



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 4 ноември 2019 г.
(OR. en)

13687/19

Междуетноститутуционално досие:
2019/0249(NLE)

AVIATION 210
RELEX 986

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-н Jordi AYET PUIGARNAU, директор
Дата на получаване:	31 октомври 2019 г.
До:	Г-н Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
№ док. Ком.:	COM(2019) 577 final
Относно:	Предложение за РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) във връзка с преразглеждането на приложение 17 (Сигурност) (изменение 17) към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2019) 577 final.

Приложение: COM(2019) 577 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 31.10.2019 г.
COM(2019) 577 final

2019/0249 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

**относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в
Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) във връзка
с преразглеждането на приложение 17 (Сигурност) (изменение 17) към
Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване**

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. ПРЕДМЕТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Настоящото предложение се отнася до решението за установяване на позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в Международната организация за гражданско въздухоплаване във връзка с предвиденото приемане на изменение 17 на приложение 17 („Сигурност“) към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, с което се предлагат изменения на стандартите и препоръчителните практики.

2. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

2.1. Конвенция за международно гражданско въздухоплаване (Чикагска конвенция)

С Чикагската конвенция се урежда международният въздушен транспорт. Тя е в сила от 4 април 1947 г. и с нея се учредява Международната организация за гражданско въздухоплаване.

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

2.2. Международната организация за гражданско въздухоплаване („ИКАО“)

ИКАО е специализирана агенция на Организацията на обединените нации. Нейната цел е 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 2016—2019 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.

Също така съветът на ИКАО свиква събранието, което е независим орган на ИКАО. Събранието на ИКАО заседава поне веднъж на три години и определя политическата ориентация на ИКАО за следващите три години. Четиридесетото заседание на събранието на ИКАО се проведе между 24 септември и 4 октомври 2019 г. в Монреал, Канада.

2.3. Предвиден документ на ИКАО

В съответствие с член 54, параграф 1 от Чикагската конвенция съветът на ИКАО приема стандарти и препоръчителни практики (СПП). СПП за изменение на приложение 17 относно сигурността включват няколко члена, които предстои да бъдат изменени, подобрени или превърнати от препоръчителни практики в стандарти.

На 4 юли 2019 г. ИКАО издаде писмо до държавите AS8/2.1-19/48 с цел да уведоми договарящите държави, че предложено изменение 17 на приложение 17 ще бъде представено на съвета за приемане по време на 218^{-тото} заседание (от 18 до 29 ноември 2019 г.), като се предвижда да започне да се прилага през юли 2020 г. То включва, наред с другото, нови и/или преразгледани разпоредби относно: оценки на уязвимостта, обмен на информация между държавите и заинтересованите страни, програми за обучение и системи за сертифициране, контрол на достъпа, проверка на персонала и други редакционни изменения. С издаването на горепосоченото писмо до държавите ИКАО започна своите консултации, които ще приключат на 4 октомври 2019 г.

Измененията на приложение 17 са подготвени от експертната група за сигурност на въздухоплаването на ИКАО, в която действащи членове са експерти от осем държави — членки на ЕС (Белгия, Франция, Германия, Гърция, Италия, Нидерландия, Испания и Обединеното кралство), след което са предадени за одобрение на 217^{-тото} заседание на съвета на ИКАО. След приключване на текущите консултации тези изменения ще бъдат най-вероятно одобрени от съвета на ИКАО на 218^{-тото} му заседание.

След като бъдат приети, предвидените изменения ще бъдат задължителни за всички членуващи в ИКАО държави, включително всички държави — членки на ЕС, в съответствие с Чикагската конвенция и определените в нея ограничения. По силата на член 38 от Чикагската конвенция договарящите държави уведомяват ИКАО, ако възнамеряват да се отклонят от определен стандарт, съгласно механизма за уведомяване за различия.

2.4. Правната уредба на ЕС и предложените изменения на приложение 17

1) Изменение на определението за цялостна проверка.

