата правна рамка, така че да се регулират форматът, типът и сертифицирането на автономните мобилни електронни екранни устройства за визуализиране, както и възможността за достъп до съответните данни със и без връзка с интернет, като

---

<sup>1</sup> Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 311, 25.11.2011 г., стр. 1—193).

<sup>2</sup> Регламент (ЕС) 2015/340 на Комисията от 20 февруари 2015 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка със свидетелствата за правоспособност и други свидетелства и сертификати на ръководители на полети съгласно Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета, за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 на Комисията и за отмяна на Регламент (ЕС) № 805/2011 на Комисията (ОВ L 63, 6.3.2015 г., стр. 1—122).

същевременно се защитават целостта, неприкосновеността и безопасността на личните данни.

***Изменение 47 на приложение 6, част I, изменение 40 на приложение 6, част II, изменение 24 на приложение 6, част III и изменение 17 на приложение 14, том I***

Изменение 47 на приложение 6, част I относно полетите с удължено време за отклонение (EDTO) следва да бъде транспонирано в Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията<sup>3</sup>.

Изменение 47 на приложение 6, част I, отнасящо се до спасителните жилетки за бебета, съответства на съществуващите правила в Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията по отношение на оборудването и съхранението на спасителни жилетки или еквивалентни плаващи устройства за бебета. Същото се отнася и за системите за предупреждение за опасно сближение със земята (GPWS). ЕААБ предостави информация в подкрепа на анализа на разходите и ползите, извършен от ИКАО. При този анализ беше установено положително съотношение разходи/ползи за тази промяна въз основа на бъдещото монтиране, но не достатъчно, за да се оправдае преоборудване. Няма да са необходими промени в правилата на ЕС.

Изменение 47 на приложение 6, част I, отнасящо се до системите за предупреждение при излизане извън пистата за излитане и кацане (ROAAS), съответства на съществуващите правила в Регламент (ЕС) 2015/640 на Комисията<sup>4</sup>. Няма да са необходими промени в правилата на ЕС.

Изменение 47 на приложение 6, част I, изменение 40 на приложение 6, част II и изменение 24 на приложение 6, част III, отнасящи се до експлоатационните кредити в контекста на експлоатационните минимума на летището (РВАОМ), съответства на съществуващите правила в Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията. Няма да са необходими промени в правилата на ЕС.

Изменение 47 на приложение 6, част I, изменение 40 на приложение 6, част II и изменение 24 на приложение 6, част III, отнасящи се до полетните записващи устройства. Случвало се е разследването на произшествия и сериозни инциденти от няколко държави да бъде възпрепятствано, тъй като системите за запис на полета (система за запис на параметрите на полета и/или система за запис на разговорите в пилотската кабина), инсталирани на съответното въздухоплатателно средство, не са били поддържани в изправно състояние. В тези случаи се е стигало до проблеми с файловете със записите, извлечени от полетните записващи устройства (като например липсваща информация, невалидни стойности на параметрите или неразбираем аудиозапис). Един от факторите, допринасящи за този проблем, е, че информацията за поддържане на системите за запис на полета в изправно състояние често е непълна. Операторите трябва да гарантират постоянната надеждност на системите за запис на полета, но без подходящата информация те не могат да изпълнят това изискване.

---

<sup>3</sup> Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1—148).

<sup>4</sup> Регламент (ЕС) 2015/640 на Комисията от 23 април 2015 г. относно допълнителни спецификации за летателна годност за даден тип експлоатация и за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 (ОВ L 106, 24.4.2015 г., стр. 18—22).

С предложенията в писмото на ИКАО до държавите SP 55/4–20/94 се изменят стандартите на ИКАО в допълнение 8 към приложение 6, част I, допълнение 2.3 към приложение 6, част II и допълнение 4 към приложение 6, част III:

1. изменят се стандартите на ИКАО, приложими за производителя на системата за запис на полета, и се въвеждат стандартите на ИКАО, приложими за монтажника на системата за запис на полета, с цел да се изиска от тези организации да предоставят достатъчно информация, за да могат операторите да поддържат полетните записващи устройства в изправно състояние;
2. изменят се стандартите на ИКАО, които се прилагат за дейностите по техническото обслужване на полетното записващо устройство за параметрите на полета (т.нар. „калибриране на полетното записващо устройство за параметрите на полета“) с цел поясняване на неговата периодичност.

