



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 12.6.2020 г.
COM(2020) 247 final

2020/0120 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в рамките на Международната организация за гражданско въздухоплаване по отношение на уведомяването за различия, свързани с пандемията от COVID-19, отнасящи се до приложения 1 и 6 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) в отговор на писмо до държавите AN 11/55-20/50, издадено на 3 април 2020 г., по отношение на уведомяването за временни различия, свързани с пандемията от COVID-19, отнасящи се до приложения 1 и 6 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване.

1.1. 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.

1.2. Международна организация за гражданско въздухоплаване

Международната организация за гражданско въздухоплаване е специализирана агенция на Организацията на обединените нации. Целите и задачите на организацията са да развива принципите и техниките на международното въздухоплаване и да насърчава планирането и развитието на международния въздушен транспорт.

Съветът на ИКАО е постоянен орган на ИКАО, който се състои от представители на 36 договарящи държави, избрани от събранието на ИКАО за период от три години. За периода 2019—2022 г. в Съвета на ИКАО са представени седем държави — членки на ЕС.

Задължителните функции на Съвета на ИКАО, изброени в член 54 от Чикагската конвенция, включват приемането на международни стандарти и препоръчителни практики, определени като приложения към Чикагската конвенция.

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

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.

1.3. Предвиденият акт на Международната организация за гражданско въздухоплаване

В отговор на пандемията от COVID-19 ИКАО издаде писмо до държавите AN 11/55-20/50 и по-специално за получаване на съгласувана информация от държавите относно предприетите действия за предоставяне на възможност на доставчиците на услуги и персонала да поддържат валидността на своите удостоверения, свидетелства за

правоспособност и други одобрения по време на пандемията от COVID-19 („уведомяване за временни различия, свързани с COVID-19“).

ИКАО призова държавите да информират съгласно член 38 от Чикагската конвенция за всички временни различия, които може да възникнат от временните мерки, предприети относно COVID-19 от отделните държави, особено тези, свързани с издаването на удостоверения и свидетелства за правоспособност съгласно приложения 1 и 6. Държавите трябва да посочат също дали като цяло ще признаят или приемат валидността на удостоверенията и свидетелствата за правоспособност, засегнати от временните различия, свързани с COVID-19, прилагани от други държави.

ИКАО създаде публичен уебсайт за мерки за безопасност при експлоатация, свързани с COVID-19, с цел да помогне на всички държави и съответните заинтересовани страни. Всички държави се насърчават да използват този уебсайт и да информират ИКАО за всички актуални промени в държавата си.

ИКАО признава необходимостта от осигуряване на максимална гъвкавост, като същевременно се гарантира спазването на Чикагската конвенция. В тази връзка на държавите се припомнят задълженията им по член 38 от Конвенцията да уведомяват ИКАО за всякакви различия, които може да възникнат.

С цел да се улесни уведомяването и разпространението на информацията относно временните различия през този период, секретариатът на ИКАО е създал подсистема за непредвидени различия, свързани с COVID-19 (CCRD), достъпна чрез таблицата за електронно подаване на информация за различия (EFOD), която ще се поддържа ориентировъчно до 31 март 2021 г.

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

2.1. Писмо на ИКАО до държавите AN 11/55-20/50 и връзката му със съществуващите правила на Съюза

Писмото на ИКАО до държавите AN 11/55-20/50 се отнася до свързаните с COVID-19 временни различия, отнасящи се до приложения 1 и 6 към Чикагската конвенция, свързани с аспектите на персонала и въздушния оператор.