Първоначален текст:

Цялостна проверка. Проверка на самоличността и професионалния опит на дадено лице, включително на съдебното му досие, когато това е допустимо по закон, като част от преценката за способността му да извършва контрол за сигурност и/или да получи достъп без придружител до зона с ограничен достъп.

Нов текст:

Цялостна проверка. Проверка на самоличността и професионалния опит на дадено лице, включително на съдебното му досие и на друга свързана със сигурността информация във връзка с извършване на преценка за неговата пригодност в съответствие с националното законодателство.

Това предложение отговаря на необходимостта от включване в цялостните проверки на пълната приложима информация, свързана със сигурността. Режимът на ЕС за цялостни проверки е подсилен посредством точка 11.1.3 от приложението към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/103 на Комисията от 23 януари 2019 г. за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1998 по отношение на изясняване, хармонизиране и опростяване, както и укрепване на някои специфични мерки, свързани със сигурността на въздухоплаването¹.

¹ ОВ L 21, 24.1.2019 г.

2) Високорискови товари или поща (ВРТП).

Първоначален текст:

Високорискови товари или поща (ВРТП). Товари или поща, подадени от неизвестен субект или показващи следи от подправяне, се считат за високорискови, ако освен това отговарят на един от следните критерии:

- а) конкретни оперативни данни показват, че товарите или пощата представляват заплаха за гражданската авиация; или
- б) при товарите или пощата са налице аномалии, които пораждат съмнение; или
- в) естеството на товарите или пощата е такова, че само с основните мерки за сигурност е малко вероятно да се открият забранени предмети, които биха могли да застрашат въздухоплавателното средство.

Нов текст:

Високорискови товари или поща. Товари или поща се считат за високорискови, ако:

- а) конкретни оперативни данни показват, че товарите или пощата представляват заплаха за гражданската авиация; или
- б) при товарите или пощата са налице аномалии или признаци на подправяне, които пораждат съмнение.

Независимо от това дали товарите или пощата произхождат от известен или неизвестен субект конкретните оперативни данни на държавата във връзка с дадена пратка може да я определят като високорискова.

Настоящото предложение има за цел да даде по-ясно определение за високорискови товари или поща, съответстващо на съответното определение на ЕС.

3) Общи принципи

Първоначален текст:

2.1 Цели

2.1.4 Препоръка. – Всяка договаряща държава следва да осигури подходяща защита на чувствителната от гледна точка на сигурността на въздухоплаването информация.

Нов текст:

2.1 Цели

2.1.4 Всяка договаряща държава осигурява подходяща защита на чувствителната от гледна точка на сигурността на въздухоплаването информация.

Настоящото предложение има за цел да осигури прилагането на подходящи механизми за защита на информацията, чувствителна от гледна точка на сигурността на въздухоплаването, от неразрешен достъп или разкриване, включително във връзка със

заплахата вътрешни лица да получат информацията относно сигурността, до която информацията те нямат право на достъп.

Защитата (и разпространението на чувствителна от гледна точка на сигурността на въздухоплаването) е отговорност на държавите членки. Непубличните и класифицирани законодателни разпоредби, съдържащи се в законодателството на ЕС, попадат при всички случаи в обхвата на член 18 от Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2008 г. относно общите правила в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване и за отмяна на Регламент (ЕО) № 2320/2002² и Решение (ЕС, Евратом) № 2015/444 на Комисията от 15 март 2015 г.

4) Международно сътрудничество (2.4.1, 2.4.1a)

Първоначален текст:

2.4 Международно сътрудничество

2.4.1 Всяка договаряща държава гарантира, че са изпълнени исканията на други договарящи държави за допълнителни мерки за сигурност по отношение на конкретен(ни) полет(и), извършван(и) от оператори на тези други държави, доколкото това е възможно от практическа гледна точка. Държавата, отпратила искането взема предвид алтернативните мерки на другата държава, които са равностойни на поисканите.

Нов текст:

2.4 Международно сътрудничество

2.4.1 Всяка договаряща държава, която иска допълнителни мерки за сигурност за конкретен(ни) полет(и), осигурява провеждането на подходящи консултации и взема предвид алтернативните мерки на другата държава, които са равностойни на поисканите.

