

Брюксел, 5.2.2021 г.  
COM(2021) 48 final

2021/0027 (NLE)

Предложение за

## **РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА**

**относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз на 222-тата сесия на Съвета на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) по отношение на предвиденото приемане на изменение 177 на приложение 1, изменение 47 на приложение 2, изменение 108 на приложение 8, изменение 90 на приложение 10 и новия том VI на приложение 10 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване**

## ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

### 1. ПРЕДМЕТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Настоящото предложение се отнася до:

i) позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза на 222-рата сесия на Съвета на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) относно предвиденото приемане на изменение 177 на приложение 1 — *Лицензиране на персонала*, изменение 47 на приложение 2 — *Правила за полети*, изменение 108 на приложение 8 — *Летателна годност на въздухоплавателните средства*, изменение 90 на приложение 10 — *Аеронавигационни телекомуникации* и нов том VI на приложение 10 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, както и

ii) позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, след като ИКАО обяви приемането на изменение 177 на приложение 1, изменение 47 на приложение 2, изменение 108 на приложение 8, изменение 90 на приложение 10 и новия том VI на приложение 10 чрез съответните писма до държавите, с които приканва договарящите държави да уведомят за своето несъгласие, за различия или за одобрение на приетите мерки.

### 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. Чикагската конвенция 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 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.

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 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.

### **2.3. Предвидените актове на ИКАО и връзката им със съществуващите правила на Съюза**

На своята 222-ра или последваща сесия се очаква Съветът на ИКАО да приеме:

изменение 177 на приложение 1 — *Лицензиране на персонала*, което е последващо изменение във връзка със системите и процедурите за линия С2;

изменение 47 на приложение 2 — *Правила за полети*, което е свързано с изискванията за сертифициране на летателната годност на дистанционно управляеми летателни системи (ДУЛС) в резултат на изменение 108 на приложение 8;

изменение 108 на приложение 8 — *Летателна годност на въздухоплавателните средства*, свързано с дистанционно управляеми летателни системи (ДУЛС);

изменение 90 на приложение 10 — *Аеронавигационни телекомуникации*, том V, свързано с честотния спектър за линии С2 за ДУЛС, и

нов том VI на приложение 10, свързан със системите и процедурите за линия С2 за ДУЛС. („предвидените актове“).

Целите на предвидения акт са следните:

да измени съществуващите SARP в приложение 8 към Чикагската конвенция, като включи в част I на приложение 8 конкретни определения и понятия, използвани в стандартите в новите части VIII, IX и X. Той също включва предложения в част II на приложение 8, които предоставят обзор на общите процедури по сертифициране и поддържане на летателната годност, приложими към дистанционно пилотирани летателни апарати (ДПЛА);

да въведе нова част VIII на приложение 8 към Чикагската конвенция, свързана с ДПЛА;

да въведе нова част IX на приложение 8 към Чикагската конвенция, свързана с дистанционно пилотирани вертолети;

да въведе нова част X на приложение 8 към Чикагската конвенция, свързана с наземни дистанционно управляеми станции (RPS);

да въведе изменение на приложение 2, допълнение 4 към Чикагската конвенция, което произлиза от измененията на приложение 8;

да измени съществуващите SARP в приложение 10, том V към Чикагската конвенция, като определи управлението на спектъра, използван единствено за линията за управление и контрол (линия С2) или дистанционно управляеми летателни системи (ДУЛС);

да въведе нов том VI на приложение 10 — *Комуникационни системи и процедури във връзка с линия С2 за дистанционно управляеми летателни системи (ДУЛС)*;

да въведе изменения в приложения 1 и 2, които произлизат от изменението на приложение 10, том V и въвеждането на нов том VI на приложение 10.

Предвижда се предложените изменения да започнат да се прилагат от 28 ноември 2024 г.

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

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

Експертната група на ИКАО за дистанционно управляемите летателни системи беше натоварен със задачата да разработи SARP, ръководства и указания, които да подготвят пътя за експлоатацията на дистанционно пилотирани летателни апарати през международни граници съгласно правилата за полети по прибори. Проведоха се консултации с държавите членки относно измененията, предложени с писма на ИКАО до държавите AN 7/67.1.1-19/52 и AN 3/5.12-19/53, включително предложенията за изменение на приложения 8 и 10 към Чикагската конвенция и последващите изменения на приложения 1 и 2 към нея. Тези предложения са част от поредица от изменения, които ще бъдат представени последователно.