В приложение 1 „Лицензиране на персонала“ към Чикагската конвенция са предвидени стандарти и препоръчителни практики за издаване на свидетелства за правоспособност на членовете на летателния екипаж, ръководителите на полети, операторите на авионавигационните станции, техническите лица по техническото обслужване и полетните диспечери. Съгласно тези правила кандидатът за свидетелство за правоспособност трябва да отговаря на определени изисквания, пропорционални на сложността на задачите, които трябва да бъдат изпълнявани. Тези изисквания са отразени в законодателството на Съюза, а именно в Регламент (ЕС) 1139/2018 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 съюз¹ и в свързаните с него актове за изпълнение и

¹ Членове 20—28 от 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

делегиран актове². Например в Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията се определят специфичните изисквания и процедури, свързани с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване, и се определят ограниченията и сроковете за издаване на свидетелства за правоспособност на персонала и проверките на авиационната и медицинската годност (например разпоредбите в приложение I, част FCL и приложение IV, част MED). Поради сериозните последици от пандемията от COVID-19, например ограничена или никаква възможност за достъп до авиомедицински експерти или авиомедицински центрове, няколко държави членки предоставят временно удължаване на валидността на свидетелствата за медицинска годност за период от 4 месеца, въпреки че съответните международни стандарти и препоръчителни практики на ИКАО изискват максимален период от 45 дни за периодичен медицински преглед и подновяване на свидетелството за медицинска годност. Някои държави членки прилагат удължаването на срока на валидност, например от 4 до 8 месеца, също така и за свидетелствата за летателна правоспособност, ако пилотите не могат своевременно да достигнат или да получат достъп до летателни тренажори, за да покрият необходимите изисквания за периодично обучение и проверка.

Удължаването на срока на валидност на издаването на свидетелства за правоспособност на персонала се прилага за свидетелства за правоспособност, които изтичат в рамките на референтен период между 1 март 2020 г. и 31 октомври 2020 г.

Приложение 6 „Експлоатация на въздухоплавателни средства“ към Чикагската конвенция има за цел да установи стандартизирани правила за експлоатацията на въздухоплавателни средства, участващи в международен въздушен транспорт, за да се гарантират най-високите нива на безопасност и ефективност. Тези международни изисквания са отразени на равнището на Съюза, а именно в Регламент (ЕС) 2018/1139, в Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията и в Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията³. Пандемията от COVID-19 доведе до значително намаляване на търговския въздушен транспорт, което води до трудности при достигането до мястото, където има подходящи летателни тренажори. Това води до нарастване на броя на пилотите, които не са в състояние да отговарят на изискванията за скорошен опит, установени в точка ORO.FC.100 от приложение III (Част ORO) към Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията и точка FCL.060 от приложение I (Част FCL) към Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията.

Например в международните стандарти и препоръчителни практики на ИКАО се изисква операторът да не възлага на командир на въздухоплавателно средство или на втори пилот управление на полета по време на излитане и кацане на какъвто и да е тип самолет, ако конкретният пилот не е изпълнил минимум три излитания и кацания в

(ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета (ОВ L 212, 22.8.2018 г.).

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

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.).

течение на преходните 90 дни на същия тип самолет. Сериозните експлоатационни затруднения, причинени от пандемията от COVID-19, ограничават възможностите на пилотите и екипажите да отговорят на това изискване за скорошен опит. За тази цел и за да се даде възможност на екипажите да летят при възобновяване на авиационните дейности, държавите членки прилагат освобождавания от това правило, като изискват операторът да извършва оценка на риска, за да определи вероятността и степента на влошаване на компетентността на екипажа, свързани с продължителното изпълнение на полети. Държавите членки изискват също и подходящи мерки за смекчаване, свеждащи до минимум идентифицираните рискове, с едно или повече експлоатационни ограничения, валидни за целия летателен екипаж (например намаляване на ограниченията за максимален страничен вятър, въвеждане на по-високи минимума за подход за кацане, ограничаване на условията на повърхността на пистата за излитане и кацане, изпращане с функционираща система за автоматично кацане, ако е монтирана).

Освобождаванията от тези оперативни правила се прилагат за полети, изпълнявани в референтен период между 1 март 2020 г. и 31 октомври 2020 г. и за максимален период от 8 месеца.

