ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 9.10.2020 г.
COM(2020) 649 final

2020/0290 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в рамките на Международната организация за гражданско въздухоплаване по отношение на уведомяването за различия, отнасящи се до приложения 1, 3, 4, приложение 6, части I, II и III, приложение 10, томове I и II, приложение 11, приложение 14, томове I и II, приложение 15 и приложение 16, томове I, II и III към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване и в рамките на Съвета на Международната организация за гражданско въздухоплаване по отношение на приемането на изменения 46 и 39 на приложение 6, части I и II към Конвенцията, свързани с отлагане на бъдещото изискване за оборудване във връзка с устройство за запис на разговорите в пилотската кабина (CVR) с продължителност на записа 25 часа, с цел избягване на нежелани последици от извънредната ситуация, породена от COVID-19.

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. ПРЕДМЕТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Настоящото предложение се отнася до:

- позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза в рамките на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) относно различията, за които трябва да бъде уведомена ИКАО по отношение на следните изменения на приложенията към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, приети от Съвета на ИКАО по време на неговата 219-а сесия и публикувани в:

– Писмо на ИКАО до държавите 20/19 по отношение на приемането на изменение 176 на приложение 1;

– Писмо на ИКАО до държавите 20/16 по отношение на приемането на изменение 79 на приложение 3;

– Писмо на ИКАО до държавите 20/23 по отношение на приемането на изменение 61 на приложение 4;

– Писмо на ИКАО до държавите 20/18 по отношение на приемането на изменение 44 на приложение 6, част I;

– Писмо на ИКАО до държавите 20/31 по отношение на приемането на изменение 37 на приложение 6, част II;

– Писмо на ИКАО до държавите 20/32 по отношение на приемането на изменение 23 на приложение 6, част III;

– Писмо на ИКАО до държавите 20/20 по отношение на приемането на изменение 92 на приложение 10, том I;

– Писмо на ИКАО до държавите 20/21 по отношение на приемането на изменение 92 на приложение 10, том II;

– Писмо на ИКАО до държавите 20/39 по отношение на приемането на изменение 52 на приложение 11;

– Писмо на ИКАО до държавите 20/35 по отношение на приемането на изменение 15 на приложение 14, том I;

– Писмо на ИКАО до държавите 20/22 по отношение на приемането на изменение 9 на приложение 14, том II;

– Писмо на ИКАО до държавите 20/24 по отношение на приемането на изменение 41 на приложение 15;

– Писмо на ИКАО до държавите 20/28 по отношение на приемането на изменение 13 на приложение 16, том I;

– Писмо на ИКАО до държавите 20/29 по отношение на приемането на изменение 10 на приложение 16, том II;

– Писмо на ИКАО до държавите 20/30 по отношение на приемането на изменение 1 на приложение 16, том III;

- позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза на 221-вата сесия на Съвета на ИКАО във връзка с предвиденото приемане на изменения 46 и 39 на приложение 6, части I и II, свързани с отлагане на бъдещото изискване за оборудване във връзка с устройство за запис на разговорите в пилотската кабина (CVR) с продължителност на записа двадесет и пет часа, с цел избягване на нежелани последици от извънредната ситуация, породена от COVID-19;

– - позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, след като ИКАО обяви приемането на изменения 46 и 39 на приложение 6, части I и II чрез писмо до държавите, с което приканва държавите членки да уведомят за своето несъгласие, за различия или за одобрение на приетата мярка.

2. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

2.1. Конвенция за международно гражданско въздухоплаване

Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване („Чикагската конвенция“) има за цел да регулира международния въздушен транспорт. Конвенцията 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 (SARP), определени като приложения към Чикагската конвенция.

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 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 процедура, 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 Международната организация за гражданско въздухоплаване за различията между нейната собствена практика и установената с международния стандарт такава.

2.3. Актовете, приети по време на 219-ата сесия на Съвета на Международната организация за гражданско въздухоплаване и връзката им със съществуващите правила на Съюза

По време на своята 219-а сесия Съветът на ИКАО прие изброените в раздел 1 по-горе изменения на приложенията към Чикагската конвенция. В писмата на ИКАО до държавите, с които договарящите държави в ИКАО се информират за приемането на измененията, на държавите се припомнят задълженията им по член 38 от Чикагската конвенция да уведомяват ИКАО за всякакви различия, които е възможно да възникнат.

По-долу е представен общ преглед на различните изменения на приложенията, приети от Съвета на ИКАО по време на 219-ата му сесия, заедно с допълнителни подробности, посочени в приложението към предложеното решение на Съвета.

2.3.1. Изменение 176 на приложение 1 относно лицензирането на персонала

Изменение 176 на приложение 1 на ИКАО произтича от препоръките, изготвени от Работната група на ИКАО по обучение и оценка, основани на компетентността (CBTA-TF), и секретариата на ИКАО, и се отнася до съгласуване на изменение 5 с „Процедурите за аеронавигационно обслужване — обучение“ (PANS-TRG, док. 9868)/нови определения, актуализиране на изискванията за полетните диспечери, предвиждане на изменение на разпоредбите за въздухоплавателните средства, задвижвани от силова установка, и отлагане на тяхното прилагане, както и въвеждане на разпоредби за инструктори за обучение на работното място по контрол на въздушното движение.

Измененията засягат Регламент (ЕС) 1178/2011 относно екипажите[1], Регламент (ЕС) 1321/2014 относно поддържането на летателната годност[2] и Регламент (ЕС) 2015/340 относно ръководителите на полети[3]. Измененията се съдържат по същество в законодателството на ЕС. С цел хармонизиране на формулировката на определенията са необходими някои промени, за да се отразят редакционните изменения и изискването относно надзора от страна на подходящ инструктор за ръководителите на полети. Последното, както и транспонирането на някои определения в правилата на ЕС, изисква подаването на информация до ИКАО в рамките на ограничен период от време. Предвижда се съответните изменения в правилата на ЕС да бъдат направени през 2020 и 2021 г.

