



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 21 юни 2022 г.
(OR. en)

10440/22

Междуинституционално досие:
2022/0203(NLE)

AVIATION 125
ICAO 26
RELEX 838

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор
Дата на получаване:	20 юни 2022 г.
До:	Генералния секретариат на Съвета
№ док. Ком.:	COM(2022) 312 final
Относно:	Предложение за РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз на 226-ата сесия на Съвета на Международната организация за гражданско въздухоплаване по отношение на предвиденото приемане на изменение 48 на приложение 6, част I към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2022) 312 final.

Приложение: COM(2022) 312 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 20.6.2022 г.
COM(2022) 312 final

2022/0203 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз на 226-ата сесия на Съвета на Международната организация за гражданско въздухоплаване по отношение на предвиденото приемане на изменение 48 на приложение 6, част I към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване

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 изменение 48 на приложение 6, част I към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, което да бъде прието от Съвета на ИКАО по време на неговата 226-а сесия.

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 (ИКАО) 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.

Съгласно член 90 от Чикагската конвенция всяко такова приложение или всяко изменение на дадено приложение влиза в сила след изтичането на тримесечен срок от тяхното съобщаване на съответните договарящи държави на ИКАО, или след изтичането на по-продължителен срок, определен от Съвета на ИКАО, освен ако през това време мнозинството от договарящите държави на ИКАО заявят своето несъгласие.

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

В съответствие с член 38 от Чикагската конвенция всяка 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. Предвидените актове на Международната организация за гражданско въздухоплаване и тяхната връзка със съществуващите правила на Съюза

По време на неговата 226-а сесия се очаква Съветът на ИКАО да приеме изменение 48 на приложение 6, част I към Чикагската конвенция, свързано със средствата за установяване на местоположението на самолет в бедствие.

2.3.1. Стандарти, попадащи в обхвата на изменение 48 на приложение 6, част I на ИКАО

Стандарт 6.18.1 от приложение 6, част I на ИКАО изисква всички самолети с максимална сертифицирана излетна маса над 27 000 kg, за които за първи път е издадено индивидуално свидетелство за летателна годност на 1 януари 2023 г. или след тази дата, да предават автономно информация, от която операторът може да определи местоположението поне веднъж на минута, когато са в бедствие.

Целта на стандарт 6.18.1, както е посочено в приложение 6, част I, допълнение 9 на ИКАО, е да се установи местоположението на мястото на произшествието в радиус от 6 морски мили.

Стандарт 6.18.1 от приложение 6, част I на ИКАО е транспониран¹ в точка CAT.GEN.MPA.210 от приложение IV (Част CAT) към Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията² („правила на ЕС за въздушните операции“), където се изисква следното:

„Следните самолети се оборудват с надеждни и автоматични средства за точно определяне след произшествие, при което самолетът е сериозно повреден, на местоположението на крайната точка на полета:

- (1) всички самолети с МСТОМ, надвишаваща 27 000 kg, с MOPSC с повече от 19 пътнически места, чието първоначално индивидуално удостоверение за летателна годност³ е издадено на или след 1 януари 2023 г.; както и
- (2) всички самолети с МСТОМ, надвишаваща 45 500 kg, чието първоначално индивидуално удостоверение за летателна годност е издадено на или след 1 януари 2023 г.“.

2.3.2. Промени, въведени с изменение 48 на приложение 6, част I на ИКАО

С проекта на изменение 48 на приложение 6, част I на ИКАО се отлага датата на прилагане на стандарт 6.18.1 до 1 януари 2025 г. (вместо 1 януари 2023 г.) и се ограничава приложимостта му до самолети, чието първоначално индивидуално свидетелство за летателна годност е издадено на 1 януари 2024 г. или след тази дата (вместо самолети, чието първоначално индивидуално свидетелство за летателна

¹ На държавите членки беше препоръчано да уведомят за различие от стандарт 6.18.1 на ИКАО, тъй като самолети с максимална оперативна конфигурация 19 пътнически места или по-малко и с максимална сертифицирана излетна маса в диапазона между 27 000 kg и 45 500 kg не попадат в обхвата на точка CAT.GEN.MPA.210.

² 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.

³ Удостоверение за летателна годност.

годност е издадено на 1 януари 2023 г. или след тази дата). Основните причини за предлагането на тези промени са следните:

- значителните закъснения, пред които са изправени всички засегнати производители на въздухоплавателни средства в световен мащаб, за да оборудват самолетите с необходимото оборудване,
- значителните закъснения при изграждането на комуникационната инфраструктура за постигане на съответствие със стандарт 2.4 от допълнение 9⁴ и постигане на пълен оперативен капацитет, както и
- недостатъчното време за координационните центрове за операции по спасяване и органите за обслужване на въздушното движение да подготвят и адаптират своите процедури.

Забележка: приемливите начини за постигане на съответствие по точка CAT.GEN.MPA.210 съдържат условия, които са по-строги по отношение на устойчивостта и точността от посочените в приложение 6, част I, 6.18 и допълнение 9 на ИКАО. Производителите на въздухоплавателни средства се стремят да подсигурят своите самолети с оборудване, което ще отговаря както на стандарт 6.18.1 на ИКАО, така и на точка CAT.GEN.MPA.210, така че тези самолети да могат да се експлоатират в ЕС и по света без изменения или ограничения. Това от своя страна значително увеличи обема на работата, необходима за проектирането и сертифицирането на това оборудване.