2.4.1a Всяка договаряща държава гарантира, че са изпълнени исканията на други договарящи държави за допълнителни мерки за сигурност по отношение на конкретен(ни) полет(и), извършван(и) от оператори на тези други държави, доколкото това е възможно от практическа гледна точка.

Предложенията имат за цел да подчертаят значението на подходящите консултации, когато дадена държава поиска от друга държава допълнителни мерки за сигурност. Съществуващият стандарт е бил разделен на два стандарта, за да се подчертаят отделните изисквания за държавите, отправящи искания за допълнителни мерки, и приемащите държави, които получават тези искания.

Член 7 от Регламент (ЕО) № 300/2008 предвижда разпоредби във връзка с нотифицирането на Комисията за мерките, изисквани от трета държава, в случай че тези мерки се отличават от общите основни стандарти. С оглед на механизма за консултации и прилагането на алтернативни мерки това може да бъде обхванато и

² ОВ L 97, 9.4.2008 г., стр. 72.

уредено в рамките на двустранните споразумения за въздушен транспорт между ЕС (или държава членка) и трета държава.

- 5) Стандарт 3.1.4 относно обмена на информация между държавите и заинтересованите страни.

Първоначален текст:

3.1.4 Всяка договаряща държава установява и прилага процедури за обмен, ако е целесъобразно, с нейните летищни оператори, оператори на въздухоплавателни средства, доставчици на обслужване на въздушното движение или други съответни образувания по практичен и своевременен начин, на приложима информация, която да им помогне да извършват ефективни оценки на риска за сигурността, свързани с техните операции.

Нов текст:

3.1.4 Всяка договаряща държава установява и прилага процедури за обмен, ако е целесъобразно, със съответните летищни оператори, оператори на въздухоплавателни средства, доставчици на обслужване на въздушното движение или други съответни образувания по практичен и своевременен начин, на приложима информация, която да им помогне да извършват ефективни оценки на риска за сигурността, свързани с техните операции.

Настоящото предложение има за цел да внесе разяснения във връзка със стандарта, така че държавите да бъдат по-гъвкави при определянето на съответните оператори, за да вземат предвид необходимата информацията с цел подпомагане на операторите при извършването на ефективна оценка на риска, свързана с техните операции.

Този стандарт е бил въведен в общоевропейското законодателство с Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/1583 на Комисията за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1998 от 5 ноември 2015 г. за установяване на подробни мерки за прилагането на общите основни стандарти за сигурност във въздухоплаването по отношение на мерките за киберсигурност³.

- 6) Стандарт 3.1.8 относно разработване и прилагане на програми за обучение

Първоначален текст:

3.1.8 Всяка договаряща държава осигурява разработването и прилагането на програми за обучение и на система за сертифициране на инструктори в съответствие с националната програма за сигурност на гражданското въздухоплаване.

Нов текст:

3.1.8 Всяка договаряща държава осигурява разработването и прилагането на програми за обучение и на система за сертифициране, която гарантира, че инструкторите са квалифицирани по приложимите предмети в съответствие с националната програма за сигурност на гражданското въздухоплаване.

³ ОВ L 246, 26.9.2019 г., стр. 15.

Предложеното изменение има за цел да постави акцент върху резултата по отношение на сигурността, който следва да се постигне, а не върху отделен метод. В него се признава, че акцентът следва да бъде поставен върху „результатите“ от обучението, проведено от квалифицирани по предмета експерти, които притежават знания и способности да обучават, и по-специално необходимите знания по изучавания предмет. Сертифицирането или другите алтернативни прилагани методи сами по себе си следва да поставят акцент върху двата изисквани елемента.

Принципите, към които се стреми настоящото изменение (*например инструкторите, квалифицирани по приложимите предмети*), са част от общоевропейското законодателство и са установени в цялата глава 11 от приложение I към Регламент (ЕО) 300/2008 и в правилата за неговото прилагане.

7) Превръщане на препоръка 3.1.11 в стандарт.