---

[1] 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).

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

[3] 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).

2.3.2. Изменение 79 на приложение 3 относно метеорологичното обслужване на международното въздухоплаване

Вследствие на изменение 79 на приложение 3 на ИКАО ще трябва да бъде актуализиран Регламент за изпълнение (ЕС) № 2017/373 на Комисията[4].

Счита се, че голямата част от измененията ще окажат минимално въздействие върху заинтересованите страни от ЕС и ще е налице цялостна полза за безопасността и ефикасността на операциите. В редица случаи ще са необходими актуализации на софтуера, като те трябва да се считат за пропорционални на очакваните ползи и да са управляеми. В този аспект се очаква много от измененията да бъдат включени в регламентите на ЕС до третото тримесечие на 2021 г. без да бъдат променяни, като се следват съответните процедури, инициирани от Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ). До приемането на тези регулаторни промени за много от измененията трябва да бъде отправено уведомление за различие.

2.3.3 Изменение 61 на приложение 4 относно аеронавигационните карти

Съгласно точка AIS.OR.325 „Аеронавигационни карти“, буква а), точки 2) и 3) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373 на Комисията доставчиците на аеронавигационно информационно обслужване (AIS) гарантират, наред с другото, че когато са налични, картата на летище/вертолетно летище и картата за летищно наземно движение представляват част от сборника „Аеронавигационна информация и публикация“ (АИП) или се предоставят отделно на получателите на АИП. През 2020 г. регулаторната рамка ще бъде променена, за да отговаря на това изменение. Следователно на 4 ноември 2021 г. не следва да са налице различия между регламентите и/или практиките на Съюза и разпоредбите на приложение 4, включително всички изменения до изменение 61 включително.

2.3.4. Изменение 44 на част I от приложение 6 относно експлоатацията на въздухоплавателни средства при всякакви метеорологични условия

До изменението на Регламент (ЕС) № 965/2012, отразяващо изменение 44 на част I от приложение 6, следва да бъде отправено уведомление за различията по отношение на стандарт 4.2.8.2 и определенията. Трябва да се отбележи, че държавите членки следва вече да са уведомили за различие по отношение на стандарт 4.2.8.1.1, тъй като понастоящем Регламент (ЕС) № 965/2012 позволява експлоатационни кредити единствено за проекционен дисплей (HUD) и усъвършенствана визуална система (EVS)[5].

2.3.4.1. Хармонизиране на термините за разрешения, приемане и одобрения (AAA)

---

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

5 В съответствие с изменение 38 на приложение 6, част I, както е обявено в писмото до държавите An 11/1.3.27-14/9.

Това изменение изисква подаването на информация за различие, макар че държавите членки следва вече да са подали информация за различие спрямо стандартите и препоръчителните практики (SARP), свързани с полетите с удължено време за отклонение (EDTO), тъй като това понятие все още не е транспонирано в Регламент (ЕС) № 965/2012[6] (вместо това се използва полет с увеличена продължителност (ETOPS))[7].

2.3.4.2. Член 83а

Промяната в приложението изисква наличието на борда на заверено копие на резюмето на сключеното въз основа на член 83а от Чикагската конвенция споразумение. Освен това с новото допълнение 10 към приложение 6, част I се въвежда стандартен формуляр за резюме на споразумение. В него се съдържа цялата съответна информация, която е необходима, и се предоставя формуляр, който операторите да носят, за да се използва по време на наземните проверки или други дейности по проверка с цел да се смекчат недоразуменията в случаите, когато споразумението по член 83а се прилага по отношение на въздухоплавателно средство, което се подлага на проверка. В него също така се съдържа изискване за предаване на ИКАО на резюмето на споразумението, когато споразумението по член 83а се подава за регистрация.

Съгласно правната рамка, установена с Регламент (ЕС) 2018/1139[8] и актовете за изпълнение и делегираните актове към него, прехвърлянето на функциите на държавата на регистрация (SoR) между държавите — членки на ЕС, се извършва чрез регулаторната система на ЕС по начин, който отговаря напълно на целите на член 83а от Чикагската конвенция. Тази система е приложима към всяко въздухоплавателно средство в регистъра на всяка държава — членка на ЕС, което се експлоатира от оператор, чието основно място на стопанска дейност се намира в друга държава — членка на ЕС, която изпълнява отговорностите на държавата на оператора.

Счита се, че новоприетите SARP ще създадат допълнителна административна тежест за операторите по отношение на решаването на проблем (който не е свързан с безопасността) във връзка с наземните инспектори. Освен това ИКАО изменя правилата си за регистрация, за да се предвиди регистрацията на споразуменията по член 83а чрез интерактивна уеб-базирана система. Ако достъпът до такава система е възможен от всяка точка на света, изискването за наличие на документа на борда на въздухоплавателното средство е още по-спорно.

Не се предвижда изменение на Регламент (ЕС) 965/2012 с цел осигуряване на съответствие с този конкретен стандарт.

---

6 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).

7 В съответствие с изменение 38 на приложение 6, част I, както е обявено в писмото до държавите An 11/1.3.27-14/9.

8 Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета, ОВ L 212, 22.8. 2018 г. стр. 1.

Поради това следва да бъде отправено уведомление за различие с новите SARP на ИКАО.