В препоръка за отговор на това писмо до държавите, изпратено на държавите — членки на ЕС, ЕААБ подкрепи предназначението на предложените изменения, описани в точка 1, но предложи някои промени във формулировката им. По отношение на точка 2 ЕААБ коментира, че вместо това следва да бъде заличен един от предложените за изменение стандарти на ИКАО.

Дванадесет държави — членки на ЕС, повториха анализа и коментарите на ЕААБ в отговора си на писмото на ИКАО до държавите SP 55/4-20/94. Останалите държави — членки на ЕС, не отговориха на това писмо.

След консултациите относно писмото до държавите SP 55/4-20/94 нередакционните промени, предложени от ЕААБ и държавите — членки на ЕС, бяха приети от секретариата на ИКАО, с изключение на стандарта на ИКАО, чието премахване бе предложено от ЕААБ. Предвидените изменения няма да засегнат регламентите на ЕС, но най-вероятно ще доведат до промяна на приемливите начини за съответствие (АМС) по отношение на правилата за въздушни операции и/или малки промени в сертификационните спецификации (CS-ETSO, CS-25 и CS-29).

Изменение 40 на приложение 6, част II и изменение 17 на приложение 14, том I, отнасящи се до разпоредбите за аварийно-спасителното и противопожарното осигуряване на авиацията с общо предназначение (GA), следва да бъдат транспонирани съответно в Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията и Регламент (ЕС) № 139/2014 на Комисията<sup>5</sup>.

В изменение 24 на приложение 6, част III, отнасящо се до разположени в морето алтернативи за операции с вертолети на дълги разстояния, се предлагат критерии за безопасност, както и необходимостта от одобрение. Тези предложения съответстват на правилата в Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията. Няма да са необходими промени в регламентите на ЕС.

Изменение 24 на приложение 6, част III, отнасящо се до опасните товари, не изисква промени в регламентите на ЕС, тъй като Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията препраща директно към приложение 18 на ИКАО и свързаните технически инструкции.

---

<sup>5</sup> Регламент (ЕС) № 139/2014 на Комисията от 12 февруари 2014 г. за определяне на изискванията и административните процедури във връзка с летищата в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 44, 14.2.2014 г., стр. 1—34).

***Изменение 7 на приложение 7, относящо се до регистрацията, прекратяването на регистрацията и прехвърлянето на регистрацията на въздухоплавателни средства***

В изменение 7 на приложение 7 се определят редът и условията за извършване на регистрацията на въздухоплавателните средства чрез адаптиране на образца на свидетелството за регистрация и въвеждане на образец на удостоверение за прекратяване на регистрацията.

Въпреки че понастоящем свидетелствата за регистрация или удостоверенията за прекратяване на регистрацията на въздухоплавателните средства не се уреждат от правото на ЕС, изменение 7 на приложение 7 се отнася до област, обхваната от Регламент (ЕО) № 1008/2008<sup>6</sup>, с който се установява общата рамка за регистрация на въздухоплавателни средства на равнището на ЕС. Принципът, който ръководи изменение 7 на приложение 7 за улесняване на прехвърлянето на въздухоплавателни средства от една държава в друга, е в съответствие с правилата в Регламент (ЕО) № 1008/2008.

***Изменение 109 на приложение 8, относящо се до отговорностите на държавата в случай на модификации и ремонти от трети страни***

С изменението на приложение 8, част I и част II, глава 4 се поясняват отговорностите на държавата на проектиране на модификацията и се прави подходящо разграничение от първоначалната държава на проектиране или производство на въздухоплавателното средство, двигателя или витлото. Това включва получаване и оценка на информация за дефекти и разработване и разпространение на задължителна информация за поддържане на летателната годност. Новите SARP са ограничени до разясняване на задълженията за предоставяне на информация за поддържане на летателната годност само защото съществуващите SARP вече изискват проектирането и/или производството на тези модификации и/или ремонти да бъдат приемливи за държавата на регистрацията на засегнатите въздухоплавателни средства.

Системата за изпълнение на отговорностите на ЕААБ (като държава на проектиране или като държава на проектиране на модификацията) вече е предвидена в Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията<sup>7</sup>. Тази система включва получаването и оценката на информация за дефекти, както и разработването и разпространението на задължителна информация за поддържане на летателната годност.

