ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 20.5.2020 г.
COM(2020) 218 final

2020/0098 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в Съвета на Международната организация за гражданско въздухоплаване по отношение на предвиденото приемане на изменение 91 на приложение 10, том III и за уведомлението за различие относно датата на прилагане на изменение 13 на приложение 14, том 1, изменение 40B на приложение 6, изменение 77Б на приложение 3 и изменение 39 на приложение 15

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. ПРЕДМЕТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Настоящото предложение се отнася до:

– решението за установяване на позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза в рамките на съвета на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) във връзка с предвиденото приемане на изменение 91 на приложение 10, том III към Чикагската конвенция от съвета на ИКАО на някое от предстоящите му заседания,

– решението относно позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, след като ИКАО обяви приемането на изменение 91 на приложение 10 чрез Писмо до държавите, с което приканва държавите членки да уведомят за своето несъгласие, за различия или за одобрение на приетата мярка,

– решението относно позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза по отношение на изменение 13 на приложение 14 — Летища, том I — Проектиране и експлоатация на летища, изменение 40B на приложение 6 — Експлоатация на въздухоплавателни средства — Международен търговски въздушен транспорт — самолети, изменение 39 на приложение 15 — Аеронавигационно информационно обслужване, както и изменение 77Б на приложение 3 — Метеорологично обслужване на международното въздухоплаване във връзка с новия глобален формат за докладване на състоянието на повърхността на пистата за излитане и кацане („ПИК“), с което държавите членки се приканват да уведомят за различия по отношение на спазването на датата на прилагане, която трябва да се отложи с 6 месеца след датата на прилагане, определена в съответните Писма до държавите, изпратени от ИКАО.

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. Конвенцията влезе в сила на 4 април 1947 г. и с нея беше 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. Нейните цели са да разработва принципите и техниките за международното гражданско въздухоплаване и да насърчава планирането и развитието на международния въздушен транспорт.

Съветът на ИКАО е постоянен орган на ИКАО, който се състои от 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.

След приемането на такива мерки от държавите, членуващи в ИКАО, се изисква да уведомят за несъгласието си, за различия или одобрението на мерките, преди те да влязат в сила и да станат правно обвързващи.

2.3. Предвиденият акт на Международната организация за гражданско въздухоплаване

2.3.1. Приемане на изменение 91 на приложение 10, том III към Чикагската конвенция по отношение на системата за селективно повикване (SELCAL)

На някое от предстоящите си заседания съветът на ИКАО трябва да приеме изменение 91 на приложение 10, том III към Чикагската конвенция по отношение на системата за селективно повикване (SELCAL).

Целта на изменение 91 на приложение 10, том III е да се измени приложение 10 към Чикагската конвенция — Аеронавигационни телекомуникации, том III — Комуникационни системи, част II — Гласови комуникационни системи, свързани със SELCAL. С изменение 91 на приложение 10, том III се въвеждат нови тонове за разширяване на наличния резерв от кодове на SELCAL и по този начин се намаляват случаите на неверни показания в пилотската кабина. Изменение 91 на приложение 10, том III беше разработено по време на второто заседание на Работната група за инфраструктурата за пренос на данни към експертната група за комуникации (CP DCIWG/2) и не беше счетено за противоречиво от техническа гледна точка.

Предвижда се изменение 91 на приложение 10, том III да се прилага от 5 ноември 2022 г., когато ще стане правно обвързващо за страните по Чикагската конвенция.

2.3.2. Датата на прилагане на новия глобален формат на ИКАО за докладване на състоянието на повърхността на ПИК

През 2016 г. съветът на ИКАО прие нова методика за оценяване и докладване на състоянието на повърхността на ПИК, познат като глобален формат на ИКАО за докладване на състоянието на повърхността на ПИК, чиято цел е да се даде възможност за хармонизирана оценка и докладване на състоянието на повърхността на ПИК и съответно подобрена оценка от страна на летателните екипажи на условията за излитане и кацане.

Новият глобален формат на ИКАО за докладване на състоянието на повърхността на ПИК, приложим от 5 ноември 2020 г., е предвиден в изменение 13 на приложение 14 — Летища, том I — Проектиране и експлоатация на летища, изменение 40B на приложение 6 — Експлоатация на въздухоплавателни средства — Международен търговски въздушен транспорт — самолети, изменение 77Б на приложение 3 — Метеорологично обслужване на международното въздухоплаване и изменение 39 на приложение 15 — Аеронавигационно информационно обслужване.