Първоначален текст:

3.1.11 Препоръка. - Всяка договаряща държава следва да гарантира, че персоналът на всички образувания, участващи във или отговарящи за изпълнението на различни аспекти от националната програма за сигурност на гражданското въздухоплаване, и тези, на които е разрешен достъп без придружител до зоните за излитане и кацане, преминават периодично курс на обучение по въпросите на сигурността.

Нов текст:

3.1.11 Всяка договаряща държава гарантира, че персоналът на всички образувания, участващи във или отговарящи за изпълнението на различни аспекти от националната програма за сигурност на гражданското въздухоплаване, и тези, на които е разрешен достъп без придружител до зоните за излитане и кацане, преминават въвеждащ и регулярен курс на обучение по въпросите на сигурността.

Препоръка 3.1.11 е превърната в стандарт, поради което тя е правно обвързваща. Всяка договаряща държава гарантира, че персоналът на всички образувания, участващи във или отговарящи за изпълнението на различни аспекти от националната програма за сигурност на гражданското въздухоплаване, и тези, на които е разрешен достъп без придружител до зоните за излитане и кацане, преминават периодично въвеждащ и регулярен курс на обучение по въпросите на сигурността. С настоящото предложение се отчита значението на обучението по въпросите на сигурността, като същевременно се подчертава нуждата както от въвеждащо, така и от регулярно обучение по въпросите на сигурността.

Задълженията във връзка с въвеждащото и регулярното обучение се съдържат в общоевропейското законодателство в областта на сигурността на въздухоплаването, по-специално в точки 11.4.1 и 11.4.3 от приложението към Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 на Комисията.

8) 3.4 Контрол на качеството и квалификации

Първоначален текст:

3.4.1 Всяка договаряща държава гарантира, че лицата, които извършват контрол за сигурност, подлежат на цялостни проверки и процедури за подбор.

Нов текст:

3.4.1 Всяка договаряща държава гарантира, че:

- а) лицата, които извършват контрол за сигурност, лицата с достъп без придружител до охраняеми зони с ограничен достъп и лицата с достъп до поверителна по отношение на сигурността на въздухоплаването информация преминават цялостни проверки, преди да поемат своите задължения или да получат достъп до такива зони или информация;
- б) регулярните цялостни проверки се прилагат по отношение на тези лица на определени от компетентния орган интервали; както и
- в) на лицата, определени като неподходящи в рамките на цялостна проверка, се отказва незабавно възможността да извършват контрол за сигурност, достъп без придружител до зони с ограничен достъп и достъп до поверителна по отношение на сигурността на въздухоплаването информация.

Настоящото предложение има за цел да изясни кой следва да бъде подлаган на цялостни проверки, когато такива следва да се приложат, и какво следва да се случи, ако дадено физическо лице е определено като неподходящо в рамките на цялостната проверка. По-специално стандартът понастоящем определя нуждата от периодични цялостни проверки и необходимите действия, когато дадено лице е определено като неподходящо за съответните функции в резултат на цялостната проверка. Обърнете внимание, че в точка 3.4.2 е включена препратка към „процедури за подбор“.

Всички принципи вече се съдържат в общоевропейското законодателство в областта на сигурността на въздухоплаването, по-специално в точки 1.2.3.3, 1.2.3.5, 11.1, 11.5.1 и 11.6.3.5(а) от приложението към Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 на Комисията, изменен с Регламент 2019/103 от 23 януари 2019 г.

Настоящото предложение допълва изменението на стандарт 3.4.1. Първоначалният стандарт 3.4.1 е включвал както препратки към цялостни проверки, така и процедури за подбор. Тъй като предложението за стандарт 3.4.1 понастоящем включва допълнителни елементи относно обхвата и редовността на цялостните проверки, настоящото предложение добавя елемента относно процедурите за подбор.

Критериите за подбор на персонала, който извършва контрол за сигурност и свързаните с него функции, се съдържат в общоевропейското законодателство в областта на сигурността на въздухоплаването, по-специално в точки 11.1.6, 11.1.7 и 11.1.8 от приложението към Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 на Комисията.