***Изменение 109 на приложение 8, относящо се до разпоредбите за потушаване на пожар в товарното отделение***

С изменението се изясняват проектните възможности за потушаване на пожар в товарното отделение на големи самолети. С това изменение не се въвеждат нови изисквания за настоящия флот. Вместо това с него формулировката се привежда в съответствие с това, което се изисква в настоящите кодове за летателна годност на

---

<sup>6</sup> Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (ОВ L 293, 31.10.2008 г., стр. 3).

<sup>7</sup> Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията от 3 август 2012 г. за определяне на правила за прилагане на сертифициране за летателна годност и за опазване на околната среда на въздухоплавателни средства и свързани с тях продукти, части и оборудване, както и за сертифициране на проектантски и производствени организации (ОВ L 224, 21.8.2012 г., стр. 1—85).

държавите на проектиране, които вече са приети за съществуващия флот и се прилагат за новопроектирани въздухоплавателни средства.

Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията не се засяга от тези предложени SARP, тъй като съответните изисквания вече са отразени в сертификационните спецификации (CS-25 „Големи самолети“), издадени от ЕААБ съгласно член 76, точка 3 от Регламент (ЕС) 2018/1139.

Освен това с изменението се въвеждат нови разпоредби, изискващи (за големи самолети) или препоръчващи (за хеликоптери и малки самолети) притежателят на одобрението на проект да предоставя на оператора информация за противопожарните възможности на товарното отделение, както са сертифицирани за новопроизведените и новопроектираните въздухоплавателни средства. ЕААБ взе участие в изготвянето на тези SARP и счита, че те ще помогнат на операторите при определянето на ограниченията на специалните системи за потушаване на пожар в товарното отделение на въздухоплавателното средство.

Тези нови SARP ще засегнат Регламент (ЕС) 2015/640 на Комисията. ЕААБ възнамерява да разработи програма за задача за изготвяне на правила за транспониране на тези SARP, след като бъдат приети от Съвета на ИКАО.

#### *Изменение 91 на приложение 10, том IV*

След датата на прилагане ще има смесен флот от оборудвани с ACAS X/TCAS 7.1 въздухоплавателни средства, които ще трябва да бъдат обслужвани от наземните системи. Въздействието, което този смесен оборудван флот ще окаже върху доставчиците на аеронавигационно обслужване, трябва да бъде допълнително определено и подробно описано от ИКАО. Въпреки че в предишното писмо до държавите това не е отразено, доставчиците на аеронавигационно обслужване ще трябва да актуализират наземната си система, за да извличат номера на частта на софтуера на ACAS, така че да се улеснят разследванията на инциденти. Освен това може да се наложи доставчиците на аеронавигационно обслужване, които използват инструкциите за избягване на конфликти (RA), да адаптират декодирането на доклада за избягване на конфликти в зависимост от това коя информация от подробния доклад за избягването на конфликти се показва на техните ръководители на полети. Тъй като съществуват оперативни различия между ACAS II и ACAS Xa, въздействието на тези разлики трябва да бъде подробно описано в ръководството за ACAS (док. 9863).

За операторите на въздухоплавателни средства въздействието ще бъде ограничено, тъй като въвеждането на оборудване ACAS X не е задължително. Основните разлики в ACAS X се състоят в логиката за избягване на сблъсък и източниците на данни от наблюдението. Тъй като алгоритъмът за избягване е прозрачен за пилота и като се има предвид намалената вероятност пилотът да получи ACAS II RA, в съчетание с останалите непроменени процедури, би могло да се твърди, че може да не е необходимо обучение. Въпреки това по време на потенциални конфликтни ситуации, при които е необходима намеса на бордна система за избягване на сблъсък във въздуха (ACAS), ACAS Xa ще предостави насоки за избягване на конфликти с подобно, но не идентично, време за включване на сигнал за предупреждение, продължителност и последователности като при TCAS II версия 7.1. Тъй като се очаква тази оптимизирана логика на безопасността да намали ненужните сигнали за предупреждение в неконфликтни ситуации, инструкциите за избягване на конфликти при ACAS Xa не могат да бъдат издавани при същите условия като при TCAS II версия 7.1.