2.3.4.3. Надежден източник на захранване за олекотени полетни записващи устройства

Необходимо е да бъдат инсталирани защитени от удар полетни записващи устройства (като например полетно записващо устройство за параметрите на полета (FDR) или устройство за запис на разговорите в пилотската кабина (CVR), чиято електрическа мощност е от източник, осигуряващ максимална надеждност при експлоатацията им. Такива разпоредби не съществуват за олекотените записващи устройства (като например система за аудиозапис на разговорите в пилотската кабина или система за записване на данни от въздухоплавателното средство (ADRS). Въведен е нов стандарт, приложим по отношение на самолети, чийто първоначален сертификат за летателна годност е издаден след 2016 г. (стандарт 1.6 от приложение 6, част I, допълнение 8), за да е възможно свързването на олекотени записващи устройства към източник на захранване, гарантиращ подходящо и надеждно записване в експлоатационната им среда.

Съгласно Регламент (ЕС) № 965/2012 наличието на олекотени полетни записващи устройства за някои категории леки самолети, експлоатирани в търговския въздушен транспорт (ТВТ), е задължително, ако първоначалният индивидуален сертификат за летателна годност на въпросното въздухоплавателно средство е издаден на или след 5 септември 2022 г. (позоваване на точка CAT.IDE.A.191 от приложение IV (част CAT) към Регламент (ЕС) № 965/2012). Ако новият стандарт 1.6 от приложение 6, част I, допълнение 8 се транспонира в изискванията на ЕС, той ще се прилага единствено за тези категории леки самолети, освен ако при последваща оценка на транспонирането на този стандарт в правилата на ЕС и увеличаването на обхвата му на приложение би се доказало, че е от полза за безопасността и ефикасността на операциите. Освен това, тъй като новият стандарт е включен в допълнение към приложение 6, част I, следва да се изготви декларация за съответствие или различие във връзка с допълнението по отношение на стандарта, с който се установява наличието на олекотени полетни записващи устройства и в който се посочва това допълнение. Поради това следва да бъде отправено уведомление за различие.

2.3.4.4. Записване на комуникационни съобщения по линия за предаване на данни

Стандарт 6.3.3.1.2 от приложение 6, част I не беше транспониран в Регламент (ЕС) № 965/2012. Държавите членки следва вече да са подали информация за различие с този стандарт[9]. С изменение 44 различието ще се запази.

2.3.4.5. Установяване на местоположението на въздухоплавателно средство в бедствие

Разпоредбите относно установяването на местоположението на самолет в бедствие бяха транспонирани в точка CAT.GEN.MPA.210 от приложение IV (част CAT) към Регламент (ЕС) № 965/2012, която се прилага по отношение на някои категории самолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 2023 г. Изменението на стандарт 6.18.1 ще приведе последния в по-голямо съответствие със CAT.GEN.MPA.210, който е приложим по отношение на самолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна

[9] В съответствие с изменение 43 на приложение 6, част I, както е обявено в писмото до държавите An 11/1.3.32-18/12.

годност е издаден на или след 1 януари 2023 г. Въпреки това различието със стандарт 6.18.1, за което е подадена информация, следва да се запази, тъй като между стандарт 6.18.1 и CAT.GEN.MPA.210. е налице разлика в критериите за максималната сертифицирана излетна маса (MCTOM) и максималната оперативна конфигурация на пътническите места (MOPSC).

2.3.5. Изменение 37 на част III от приложение 6 относно експлоатацията на въздухоплавателни средства

2.3.5.1. Експлоатация при всякакви метеорологични условия

До изменението на Регламент (ЕС) № 965/2012 следва да бъде отправено уведомление за различията по отношение на определенията. Държавите членки следва вече да са подали информация за различие спрямо 2.2.2.2.1.1, тъй като понастоящем Регламент (ЕС) № 965/2012 позволява експлоатационни кредити единствено за HUD и EVS[10].

Държавите членки следва вече да са подали информация за различие спрямо точка 2.2.2.2.1, тъй като в приложение VI (част NCC) от Регламент (ЕС) № 965/2012 правилото се отнася за оператора, а не за командира на полета; За операции при намалена видимост (LVO) това е компетентният орган, установен в приложение V (част SPA) към Регламент (ЕС) № 965/2012.

2.3.5.2. Член 83а

Промяната в приложението изисква наличието на борда на заверено копие на резюмето на сключеното въз основа на член 83а от Чикагската конвенция споразумение. Освен това с новото допълнение 10 към приложение 6, част I се въвежда стандартен формуляр за резюме на споразумение. В него се съдържа цялата съответна информация, която е необходима, и се предоставя формуляр, който операторите да носят, за да се използва по време на наземните проверки или други дейности по проверка с цел да се смекчат недоразуменията в случаите, когато споразумението по член 83а се прилага по отношение на въздухоплавателно средство, което се подлага на проверка. В него също така се съдържа изискване за предаване на ИКАО на резюмето на споразумението, когато споразумението по член 83а се подава за регистрация.

Съгласно правната рамка, установена с Регламент (ЕС) 2018/1139 и актовете за изпълнение и делегираните актове към него, прехвърлянето на функциите на държавата на регистрация (SoR) между държавите — членки на ЕС, се извършва чрез регулаторната система на ЕС по начин, който отговаря напълно на целите на член 83а от Чикагската конвенция. Тази система е приложима към всяко въздухоплавателно средство в регистъра на всяка държава — членка на ЕС, което се експлоатира от оператор, чието основно място на стопанска дейност се намира в друга държава — членка на ЕС, която изпълнява отговорностите на държавата на оператора.

Счита се, че новите SARP ще създадат допълнителна административна тежест за операторите по отношение на решаването на проблем (който не е свързан с безопасността) във връзка с наземните инспектори.

Освен това ИКАО изменя правилата си за регистрация, за да се предвиди регистрацията на споразуменията по член 83а чрез интерактивна уеб-базирана система. Ако достъпът до такава система е възможен от всяка точка на света, изискването за наличие на документа на борда на въздухоплавателното средство е още по-спорно.