Поради пандемията от COVID прилагането на новия глобален формат на ИКАО за докладване на състоянието на повърхността на ПИК от момента, първоначално предвиден от ИКАО, е нереалистично на равнището на Съюза и поради това Комисията вероятно ще приеме отлагане на тази дата на равнището на Съюза чрез съответните изменения на свързаните с нея регламенти на Комисията[1]. Понастоящем също така не е

[1] Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 на Комисията от 26 септември 2012 г. за определяне на общи правила за полетите и разпоредби за експлоатация относно аеронавигационните услуги и процедури, и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 1035/2011 и регламенти (ЕО)

сигурно дали съветът на ИКАО ще включи в дневния ред на своето 220-то или 221-во заседание точка относно евентуално отлагане на датата на прилагане на новия си глобален формат за докладване на състоянието на повърхността на ПИК, и ако да — какво решение ще вземе съветът на ИКАО по този въпрос. Следователно ако съветът на ИКАО не отложи своевременно тази дата, независимо по каква причина, е необходимо да се гарантира, че държавите членки ще подадат прието на равнището на Съюза уведомление за различие по това предложение.

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

3.1. Изменение 91 на приложение 10, том III

3.1.1. Основни промени, които ще бъдат въведени с изменение 91 на приложение 10, том III, и тяхната връзка със съществуващите правила на Съюза

Основната промяна, която ще се въведе с изменение 91 на приложение 10, том III, са новите тонове за разширяване на наличния резерв от кодове на SELCAL, чрез което се намаляват случаите на неверни показания в пилотската кабина. Системните характеристики на SELCAL първоначално бяха препоръки, формулирани през 50-те години на миналия век, когато определените нива на ефективност не можеха да бъдат гарантирани. Оборудването, произведено от 70-те години насам, изпълнява по-лесно тези изисквания и следователно тяхното единно прилагане следва да бъде признато с оглед на безопасността и редовността на международното въздухоплаване. Препоръката за модулационната обвиваща крива обаче беше разделена на стандарт и препоръка, тъй като единното ѝ прилагане е само желателно.

ИКАО също така осигурява механизъм, чрез който могат да бъдат въведени нови тонове с минимално въздействие върху операторите на въздухоплавателни средства. Ранното внедряване в наземното оборудване, което може да бъде постигнато на по-ниска цена, ще позволи поетапно монтиране на борда на въздухоплавателните средства, което ще се осъществи предимно чрез предварително вграждане.

Съюзът отчита недостига на кодове на SELCAL, които могат да бъдат присвоени на дадено въздухоплавателното средство, и начините за облекчаване на недостига чрез увеличаване на броя на знаците, които могат да бъдат използвани за SELCAL кодове, присвоявани на нови въздухоплавателни средства.

SELCAL не е от особено значение за европейското аеронавигационно обслужване. Това обаче е средство за комуникация, съществува стандартен начин за вписването му в полетния план и някои оператори на въздухоплавателни средства могат да поискат от органа за обслужване на въздушното движение да го използва в определени ситуации. Това се случва много рядко.

№ 1265/2007, (ЕО) № 1794/2006, (ЕО) № 730/2006, (ЕО) № 1033/2006 и (ЕС) № 255/2010 (ОВ L 281, 13.10.2012 г., стр. 1).

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).

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).

SELCAL се споменава в списък на възможните решения в материалите за ръководство на ЕААБ към Регламент (ЕС) № 923/2012 и Регламент (ЕС) 2020/469 за изменение на приложение IV, част ATS към Регламент (ЕС) 2017/373.

Изменение 91 на приложение 10, том III се отнася предимно до тези доставчици на аеронавигационно обслужване (ДАО), които предоставят услуги за северноатлантическия регион на ИКАО (NAT), въздушното пространство над Атлантическия океан, както и услугите на управителния орган на мрежата, по-специално интегрираната система за обработка на начални полетни планове (IFPS). Съответните ДАО ще трябва да въведат необходимите технически подобрения. Управителният орган на мрежата ще трябва да актуализира IFPS, за да може системата да приема новите кодове на SELCAL, така че да се избегне отхвърлянето на полетните планове поради неразпознаване на кода.