Горните различия спрямо правилата на ИКАО са резултат от прилагането на член 71 от Регламент (ЕС) 2018/1139, в който се предвижда известна гъвкавост за държавите членки, на които е разрешено да предоставят освобождавания от изискванията, установени в Регламент (ЕС) 2018/1139 и в неговите актове за изпълнение и делегирани актове, с изключение на съществени изисквания, в случай на спешни непредвидими обстоятелства или спешни оперативни нужди и при условието, посочено в същия член. Едно от тези условия е освобождаването да бъде ограничено по обхват и продължителност до степента, необходима за това. В такъв случай държавата членка незабавно уведомява Комисията, Агенцията (ЕААБ) и другите държави членки чрез регистъра, създаден в съответствие с член 74 от Регламент (ЕС) 2018/1139, за предоставеното освобождаване, срока на действието му, причините за него и, ако е приложимо, за приложените необходими мерки за смекчаване. Няколко държави членки използват този механизъм във връзка със сериозните последици от пандемията от COVID-19, водещи до различия спрямо правилата на ИКАО. Настоящото решение на Съвета взема предвид тези освобождавания по член 71 с цел уведомяване на ИКАО от името на Съюза относно различията, свързани с приложения 1 и 6 към Чикагската конвенция.

2.2. Позиция, която трябва да се приеме от името на Съюза

Различията, за които трябва да бъде уведомена ИКАО, се отнасят до приложения 1 и 6 към Чикагската конвенция, свързани с аспектите на персонала и въздушния оператор, както са посочени в таблицата в приложението към настоящото решение и допълнително описани във всяко индивидуално уведомление на държава членка в съответствие с нейното индивидуално освобождаване, прилагано съгласно член 71 от Регламент (ЕС) 2018/1139.

По отношение на признаването или приемането на валидността на удостоверенията и свидетелствата за правоспособност, засегнати от временните мерки, свързани с пандемията от COVID-19, издадени от трети държави, се прилага Регламент (ЕС) № 452/2014 за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции на оператори от трети държави⁴. Като общо правило, в

⁴ РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 452/2014 на Комисията от 29 април 2014 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции на оператори от

съответствие с точка ART 200, буква г) от приложението към Регламент (ЕС) № 452/2014, след консултация с държавите членки ЕААБ определя онези стандарти на ИКАО, за които може да приемат мерки за намаляване на въздействието в случай, че държавата на оператора или държавата на регистрацията е уведомила ИКАО за различие. Агенцията приема мярката за намаляване на въздействието когато счита, че тези мерки осигуряват еквивалентно равнище на безопасност с постигнатото от стандарта, спрямо който са съобщени различия. Съгласно изискването в писмо до държавите AN 11/55-20/50, ИКАО бива информирана за съответните актове на Съюза за искане за признаване на различията в трети държави, както е посочено в последната колона на таблицата в приложението към настоящото решение.

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза в рамките на ИКАО в отговор на писмо до държавите AN 11/55-20/50, е да се изпращат уведомления за различията по отношение на приложения 1 и 6 към Чикагската конвенция поради временни мерки, свързани с пандемията от COVID-19, както е посочено в таблицата в приложението към настоящото решение, и които различия са подробно описани от всяка нотифицираща държава членка в съответствие с нейното индивидуално освобождаване, прилагано съгласно член 71 от Регламент (ЕС) 2018/1139.

3. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ

3.1. Процедурно правно 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 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 дейността на съответния орган. То включва и инструменти, които нямат обвързващ характер съгласно 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 Международната организация за гражданско въздухоплаване е орган, учреден със споразумение, по-конкретно с 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

трети държави в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 133, 6.5. 2014 г.).

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

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

правни последици от тези актове могат да зависят от представянето на уведомления за различия и от условията на тези уведомления. Поради това приемането на позиция на Съюза по отношение на тези уведомления попада в обхвата на член 218, параграф 9 от ДФЕС.

Различията, за които трябва да се изпращат уведомления в отговор на писмо до държавите AN 11/55-20/50 на ИКАО, засягат правните последици, въведени от стандартите, установени съгласно Чикагската конвенция.

Тези правни последици попадат в област, обхваната до голяма степен от правилата на Съюза, а именно Регламент (ЕС) 2018/1139, Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията, Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията и Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията. Това означава, че в съответствие с член 3, параграф 2 от ДФЕС Съюзът има изключителна външна компетентност по този въпрос.