Тъй като съществуват оперативни разлики между ACAS II и логиката за избягване на сблъсък при версия 7.1 и ACAS Ха (дори ако процедурите са едни и същи), разликите ще трябва да бъдат обхванати. Всъщност в изменението се посочва, че насоките, свързани както със съвместимите системи TCAS 7.1, така и със съвместимите системи ACAS X, са в съответствие с Ръководството за бордна система за избягване на сблъсък във въздуха (ACAS) (док. 9863). Към днешна дата обаче промените в ръководството за ACAS (док. 9863) не са финализирани.

Европейската регулаторна рамка ще трябва да бъде актуализирана, като се включи използването на ACAS X.

Засегнатите регламенти и/или свързаните с тях насоки включват Регламент (ЕС) № 1332/2011 на Комисията<sup>8</sup> — Изисквания за използване на въздушното пространство и работни процедури за избягване на опасни сближения във въздуха, и Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията — Въздушни операции. Могат да бъдат засегнати други регламенти и предвидените в тях съответни приемливи начини за постигане на съответствие, както и други насоки. Сертификационните спецификации на ЕААБ за бордови съобщения, навигация и наблюдение (CS-ACN), както и сертификационните спецификации за европейски технически стандарти (CS-ETSO) също ще изискват актуализации.

### ***Изменение 18 на приложение 17***

На своето тридесет и второ заседание, което беше проведено виртуално от 31 май до 4 юни 2021 г., експертната група за сигурност на въздухоплаването на ИКАО преразгледа приложение 17. На единадесетото си заседание на 25 юни 2021 г. по време на своята 223-та сесия Съветът на ИКАО разгледа представените предложения за изменение на приложение 17. Генералният секретар на ИКАО информира държавите за предложението за изменение 18 на приложение 17 чрез конфиденциалното писмо до държавите AS 8/2.1—21/48 от 20 юли 2021 г.

С предложените изменения се въвеждат нови и/или се изменят съществуващите SARP в приложение 17 във връзка с културата на сигурност; програмите за сигурност на операторите на въздухоплавателни средства; методите за откриване на експлозиви в регистрирания багаж; и националните програми за контрол на качеството на сигурността на гражданското въздухоплаване.

Повечето нови или преразгледани разпоредби, въведени с изменение 18 на приложение 17, няма да изискват изменения на правото на Съюза, тъй като те вече са част от него. Един нов стандарт, въведен в областта на превантивните мерки за сигурност, обаче изисква изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1998 на Комисията<sup>9</sup>. Това изменение ще гарантира, че установените процедури за действие в случай на неидентифициран багаж, ще бъдат разширени, така че да обхванат и подозрителни предмети.

### ***Изменение 29 на приложение 9***

---

<sup>8</sup> Регламент (ЕС) № 1332/2011 на Комисията от 16 декември 2011 г. относно установяване на общи изисквания за използване на въздушното пространство и работни процедури за избягване на опасни сближения във въздуха (ОВ L 336, 20.12.2011 г., стр. 20—22).

<sup>9</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1998 на Комисията от 5 ноември 2015 г. за установяване на подробни мерки за прилагането на общите основни стандарти за сигурност във въздухоплаването (ОВ L 299, 14.11.2015 г., стр. 1—142).

Повечето от новите или преразгледаните разпоредби, предложени с изменение 29 на приложение 9, не изискват изменение на правото на Съюза, тъй като тези стандарти вече са отразени в него. Що се отнася до частта, свързана с трафика на хора, националните закони, свързани с транспорта, включват Рамковото решение на Съвета на Европейския съюз от 2002 г. за укрепване на наказателноправната рамка за предотвратяване на подпомагането на незаконното влизане, транзит и престой<sup>10</sup>; Конвенцията на Съвета на Европа от 2005 г. за борба с трафика на хора<sup>11</sup>; и Директивата на Европейския съюз от 2011 г. относно предотвратяването и борбата с трафика на хора и защитата на жертвите от него<sup>12</sup>. По отношение на резервационните данни на пътниците е изменена само една информационна бележка с цел уточняване на термина „push“. Тези елементи вече са обхванати от Директива (ЕС) 2016/681 относно използването на резервационни данни на пътниците с цел предотвратяване, разкриване, разследване и наказателно преследване на терористични престъпления и тежки престъпления<sup>13</sup>.