Измененията, първоначално предложени в писмо до държавите AN 3/5.12-19/53, са свързани с летателната годност на дистанционно управляеми въздухоплавателни средства с постоянна геометрия на крилото, летателната годност на дистанционно управляеми вертолети и наземната дистанционно управляема станция. Тези SARP бяха разработени за ДУЛС, които ще преминат през процеса на сертифициране на типа, съгласувани с документ 10019 на ИКАО, Ръководство за дистанционно управляеми летателни системи (ДУЛС) и подкрепени от съдържанието и допусканията на оперативната концепция (CONOPS) на ИКАО за ДУЛС.

Поради интегрирания характер на ДУЛС, RPS може да бъдат сертифицирани като част от типовия сертификат (ТС), предоставян на притежател на такъв сертификат за ДПЛА в резултат на процеса на сертифициране на типа за ДПЛА. Това не изключва възможността дадена RPS да бъде одобрена отделно. Линията C2 е основен компонент на ДУЛС и нейната летателна годност, следователно тя е включена като компонент в ТС.

Измененията, първоначално предложени в писмо до държавите AN 7/67.1.1-19/52, са свързани с линията за управление и контрол (линия C2) и включват технологично неутрални SARP за процедурите и системите на линия C2. Линия C2 е предназначена за обмена на информация между двата основни физически компонента на ДУЛС: дистанционно управляемата станция и дистанционно пилотирания летателен апарат (ДПЛА). Следователно линията C2 е логическата връзка, независимо от физическото си реализиране, за обмена на информация между дистанционно управляемата станция и ДПЛА, която дава възможност на дистанционно управляващия пилот безопасно да интегрира ДУЛС в глобалната авиационна оперативна среда, по-специално комуникациите, навигацията и наблюдението. Тези SARP са първите от двата планирани продукта за линията C2.

Експертната група за дистанционно управляемите летателни системи понастоящем работи по втория и по-подробен пакет, който съдържа специфични за технологиите SARP, а предвидената дата за приключване е 2022 г.

След коментари на ЕААБ по писмо до държавите AN 3/5.12-19/53, много държави — членки на ЕС, предложиха поради специфичното разделение на отговорностите между оператора и проектанта консултацията по писмото до държавите да бъде удължена до изработването на проект за изменение на приложение б, и приемането на приложение б и приложение 8 да тече паралелно, особено по отношение на одобрението на

дистанционно управляемите станции и на задълженията на договарящите държави относно поддържането на летателната годност на тези станции. ИКАО не прие предложението, което създава риск от усложняване на транспонирането на свързаните с това SARP на ИКАО в правото на Съюза поради съществуващата необходимост да се разгледат задълженията на проектантите и операторите във връзка с дистанционно управляемите станции.

Предвидените изменения са годни да окажат съществено въздействие върху съдържанието на нормативната уредба на ЕС, а именно Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията<sup>1</sup>, Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията<sup>2</sup>, Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията<sup>3</sup>, Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията<sup>4</sup> и потенциално върху Регламент (ЕС) № 452/2014 на Комисията<sup>5</sup> и Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373 на Комисията<sup>6</sup>. Ще трябва да бъдат въведени нови SARP на ИКАО в законодателството на ЕС с цел изменение на настоящата правна рамка, за да се регламентира проектирането, сертифицирането на типа и експлоатацията на дистанционно пилотирани летателни апарати (ДПЛА), извършващи полети през международни граници и в открито море.

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

Съюзът отчита необходимостта от създаване на хармонизирана правна рамка на международно ниво, която да дава възможност за проектирането, сертифицирането на типа и експлоатацията на дистанционно пилотирани летателни апарати през международни граници и в открито море съгласно правилата за полети по прибори. Измененията, предложени в двете писма на ИКАО до държавите, подкрепят тази цел.

Поради това предложената позиция, която трябва да се заеме от името на Съюза, е да се подкрепят предложените изменения в тяхната цялост.

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, при условие че Съветът на ИКАО приеме без съществени промени предложените изменения на Чикагската

---

<sup>1</sup> Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията от 3 август 2012 г. за определяне на правила за прилагане на сертифициране за летателна годност и за опазване на околната среда на въздухоплавателни средства и свързани с тях продукти, части и оборудване, както и за сертифициране на проектантски и производствени организации (ОВ L 224, 21.8.2012 г., стр. 1—85).