9) Превръщане на препоръка 3.4.9 в стандарт.

Първоначален текст:

3.4.9 Препоръка. – Всяка договаряща държава следва да гарантира, че всяко образувание, което отговаря за изпълнението на съответните елементи от националната програма за сигурност на гражданското въздухоплаване, периодично проверява дали изпълнението на мерките за сигурност, възложени на външни доставчици на услуги, е в съответствие с неговата програма за сигурност.

Нов текст:

3.4.9 Всяка договаряща държава гарантира, че всяко образование, което отговаря за изпълнението на съответните елементи от националната програма за сигурност на гражданското въздухоплаване, периодично проверява дали изпълнението на мерките за сигурност, възложени на външни доставчици на услуги, е в съответствие с неговата програма за сигурност.

Настоящото препоръка е превърната в правно обвързващ стандарт. Настоящото предложение има за цел да гарантира, че външните доставчици на услуги спазват разпоредбите на държавата в областта на сигурността на въздухоплаването, за да се преодолее заплахата от вътрешни лица, която може да възникне от страна на външните доставчици на услуги.

В съответствие с общоевропейската политика в областта на сигурността на въздухоплаването, установена в Регламент (ЕО) № 300/2008:

- Всяка държава членка изготвя, прилага и поддържа национална програма за сигурност на гражданското въздухоплаване (НПСГВ), с която се определят отговорностите за прилагане на общите основни стандарти и се описват мерките, които се изискват от операторите и образуванията.
- Операторите, въздушните превозвачи и образуванията, които попадат в обхвата на НПСГВ, са длъжни да изготвят, прилагат и поддържат програма за сигурност в съответствие с посочените в НПСГВ разпоредби.
- Програмата описва методите и процедурите, които трябва да бъдат следвани от оператора, въздушния превозвач или образуванието, за да спазват законодателството и самата програма за сигурност, включително вътрешния контрол на качеството.
- Мерките за сигурност и операциите, предприети от външния доставчик на услуги, се очаква да бъдат обхванати в рамките на програмата за сигурност на горепосочения оператор, въздушен превозвач или образувание, който продължава да носи отговорност за тези мерки и операции, освен когато самият външен доставчик на услуги е регламентирано или одобрено образувание за дейностите, които предоставя, в резултат на което той е длъжен да изготви собствена програма за сигурност.

Стандартът е включен в общоевропейското законодателство, по-специално в членове 10.1, 12.1, 13.1 и 14.1 от Регламент (ЕО) № 300/2008 и в точки 1.0.1, 3.0.1, 4.0.1, 5.0.1, 6.0.1, 7.0, 8.0.1, 9.0.1, 11.0.1 и 12.0.1 от приложението към Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 на Комисията. Посочени са допълнителни разпоредби в точки 6.3.1.1, 6.3.1.2 (а), 6.4.1.2, 6.6.1.1 (в), 6.8.5.1 (а), 6-Е, 8.1.3.2 (а), 8.1.4.1, 8.1.4.2, 8.1.4.3, 8.1.4.5, 8.1.4.6, 8.1.5.2, 9.1.3.1, 9.1.3.2, 9.1.3.3, 9.1.3.5, 9.1.3.6 и 9.1.4.2 от приложението към Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 на Комисията.

10) Превръщане на препоръка 4.1.2 в стандарт

Първоначален текст:

4.1.2 Препоръка. Всяка договаряща държава следва да насърчава използването на случайни и непредвидими мерки за сигурност. Непредвидимостта би могла да допринесе за възпиращия ефект на мерките за сигурност.

Нов текст:

4.1.2 Всяка договаряща държава осигурява прилагането на принципа на случайност и непредвидимост при изпълнението на мерките за сигурност, ако е целесъобразно.

Препоръка 4.1.2 относно прилагането на принципа на случайност и непредвидимост е превърната в правно обвързващ стандарт. Целта за постигане на сигурност, преследвана от новия стандарт 4.1.2 за допълнително смекчаване на заплахата от вътрешни лица, съответства на политиката на Европейския съюз в областта на:

- проверка на лица, които не са пътници, и на пренасяните от тях вещи;
- проверка на превозни средства;
- наблюдение и патрулиране както в охраняваните зони, така и в зоните за излитане и кацане/зоните с ограничен достъп, както и свързаните с тях мерки;
- проверка на стоки.