В CNS.TR.100, буква в) — „Работни методи и оперативни процедури за доставчиците на комуникационно, навигационно или обзорно обслужване“ от Регламент (ЕС) 2017/373 се прави позоваване на приложение 10, том III на ИКАО до изменение 89 включително, което изисква надлежно изменение на равнището на Съюза.

3.2. Глобален формат за докладване на състоянието на повърхността на ПИК

3.2.1. Дата на прилагане на новия глобален формат на ИКАО за докладване на състоянието на повърхността на ПИК

Разследванията на произшествия показват, че стандартите за оценка и докладване на състоянието на повърхността на ПИК не са хармонизирани, както и че този факт е основен фактор, допринасящ за излизания извън границите на пистите, и по-специално когато те са мокри или замърсени. Вследствие на това ИКАО измени редица стандарти и препоръчителни практики (SARP) в няколко от приложенията към Чикагската конвенция. Някои от тези изменения наложиха адаптиране на действащото законодателство на Съюза. Тази необходимост вече беше отразена в актовете за изпълнение и делегираните актове на Комисията[2].

Изменение 77Б на приложение 3, изменение 13 на приложение 14, изменение 40 на приложение 6 и изменение 39 на приложение 15 към Чикагската конвенция имаха за

[2] Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/469 на Комисията 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 (ЕО) № 73/2010 (ОВ L 104, 3.4.2020 г., стр.1).
Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 на Комисията от 26 септември 2012 г. за определяне на общи правила за полетите и разпоредби за експлоатация относно аеронавигационните услуги и процедури, и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 1035/2011 и регламенти (ЕО) № 1265/2007, (ЕО) № 1794/2006, (ЕО) № 730/2006, (ЕО) № 1033/2006 и (ЕС) № 255/2010 (ОВ L 281, 13.10.2012 г., стр. 1).
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).
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).

цел да намалят инцидентите и произшествията, свързани с излизане извън границите на ПИК. Те бяха приети от съвета на ИКАО през 2016 г. и ще се прилагат от 5 ноември 2020 г. Тези изменения вече бяха включени в законодателството на Съюза чрез регламенти за изпълнение (ЕС) 2020/469 и 2019/1387.

Поради забавянето на изпълнението, предизвикано от COVID-19, и в отговор на настоящата липса на ресурси както при компетентните органи, така и при засегнатите оператори, Комисията възнамерява да отложи датата на прилагане на съответните актове за изпълнение и на делегираните актове с 6 месеца.

3.3. Позиция, която трябва да се заеме от името на Съюза

3.3.1. По отношение на изменение 91 на приложение 10, том III

Предложената позиция, която трябва да се заеме от името на Съюза в съвета на ИКАО, е да се подкрепи предложеното изменение 91 на приложение 10, том III, в неговата цялост. Следователно, след приемането му от съвета на ИКАО и неговото оповестяване с Писмо до държавите, позицията на Съюза следва да бъде, държавите членки да уведомят за одобрението си за приетата мярка.

3.3.2. По отношение на датата на прилагане на новия глобален формат на ИКАО за докладване на състоянието на повърхността на ПИК

По отношение на датата на прилагане на новия глобален формат на ИКАО за докладване на състоянието на повърхността на ПИК, въпреки пълната подкрепа, като се вземе предвид въздействието на кризата с COVID-19 върху капацитета на държавите членки и на съответните оператори за нейното спазване, изисквано понастоящем от правилата на ИКАО, се предлага следната позиция, която трябва да се заеме от името на Съюза:

- ако въпросът за отлагането на крайния срок не бъде включен в дневния ред на съвета на ИКАО на 220-то или 221-то му заседание, или ако съветът на ИКАО не приеме отлагането му с 6 месеца, позицията на Съюза следва да бъде за уведомяване за различие, в случай че предвиденият в съответното законодателство на ЕС срок се отложи с 6 месеца. Държавите — членки на ЕС, ще уведомят за различие, като същевременно информират ИКАО, че изпълнението, т.е. спазването на новия глобален формат на ИКАО за докладване на състоянието на повърхността на ПИК ще бъде отложено с 6 месеца.

4. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ

4.1. Процесуалноправно основание

4.1.1. Принципи

В член 218, параграф 9 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) са предвидени 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, без значение дали Съюзът е член на органа, или страна по споразумението[3].

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*“[4].

4.1.2. Прилагане в конкретния случай

Международната организация за гражданско въздухоплаване е организация, учреден със споразумение, а по-конкретно с Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване.

Изменение 91 на приложение 10, том III, което Международната организация за гражданско въздухоплаване е призована да приеме, представлява акт с правно действие. Той има правно действие, защото променя редица стандарти, които са в състояние да създадат правно обвързващи задължения по силата на международното право.

Освен това изменение 91 на приложение 10, том III променя „препоръка“ в стандарт и понижава стандарт до „препоръка“. Въпреки наименованието си, тези „препоръки“ променят съществуващата правна ситуация по силата на съществувалите до този момент стандарти. Промяната в статута на разпоредбите поражда различни задължения за държавите.

Във връзка с уведомяването за различие по отношение на датата на прилагане на новия глобален формат на ИКАО за докладване на състоянието на повърхността на ПИК, общата позиция на Съюза ще гарантира, че всички държави членки уведомяват за различие в рамките на настоящото решение, произтичащо от изключителната компетентност на Съюза и ще спазват разпоредбите на член 38 от Чикагската конвенция и следователно няма да се счита, че нарушават задълженията си, произтичащи от нея.

Тези изменения 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 предвидения акт, във връзка с който се заема позиция от името на Съюза. Ако предвиденият 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

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

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

ДФЕС трябва да се основава на едно-единствено материалноправно основание, а именно на изискването от основната или преобладаващата цел или част.

4.2.2. Прилагане в конкретния случай

Главната цел и съдържание на предвидените актове 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 следва да бъде член 100, параграф 2 от ДФЕС във връзка с член 218, параграф 9 от ДФЕС.

2020/0098 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в Съвета на Международната организация за гражданско въздухоплаване по отношение на предвиденото приемане на изменение 91 на приложение 10, том III и за уведомлението за различие относно датата на прилагане на изменение 13 на приложение 14, том 1, изменение 40B на приложение 6, изменение 77Б на приложение 3 и изменение 39 на приложение 15

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.

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

(4) На някое от предстоящите си заседания съветът на ИКАО трябва да приеме изменение 91 на приложение 10, том III към Чикагската конвенция по отношение на системата за селективно повикване (SELCAL).

(5) Уместно е да се установи позиция, която да се заеме от името на Съюза в съвета на ИКАО, тъй като предложеното изменение 91 на приложение 10, том III ще бъде обвързващо за Съюза и може да окаже съществено въздействие върху съдържанието на правото на Съюза, а именно върху Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373 на Комисията[5]. След като бъде прието, предвиденото изменение ще бъде задължително за всички членуващи в ИКАО държави, включително всички държави членки, в съответствие с Чикагската конвенция и определените в нея ограничения. По силата на член 38 от Чикагската конвенция договарящите

[5] 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).

държави уведомяват ИКАО, ако възнамеряват да се отклонят от определен стандарт, съгласно механизма за уведомяване за различия.

(6) Основната цел на изменение 91 на приложение 10, том III е да се въведат нови тонове за разширяване на наличния резерв от кодове на SELCAL, като по този начин се намаляват случаите на неверни показания в пилотската кабина. С него също така се правят промени в изискванията относно характеристиките на системата и се предвижда механизъм за въвеждане на нови кодове с минимално въздействие върху операторите на въздухоплавателни средства.

(7) Съюзът поддържа активно усилията на ИКАО за подобряване на безопасността на въздухоплаването чрез осигуряване на безопасно и точно предоставяне на комуникационно, навигационно и обзорно обслужване. Поради това Съюзът следва да подкрепи посочените по-горе изменения.

(8) Позицията на Съюза по време на някое от предстоящите заседания на съвета на ИКАО във връзка с предвиденото изменение 91 на приложение 10, том III трябва да бъде изразена от държавите — членки на Съюза, които са членове на съвета на ИКАО, действащи съвместно от името на Съюза.

(9) След приемането на изменение 91 на приложение 10 от съвета на ИКАО, което ще бъде съобщено от генералния секретар на ИКАО чрез процедурата с Писмо до държавите, позицията на Съюза следва да бъде одобрение на изменението и да се изрази от всички държави — членки на Съюза.