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

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

С проектоизменение 48 на приложение 6 на ИКАО датата на прилагане на стандарт 6.18.1 от приложение 6, част I на ИКАО се отлага с две години:

„6.18.1. Считано от 1 януари 2025 г. всички самолети с максимална сертифицирана излетна маса над 27 000 kg, за които за първи път е издадено индивидуално свидетелство за летателна годност на 1 януари 2024 г. или след тази дата, в съответствие с допълнение 9 предават автономно информация, от която операторът може да определи местоположението поне веднъж на минута, когато са в бедствие.“.

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

Всички производители на въздухоплавателни средства са изправени пред значителни закъснения в процеса на спазване на стандарт 6.18.1 от приложение 6, част I на ИКАО и точка CAT.GEN.MPA.210 от правилата на ЕС за въздушните операции. Запазването на настоящата дата на прилагане вероятно ще доведе до положение, при което много установени в ЕС оператори на въздухоплавателни средства ще трябва да поискат временно освобождаване от спазването на правилата за самолетите, доставени през 2023 г., и да извършат много скъпо преоборудване. Тези временни освобождавания може да се наложи да бъдат удължени до 2024 г., за да се предостави достатъчно време за преоборудването на всички засегнати самолети. Освен това пълният оперативен

⁴ В стандарт 2.4 от допълнение 9 към приложение 6, част I на ИКАО се изисква организациите, които трябва да имат достъп до предаваната информация, да включват като минимум орган (органи) за обслужване на въздушното движение и координационен център (координационни центрове) за операции по търсене и спасяване, както и подцентрове.

капацитет на комуникационната инфраструктура и пълната готовност на органите за обслужване на въздушното движение и координационните центрове за операции по спасяване може да не бъдат постигнати преди 2024 г. Установените в ЕС оператори на въздухоплавателни средства разполагат с малко възможности за ускоряване на прилагането на стандарт 6.18.1 на ИКАО и точка CAT.GEN.MPA.210.

Предложената промяна на датата на прилагане на стандарт 6.18.1 от приложение 6, част I на ИКАО има ограничено въздействие върху авиационната безопасност, тъй като този стандарт на ИКАО е само една от мерките, предприети от организацията за улесняване на установяването на местоположението на самолети в бедствие. Повечето самолети в обхвата на стандарт 6.18.1 се проследяват от оператора и при прелитане над океански зони съгласно стандарт 3.5.3 от приложение 6, част I на ИКАО (транспониран в точка CAT.GEN.MPA.205 от правилата на ЕС за въздушни операции) и са оборудвани с два аварийни радиомаяка съгласно стандарт 6.17.3 от приложение 6, част I на ИКАО (транспониран в точка CAT.IDE.A.280 от правилата на ЕС за въздушни операции).

Поради това Съюзът следва да подкрепи предложението за отлагане на датата на прилагане на стандарт 6.18.1 от приложение 6, част I на ИКАО.

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 споразумението⁵.

Понятието „актове с правно действие“ включва актове с правно действие по силата на нормите на международното право, които уреждат 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“⁶.

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.

⁵ Решение на Съда от 7 октомври 2014 г., Германия/Съвет, С-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, точка 64.

⁶ Решение на Съда от 7 октомври 2014 г., Германия/Съвет, С-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, точки 61—64.

Предвиденият акт може да окаже съществено въздействие върху съдържанието на законодателството на ЕС, а именно точка CAT.GEN.MPA.210 от Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията.

4.2. Материалноправно основание

4.2.1. Принципи

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

4.2.2. Приложение в конкретния случай

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

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

4.3. Заключение

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

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз на 226-ата сесия на Съвета на Международната организация за гражданско въздухоплаване по отношение на предвиденото приемане на изменение 48 на приложение 6, част I към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взе предвид предложението на Европейската комисия,

като има предвид, че:

- (1) Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване („Чикагската конвенция“), с която се урежда международният въздушен транспорт, влезе в сила на 4 април 1947 г. С нея се учредява Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО).
- (2) Държавите членки са договарящи държави по Чикагската конвенция и членки на ИКАО, а Съюзът има статут на наблюдател в определени органи на ИКАО. Понастоящем в Съвета на ИКАО са представени седем държави членки.
- (3) Съгласно член 54 от Чикагската конвенция Съветът на ИКАО може да приема международни стандарти и препоръчителни практики (SARP) и да ги определя като приложения към Чикагската конвенция.
- (4) Съгласно член 90 от Чикагската конвенция всяко такова приложение или всяко изменение на дадено приложение влизат в сила след изтичането на тримесечен срок от тяхното съобщаване на съответните договарящи държави на ИКАО, или след изтичането на по-продължителен срок, определен от съвета на ИКАО, освен ако през това време мнозинството от договарящите държави на ИКАО, заяви своето неодобрение.
- (5) 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.
- (6) На своята 226-а сесия Съветът на ИКАО трябва да приеме изменение 48 на приложение 6, част I към Чикагската конвенция.

- (7) Основната цел на изменение 48 на приложение 6, част I се очаква да бъде отлагането на датата на прилагане на стандарт 6.18.1 до 1 януари 2025 г.
- (8) Целесъобразно е да се установи позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза на 226-ата сесия на Съвета на ИКАО по отношение на предвиденото изменение 48 на приложение 6, част I. Тази позиция следва да бъде в подкрепа на това изменение и да бъде изразена от държавите — членки на Съюза, които са членки на Съвета на ИКАО, действащи съвместно от името на Съюза,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза по време на 226-ата сесия на Съвета на ИКАО или на последваща сесия, е да се подкрепи изцяло предложеното изменение 48 на приложение 6, част I към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване.

Член 2

Позицията, посочена в член 1, се изразява от държавите — членки на Съюза, които са членки на Съвета на ИКАО, като те действат съвместно от името на Съюза.

Член 3

Адресати на настоящото решение са държавите членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Съвета
Председател