ROZHODNUTIA

ROZHODNUTIE RADY (EÚ) 2023/746

z 28. marca 2023,

ktorým sa stanovujú kritériá a postup na stanovenie pozície, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v Medzinárodnej organizácii civilného letectva, pokiaľ ide o prijatie medzinárodných štandardov a odporúčaní, alebo ich zmien a oznamovanie rozdielov v súvislosti s prijatými medzinárodnými štandardami

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 100 ods. 2 v spojení s článkom 218 ods. 9,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

keďže:

(1) Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve, ktorý bol podpísaný 7. decembra 1944 v Chicagu (ďalej len „Chicagsky dohovor“), nadobudol platnosť 4. apríla 1947. Týmto dohovorom bola zriadená Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO) a upravuje medzinárodnú leteckú dopravu.

(2) Členské štáty sú zmluvnými stranami Chicagskeho dohovoru a zmluvnými štátmi ICAO, pričom Únia má v niektorých orgánoch ICAO štatút pozorovateľa.

(3) Rada ICAO môže podľa článku 54 ods. 1 Chicagskeho dohovoru prijímať medzinárodné štandardy a odporúčania pre civilné letectvo a označiť ich ako prílohy k Chicagskemu dohovoru (ďalej len „prílohy ICAO“).

(4) Podľa článku 90 Chicagskeho dohovoru každá príloha ICAO alebo každá zmena prílohy ICAO nadobudne platnosť v lehote troch mesiacov po jej predložení zmluvným štátom ICAO alebo na konci podobného dlhšieho obdobia, ktoré určí Rada ICAO, pokiaľ v danej lehote nevyjadrí nesúhlas väčšina zmluvných štátov ICAO. Akonáhle Rada ICAO prijme medzinárodné štandardy a nadobudnú účinnosť, sú záväzné pre všetky zmluvné štáty ICAO vrátane všetkých členských štátov Únie v súlade s obmedzeniami stanovenými v Chicagskom dohovore, a najmä v jeho článkoch 37 a 38.

(5) Podľa článku 38 Chicagskeho dohovoru každý zmluvný štát ICAO, ktorý považuje za nevykonateľné vyhovieť vo všetkých ohľadoch určitému medzinárodnému štandardu alebo plne zosúladiť svoje predpisy alebo postupy s takýmto zmeneným medzinárodným štandardom, alebo ktorý považuje za potrebné prijať predpisy alebo postupy, ktoré sa v nejakom ohľade líšia od predpisov alebo postupov stanovených určitým medzinárodným štandardom, musí bezodkladne oznámiť ICAO rozdiely medzi svojimi vlastnými predpismi alebo postupmi a predpismi alebo postupmi zavedenými daným medzinárodným štandardom. V prípade zmien medzinárodných štandardov platí, že každý štát, ktorý neuskutoční príslušné zmeny svojich predpisov alebo postupov, to oznámi ICAO do šesťdesiatich dní od prijatia zmeny medzinárodného štandardu alebo informuje o opatreniach, ktoré navrhuje prijať.

(6) Vnútorné pravidlá ICAO, najmä tie, ktoré spôsobujú neskorú dostupnosť posledných verzií dokumentov pre rozhodnutia týkajúce sa nových štandardov a odporúčaní alebo ich zmien v Rade ICAO, alebo lehoty, ktoré ICAO stanovila pre zmluvné štáty ICAO na oznamovanie rozdielov v porovnaní s medzinárodnými štandardami, ako aj počet rozdielov v oblasti bezpečnosti letectva, leteckej navigácie a manažmentu letovej prevádzky, ktoré sa majú každoročne oznamovať, sťažujú včasné stanovenie pozície, ktorá sa má zaujať v mene Únie v rozhodnutí Rady na základe článku 218 ods. 9 Zmluvy o fungovaní Európskej únie v prípade nového štandardu alebo odporúčania alebo ich zmien, ktoré sa majú prijať, alebo v prípade každého rozdielu, ktorý sa má oznámiť.

(7) Je preto vhodné stanoviť kritériá a postup, ktoré sa majú dodržiavať pri stanovení pozície, ktorá sa má zaujať v mene Únie pri prijímaní štandardov a odporúčaní alebo ich zmien, pokiaľ tieto štandardy a odporúčania môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah práva Únie v oblasti civilného letectva, ako aj pri prijímaní rozhodnutí podľa článku 90 Chicagskeho dohovoru o schválení alebo neschválení medzinárodných štandardov odporúčaní a pri oznamovaní rozdielov, pokiaľ ide o medzinárodné štandardy podľa článku 38 Chicagskeho dohovoru.