[10] Вж. бележка под линия 9.

Не се предвижда изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 с цел осигуряване на съответствие с този конкретен стандарт.

Поради това по отношение на новите SARP на ИКАО следва да се отправят уведомление за различия.

2.3.6. Изменение 23 на част III от приложение 6 относно експлоатацията на въздухоплавателни средства

2.3.6.1. Експлоатация при всякакви метеорологични условия

До изменението Регламент (ЕС) № 965/2012 следва да се отправя уведомление за различия по отношение на стандарт 2.2.8.2 и определенията. Държавите членки следва вече да са подали информация за различие по отношение на стандарт 2.2.8.1.1, тъй като понастоящем Регламент (ЕС) 965/2012 позволява експлоатационни кредити единствено за HUD и EVS[11].

2.3.6.2. Член 83а

Промяната в приложението изисква наличието на борда на заверено копие на резюмето на сключеното въз основа на член 83а от Чикагската конвенция споразумение. Освен това с новото допълнение 10 към приложение 6, част I се въвежда стандартен формуляр за резюме на споразумение. В него се съдържа цялата съответна информация, която е необходима, и се предоставя формуляр, който операторите да носят, за да се използва по време на наземните проверки или други дейности по проверка с цел да се смекчат недоразуменията в случаите, когато споразумението по член 83а се прилага по отношение на въздухоплавателно средство, което се подлага на проверка. В него също така се съдържа изискване за предаване на ИКАО на резюмето на споразумението, когато споразумението по член 83а се подава за регистрация.

Съгласно правната рамка, установена с Регламент (ЕС) 2018/1139 и актовете за изпълнение и делегираните актове към него, прехвърлянето на функциите на държавата на регистрация (SoR) между държавите — членки на ЕС, се извършва чрез регулаторната система на ЕС по начин, който отговаря напълно на целите на член 83а от Чикагската конвенция. Тази система е приложима към всяко въздухоплавателно средство в регистъра на всяка държава — членка на ЕС, което се експлоатира от оператор, чието основно място на стопанска дейност се намира в друга държава — членка на ЕС, която изпълнява отговорностите на държавата на оператора.

Счита се, че новоприетите SARP ще създадат допълнителна административна тежест за операторите по отношение на решаването на проблем (който не е свързан с безопасността) във връзка с наземните инспектори.

Освен това ИКАО изменя правилата си за регистрация, за да се предвиди регистрацията на споразуменията по член 83а чрез интерактивна уеб-базирана система. Ако достъпът до такава система е възможен от всяка точка на света, изискването за наличие на документа на борда на въздухоплавателното средство е още по-спорно.

На този етап във времето не се предвижда да се предлага каквото и да е изменение на Регламент (ЕС) 965/2012 с цел осигуряване на съответствие с този конкретен стандарт.

Поради това по отношение на новите SARP на ИКАО следва да се отправят уведомление за различия.

2.3.6.3. Полетни записващи устройства

[11] Вж. бележка под линия 9.

Необходимо е да бъдат инсталирани защитени от удар полетни записващи устройства (като например FDR или CVR), чиято електрическа мощност е от източник, осигуряващ максимална надеждност при експлоатацията им. Такива разпоредби не съществуват за олекотените записващи устройства (като например CARS или ADRS). Въведен е нов стандарт (стандарт 1.6 от приложение 6, част III, допълнение 4), за да е възможно свързването на олекотени записващи устройства към източник на захранване, гарантиращ подходящо и надеждно записване в експлоатационната им среда.

Съгласно Регламент (ЕС) № 965/2012 наличието на олекотени полетни записващи устройства за някои категории леки вертолети, които се използват за операциите на ТВТ, е задължително, ако първоначалният индивидуален сертификат за летателна годност на въпросното въздухоплавателно средство е издаден на или след 5 септември 2022 г. (позоваване на CAT.IDE.H.191 от приложение IV (част CAT) към Регламент (ЕС) № 965/2012). Ако стандартът 1.6 от приложение 6, част III, допълнение 4 се транспонира в изискванията на ЕС, той ще се прилага единствено за тези категории леки вертолети, освен ако при последваща оценка на транспонирането на този стандарт в правилата на ЕС и увеличаването на приложимото му поле би се доказало, че е от полза за безопасността и ефикасността на операциите. Освен това, тъй като новият стандарт е включен в допълнение към приложение 6, част III, следва да се изготви декларация за съответствие или различие във връзка с допълнението по отношение на стандарта, с който се установява наличието на олекотени полетни записващи устройства и в който се посочва това допълнение. В стандарт 4.3.1.1.4 се посочва наличието на леко записващо устройство за вертолети с МСТОМ, която е по-малка от 3175 kg, като този запис може да бъде ADRS.

В приложение 6, част III няма изискване за наличие на CARS. Поради това следва да бъде отправено уведомление за различие по отношение на стандарт 4.3.1.2.4, за да се уточни, че в случай че се използва ADRS, понастоящем не съществува изискване на ЕС, предназначено за надеждността на неговия източник на захранване.

2.3.6.4. Записване на комуникационни съобщения по линия за предаване на данни

Стандарти 4.3.3.1.2 и 4.7.3.1.1.1 от приложение 6, част III не бяха транспонирани в Регламент (ЕС) № 965/2012. Държавите членки следва вече да са подали информация за различие с този стандарт[12]. С изменение 23 различието ще се запази.