<sup>2</sup> 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., стр. 1—194).

<sup>3</sup> Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 311, 25.11.2011 г., стр. 1—193).

<sup>4</sup> Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1—148).

<sup>5</sup> 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 трети държави в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 133, 6.5.2014 г., стр. 12—26).

<sup>6</sup> 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—126).

конвенция, е да не се уведомява за несъгласие, а да се уведоми за одобрение на приетата мярка в отговор на съответните писма на ИКАО до държавите. Ако правото на Съюза се отклонява от новоприетите SARP след предвидената дата на прилагане на тези SARP, т.е. 28 ноември 2024 г., на ИКАО следва да се представи уведомление за различия с тези конкретни SARP.

#### **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 споразумението<sup>7</sup>.

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“*<sup>8</sup>.

###### *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 уведомленията за несъгласие или 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.

Предвидените актове са годни да окажат съществено въздействие върху съдържанието на нормативната уредба на ЕС, а именно Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията<sup>9</sup>, Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията<sup>10</sup>, Регламент (ЕС) № 1178/2011 на

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

<sup>8</sup> Решение на Съда на Европейския съюз от 7 октомври 2014 г., Германия/Съвет, С-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, т. 61—64.

<sup>9</sup> Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията от 3 август 2012 г. за определяне на правила за прилагане на сертифициране за летателна годност и за опазване на околната среда на въздухоплавателни средства и свързани с тях продукти, части и оборудване, както и за сертифициране на проектантски и производствени организации (ОВ L 224, 21.8.2012 г., стр. 1—85).

<sup>10</sup> Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията от 26 ноември 2014 г. относно поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и

Комисията<sup>11</sup>, Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията<sup>12</sup> и потенциално върху Регламент (ЕС) № 452/2014 на Комисията<sup>13</sup> и Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373 на Комисията<sup>14</sup>. Ще трябва да бъдат въведени нови SARP на ИКАО в законодателството на ЕС с цел изменение на настоящата правна рамка, за да се регламентира проектирането, сертифицирането на типа и експлоатацията на дистанционно пилотирувани летателни апарати (ДПЛА), извършващи полети през международни граници и в открито море. Следователно законодателството на ЕС ще трябва да бъде съответно изменено.

Основната цел на предложените изменения е да се създаде правна рамка за проектирането, сертифицирането на типа и експлоатацията на дистанционно пилотирувани летателни апарати, извършващи полети през международни граници и над открито море съгласно правилата за полети по прибори. Съгласно член 3, параграф 2 от ДФЕС Съюзът има изключителна външна компетентност по този въпрос.

Приетият 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 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.

---

устройства и относно одобряването на организациите и персонала, изпълняващи тези задачи (ОВ L 362, 17.12.2014 г., стр. 1—194).

<sup>11</sup> Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 311, 25.11.2011 г., стр. 1—193).

<sup>12</sup> Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1—148).

<sup>13</sup> 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 трети държави в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 133, 6.5.2014 г., стр. 12—26).

<sup>14</sup> 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—126).

### **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 222-рата сесия на Съвета на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) по отношение на предвиденото приемане на изменение 177 на приложение 1, изменение 47 на приложение 2, изменение 108 на приложение 8, изменение 90 на приложение 10 и новия том VI на приложение 10 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. 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) На своята 222-ра сесия Съветът на ИКАО трябва да приеме изменение 177 на приложение 1 — *Лицензиране на персонала*, изменение 47 на приложение 2 — *Правила за полети*, изменение 108 на приложение 8 — *Летателна годност на въздухоплавателните средства*, изменение 90 на приложение 10 — *Аеронавигационни телекомуникации*, том V към Чикагската конвенция относно системите за линия С2 за дистанционно управляеми летателни системи (ДУЛС) и нов том VI на приложение 10.
- (5) Основната цел на предложените изменения е да се създаде правна рамка за проектирането, сертифицирането на типа и експлоатацията на дистанционно пилотирани летателни апарати, извършващи полети през международни граници и над открито море съгласно правилата за полети по прибори. Съюзът поддържа активно усилията на ИКАО за въвеждане на тази правна рамка.
- (6) Целесъобразно е да се определи позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза в Съвета на ИКАО, тъй като изменение 177 на приложение 1, изменение 47 на приложение 2, изменение 108 на приложение 8, изменение 90 на приложение 10, том V и новият том VI на приложение 10 ще бъдат обвързващи за Съюза и годни да окажат съществено въздействие върху съдържанието на

правото на Съюза, а именно Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията<sup>15</sup>, Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията<sup>16</sup>, Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията<sup>17</sup>, Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията<sup>18</sup> и потенциално върху Регламент (ЕС) № 452/2014 на Комисията<sup>19</sup> и Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373 на Комисията<sup>20</sup>.