(8) Vzhľadom na špecifickosť bezpečnosti civilného letectva, leteckej navigácie a manažmentu letovej prevádzky v porovnaní s inými oblasťami, ktorými sa zaoberá ICAO, najmä vysoký počet štandardov a odporúčaní, ktoré v týchto oblastiach každoročne prijíma Rada ICAO, a počet každoročne oznamovaných rozdielov sa toto rozhodnutie týka výlučne bezpečnosti civilného letectva, leteckej navigácie a manažmentu letovej prevádzky s cieľom zjednodušiť procesy, a tak rýchlo stanoviť pozíciu, ktorá sa má zaujať v mene Únie, pokiaľ ide o prijímanie nových štandardov a odporúčaní a ich zmien, rozhodnutia o schválení alebo neschválení štandardov a odporúčaní, ktoré prijala Rada ICAO, alebo ich zmeny, a s cieľom účinne riešiť početné oznámenia.

(9) Štandardy a odporúčania prijaté Radou ICAO v oblasti bezpečnosti civilného letectva, leteckej navigácie a manažmentu letovej prevádzky sa môžu týkať záležitostí vo výlučnej právomoci Únie a môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah práva Únie. Je preto efektívne a vhodné stanoviť v rozhodnutí kritériá a postup, ktoré sa majú dodržiavať pri stanovovaní pozície, ktorá sa má zaujať v mene Únie, pokiaľ ide o štandardy a odporúčania v uvedených oblastiach, a to bez toho, aby boli dotknuté práva a povinnosti členských štátov ako zmluvných štátov ICAO podľa Chicagskeho dohovoru. Na úrovni ICAO sú štandardy a odporúčania v oblasti bezpečnosti civilného letectva, leteckej navigácie a manažmentu letovej prevádzky obsiahnuté najmä v prílohách ICAO 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 a 19.

(10) Na úrovni Únie sa požiadavky obsiahnuté v štandardoch a odporúčaniach pre bezpečnosť civilného letectva premietajú najmä do nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 ([1]), (ES) 2111/2005 ([2]) a do

([1]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 (Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018, s. 1).

([2]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 zo 14. decembra 2005 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva, a o informovaní cestujúcich v leteckej doprave o totožnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu, ktorým sa zrušuje článok 9 smernice 2004/36/ES (Ú. v. EÚ L 344, 27.12.2005, s. 15).

vykonávacích a delegovaných aktov prijatých na ich základe, najmä nariadení Komisie (EÚ) č. 1178/2011 ([3]), (EÚ) č. 748/2012 ([4]), (EÚ) č. 965/2012 ([5]), (EÚ) č. 139/2014 ([6]), (EÚ) č. 452/2014 ([7]), (EÚ) č. 1321/2014 ([8]), (EÚ) 2015/640 ([9]), vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2019/947 ([10]), delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2019/945 ([11]) a vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2021/664 ([12]).

(11) Na úrovni Únie sú požiadavky obsiahnuté v štandardoch a odporúčaniach pre leteckú navigáciu a manažment letovej prevádzky premietnuté najmä v nariadeniach Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ([13]), (ES) č. 550/2004 ([14]), nariadení (ES) č. 551/2004 ([15]) a vo vykonávacích a delegovaných aktoch prijatých na ich základe, najmä vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) č. 923/2012 ([16]), nariadení Komisie (EÚ) č. 1332/2011 ([17]), vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2018/1048 ([18]) a v nariadení Komisie (EÚ) 2015/340 ([19]).

([3]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1178/2011 z 3. novembra 2011, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa posádky civilného letectva podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 311, 25.11.2011, s. 1).

([4]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 748/2012 z 3. augusta 2012 stanovujúce vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a prislúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií (Ú. v. EÚ L 224, 21.8.2012, s. 1).

([5]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 296, 25.10.2012, s. 1).

([6]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 139/2014 z 12. februára 2014, ktorým sa stanovujú požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa letísk podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 44, 14.2.2014, s. 1).

([7]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 452/2014 z 29. apríla 2014, ktorým sa stanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa letovej prevádzky prevádzkovateľov z tretích krajín podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 133, 6.5.2014, s. 12).