2.3.7. Изменение 92 на приложение 10, том I относно аеронавигационните телекомуникации

Приложение 10, том I на ИКАО, до изменение 89 включително, се посочва в CNS.TR.100 от подчаст Б на приложение VIII към Регламент (ЕС) 2017/373, „Работни методи и оперативни процедури за доставчиците на комуникационно, навигационно или обзорно обслужване“. Тази разпоредба предстои да бъде променена, за да включва измененията до изменение 92 включително, предложени в писмо на ИКАО до държавите 20/20 в посочената по-рано точка CS.TR.100. В бъдеще по отношение на разпоредбите, засегнати от измененията до изменение 92, за различията следва да бъде отправено уведомление.

[12] Вж. бележка под линия 9.

2.3.8. Изменение 92 на приложение 10, том II относно аеронавигационните телекомуникации

Това е последващо изменение, произтичащо от изменение 79 на приложение 3 („Метеорологично обслужване на международното въздухоплаване“), което засяга аеронавигационното неподвижно обслужване (AFS).

Приложение 10, том II на ИКАО, до изменение 89 включително, се посочва в CNS.TR.100 от подчаст Б на приложение VIII към Регламент (ЕС) 2017/373, „Работни методи и оперативни процедури за доставчиците на комуникационно, навигационно или обзорно обслужване“. Тази разпоредба предстои да бъде променена, за да включва измененията до изменение 92 включително, предложени в писмо на ИКАО до държавите 20/21 в посочената по-рано точка CS.TR.100, следва да бъде отправено уведомление за изменените SARP. Следователно, за различията

2.3.9. Изменение 56 на приложение 11 относно обслужването на въздушното движение

По отношение на координацията на потенциално опасните за гражданските въздухоплавателни средства дейности, както вече беше предвидено в точка 2.19.1 от глава 2 на приложение 11, с Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/469[13] в Регламент (ЕС) 2017/373 се въвежда член 3в, в който се определят съответните изисквания, които ще станат приложими, считано от 27 януари 2022 г. Очаква се въведените с изменение 52 към глава 2 допълнителни изисквания, които се отнасят до оценката на риска за безопасността, да бъдат разгледани своевременно. До приемането на съответния регламент следва да бъде отправено уведомление за различия.

Новоприетите стандарти в глава 3 от приложение 11 относно изискването водачите на оперативни превозни средства да повтарят свързаните с безопасността части от инструкциите, които се предават гласово, вече са разгледани в предложеното изменение на Регламент (ЕС) № 139/2014[14], което се очаква да бъде публикувано до края на 2020 г. За привеждането в съответствие на този регламент с Регламент (ЕС) № 923/2012 (Стандартизирани европейски правила за полети (SERA), въпросните изисквания, както и изискването ръководителите на полетите да слушат повторението , трябва да бъдат разгледани своевременно. В буква д) от SERA.8015 „Разрешения по контрол на въздушното движение“ от Регламент (ЕС) № 923/2012 се съдържат изисквания относно повтарянето на разрешения и на информация, свързана с безопасността, и се разглежда главно комуникацията между екипажа и ръководителя на полети. Изменението на тази точка от SERA ще позволи съответствието с изменение 52 на приложение 11 до 2023 г.

До приемането на съответния регламент следва да бъде отправено уведомление за различия.

---

13 Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/469 на Комисията от 14 февруари 2020 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 923/2012, Регламент (ЕС) № 139/2014 и Регламент (ЕС) 2017/373 по отношение на изискванията за управлението на въздушното движение/аеронавигационното обслужване, проектирането на структурите на въздушното пространство и качеството на данните, безопасността на пистите за излитане и кацане и за отмяна на Регламент (ЕС) № 73/2010 (ОВ L 104, 3.4.2020 г., стр. 1).

14 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).

2.3.10. Изменение 15 на приложение 14, том I относно летищата

Изменението на разпоредбите на глави 3, 5 и 9 би наложило изменение на някои сертификационни спецификации на ЕААБ, които се планирани да бъдат приети до третото тримесечие на 2021 г. До приемането ще е необходимо да се подава информация за различията във връзка с тези глави. Поради това следва да бъде отправено уведомление за различие по отношение на изменените SARP.

2.3.11. Изменение 9 на приложение 14, том II относно летищата

Анализът на въведените в приложение 14, том II промени показа, че транспонирането им би наложило изменения, които са свързани главно със сертификационните спецификации на проекта на площадката за кацане на вертолети. Такива бъдещи изменения биха се отнасяли до промените, въведени в глави 1, 3, 4 и 5 от приложение 14, том II. В някои случаи обаче не се счита за подходящо да се променят настоящите спецификации (напр. спецификации за осветителната системи на площадката за кацане на вертолети), както вече е посочено в препоръките към писмото на ИКАО до държавите A4/1.1.58-18/97.

В други случаи измененията на разпоредбите на приложение 14, том II (в глави 2 и 6) биха наложили изменение на регулаторната рамка, въведена със самия Регламент (ЕС) № 139/2014.

Ето защо, докато не бъде извършено изменението на съответните регулаторни разпоредби на ЕС, следва да бъде отправено уведомление за съответните различия.

2.3.12. Изменение 41 на приложение 15 относно аеронавигационното информационно обслужване

Измененията имат за цел да се подобри информацията относно опасните дейности за гражданското въздухоплаване, обнародвана чрез известия за пилотите (NOTAM), като се обърне внимание и на специфичния случай на зоните на конфликти.

Регламент (ЕС) 2017/373, изменен с Регламент (ЕС) 2020/469, включва последните SARP от приложение 15 на ИКАО и разпоредбите в приложение VI (част AIS) относно процедурите за аеронавигационно обслужване — управлението на аеронавигационната информация (PANS-AIM). Необходимо е обаче да се отправи уведомление за различие, тъй като приетите от ИКАО изменения все още не са включени в приложение VI (част AIS) към Регламент (ЕС) 2017/373.