### **3.2. Позиция, която трябва да се заеме от името на Съюза**

Съюзът признава необходимостта от установяване на хармонизирана регулаторна рамка на международно равнище.

Въвеждането на система за електронни лицензи се счита за напредък и следва да бъде подкрепено.

Предложените изменения на приложения 6 и 14, том I обхващат разположени в морето алтернативи, аварийно-спасително и противопожарно осигуряване за авиацията с общо предназначение, няколко насоки, произтичащи от 5-ото и 6-ото заседание на експертната група за полетни операции, както и постоянната надеждност на полетните записващи устройства. Тъй като повечето от новите изменения на приложение 6 съответстват на съществуващите правила на ЕС, а останалите се считат за подходящи, предложената позиция, която трябва да се заеме от името на Съюза, е да се подкрепят измененията.

Тъй като повечето от новите SARP в изменение 109 на приложение 8 съответстват на съществуващите правила на ЕС, а останалите се считат за подходящи, предложената позиция, която трябва да се заеме от името на Съюза, е да се подкрепи предложението.

Освен това Съюзът признава необходимостта от гарантиране на хармонизирани равнища на безопасност и прилагане на подобрени технологии, както се предлага с изменението на приложение 10, том IV.

Следователно позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза по отношение на предложените изменения на Чикагската конвенция, при условие че Съветът на ИКАО

---

<sup>10</sup> Рамково решение на Съвета от 28 ноември 2002 г. за укрепване на наказателноправната рамка за предотвратяване на подпомагането на незаконното влизане, транзит и престой (ОВ L 328, 5.12.2002 г., стр. 1—3).

<sup>11</sup> Конвенция на Съвета на Европа за борба с трафика на хора (CETS № 197), достъпна на адрес <https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/197>.

<sup>12</sup> Директива 2011/36/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 5 април 2011 г. относно предотвратяването и борбата с трафика на хора и защитата на жертвите от него (ОВ L 101, 15.4.2011 г., стр. 1—11).

<sup>13</sup> Директива (ЕС) 2016/681 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно използването на резервационни данни на пътниците с цел предотвратяване, разкриване, разследване и наказателно преследване на терористични престъпления и тежки престъпления (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 132—149).

приеме предложените изменения без съществени промени, следва да бъде да не се уведомява за несъгласие, а да се уведоми за одобрение на приетите мерки в отговор на съответните писма на ИКАО до държавите. Когато законодателството на Съюза се отклонява от новоприетите стандарти на ИКАО след предвидената дата на прилагане на тези стандарти, т.е. 3 ноември 2022 г., ИКАО следва да бъде уведомявана в случай на разлика с тези конкретни стандарти, но само за времето, необходимо за завършване на интегрирането им в правото на Съюза.

Предложеното изменение 18 на приложение 17 включва, наред с другото, нови и/или преразгледани разпоредби относно: нова препоръчителна практика относно културата на сигурност; нов стандарт за програмите за сигурност на операторите на въздухоплавателни средства; нов стандарт за методите за откриване на експлозиви в регистрирания багаж; и нов стандарт, който очертава основните елементи на националната програма за контрол на качеството на сигурността на гражданското въздухоплаване.

Всички тези разпоредби имат за цел укрепване на базовите нива на сигурност на въздухоплаването в световен мащаб и поради това следва да бъдат подкрепени в тяхната цялост. Повечето от предложените разпоредби вече са част от правото на Съюза и следователно се прилагат от държавите членки.

Целта на изменение 7 на приложение 7 е да се улесни прехвърлянето на въздухоплавателни средства от една държава в друга. Като позволяват регистрацията на дадено въздухоплавателно средство в друга държава членка или в трета държава, съществуващите правила на ЕС се основават на същия принцип. Поради това настоящото изменение следва да бъде подкрепено.

Изменение 29 на приложение 9 има за цел да се подобри готовността за бъдещи пандемии, като се извлекат поуки от пандемията от COVID-19 и се определи първоначалният адекватен здравен отговор при бъдещи пандемии, но също така и за по-нататъшна борба с трафика на хора при изготвянето на изчерпателна стратегия. Освен това настоящото изменение съдържа малки, но полезни изменения за полетите за репатриране и въздушния транспорт на пътници с увреждания, както и изменение на бележка в раздела за PNR. Поради това настоящото изменение следва да бъде подкрепено.