(10) През 2016 г. ИКАО прие изменения на редица приложения към Чикагската конвенция, предназначени да намалят инцидентите и произшествията, свързани с излизане извън границите на ПИК. Тези изменения са представени в писма до държавите AN 4/1 2.26-16/19, AN 2/2.4 – 16/18, AN 10/1.1 – 16/17 и AN 11/1.3.29-16/12 и ще бъдат приложими в договарящите се държави по ИКАО от 5 ноември 2020 г. („измененията“).

(11) Съюзът поддържа активно усилията на ИКАО за подобряване на безопасността на въздухоплаването. Тези промени, с които се въвежда нова хармонизирана методика за оценка и докладване на състоянието на повърхността на ПИК, ще допринесат за намаляване на риска от излизане извън границите на ПИК, предизвикано от компрометиране на повърхността поради сняг, лед, киша или вода.

(12) С Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/1397[6] на Комисията и Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/469[7] на Комисията тези изменения са включени в правото на Съюза.

(13) Регламенти за изпълнение (ЕС) 2020/469 и (ЕС) 2019/1387 ще се прилагат частично от 5 ноември 2020 г. в съответствие с датата на прилагане на измененията. COVID-19 обаче възпрепятства значително усилията на държавите членки и на заинтересованите страни в областта на въздухоплаването да се подготвят за прилагането на новите мерки, посочени в изменение 77Б на приложение 3, изменение 13 на приложение 14, изменение 40 на приложение 6 и изменение 39 на приложение 15 към Чикагската конвенция.

[6] ОВ L 229, 5.9.2019 г., стр. 1.
[7] ОВ L 104, 3.4.2020 г., стр. 1.

(14) По-специално изолацията и частичната безработица на персонала в съчетание с допълнителното работно натоварване, необходимо за справяне със значителните отрицателни последици от COVID-19 за всички заинтересовани страни, пречат на напредъка.

(15) Както компетентните органи, така и операторите срещат трудности при подготовката за прилагането на измененията. Следователно може да е необходимо датата на прилагане, предвидена в регламенти за изпълнение (ЕС) 2020/469 и (ЕС) 2019/1387, да бъде отложена с 6 месеца.

(16) Ако съветът на ИКАО не отложи с 6 месеца датата на прилагане на измененията, а същевременно в законодателството на Съюза датата на прилагане на съответните стандарти на ИКАО се отложи с 6 месеца, позицията на Съюза следва да бъде да уведоми за различие съгласно член 38 от Чикагската конвенция и да информира ИКАО за намерението си да отложи с 6 месеца датата на прилагане на измененията,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза на някое от предстоящите заседания на съвета на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), е да се подкрепи предложеното изменение 91 на приложение 10, том III към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване (Чикагската конвенция) в неговата цялост.

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза след като съветът на ИКАО приеме изменение 91 на приложение 10, том III към Чикагската конвенция, е да се изрази одобрение на приетата мярка в отговор на съответното Писмо до държавите на ИКАО.

Член 2

Ако съветът на ИКАО не отложи датата на прилагане на изменение 77Б на приложение 3, изменение 13 на приложение 14, изменение 40 на приложение 6 и изменение 39 на приложение 15 към Чикагската конвенция, а Съюзът измени регламенти за изпълнение (ЕС) 2020/469 и (ЕС) 2019/1387 и Делегиран регламент (С (2020)710 final[8], като отложи прилагането им с 6 месеца, ще бъде направено уведомление за различие относно отлагането с 6 месеца на датата на прилагане на изменение 77Б на приложение 3, изменение 13 на приложение 14, изменение 40 на приложение 6 и изменение 39 на приложение 15 към Чикагската конвенция.

Член 3

Позицията, посочена в член 1, параграф 1, се изразява от държавите — членки на Съюза, които са членки на съвета на ИКАО.

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

[8] Делегиран регламент С (2020)710 final на Комисията за изменение на Регламент (ЕС) № 139/2014 по отношение на безопасността на пистите за излитане и кацане и аеронавигационните данни.

Член 4

Адресати на настоящото решение са държавите членки.

Съставено в Брюксел на […] година.

За Съвета
Председател