Този принцип е отразен в рамките на общоевропейското законодателство, по-специално в точки 1.3.1, 1.4.1, 1.4.2, 8.1.6 и 9.1.5 от приложението към Решение за изпълнение C(2015) 8005 на Комисията.

11) 4.2.3 Мерки, свързани с контрол на достъпа

Първоначален текст:

4.2.3 Всяка договаряща държава гарантира, че са въведени системи за идентификация на лица и превозни средства, за да се предотврати неразрешен достъп до зоните за излитане и кацане и до зоните с ограничен достъп. Идентичността се проверява на определените пунктове за проверка, преди да бъде предоставен достъп до зоните за излитане и кацане и до зоните с ограничен достъп.

Нов текст:

4.2.3 Всяка договаряща държава гарантира, че са въведени и се прилагат системи за идентификация на лица и превозни средства, за да се предотврати неразрешен достъп до зоните за излитане и кацане и зоните с ограничен достъп. Достъп се предоставя само на тези лица, чиято дейност налага това или които имат друга основателна причина да го получат. Идентичността и разрешението се проверяват на определените пунктове за проверка, преди да бъде предоставен достъп до зоните за излитане и кацане и до зоните с ограничен достъп.

Стандарт 4.2.3 „Мерки, свързани с контрол на достъпа“ е предназначен да засили мерките, свързани с контрола на достъпа до зоните с ограничен достъп, чрез въвеждане на ограничение за предоставяне на достъп само на тези лица, чиято дейност налага това или които имат друга основателна причина да го получат, както и да разшири обхвата на проверката на разрешението и на идентичността в звената за достъп.

В съответствие с общоевропейското законодателство лица и превозни средства могат да получат достъп до зони с ограничен достъп само ако имат съответната основателна причина. Летищните пропуски за лица се проверяват, преди да бъде предоставен

достъп на лицето, за да се гарантира, че пропускът е валиден и съответства на притежателя. Пропуските за превозни средства се проверяват, преди да бъде предоставен достъп на превозното средство, за да се гарантира, че пропускът е валиден и съответства на превозното средство. В европейското законодателство това е отразено в точки 1.2.2.1, 1.2.2.4, 1.2.2.5, 1.2.2.6, 1.2.6.1 от приложението към Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 на Комисията.

12) Стандарт 4.2.6 („100 % проверка на лица, които не са пътници“)

Първоначален текст:

4.2.6 Всяка договаряща държава установява мерки, за да гарантира, че лицата, които не са пътници, заедно с пренасяните вещи, се проверяват преди влизане в зоните с ограничен достъп на летищата, обслужващи операции на международното гражданско въздухоплаване, като те се подлагат на проверка и контрол за сигурност.

Нов текст:

4.2.6 Всяка договаряща държава установява мерки, за да гарантира, че лицата, които не са пътници, заедно с пренасяните вещи, се проверяват преди влизане в зоните с ограничен достъп на летищата.

Настоящото предложение има за цел да премахне всяко двусмислие и да посочи ясно, че всички лица, които не са пътници, трябва да бъдат проверявани преди влизането им в зона с ограничен достъп, за да се преодолее заплахата от вътрешни лица.

Общоевропейското законодателство съответства изцяло на новата формулировка на стандарт 4.2.6, по-специално в точки 1.3 от приложенията както към Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 на Комисията, така и към Решение за изпълнение С(2015) 8005 на Комисията.

13) Нов стандарт 4.2.6a способност за откриване на експлозиви

Добавен е нов текст след 4.2.6, както следва:

4.2.6a Всяка договаряща държава осигурява използването на подходящи методи за проверка, с които може да се открие наличието на експлозиви и взривни устройства, пренасяни от лица, които не са пътници, по телата им или в пренасяните от тях вещи. Когато тези методи не се прилагат постоянно, те се използват по непредвидим начин.