2.3.13. Изменение 13 на приложение 16, том I относно опазването на околната среда

Приложимото изменение на приложение 16 е предвидено в член 9, параграф 2, първа алинея от Регламент (ЕС) 2018/1139 и влиза в сила на 1 април 2022 г.

Съгласно писмото на ИКАО до държавите 20/28 обаче датата на прилагане на изменение 13 на приложение 16, том I е 1 януари 2021 г.

До 31 март 2022 г. ще е налице разлика между регламентите и/или практиките на ЕС и разпоредбите на приложение 16, том I, включително всички изменения до изменение 13 включително. Поради това следва да бъде отправено уведомление във връзка с различието, което ще се запази до 31 март 2022 г.

2.3.14. Изменение 10 на приложение 16, том II относно опазването на околната среда

Приложимото изменение на приложение 16, том II е предвидено в член 9, параграф 2, първа алинея от Регламент (ЕС) 2018/1139.

Съгласно писмото на ИКАО до държавите 20/29 датата на прилагане на изменение 10 на приложение 16, том II е 1 януари 2021 г. Съответното изменение е предвидено чрез съответната процедура на ЕААБ. До 31 март 2022 г. обаче ще е налице разлика между регламентите и/или практиките на ЕС и разпоредбите на приложение 16, том II, включително всички изменения до изменение 10 включително. Поради това следва да бъде отправено уведомление за различие.

2.3.15. Изменение 1 на приложение 16, том III относно опазването на околната среда

Съгласно писмото на ИКАО до държавите 20/30 датата на прилагане на изменение 1 на приложение 16, том III е 1 януари 2021 г. Съответното изменение на приложение 16, том III е предвидено в член 9, параграф 2, първа алинея от Регламент (ЕС) 2018/1139.

До 1 април 2022 г. обаче ще е налице разлика между регламентите и/или практиките на ЕС и разпоредбите на приложение 16, том III, включително всички изменения до изменение 13 включително.

2.4. Предвиденото приемане на изменения 46 и 39 на приложение 6, части I и II от Съвета на Международната организация за гражданско въздухоплаване, свързани с отлагане на бъдещото изискване за оборудване във връзка с устройство за запис на разговорите в пилотската кабина (CVR) с продължителност на записа двадесет и пет часа, с цел избягване на нежелани последици от извънредната ситуация, породена от COVID-19

Изменения 46 и 39 на приложение 6, части I и II, свързани с отлагане на бъдещото изискване за оборудване във връзка с устройство за запис на разговорите в пилотската кабина (CVR) с продължителност на записа двадесет и пет часа, с цел избягване на нежелани последици от извънредната ситуация, породена от COVID-19, ще бъдат представени за приемане по време на 221-вото заседание на Съвета на ИКАО.

Целта на тези изменения на приложение 6 — *Експлоатация на въздухоплавателни средства, част I — Международен търговски въздушен транспорт — самолети и част II — Международен въздушен транспорт с общо предназначение — самолети* към Чикагската конвенция — е новото задължение за устройство за запис на разговорите в пилотската кабина (CVR) с продължителност на записа двадесет и пет часа, да бъде отложено до 1 януари 2022 г., когато предвидените изменения трябва да станат правно обвързващи за страните по Чикагската конвенция.

Определената дата за оборудване във връзка със CVR е 1 януари 2021 г. Обявената в началото на 2020 г. пандемия от COVID-19 доведе до значителни смущения в производството на въздухоплавателни средства и веригите за доставки за производителите на въздухоплавателни средства.

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

3.1. Различия, за които трябва да бъде отправено уведомление

По време на своята 219-а сесия, проведена от 2 до 20 март 2020 г., Съветът на ИКАО прие редица изменения на различни приложения към Чикагската конвенция в областта на безопасността, околната среда и въздухоплаването.

Що се отнася до всяко приложение на ИКАО, съответното законодателство на Съюза се посочва в приложението към предложението за решение на Съвета. Всички посочени изменения попадат в области, обхванати от правото на Съюза, и следователно са от изключителната външна компетентност на Съюза. Освен това в приложението към

предложението за решение на Съвета се посочват подробно различията, за които трябва да бъде уведомена ИКАО. В списъка по-долу се установява необходимостта от уведомяване на ИКАО за различията за всяко отделно приложение:

– Писмо до държавите 20/19 по отношение на приемането на изменение 176 на приложение 1 — различия, за които трябва да се отправи уведомление;

– Писмо до държавите 20/16 по отношение на приемането на изменение 79 на приложение 3 — различия, за които трябва да се отправи уведомление;

– Писмо до държавите 20/18 по отношение на приемането на изменение 44 на приложение 6, част I — различия, за които трябва да се отправи уведомление;

– Писмо до държавите 20/31 по отношение на приемането на изменение 37 на приложение 6, част II — различия, за които трябва да се отправи уведомление;

– Писмо до държавите 20/32 по отношение на приемането на изменение 23 на приложение 6, част III — различия, за които трябва да се отправи уведомление;

– Писмо до държавите 20/20 по отношение на приемането на изменение 92 на приложение 10, том I — различия, за които трябва да се отправи уведомление;

– Писмо до държавите 20/21 по отношение на приемането на изменение 92 на приложение 10, том II — различия, за които трябва да се отправи уведомление;

– Писмо до държавите 20/39 по отношение на приемането на изменение 52 на приложение 11 — различия, за които трябва да се отправи уведомление;

– Писмо до държавите 20/35 по отношение на приемането на изменение 15 на приложение 14, том I — различия, за които трябва да се отправи уведомление;

– Писмо до държавите 20/22 по отношение на приемането на изменение 9 на приложение 14, том II — различия, за които трябва да се отправи уведомление;

– Писмо до държавите 20/24 по отношение на приемането на изменение 41 на приложение 15 — различия, за които трябва да се отправи уведомление;

В този контекст, като се отчита съответното законодателство на Съюза, позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, е да се отправи уведомление за различията в съответствие с член 38 от Чикагската конвенция, както е посочено в приложението към предложението за решение на Съвета.