## **4. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ**

### **4.1. Процесуалноправно основание**

#### *4.1.1. Принципи*

В член 218, параграф 9 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) се предвижда приемането на решения за установяване на „позициите, които трябва да се заемат от името на Съюза в рамките на орган, създаден със споразумение, когато този орган има за задача да приема актове с правно действие, с изключение на актовете за допълнение или изменение на институционалната рамка на споразумението“.

Член 218, параграф 9 от ДФЕС се прилага независимо от това дали Съюзът е член на органа или страна по споразумението<sup>14</sup>.

---

<sup>14</sup> Решение на Съда от 7 октомври 2014 г., Германия/Съвет, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, точка 64.

Понятието „актове с правно действие“ включва актове с правно действие по силата на нормите на международното право, които уреждат дейността на съответния орган. То включва и инструменти, които нямат обвързващ характер съгласно международното право, но са „годни да окажат съществено въздействие върху съдържанието на приеманата от законодателя на Съюза нормативна уредба“<sup>15</sup>.

#### *4.1.2. Приложение в конкретния случай*

Съветът на ИКАО е орган, учреден със споразумение, а именно Чикагската конвенция.

В съответствие с член 54 от Чикагската конвенция Съветът на ИКАО приема международните стандарти и препоръчителните практики, определени като приложения към Чикагската конвенция. Това са актове с правно действие. Определени правни последици от тези актове могат да зависят от уведомленията за несъгласие или различия и от условията на тези уведомления. Поради това приемането на позицията на Съюза по отношение на тези уведомления попада в обхвата на член 218, параграф 9 от ДФЕС.

Повечето от предвидените актове са годни да окажат съществено въздействие върху съдържанието на законодателството на ЕС, а именно Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията, Регламент (ЕС) № 1139/2018 на Комисията, Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията, Регламент (ЕС) 2015/640 на Комисията, Регламент (ЕО) № 1008/2008, Регламент (ЕС) № 139/2014 на Комисията, Регламент (ЕС) № 1332/2011 на Комисията и Регламент (ЕС) 2015/1998 на Комисията.

## **4.2. Материалноправно основание**

### *4.2.1. Принципи*

Материалноправното основание за дадено решение съгласно член 218, параграф 9 от ДФЕС зависи преди всичко от целта и съдържанието на приетия акт, във връзка с който се заема позиция от името на Съюза. Ако приетият акт преследва две цели или се състои от две части и ако едната от целите или частите може да се определи като основна, докато другата е само акцесорна, решението съгласно член 218, параграф 9 от ДФЕС трябва да се основава на едно-единствено материалноправно основание, а именно на изискваното от основната или преобладаващата цел или част.

### *4.2.2. Приложение в конкретния случай*

Главната цел и съдържание на приетия акт са свързани с общата транспортна политика.

Поради това материалноправното основание за предложеното решение е член 100, параграф 2 от ДФЕС.

## **4.3. Заключение**

Правното основание за предложеното решение на Съвета е член 100, параграф 2 от ДФЕС, във връзка с член 218, параграф 9 от ДФЕС.

---

<sup>15</sup> Решение на Съда от 7 октомври 2014 г., Германия/Съвет, С-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, точки 61—64.

Предложение за

## **РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА**

**относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз на 225-ата сесия на Съвета на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) по отношение на предвиденото приемане на изменение 178 на приложение 1, изменение 47 на приложение 6, част I, изменение 40 на приложение 6, част II, изменение 24 на приложение 6, част III, изменение 7 на приложение 7, изменение 109 на приложение 8, изменение 91 на приложение 10, том IV, изменение 17 на приложение 14, том I, изменение 18 на приложение 17 и изменение 29 на приложение 9 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване**

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 100, параграф 2 във връзка с член 218, параграф 9 от него,

като взе предвид предложението на Европейската комисия,  
като има предвид, че:

- (1) Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване („Чикагската конвенция“), с която се урежда международният въздушен транспорт, влезе в сила на 4 април 1947 г. С нея се учредява Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО).
- (2) Държавите членки са договарящи държави по Чикагската конвенция и членки на ИКАО, а Съюзът има статут на наблюдател в определени органи на ИКАО. Понастоящем в Съвета на ИКАО са представени седем държави членки.
- (3) Съгласно член 54 от Чикагската конвенция Съветът на ИКАО може да приема международни стандарти и препоръчителни практики (SARP) и да ги определя като приложения към Чикагската конвенция.
- (4) На своята 225-ата сесия Съветът на ИКАО трябва да приеме изменение 178 на приложение 1, изменение 47 на приложение 6, част I, изменение 40 на приложение 6, част II, изменение 24 на приложение 6, част III, изменение 7 на приложение 7, изменение 109 на приложение 8, изменение 91 на приложение 10, том IV, изменение 17 на приложение 14, том I, изменение 18 на приложение 17 и изменение 29 на приложение 9 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване.
- (5) Основната цел на изменението на приложение 1 е да се даде възможност за въвеждане на електронна система за лицензиране на персонала с цел подобряване на ефективността.

- (6) Основната цел на измененията на приложение 6, части I, II и III е да се укрепи правната рамка за постоянната надеждност на полетните записващи устройства от Чикагската конвенция; да се подобри яснотата на разпоредбите, свързани с полетите с удължено време за отклонение (EDTO) и спасителните жилетки за бебета; системите за предупреждение за опасно сближение със земята (GPWS) да станат задължителни за определени самолети; да се добави нов стандарт за оборудване на самолетите при определени условия със системи за предупреждение при излизане извън пистата за излитане и кацане (ROAAS); да се предоставят експлоатационни кредити в контекста на експлоатационните минимума на летището въз основа на летателните характеристики (PBAOM); да се гарантира наличието на подходящи аварийно-спасителни и противопожарни съоръжения и служби на съответното летище на експлоатация; да се актуализират разпоредбите относно разположени в морето алтернативи за операции с вертолети на далечни разстояния с цел определяне на алтернативни летища; да се добавят разпоредби, свързани с транспортирането на опасни товари в хеликоптери, и да се актуализират свързаните с това разпоредби за обучение.
- (7) Главната цел на изменението на приложение 14, том I, отнасящо се до аварийно-спасителното и противопожарното осигуряване (RFF) на авиацията с общо предназначение, е авиацията с общо предназначение да се изключи от разпоредбите за RFF в приложение 14.
- (8) Основната цел на изменението на приложение 7 е да се улесни прехвърлянето на въздухоплавателни средства от една държава в друга чрез адаптиране на образеца на свидетелството за регистрация и въвеждане на образец на удостоверение за прекратяване на регистрацията.
- (9) Главната цел на изменението на приложение 8 е да се подобри яснотата и да се гарантира, че държавите, одобряващи всяка модификация и ремонт, ясно разбират отговорността си във връзка с поддържането на летателната годност, както и да се изяснят проектните възможности за потушаване на пожар в товарното отделение на големи самолети, хеликоптери и малки самолети.
- (10) Главната цел на изменението на приложение 10, том IV е да се въведе ACAS X и да се намали броят на случаите на фалшиви сигнали за предупреждение на ACAS.
- (11) Главната цел на изменение 18 на приложение 17 е да се въведат нови и/или да се изменят съществуващите SARP в приложение 17, отнасящи се до културата на сигурност; програмите за сигурност на операторите на въздухоплавателни средства; методите за откриване на експлозиви в регистрирания багаж; и националните програми за контрол на качеството на сигурността на гражданското въздухоплаване.
- (12) Главната цел на изменение 29 на приложение 9 е да се подобри подготвеността на държавите за бъдещи пандемии, като се извлекат поуки от пандемията от COVID-19 и се определи първоначалният адекватен здравен отговор при бъдещи пандемии в приложение 9. Изменението допълнително засяга борбата с трафика на хора при определянето на стандарти за цялостна стратегия. Освен това изменението включва малки, но полезни изменения по отношение на полетите за репатриране и въздушния транспорт на пътници с увреждания, както и промяната на бележка в раздела за резервационните данни на пътниците (PNR), в която се посочва терминът „push“.