([8]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1321/2014 z 26. novembra 2014 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a výrobkov, súčastí a zariadení leteckej techniky a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností (Ú. v. EÚ L 362, 17.12.2014, s. 1).

([9]) Nariadenie Komisie (EÚ) 2015/640 z 23. apríla 2015 o dodatočných špecifikáciách letovej spôsobilosti pre daný typ prevádzky, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 965/2012 (Ú. v. EÚ L 106, 24.4.2015, s. 18).

([10]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/947 z 24. mája 2019 o pravidlách a postupoch prevádzky bezpilotných lietadiel (Ú. v. EÚ L 152, 11.6.2019, s. 45).

([11]) Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2019/945 z 12. marca 2019 o bezpilotných leteckých systémoch a o prevádzkovateľoch bezpilotných leteckých systémov z tretích krajín (Ú. v. EÚ L 152, 11.6.2019, s. 1).

([12]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2021/664 z 22. apríla 2021 o regulačnom rámci pre priestor U-space (Ú. v. EÚ L 139, 23.4.2021, s. 161).

([13]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1).

([14]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 10).

([15]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 z 10. marca 2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi (nariadenie o vzdušnom priestore) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 20).

([16]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 923/2012 z 26. septembra 2012, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá lietania a prevádzkové ustanovenia týkajúce sa služieb a postupov v letovej prevádzke a ktorým sa mení a dopĺňa vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 1035/2011 a nariadenia (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EÚ) č. 255/2010 (Ú. v. EÚ L 281, 13.10.2012, s. 1).

([17]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1332/2011 zo 16. decembra 2011, ktorým sa ustanovujú spoločné požiadavky na využívanie vzdušného priestoru a prevádzkové postupy na vyhýbanie sa zrážkam vo vzduchu (Ú. v. EÚ L 336, 20.12.2011, s. 20).

([18]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/1048 z 18. júla 2018, ktorým sa stanovujú požiadavky na využívanie vzdušného priestoru a prevádzkové postupy týkajúce sa výkonnostnej navigácie (Ú. v. EÚ L 189, 26.7.2018, s. 3).

([19]) Nariadenie Komisie (EÚ) 2015/340 z 20. februára 2015, ktorým sa stanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa preukazov a osvedčení riadiacich letovej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 a ktorým sa mení vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 923/2012 a zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 805/2011 (Ú. v. EÚ L 63, 6.3.2015, s. 1).

(12) Toto rozhodnutie by sa malo týkať len pozícií, ktoré sa majú v mene Únie zaujať v ICAO v oblastiach, ktoré patria do výlučnej právomoci Únie. Týmto rozhodnutím nie je dotknutá možnosť Rady prijímať na návrh Komisie rozhodnutia na základe článku 218 ods. 9 ZFEÚ, ktorými sa stanoví pozícia, ktorá sa má v mene Únie prijať v ICAO, a to najmä v oblastiach, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti tohto rozhodnutia vrátane oblastí, v ktorých ešte nebola vykonaná spoločná právomoc Únie.

(13) S výnimkou osobitných prípadov týkajúcich sa oznamovania určitých rozdielov vyplývajúcich z prijatia vnútroštátnych opatrení podľa článku 71 nariadenia (EÚ) 2018/1139 by sa pozícia, ktorá sa má zaujať v mene Únie, mala zakladať na písomnom dokumente, ktorý Komisia včas predloží Rade na prerokovanie a schválenie. Komisia by sa mala usilovať začať s prípravou takéhoto dokumentu čo najskôr, aby bolo na prípravu dosť času, a to vrátane akýchkoľvek vhodných konzultácií na úrovni expertov. V takomto dokumente Komisie by sa v prípade potreby a na individuálnom základe malo uviesť, či by sa členským štátom v súvislosti s prijatím nových štandardov a odporúčaní alebo ich zmien zo strany Rady ICAO alebo v súvislosti s formou oznamovania príslušných rozdielov mala poskytnúť flexibilita, a ak áno, rozsah a podmienky dohody o takejto flexibilite. Rozdiely by sa mali oznamovať vo formáte vymedzenom ICAO v systéme pre elektronické oznamovanie rozdielov, ak to vyžaduje ICAO.