3.2. Изменения 46 и 39 на приложение 6, части I и II

Основната промяна, която трябва да бъде въведена с предложението за изменения 46 и 39 на приложение 6, части I и II към съществуващите правила на Съюза, е отлагането за 1 януари 2022 г. на датата за прилагане на новото правило за оборудване със записващо устройство с продължителност на записа двадесет и пет часа, която първоначално бе предвидена да бъде 1 януари 2021 г.

Поради пандемията от COVID прилагането на новото правило за оборудване със записващо устройство с продължителност на записа двадесет и пет часа, което първоначално бе предвидено за 1 януари 2021 г., е нереалистично и на равнището на Съюза. Комисията е в процес на приемане на отлагане на тази дата на равнището на Съюза посредством изменения към съответния регламент на Комисията[15]. Поради това

[15] 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

предложеното от ИКАО отлагане следва да се подкрепи. Освен това, след като ИКАО обяви приемането на изменения 46 и 39 на приложение 6, части I и II чрез писмо до държавите, с което приканва държавите членки да уведомят за своето несъгласие, за различия или за одобрение на приетата мярка, позицията на Съюза следва да бъде одобрение.

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[16].

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 също така инструменти, които не са правно обвързващи според международното право, но са „годни да окажат съществено въздействие върху съдържанието на приеманата от законодателя на Съюза нормативна уредба“[17].

4.1.2. Приложение в конкретния случай

Съветът на ИКАО е орган, учреден със споразумение, по-конкретно с Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване („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 представянето на уведомления за 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.

Различията, за които трябва да се отправят уведомления в отговор на горепосочените писма на ИКАО до държавите, засягат правните последици, въведени от стандартите, установени съгласно Чикагската конвенция.

Тези правни последици попадат в област, обхванатата от правилата на Съюза, а именно Регламент (ЕС) 2018/1139, Регламент (ЕС) 2017/373, Регламент (ЕС) № 965/2012, Регламент (ЕС) № 2020/469 и Регламент (ЕС) № 139/2014. Това означава, че в

(ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета, ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1. Вж. Правилото за въздушни операции, точка CAT.IDE.A.185, буква в), точка 1) и точка NCC.IDE.A.160, буква б), точка 1).

[16] Решение на Съда от 7 октомври 2014 г., Германия/Съвет, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, точка 64.

[17] Решение на Съда от 7 октомври 2014 г., Германия/Съвет, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, точки 61—64.

съответствие с член 3, параграф 2 от ДФЕС Съюзът има изключителна външна компетентност по този въпрос.

Приетите актове не допълват, нито изменят институционалната рамка на споразумението.

Поради това процесуалноправното основание за предложеното решение е член 218, параграф 9 от ДФЕС.

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 изискването 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.

2020/0290 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в рамките на Международната организация за гражданско въздухоплаване по отношение на уведомяването за различия, отнасящи се до приложения 1, 3, 4, приложение 6, части I, II и III, приложение 10, томове I и II, приложение 11, приложение 14, томове I и II, приложение 15 и приложение 16, томове I, II и III към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване и в рамките на Съвета на Международната организация за гражданско въздухоплаване по отношение на приемането на изменения 46 и 39 на приложение 6, части I и II към Конвенцията, свързани с отлагане на бъдещото изискване за оборудване във връзка с устройство за запис на разговорите в пилотската кабина (CVR) с продължителност на записа 25 часа, с цел избягване на нежелани последици от извънредната ситуация, породена от COVID-19.

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. В Съвета на ИКАО са представени седем държави членки.

(3) В съответствие с член 54 от Чикагската конвенция Съветът на ИКАО може да приема международни стандарти и препоръчителни практики.

(4) В съответствие с член 38 от Чикагската конвенция всяка 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.

(5) По време на своята 219-а сесия, проведена от 2 до 20 март 2020 г., Съветът на ИКАО прие измененията на приложения 1, 3, 4, приложение 6 (части I, II и III), 10 (томове I и II), приложение 11, приложение 14 (томове I и II), приложение 15

и приложение 16 (томове I, II и III) към Чикагската конвенция в областта на безопасността, околната среда и въздухоплаването. В съответните писма на ИКАО до държавите, с които договарящите държави в ИКАО се информират за приемането на измененията, на държавите се припомнят задълженията им по член 38 от Чикагската конвенция да уведомяват ИКАО за всякакви различия, които могат да възникнат.

(6) Всички приети от Съвета на ИКАО изменения попадат в области, обхванати от правото на Съюза, и следователно са от изключителната външна компетентност на Съюза. Всъщност новите SARP са в състояние да окажат решаващо влияние върху съдържанието на правото на Съюза, а именно Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и

(7) на Съвета[1], Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373 на Комисията[2], Регламент (ЕС) 965/2012 на Комисията[3], Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/469 на Комисията[4] и Регламент (ЕС) № 139/2014 на Комисията[5].

(8) Няколко изменения на приложенията към Чикагската конвенция вече са част от законодателството, приложимо в целия Съюз, докато други са в процес на въвеждане в правилата на Съюза.

(9) Що се отнася до всяко изменено приложение към Чикагската конвенция, съответното законодателство на Съюза се посочва в приложението към настоящото решение. Освен това в приложението към настоящото решение се посочват подробно различията, за които трябва да бъде уведомена ИКАО.

