РЕШЕНИЕ (ЕС) 2022/322 НА СЪВЕТА

от 18 февруари 2022 година

относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в рамките на Съвета на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) по отношение на приемането на изменения към Анекси 1, 6 — 10, 14 и 17 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 беше създадена Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО).

(2) Държавите — членки на Съюза 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 трябва да приема международни стандарти и препоръчителни практики и да ги определя като приложения към Чикагската конвенция.

(4) По време 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 29 на приложение 9, изменение 91 на приложение 10, том IV, изменение 17 на приложение 14, том I и изменение 18 на приложение 17 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, 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 EC 6/3 – 21/67.

(5) Основната цел на изменение 178 на приложение 1 към Чикагската конвенция е да се даде възможност за въвеждане на електронна система за лицензиране на персонала с оглед подобряване на ефективността.

(6) Основната цел на изменения 47, 40 и 24 съответно на приложение 6, части I, II и III към Чикагската конвенция е да се укрепи правната рамка за постоянната надеждност на полетните записващи устройства, да се пояснят 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 минимуми на летището въз основа на летателните характеристики (PBAOM), да се гарантира наличието на подходящи аварийно-спасителни и противопожарни (RFF) съоръжения и служби на съответното летище на експлоатация, да се актуализират разпоредбите относно разположени в морето алтернативи за операции с вертолети на далечни разстояния и да се добавят разпоредби, свързани с транспортирането на опасни товари в хеликоптери, и да се актуализират свързаните с това разпоредби за обучение.

(7) Основната цел на изменение 7 на приложение 7 към Чикагската конвенция е да се улесни прехвърлянето на въздухоплавателно средство от една държава в друга чрез адаптиране на образеца на свидетелството за регистрация и въвеждане на образец на удостоверение за прекратяване на регистрацията.

(8) Основната цел на изменение 109 на приложение 8 към Чикагската конвенция 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.

(9) Основната цел на изменение 29 на приложение 9 към Чикагската конвенция е да се подобри подготвеността на държавите за бъдещи пандемии, като се извлекат поуки от пандемията от COVID-19 и се установят адекватни смекчаващи мерки за бъдещи пандемии. Изменение 29 се отнася също и до борбата с трафика на хора чрез стандарти и препоръчителни практики. Освен това то включва малки, но полезни изменения ва разпоредбите на приложение 9 към Чикагската конвенция по отношение на полетите за репатриране и въздушния транспорт на пътници с увреждания, както и изменение на бележка в раздела за резервационните данни на пътниците (PNR) относно термина „push“.

(10) Основната цел на изменение 91 на приложение 10, том IV към Чикагската конвенция е да се въведе бордна система за избягване на сблъсък във въздуха (ACAS) X и да се намали броят на случаите на фалшиви сигнали за предупреждение на ACAS.

(11) Основната цел на изменение 17 на приложение 14, том I е авиацията с общо предназначение да се изключи от аварийно-спасителните и противопожарните (RFF) разпоредби.

(12) Основната цел на изменение 18 на приложение 17 към Чикагската конвенция е да се въведат нови и да се изменят съществуващите стандарти и препоръчителни практики, 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.

(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 29 от приложение 9, изменение 91 на приложение 10, том IV, изменение 17 на приложение 14, том I и изменение 18 на приложение 17 към Чикагската конвенция биха могли да окажат съществено въздействие върху съдържанието на правото на Съюза, а именно Регламенти на Комисията (ЕС) № 1178/2011 ([1]), (ЕС) № 1332/2011 ([2]), (ЕС) № 965/2012 ([3]), (ЕС) № 139/2014 ([4]) и (ЕС) № 2015/640 ([5]), Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1998 на Комисията ([6]) и Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета ([7]).

(14) Позицията на Съюза по време на 225-ата сесия на Съвета на ИКАО или на последваща сесия по отношение на 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, изменение109 на приложение 8, изменение 29 на приложение 9, изменение 91 на приложение 10, том IV, изменение 17 на приложение 14, том I и изменение 18 на приложение 17 към Чикагската конвенция 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.

([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) № 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).

([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 (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).

([5]) 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).

([6]) 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).

([7]) 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).

(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 29 на приложение 9, изменение 91 на приложение 10, том IV, изменение 17 на приложение 14, том I и изменение 18 на приложение 17 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 посочените промени са приети без съществени изменения. Целесъобразно е също така да се определи процедурата, която да се следва за уведомяването на ИКАО за различия, в случай че законодателството на Съюза се отклонява от новоприетите стандарти и препоръчителни практики след предвидената дата на прилагане на тези стандарти и препоръчителни практики. По отношение на различията със стандартите, съдържащи се в приложения 1, 6, 8 и 14 към Чикагската конвенция, които попадат в изключителната компетентност на Съюза, се прилага Решение (ЕС) 2021/1092 на Съвета ([8]). Тази позиция следва да бъде изразена от всички държави — членки на Съюза.

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

1. Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза на 225-ата сесия на Съвета на Международната организация за гражданско въздухоплаване 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 29 на приложение 9, изменение 91 на приложение 10, том IV, изменение 17 на приложение 14, том I и изменение 18 на приложение 17 към Конвенцията за международното гражданско въздухоплаване в тяхната цялост.

2. Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, при условие че Съветът на ИКАО приеме без съществена промяна измененията, посочени в параграф 1, е да не се заявява несъгласие, а да се уведоми за одобрение на всяко прието изменение в отговор на съответното писмо на ИКАО до държавите.

В случай, че законодателството на Съюза се различава от стандартите, съдържащи се в приложенията към Чикагската конвенция, посочени в параграф 1, както са изменени от ИКАО, след като станат приложими, поради което да е необходимо уведомяване за различията с тези приложения в съответствие с член 38 от Чикагската конвенция, Комисията своевременно и поне два месеца преди крайния срок, определен от ИКАО за уведомяването за различията, представя на Съвета за обсъждане и одобрение подготвителен документ, в който се посочват подробно различията, за които държавите членки трябва да уведомят ИКАО от името на Съюза.

Независимо от втора алинея на настоящия параграф, в случай че законодателството на Съюза се различава от стандартите, съдържащи се в приложения 1, 6, 8 и 14 към Чикагската конвенция, както са изменени от ИКАО, доколкото тези стандарти попадат в изключителната компетентност на Съюза, след като станат приложими, поради което да е необходимо уведомяване за различията с тези приложения в съответствие с член 38 от Чикагската конвенция, позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза в рамките на ИКАО по отношение на уведомяването за такива различия, се установява въз основа на Решение (ЕС) 2021/1092 на Съвета.

Член 2

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

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

Член 3

Настоящото решение влиза в сила в деня на приемането му.

([8]) Решение (ЕС) 2021/1092 на Съвета от 11 юни 2021 г. за установяване на критериите и процедурата на уведомяването за различия по отношение на международните стандарти, приети от Международната организация за гражданско въздухоплаване в областта на безопасността на въздухоплаването (ОВ L 236, 5.7.2021 г., стр. 51).

Съставено в Брюксел на 18 февруари 2022 година.

За Съвета
Председател
J.-Y. LE DRIAN