Ak sa na základe tohto rozhodnutia pozícia, ktorá sa má zaujať v mene Únie, stanoví v písomnom dokumente, ktorý Komisia predloží Rade na prerokovanie a schválenie, v takomto dokumente by sa v prípade potreby a na individuálnom základe malo uviesť, či by sa členským štátom mala poskytnúť flexibilita, pokiaľ ide o formu oznamovania príslušných rozdielov. Komisia by sa okrem toho mala usilovať začať s prípravou takéhoto dokumentu čo najskôr, aby bolo na takúto prípravu dosť času, a to vrátane akýchkoľvek vhodných konzultácií na úrovni expertov.

(14) Pokiaľ ide o prijímanie nových štandardov a odporúčaní alebo ich zmien a rozhodnutie o schválení alebo neschválení štandardov a odporúčaní, ktoré prijala Rada ICAO, alebo ich zmien, v dokumente predloženom zo strany Komisie by sa malo vychádzať z usmernení a cieľov stanovených v prílohe a mali by sa v ňom zohľadňovať materiály, ktoré poskytla ICAO pred akýmikoľvek rokovaniami o nových štandardoch a odporúčaniach alebo ich zmenách v Rade ICAO, a v relevantných prípadoch aj informácie poskytnuté Agentúrou Európskej únie pre bezpečnosť letectva (EASA) v súlade s článkom 90 ods. 1 a 3 nariadenia (EÚ) 2018/1139.

(15) Pozíciu, pokiaľ ide o prijatie nových štandardov a odporúčaní alebo ich zmien zo strany Rady ICAO by mali vyjadriť členské štáty Únie, ktoré sú členmi Rady ICAO, konajúc spoločne v záujme Únie.

(16) Pozíciu, pokiaľ ide o rozhodnutia o schválení alebo neschválení nových štandardov a odporúčaní alebo ich zmien, ktoré prijala Rada ICAO, by mali vyjadriť členské štáty Únie, ktoré sú členmi ICAO, konajúc spoločne v záujme Únie.

(17) Rozdiely v prijatých medzinárodných štandardoch, ktoré sa majú oznamovať ICAO, by sa mali v relevantných prípadoch zakladať najmä na informáciách poskytnutých zo strany EASA v súlade s článkom 90 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2018/1139.

(18) Rozdiely v porovnaní s medzinárodnými štandardami prijatými zo strany Rady ICAO môžu vyplývať z práva Únie v dôsledku prijatia nového alebo zmeneného medzinárodného štandardu zo strany Rady ICAO alebo zo zmeny práva Únie. Vo vzťahu k takýmto rozdielom by sa pozícia, ktorá sa má zaujať v mene Únie, mala zakladať na dokumente, ktorý Komisia včas predloží Rade na prerokovanie a schválenie.

(19) Rozdiely v porovnaní s medzinárodnými štandardami prijatými zo strany Rady ICAO môžu vyplývať aj z vnútroštátnych opatrení prijatých podľa článku 71 nariadenia (EÚ) 2018/1139 v prípade naliehavých nepredvídateľných okolností, ak sa tieto opatrenia líšia od medzinárodných štandardov a vyžadujú si preto oznámenie rozdielov organizácii ICAO podľa článku 38 Chicagskeho dohovoru. Z tohto dôvodu je tiež vhodné, aby sa v tomto rozhodnutí vymedzili kritériá a postup, ktorý sa má dodržiavať pri identifikácii takýchto rozdielov. Uvedený postup by mal závisieť od rozsahu a trvania prijatých vnútroštátnych opatrení a mal by členským štátom umožniť, aby bezodkladne splnili svoje medzinárodné záväzky podľa článku 38 Chicagskeho dohovoru. Týmto postupom by nemali byť dotknuté podmienky a postup stanovené v článku 71 nariadenia (EÚ) 2018/1139.

(20) Pozíciu, pokiaľ ide o rozdiely v medzinárodných štandardoch, ktoré sa majú oznámiť ICAO, by mali vyjadriť členské štáty Únie, ktoré sú členmi ICAO, konajúc spoločne v záujme Únie.

(21) Vykonávanie tohto rozhodnutia by nemalo viesť k porušeniu povinností členských štátov vyplývajúcich z práva Únie alebo ich medzinárodných záväzkov podľa Chicagskeho dohovoru.

(22) Na účely vykonávania tohto rozhodnutia by členské štáty a Komisia mali v súlade so svojou povinnosťou lojálnej spolupráce a štatútom pozorovateľa Únie úzko spolupracovať.