- (13) Целесъобразно е да се определи позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза в Съвета на ИКАО, тъй като изменение 178 на приложение 1, изменение 47 на приложение 6, част I, изменение 40 на приложение 6, част II, изменение 24 на приложение 6, част III, изменение 7 на приложение 7, изменение 109 на приложение 8, изменение 91 на приложение 10, том IV, изменение 17 на приложение 14, том I, изменение 18 на приложение 17 и изменение 29 от приложение 9 към Чикагската конвенция са годни да окажат съществено въздействие върху съдържанието на правото на Съюза, а именно Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията, Регламент (ЕС) № 1139/2018 на Комисията, Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията, Регламент (ЕС) 2015/640 на Комисията, Регламент (ЕС) № 139/2014 на Комисията, Регламент (ЕС) № 1332/2011 на Комисията и Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1998 на Комисията.
- (14) Позицията на Съюза по време на 225-ата сесия на Съвета на ИКАО или на последваща сесия по отношение на приемането на предвиденото изменение 178 на приложение 1, изменение 47 на приложение 6, част I, изменение 40 на приложение 6, част II, изменение 24 на приложение 6, част III, изменение 7 на приложение 7, изменение 109 на приложение 8, изменение 91 на приложение 10, том IV, изменение 17 на приложение 14, том I, изменение 18 на приложение 17 и изменение 29 на приложение 9 към Чикагската конвенция, както е посочено в писма до държавите AN 12/1.1.25-20/112, AN 11/1.1.34-20/75, AN 3/45-20/85 и AN 3/1.2-20/76, AN 7/1.3.105-20/42, SP 55/4-20/94, AS 8/2.1-21/48 (поверително) и ЕС 6/3 – 21/67, следва да бъде в подкрепа на тези изменения в тяхната цялост. Тази позиция следва да бъде изразена от държавите — членки на Съюза, които са членки на Съвета на ИКАО, като те действат съвместно от името на Съюза.
- (15) Позицията на Съюза след приемането от Съвета на ИКАО на изменение 178 на приложение 1, изменение 47 на приложение 6, част I, изменение 40 на приложение 6, част II, изменение 24 на приложение 6, част III, изменение 7 на приложение 7, изменение 109 на приложение 8, изменение 91 на приложение 10, том IV, изменение 17 на приложение 14, том I, изменение 18 на приложение 17 и изменение 29 на приложение 9 към Чикагската конвенция, което приемане ще бъде съобщено от генералния секретар на ИКАО чрез процедура с писмо на ИКАО до държавите, следва да бъде да не се заявява несъгласие, а да се уведоми за одобрение, при условие че промените са приети без съществени изменения. Когато законодателството на Съюза се отклонява от новоприетите SARP след предвидената дата на прилагане на тези SARP, на ИКАО следва да се представи уведомление за различия с тези конкретни SARP в съответствие с член 38 от Чикагската конвенция за периода, през който е налице отклонението.
- (16) Тази позиция следва да бъде изразена от всички държави — членки на Съюза,

**ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:**

*Член I*

3. Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза на 225-ата сесия на Съвета на ИКАО или на последваща сесия, е да се подкрепи предложеното изменение 178 на приложение 1, изменение 47 на приложение 6, част I, изменение 40 на приложение 6, част II, изменение 24 на приложение 6, част III, изменение 7 на приложение 7, изменение 109 на приложение 8, изменение 91 на приложение 10, том IV, изменение 17 на приложение 14, том I, изменение 18

на приложение 17 и изменение 29 на приложение 9 към Чикагската конвенция в тяхната цялост.

4. Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, при условие че Съветът на ИКАО приеме без съществена промяна предложеното изменение 178 на приложение 1, изменение 47 на приложение 6, част I, изменение 40 на приложение 6, част II, изменение 24 на приложение 6, част III, изменение 7 на приложение 7, изменение 109 на приложение 8, изменение 91 на приложение 10, том IV, изменение 17 на приложение 14, том I, изменение 18 на приложение 17 и изменение 29 на приложение 9 към Чикагската конвенция, посочени в параграф 1, е да не се уведомява за несъгласие, а да се уведоми за одобрение на приетата мярка в отговор на съответното писмо на ИКАО до държавите. Когато законодателството на Съюза се отклонява от приетите SARP след предвидената дата на прилагане на тези SARP, на ИКАО следва да се представи уведомление за различия с тези конкретни SARP.

#### *Член 2*

Позицията по член 1, параграф 1 се изразява съвместно от държавите членки, които са членове на Съвета на ИКАО.

Позицията по член 1, параграф 2 се изразява от всички държави членки.

#### *Член 3*

Адресати на настоящото решение са държавите членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

*За Съвета  
Председател*