Позицията на Съюза е необходима, тъй като тези мерки, макар и временни, водят до различия в сравнение с международните стандарти и препоръчителните практики на ИКАО. Всички държави членки следва да уведомяват за различията, произтичащи от удължените срокове за издаване на свидетелства за правоспособност на персонала съгласно приложение 1 към Чикагската конвенция и отклоненията от международните стандарти и препоръчителни практики съгласно приложение 6 „Експлоатация на въздухоплавателни средства“ към Чикагската конвенция, в съответствие с член 38 от Чикагската конвенция.

Предвиденият акт не допълва, нито изменя 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 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 предвидения 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 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 рамките на Международната организация за гражданско въздухоплаване по отношение на уведомяването за различия, свързани с пандемията от COVID-19, отнасящи се до приложения 1 и 6 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, влиза 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) Съветът на ИКАО може да приема международни стандарти и препоръчителни практики в съответствие с член 54 от Чикагската конвенция.
- (4) В съответствие с член 38 от Чикагската конвенция всяка договаряща държава, която прецени, че е невъзможно да се съобразява във всички отношения с подобен международен стандарт или процедура или да приведе своите собствени разпоредби или практики в пълно съответствие с който и да е международен стандарт или процедури, или която сметне за необходимо да приеме разпоредби или практики, отличаващи се в някакво конкретно отношение от тези, които са установени с даден международен стандарт, трябва незабавно да уведоми ИКАО за различията между нейната собствена практика и установената с международния стандарт такава.
- (5) В съответствие с член 39 от Чикагската конвенция, когато свидетелството за медицинска годност на персонал, участващ в международното въздухоплаване, не отговаря на минималните стандарти, то трябва да бъде придружено от пълно изброяване на данните, за които то не отговаря на тези стандарти. В този случай данните ще трябва да се отнесат към специфичните различия, свързани с периода на валидност на свидетелството за медицинска годност.
- (6) Освен това съгласно член 40 от Чикагската конвенция персонал, притежаващ такова свидетелство, няма да може да участва в международното въздухоплаване, освен с разрешение на държавата или държавите, на чиято територия се влиза.

- (7) С оглед на пандемията от COVID-19, ИКАО създаде подсистема за непредвидени различия (CCRD) на системата за електронно подаване на информация за различия (EFOD), която позволява на държавите да подават данни за временните различия по отношение на приложения 1 и 6 към Чикагската конвенция, а същевременно да посочват какъв стандарт или процедура считат за приемливи за улесняване на международните операции и за изпълнение на задълженията по член 40.
- (8) В приложение 1 „Лицензиране на персонала“ към Чикагската конвенция са предвидени стандарти и препоръчителни практики за издаване на свидетелства за правоспособност на членовете на летателния екипаж, ръководителите на полети, операторите на авионавигационните станции, техническите лица по техническото обслужване и полетните диспечери. Съгласно тези правила кандидатът за свидетелство за правоспособност трябва да отговаря на определени изисквания в предписаните срокове, пропорционални на сложността на задачите, които трябва да бъдат изпълнявани.
- (9) Изискванията, посочени в приложение 1 към Чикагската конвенция, са отразени в законодателството на Съюза, а именно в 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 съюз⁷ и свързаните с него актове за изпълнение и делегирани актове. Например в приложението към Регламент (ЕС) № 2011/1178 на Комисията⁸ се задават специфични изисквания и процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване и се определят ограниченията и сроковете за издаване на свидетелства за правоспособност на персонала и проверките на авиационната и медицинската годност, докато в Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията се определят правилата относно поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства и относно одобряването на организациите и персонала, изпълняващи тези задачи⁹.
- (10) Поради сериозните последици от пандемията от COVID-19, например ограничена или никаква възможност за достъп до авиомедицински експерти или авиомедицински центрове, няколко държави членки предоставят временно удължаване на валидността на свидетелствата за медицинска годност в отклонение от съответните международни стандарти и препоръчителни практики на ИКАО за период от четири месеца. Няколко държави членки

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.).

⁸ 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.).

⁹ Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията от 26 ноември 2014 г. относно поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства и относно одобряването на организациите и персонала, изпълняващи тези задачи (ОВ L 362, 17.12. 2014 г.).