(10) Поради това е целесъобразно да се определи позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза в отговор на писмата на ИКАО до държавите, а именно да се изрази одобрение, да се отправи уведомление за различията или да се изрази несъгласие с новите SARP, приети по време на 219-ата сесия на Съвета на ИКАО по отношение на приложения 1, 3, 4, 6, 10, 11, 14, 15 и 16 към Чикагската конвенция.

(11) Световната пандемия от COVD-19 оказа отрицателно въздействие върху операторите на въздухоплавателни средства, производителите на въздухоплавателни средства и доставчиците от различни нива на производителите на оборудване и забави разработването на нови системи. Операторите на въздухоплавателни средства отменят или отлагат доставките им, което води до отлагането до 2021 г. на доставките на въздухоплавателни средства, предвидени за 2020 г. Новопроизведено въздухоплавателно средство, конфигурирано за доставка през 2020 г., която е отложена до 2021 г., изисква преконфигуриране спрямо приложимите разпоредби след 1 януари 2021 г. Операторите и производителите на въздухоплавателни средства ще са изправени

---

1 Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета (ОВ L 212, 22.8. 2018 г., стр. 1).

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

3 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).

4 Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/469 на Комисията от 14 февруари 2020 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 923/2012, Регламент (ЕС) № 139/2014 и Регламент (ЕС) 2017/373 по отношение на изискванията за управлението на въздушното движение/аеронавигационното обслужване, проектирането на структурите на въздушното пространство и качеството на данните, безопасността на пистите за излитане и кацане и за отмяна на Регламент (ЕС) № 73/2010 (ОВ L 104, 3.4.2020 г., стр. 1).

5 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).

пред ненужна финансова тежест, ако тези въздухоплавателни средства трябва да бъдат преоборудвани. Следователно Комисията е в процес на приемане на отлагането на тази дата на равнището на Съюза посредством изменения на Регламент (ЕС) № 965/2012. Устройството за запис на разговорите в пилотската кабина (CVR) се използва за подпомагане на разследването на катастрофи и инциденти. Забавянето при въвеждане на CVR с продължителност на записа от двадесет и пет часа вместо два часа не представлява значителен риск за безопасността, но с него ползата за безопасността от по-дълъг гласов запис в пилотската кабина се съгласува с настоящите реалности, пред които е изправен авиационният сектор. Съюзът поддържа активно усилията на ИКАО за подобряване на безопасността на въздухоплаването. Като отчита обаче безпрецедентната ситуация, причинена от пандемията COVID-19, и липсата на значителен риск за безопасността Съюзът следва да подкрепи тези изменения.

(12) Позицията на Съюза по време на 221-ата сесия на Съвета на ИКАО по отношение на предвидените изменения 46 и 39 на приложение 6, части I и II — че тези изменения следва да бъдат подкрепени, трябва да бъде изразена от държавите — членки на Съюза, които са членове на Съвета на ИКАО, действащи съвместно от името на Съюза.

(13) След приемането на изменения 46 и 39 на приложение 6, части I и II от Съвета на ИКАО, което ще бъде съобщено от генералния секретар на ИКАО чрез процедурата с писмо на ИКАО до държавите, позицията на Съюза следва да бъде одобрение на тези изменения и да се изрази от всички държави — членки на Съюза.

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Позиция, която трябва да се заеме от името на Съюза в отговор на:

– Писмо на ИКАО до държавите 20/19 по отношение на приемането на изменение 176 на приложение 1,

– Писмо на ИКАО до държавите 20/16 по отношение на приемането на изменение 79 на приложение 3,

– Писмо на ИКАО до държавите 20/23 по отношение на приемането на изменение 61 на приложение 4,

– Писмо на ИКАО до държавите 20/18 по отношение на приемането на изменение 44 на приложение 6, част I,

– Писмо на ИКАО до държавите 20/31 по отношение на приемането на изменение 37 на приложение 6, част II,

– Писмо на ИКАО до държавите 20/32 по отношение на приемането на изменение 23 на приложение 6, част III,

– Писмо на ИКАО до държавите 20/20 по отношение на приемането на изменение 92 на приложение 10, том I,

– Писмо на ИКАО до държавите 20/21 по отношение на приемането на изменение 92 на приложение 10, том II,

– Писмо на ИКАО до държавите 20/39 по отношение на приемането на изменение 52 на приложение 11,

– Писмо на ИКАО до държавите 20/35 по отношение на приемането на изменение 15 на приложение 14, том I,

– Писмо на ИКАО до държавите 20/22 по отношение на приемането на изменение 9 на приложение 14, том II,

– Писмо на ИКАО до държавите 20/24 по отношение на приемането на изменение 41 на приложение 15,

– Писмо на ИКАО до държавите 20/28 по отношение на приемането на изменение 13 на приложение 16, том I,

– Писмо на ИКАО до държавите 20/29 по отношение на приемането на изменение 10 на приложение 16, том II,

– Писмо на ИКАО до държавите 20/30 по отношение на приемането на изменение 1 на приложение 16, том III,

издадени от Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), се определя в приложението към настоящото решение.

Член 2

(1) Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза по време на 221-вата сесия на Съвета на ИКАО, е да се подкрепят изцяло предложените изменения 46 и 39 на приложение 6, части I и II към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване (Чикагската конвенция).

(2) Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, след като Съветът на ИКАО приеме изменения 46 и 39 на приложение 6, части I и II към Чикагската конвенция, е да се изрази одобрение на приетата мярка в отговор на съответното писмо на ИКАО до държавите.

Член 3

(1) Позициите, посочени в член 1и член 2, параграф 2 се изразяват от всички държави — членки на Съюза.

(2) Позицията по член 2, параграф 1 се изразява съвместно от държавите — членки на Съюза, които са членове на Съвета на ИКАО.

Член 4

Адресати на настоящото решение са държавите членки.

Съставено в Брюксел на […] година.

За Съвета
Председател