- (7) Позицията на Съюза по време на 222-рата сесия на Съвета на ИКАО или на която и да е последваща сесия по отношение на приемането на предвиденото изменение 177 на приложение 1, изменение 47 на приложение 2, изменение 108 на приложение 8, изменение 90 на приложение 10, том V и приемането на новия том VI на приложение 10, както е посочено в писмата до държавите AN 7/67.1.1-19/52 и AN 3/5.12-19/53, следва да бъде в подкрепа на тези изменения в тяхната цялост. Тази позиция следва да бъде изразена от държавите — членки на Съюза, които са членки на Съвета на ИКАО, като те действат съвместно от името на Съюза.
- (8) След като бъдат приети, предвидените изменения на приложения 1, 2, 8 и 10 към Чикагската конвенция ще бъдат задължителни за всички членуващи в ИКАО държави, включително всички държави — членки на Съюза, в съответствие с Чикагската конвенция и определените в нея ограничения.
- (9) 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 ИКАО

---

<sup>15</sup> Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията от 3 август 2012 г. за определяне на правила за прилагане на сертифициране за летателна годност и за опазване на околната среда на въздухоплавателни средства и свързани с тях продукти, части и оборудване, както и за сертифициране на проектантски и производствени организации (ОВ L 224, 21.8.2012 г., стр. 1—85).

<sup>16</sup> 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., стр. 1—194).

<sup>17</sup> Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 311, 25.11.2011 г., стр. 1—193).

<sup>18</sup> Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1—148).

<sup>19</sup> 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 трети държави в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 133, 6.5.2014 г., стр. 12—26).

<sup>20</sup> 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—126).

за различията между нейната собствена практика и установената с международния стандарт такава.

- (10) 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.
- (11) Позицията на Съюза след приемането на изменение 177 на приложение 1, изменение 47 на приложение 2, изменение 108 на приложение 8, изменение 90 на приложение 10, том V и приемането на новия том VI на приложение 10 от Съвета на ИКАО, които ще бъдат съобщени от Генералния секретар на ИКАО чрез процедура с писмо до държавите, следва да бъде да не се заявява несъгласие, а да се уведоми за одобрение. Ако правото на Съюза се отклонява от новоприетите SARP след предвидената дата на прилагане на тези SARP, т.е. 28 ноември 2024 г., на ИКАО следва да се представи уведомление за различия с тези конкретни SARP. Тази позиция следва да бъде изразена от всички държави — членки на Съюза,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

#### *Член 1*

1. Позицията на Съюза по време на 222-рата сесия на Съвета на ИКАО или на която и да е последваща сесия ще бъде да подкрепи приемането на предложеното изменение 177 на приложение 1, изменение 47 на приложение 2, изменение 108 на приложение 8, изменение 90 на приложение 10, том V и приемането на нов том VI на приложение 10 към Чикагската конвенция в тяхната цялост.
2. Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, при условие че Съветът на ИКАО приеме без съществени промени предложеното изменение 177 на приложение 1, изменение 47 на приложение 2, изменение 108 на приложение 8, изменение 90 на приложение 10, том V и приемането на нов том VI на приложение 10 към Чикагската конвенция, посочени в параграф 1, е да не се уведомява за несъгласие, а да се уведоми за одобрение на приетата мярка в отговор на съответните писма на ИКАО до държавите. Ако правото на Съюза се отклонява от новоприетите SARP след предвидената дата на прилагане на тези SARP, т.е. 28 ноември 2024 г., на ИКАО следва да се представи уведомление за различия с тези конкретни SARP.

#### *Член 2*

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

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

#### *Член 3*

Адресати на настоящото решение са държавите членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

*За Съвета  
Председател*