удължават валидността на свидетелствата за летателна правоспособност с четири до максимум осем месеца, ако пилотите не могат своевременно да достигнат или да получат достъп до летателни тренажори, за да покрият необходимите изисквания за обучение и проверка. Тези удължени срокове се прилагат за свидетелства за правоспособност, които изтичат в рамките на референтен период между 1 март 2020 г. и 31 октомври 2020 г.

- (11) В приложение 6 „Експлоатация на въздухоплавателни средства“ към Чикагската конвенция се предвиждат стандартизирани експлоатационни изисквания за въздухоплавателните средства, участващи в международен въздушен транспорт, осигуряващи най-високи нива на безопасност и ефективност. На равнището на Съюза тези международни изисквания са отразени в Регламент (ЕС) 2018/1139, в Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията и в Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията¹⁰.
- (12) Пандемията от COVID-19 доведе до значително намаляване на търговския въздушен транспорт, което води до трудности при достигането до мястото, където има подходящи летателни тренажори. Сериозните експлоатационни затруднения, причинени от пандемията от COVID-19, ограничават възможностите на пилотите и екипажите да отговорят на изискванията на ИКАО за скорошен опит. Следователно, за да се даде възможност на екипажите да летят при възобновяване на авиационните дейности, държавите членки прилагат освобождавания от съответните изисквания за скорошен опит, като позволяват операции при определени експлоатационни условия и подходящи мерки за смекчаване, установени въз основа на оценка на риска. Тези освобождавания се прилагат за операции, извършвани в референтен период между 1 март 2020 г. и 31 октомври 2020 г., т.е. за максимален период от осем месеца.
- (13) Гореспоменатите национални мерки, различаващи се от тези в приложения 1 и 6 към Чикагската конвенция, са приети въз основа на член 71 от Регламент (ЕС) 2018/1139, по силата на който държавите членки могат да предоставят освобождавания на всяко физическо или юридическо лице от изискванията на Съюза, приложими към това лице, различни от съществените изисквания, в случай на неотложни непредвидими обстоятелства, засягащи тези лица или спешни оперативни нужди на тези лица, и при условие че са изпълнени всички условия, предвидени в същия член. При прилагането на тази разпоредба и с оглед на последиците, причинени от пандемията от COVID-19, няколко държави членки прилагат или следва да прилагат освобождавания от правилата на Съюза, установени в Регламент (ЕС) 2018/1139, Регламент (ЕС) № 1178/2011, Регламент (ЕС) № 1321/2014 и Регламент (ЕС) № 965/2012.
- (14) Тъй като уведомяването за различията засяга правните последици, въведени от стандартите, установени съгласно Чикагската конвенция, приемането на позиция на Съюза по отношение на такова уведомяване попада в обхвата на член 218, параграф 9 от ДФЕС.
- (15) Следователно е целесъобразно да се установи позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза в отговор на писмото на ИКАО до държавите AN 11/55-20/50 относно уведомяването за различия по отношение на

¹⁰ 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.).

приложения 1 и 6 към Чикагската конвенция поради временните оперативни мерки, прилагани от държавите членки във връзка с пандемията от COVID-19. Позицията на Съюза следва да бъде изразена от държавите — членки на Съюза, които са приели индивидуални освобождавания съгласно член 71 от Регламент (ЕС) 2018/1139, водещи до различията, предмет на писмото до държавите AN 11/55-20/50,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза в отговор на писмото до държавите AN 11/55-20/50, издадено от Международната организация за гражданско въздухоплаване на 3 април 2020 г., е посочена в приложението към настоящото решение и допълнително описана от всяка уведомяваща държава членка в съответствие с нейното индивидуално освобождаване, прилагано съгласно член 71 от Регламент (ЕС) 2018/1139.

Член 2

Позицията, посочена в член 1, се изразява от държавите — членки на Съюза, които са членки на ИКАО и са приели индивидуални освобождавания съгласно член 71 от Регламент (ЕС) 2018/1139, водещи до различията, предмет на писмото до държавите AN 11/55-20/50.

Адресати на настоящото решение са държавите членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

*За Съвета
Председател*