(23) Toto rozhodnutie by sa malo uplatňovať počas obmedzeného obdobia, a to len do času po zasadnutí Rady ICAO po 42. zhromaždení ICAO. Komisia by mala predložiť Rade písomné hodnotenie uplatňovania tohto rozhodnutia, ktoré bude slúžiť ako základ pre akékoľvek možné predĺženie alebo prípadné zmeny tohto rozhodnutia,

(24) Je vhodné vymedziť kritériá a postup na stanovenie pozície, ktorá sa má zaujať v mene Únie v ICAO, pokiaľ ide o prijatie medzinárodných štandardov a odporúčaní alebo ich zmien a oznamovanie rozdielov v súvislosti s prijatými medzinárodnými štandardmi,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Pozícia, ktorá sa má v mene Únie zaujať v Rade Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ďalej len „Rada ICAO“), keď sa tento orgán vyzve, aby prijal nové medzinárodné štandardy a odporúčania alebo ich zmeny v oblasti bezpečnosti civilného letectva, leteckej navigácie a riadenia dopravy v súvislosti s prílohami 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 a 19 Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve (ďalej len „Chicagsky dohovor“), pokiaľ takéto štandardy a odporúčania patria do výlučnej právomoci Únie a majú právne účinky v zmysle článku 218 ods. 9 ZFEÚ, sa stanovuje podľa kritérií a postupu stanovených v článku 2 tohto rozhodnutia.

Článok 2

1. Keď má Rada ICAO prijať nové štandardy a odporúčania alebo ich zmeny, ako sa uvádzajú v článku 1, Komisia:

a) v dostatočnom predstihu a aspoň jeden mesiac pred dátumom zasadnutia Rady ICAO, na ktorom sa majú prijať nové štandardy a odporúčania alebo ich zmeny, predloží Rade na prerokovanie a schválenie dokument, v ktorom sa stanoví návrh pozície Únie, ktorá sa má zaujať v mene Únie. Za výnimočných okolností, v prípade naliehavého prijatia nových štandardov a odporúčaní alebo ich zmien, alebo dočasného pozastavenia nadobudnutia účinnosti štandardov a odporúčaní alebo ich zmien, ak je znenie príslušných návrhov štandardov a odporúčaní alebo ich zmien k dispozícii

menej ako mesiac pred dátumom zasadnutia Rady ICAO, na ktorom sa majú uvedené štandardy a odporúčania alebo ich zmeny prijať, sa Komisia usiluje predložiť dokument bez zbytočného odkladu a v každom prípade najneskôr päť dní po doručení návrhu nových štandardov a odporúčaní alebo návrhov ich zmien od Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO);

b) v dostatočnom predstihu a aspoň jeden mesiac pred uplynutím lehoty stanovenej ICAO na registráciu nesúhlasu zmluvných štátov podľa článku 90 Chicagskeho dohovoru predloží Rade na prerokovanie a schválenie dokument stanovujúci návrh pozície, ktorá sa má zaujať v mene Únie.

V prípade potreby sa pozícia uvedená v písmene b) prvého pododseku môže vložiť do dokumentu predloženého Rade podľa písmena a) prvého pododseku.

2. Dokumenty predložené zo strany Komisie podľa písmen a) a b) odseku 1 vychádzajú z usmernení a cieľov stanovených v prílohe a zohľadňujú sa v nich všetky relevantné informácie a materiály, ktoré poskytla ICAO pred akýmikoľvek rokovaniami, a v relevantných prípadoch aj informácie, ktoré poskytla Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva (EASA) v súlade s článkom 90 ods. 1 a 3 nariadenia (EÚ) 2018/1139.

3. Na základe vývoja na zasadnutí Rady ICAO sa môžu členské štáty v zhode so zástupcom Komisie a v súlade povinnosťou lojálnej spolupráce, ktorá je stanovená v článku 4 ods. 3 Zmluvy o Európskej únii, na mieste dohodnúť na menších nepodstatných zmenách pozície schválenej zo strany Rady podľa odseku 1 písm. a).

V dokumentoch, v ktorých sa stanovuje pozícia, ktorá sa má zaujať v mene Únie podľa odseku 1 písm. a), sa uvedie, či je na základe vývoja na zasadnutí Rady ICAO možné na mieste dohodnúť ďalšie úpravy tejto pozície. Tieto úpravy nemajú vplyv na podstatu a účel pozície.

4. Pozíciu uvedenú v odseku 1 písm. a) vyjadria v Rade ICAO členské štáty Únie, ktoré sú členmi Rady ICAO, konajúc spoločne v záujme Únie.