В настоящото предложение се признава, че намаляването на заплахите от вътрешни лица изисква балансиран и координиран подход между процедурите за цялостни проверки и мерките за физическа сигурност и е насочено към необходимостта от подходящи методи за проверки, с които могат да се откриват експлозиви и в лица, които не са пътници.

Общоевропейското законодателство изисква допълнителна постоянна случайна и непредвидима проверка по отношение на част от лицата, които не са пътници, и на пренасяните от тях вещи, както ако са предизвикали, така и ако не са предизвикали алармен сигнал. Целта за постигане на сигурност на тази допълнителна проверка е да се открият експлозиви и взривни устройства. Такава проверка се извършва, като се използват средства и методи, които по своята същност откриват експлозиви (кучета за

откриване на експлозиви, откриване на следи от експлозиви, откриване на експлозиви в обувки и скенери за сигурност), или по алтернативен начин чрез ръчно претърсване. Счита се, че текущата методология, изисквана в ЕС за извършването на ръчно претърсване на лица и пренасяни вещи, дава достатъчно възможности за откриване на взривни устройства, скрити по тялото и в пренасяните вещи. В допълнение ръчното претърсване увеличава вероятността за откриване на други неметални (и невзривни) забранени вещи. Това е транспонирано с точка 1.3 от приложението към Решение за изпълнение C(2015) 8005 на Комисията.

14) Стандарт 4.6.5 — препратка към познат изпращач като образуване в сигурната верига на доставки

Първоначален текст:

4.6.5 Всяка договаряща държава гарантира, че операторите не приемат товари или поща за превозване на въздухоплавателно средство, извършващо търговски въздушнотранспортни операции, освен ако прилагането на проверка или друг контрол за сигурност е потвърдено и отчетено с документ от пълноправен контролиращ служител или образуване, което е одобрено от компетентен орган. Товарите и пощата, които не могат да бъдат потвърдени и отчетени с документ от пълноправен контролиращ служител или от образуване, което е одобрено от компетентен орган, подлежат на проверка.

Нов текст:

4.6.5 Всяка договаряща държава гарантира, че операторите не приемат товари или поща за превозване на въздухоплавателно средство, извършващо търговски въздушнотранспортни операции, освен ако прилагането на проверка или друг контрол за сигурност е потвърдено и отчетено с документ от пълноправен контролиращ служител, познат изпращач или образуване, което е одобрено от компетентен орган. Товарите и пощата, които не могат да бъдат потвърдени и отчетени с документ от пълноправен контролиращ служител, познат изпращач или образуване, което е одобрено от компетентен орган, подлежат на проверка.

Настоящото предложение има за цел да приведе настоящия стандарт в съответствие със стандарт 4.6.2 и да гарантира, че и в двата стандарта се прави ясна препратка към познат изпращач като образуване в сигурната верига на доставки.

Общоевропейското законодателство, по-специално препратка към точка 6.1.1 от приложението към Регламента за изпълнение (ЕС) № 300/2008 на Комисията и точка 6.1.1 от приложението към Регламента за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 на Комисията, съответства изцяло на новата формулировка в стандарт 4.6.5.

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

Предметът на предвидения акт се отнася до област, в която Съюзът разполага с изключителна външна компетентност по силата на последната част от член 3, параграф 2 от ДФЕС, тъй като предвиденият акт може да „засегне общите правила или да промени техния обхват“, а именно правната уредба на ЕС относно сигурността на въздухоплаването, посочена в по-долу. Поради това е необходимо да се изготви позиция на Съюза.

В тази връзка е изключително важно да се признае, че изменение 17 на приложение 17, представено на договарящите държави от ИКАО и предадено за одобрение от съвета на ИКАО на неговото 218^{-то} заседание, е (вече) напълно отразено в общеевропейското законодателство в областта на сигурността на въздухоплаването. Желателно е обаче тези по-строги стандарти да бъдат прилагани в световен мащаб.