Pozíciu uvedenú v odseku 1 písm. b) vyjadria všetky členské štáty konajúc spoločne v záujme Únie.

Článok 3

Pozícia, ktorá sa má v mene Únie zaujať v ICAO, pokiaľ ide o oznamovanie rozdielov v súvislosti s medzinárodnými štandardami uvedenými v prílohách 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 a 19 k Chicagskemu dohovoru, pokiaľ takéto medzinárodne štandardy patria do výlučnej právomoci Únie, sa stanoví na základe kritérií a postupu stanovených v článkoch 4 a 5 tohto rozhodnutia.

Článok 4

Ak sa právo Únie líši od medzinárodných štandardov uvedených v článku 3 tohto rozhodnutia, a preto sa vyžaduje oznámenie rozdielov ICAO v súlade s článkom 38 Chicagskeho dohovoru, Komisia v dostatočnom predstihu a najmenej dva mesiace pred akoukoľvek lehotou na oznámenie rozdielov, ktorú stanoví ICAO, predloží Rade na prerokovanie a schválenie dokument, v ktorom sa podrobne uvedú rozdiely, ktoré sa majú oznámiť ICAO, a to najmä na základe informácií poskytnutých zo strany EASA v súlade s článkom 90 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2018/1139, a v prípade potreby s uvedením flexibility poskytnutej členským štátom, pokiaľ ide o formu oznámenia.

Pozíciu, ktorá sa má zaujať podľa tohto článku, vyjadria všetky členské štáty konajúc spoločne v záujme Únie.

Článok 5

1. Ak členský štát prijme v súlade s článkom 71 nariadenia (EÚ) 2018/1139 vnútroštátne opatrenia, ktorými sa udeľujú výnimky týkajúce sa určitých fyzických alebo právnických osôb alebo ktorých celková dĺžka trvania nepresahuje osem mesiacov, a ak sa tieto vnútroštátne opatrenia líšia od medzinárodných štandardov uvedených v článku 3 tohto rozhodnutia a vyžaduje sa tak oznámenie rozdielov oproti týmto štandardom v súlade s článkom 38 Chicagskeho dohovoru, daný členský štát bezodkladne informuje Komisiu o každom rozdiele, ktorý sa má oznámiť.

2. Ak sú výnimky udelené v súlade s článkom 71 nariadenia (EÚ) 2018/1139 všeobecne uplatniteľné a ich celkové trvanie presahuje osem mesiacov, Komisia najneskôr do dvoch týždňov po tom, čo jej dotknutý členský štát oznámil uvedené výnimky v súlade s článkom 71 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/1139, a prípadne po prijatí odporúčania agentúry EASA v súlade s článkom 71 ods. 2 uvedeného nariadenia predloží Rade na prerokovanie a schválenie dokument, v ktorom sa zohľadnia najmä informácie poskytnuté zo strany dotknutého členského štátu a prípadne informácie poskytnuté zo strany agentúry EASA v súlade s článkom 90 ods. 4 uvedeného nariadenia a uvádzajúce podrobné rozdiely, ktoré sa majú oznámiť ICAO.

Pozíciu, ktorá sa má zaujať podľa tohto odseku, vyjadria v záujme Únie členské štáty, ktoré prijali vnútroštátne opatrenia podľa článku 71 nariadenia (EÚ) 2018/1139, ktoré si vyžadujú oznámenie rozdielov.

Článok 6

Vykonávanie tohto rozhodnutia nevedie k porušeniu povinností členských štátov vyplývajúcich z práva Únie alebo ich medzinárodných záväzkov podľa Chicagskeho dohovoru.

Článok 7

1. Toto rozhodnutie sa uplatňuje do 31. decembra 2025.

2. Komisia predloží Rade správu s analýzou uplatňovania tohto rozhodnutia, a najmä pokiaľ jeho účinnosť a frekvenciu jeho využívania, a to najmenej štyri mesiace pred uplynutím jeho účinnosti.

3. Na návrh Komisie môže Rada uplatňovanie tohto rozhodnutia predĺžiť alebo inak toto rozhodnutie zmeniť.

Článok 8

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom jeho prijatia.

V Bruseli 28. marca 2023

Za Radu
predsedníčka
E. BUSCH

PRÍLOHA

CIELE A USMERNENIA PRE STANOVENIE POZÍCIÍ, KTORÉ SA MAJÚ ZAUJAŤ V MENE ÚNIE V MEDZINÁRODNEJ ORGANIZÁCII CIVILNÉHO LETECTVA

Ciele

1. Podporovať bezpečný, efektívny, výkonný, otvorený a environmentálne vhodný systém leteckej dopravy v súlade s oznámením Komisie z 9. decembra 2020 o stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti.

2. Podporovať rozvoj regionálnej spolupráce a regionálnych systémov leteckej dopravy, ich uznávanie zo strany organizácie ICAO a jej zmluvných štátov, ako aj ich začlenenie do rámca organizácie ICAO.

3. Podporovať vypracovanie pravidiel a politík na zaistenie bezpečnej leteckej dopravy a vykonávanie riadneho dohľadu nad bezpečnostnými pravidlami v súlade s regulačným rámcom Únie v oblasti bezpečnosti letectva vrátane nariadenia (EÚ) 2018/1139 ([1]) a s prihliadnutím na správu Komisie zo 17. októbra 2022 o európskom programe bezpečnosti letectva.

4. Podporovať rozvoj a zavádzanie efektívnych, výkonných a interoperabilných leteckých navigačných systémov v súlade s nariadeniami Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ([2]), (ES) č. 550/2004 ([3]) a (ES) č. 551/2004 ([4]) a so zreteľom na plán globálnej leteckej navigácie a blokovú modernizáciu leteckého systému (ASBU).

5. Pokračovať v podpore – v prípade potreby aj prostredníctvom technickej pomoci a budovania kapacít – rozvoja bezpečného, efektívneho a environmentálne vhodného globálneho systému leteckej dopravy vo všetkých zmluvných štátoch ICAO, napr. prostredníctvom projektov nástrojov zahraničnej politiky Únie (FPI).

Usmernenia

Členské štáty, konajúce spoločne v záujme Únie, sa usilujú podporovať tieto opatrenia zo strany organizácie ICAO:

1. s cieľom zabezpečiť vypracovanie pravidiel a politík na zaistenie bezpečného prevádzkovania leteckej dopravy a vykonávania riadneho dohľadu nad bezpečnostnými pravidlami:

   a) podporujú rozvoj a vykonávanie globálneho plánu bezpečnosti letectva (GASP);

   b) podporujú vypracúvanie medzinárodných štandardov a odporúčaní pre civilné letectvo prijímaných podľa článku 37 a článku 54 písm. l) Chicagského dohovoru, najmä ak sú potrebné na ochranu cestujúcich a bezpečnosť letov;

   c) podporujú rozvoj a zavádzanie regionálnych systémov bezpečnosti letectva a iných rámcov regionálnej spolupráce v oblasti bezpečnosti medzi štátmi a ich lepšie začlenenie v kontexte organizácie ICAO;

([1]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 (Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018, s. 1).

([2]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1).

([3]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 10).

([4]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 z 10. marca 2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi (nariadenie o vzdušnom priestore) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 20).

2. s cieľom zabezpečiť rozvoj a zavádzanie efektívnych, výkonných a interoperabilných leteckých navigačných systémov:

   a) podporujú rozvoj a vykonávanie globálneho plánu leteckej navigácie (GANP) a jeho monitorovania vhodnými výkonnostnými metrikami;

   b) podporujú vývoj a vykonávanie noriem manažmentu letovej prevádzky (ATM), globálnu interoperabilitu nových technológií a systémov a užšiu koordináciu alebo činnosti v oblasti ATM, ako napríklad prostredníctvom účasti na rozvoji iniciatívy rámca dôvery a iných súvisiacich činností;

   c) podporujú vypracúvanie a vykonávanie pravidiel, politík a činností v oblasti manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb (ATM/ANS), najmä v súlade s rezolúciou A41 – 6, rezolúciou A41 – 7 a rezolúciou A41 – 8 prijatou na 41. zasadnutí zhromaždenia;

3. s cieľom naďalej podporovať rozvoj bezpečného, efektívneho a ekologického systému leteckej dopravy vo všetkých zmluvných štátoch organizácie ICAO:

   a) podporujú iniciatívu No Country Left Behind (Nezabudneme na žiadnu krajinu);

   b) podporujú príspevok letectva k programu OSN Agenda 2030 pre udržateľný rozvoj;

   c) podporujú, ak je to vhodné, ďalšie poskytovanie technickej pomoci a budovanie kapacít.