Позицията на Съюза трябва да бъде определена в съответствие с приложимата правна уредба на ЕС относно сигурността на въздухоплаването, а именно Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2008 г. относно общите правила в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване и за отмяна на Регламент (ЕО) № 2320/2002, както и 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.

3.1. Процесуалноправно основание

3.1.1. 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 споразумението⁴.

Понятието *„актове с правно действие“* включва актове с правно действие по силата на нормите на международното право, които уреждат съответния орган. То включва и инструменти, които нямат обвързващ характер съгласно международното право, но са *„годни да оказват съществено въздействие върху съдържанието на приеманата от законодателя на Съюза нормативна уредба“*⁵.

3.1.2. Приложение в конкретния случай

ИКАО е орган, създаден със споразумение, а именно Чикагската конвенция.

Всяко изменение на приложение 17 към Чикагската конвенция ще представлява акт с правно действие.

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

⁴ Решение на Съда на Европейския съюз от 7 октомври 2014 г., Германия/Съвет, С-399/12, EU:C:2014:2258, точка 64.

⁵ Решение на Съда на Европейския съюз от 7 октомври 2014 г., Германия/Съвет, С-399/12, EU:C:2014:2258, точки 61—64.

3.2. Материалноправно основание

3.2.1. 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.

3.2.2. Приложение в конкретния случай

Предвиденият акт преследва цели и притежава елементи в областта на политиката за сигурност на въздухоплаването, приета от международна организация, която оказва влияние върху политиките на ЕС в областта на сигурността на въздухоплаването.

Поради това материалноправното основание за предложеното решение следва да бъде член 100, параграф 2 от ДФЕС.

3.3. Заключение

Правното основание за предложеното решение следва да бъде член 100, параграф 2 от ДФЕС, във връзка с член 218, параграф 9 от ДФЕС.

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

**относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в
Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) във връзка
с преразглеждането на приложение 17 (Сигурност) (изменение 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), която има за цел да регулира международния въздушен транспорт, е влязла в сила на 4 април 1947 г. С нея се учредява Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО).
- (2) Държавите — членки на Съюза, са договарящи страни по Чикагската конвенция и членове на ИКАО, а Съюзът има статут на наблюдател в някои органи на ИКАО, включително събранието и други технически органи.
- (3) В съответствие с член 54, точка 1 от Чикагската конвенция съветът на ИКАО може да приема международни стандарти и препоръчителни практики.
- (4) На 4 юли 2019 г. ИКАО издаде писмо до държавите AS8/2.1-19/48 с цел да уведоми договарящите държави, че предложено изменение 17 на приложение 17 ще бъде представено на съвета за приемане по време на 218^{-тото} заседание (от 18 до 29 ноември 2019 г.), като се предвижда да започне да се прилага през юли 2020 г. То включва, наред с другото, нови и/или преразгледани разпоредби относно: оценки на уязвимостта, обмен на информация между държавите и заинтересованите страни, програми за обучение и системи за сертифициране, контрол на достъпа, проверка на персонала и други редакционни изменения. С горепосоченото писмо до държавите ИКАО започна своите консултации, които ще приключат на 4 октомври 2019 г.
- (5) Измененията на приложение 17 са подготвени от експертната група за сигурност на въздухоплаването на ИКАО, в която действащи членове са експерти от осем държави — членки на ЕС, след което са предадени за одобрение на 217^{-тото} заседание на съвета на ИКАО. След приключване на консултациите тези

изменения най-вероятно ще бъдат одобрени от съвета на ИКАО на 218^{-тото} му заседание.

- (6) След като бъдат приети, предвидените изменения ще бъдат задължителни 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 държави уведомяват ИКАО, ако възнамеряват да се отклонят от определен стандарт, съгласно механизма за уведомяване за различия,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в Международната организация за гражданско въздухоплаване във връзка с изменение 17 на приложение 17 („Сигурност“) към Чикагската конвенция, е посочена в приложеното.

Член 2

Позицията по член 1 се изразява съвместно от държавите — членки на Съюза, които са членове на Международната организация за гражданско въздухоплаване.

Член 3

Адресати на настоящото решение са държавите членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Съвета
Председател