EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 9.10.2020
COM(2020) 649 final

2020/0290 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být zaujat jménem Unie v Mezinárodní organizaci pro civilní letectví v souvislosti s oznámením rozdílů oproti přílohám 1, 3 a 4, příloze 6 částem I, II a III, příloze 10 svazkům I a II, příloze 11, příloze 14 svazkům I a II, příloze 15 a příloze 16 svazkům I, II a III Úmluvy o mezinárodním civilním letectví a v Radě Mezinárodní organizace pro civilní letectví v souvislosti s přijetím změn č. 46 a 39 přílohy 6 části I a II uvedené úmluvy, pokud jde o odklad budoucího požadavku na vybavení zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR) s délkou záznamu 25 hodin s cílem vyvarovat se neúmyslných důsledků kvůli mimořádným opatřením souvisejícím s onemocněním COVID-19

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. PŘEDMĚT NÁVRHU

Tento návrh se týká:

– postoje, který má být zaujat jménem Unie v Mezinárodní organizaci pro civilní letectví (ICAO), pokud jde o rozdíly, jež mají být oznámeny ICAO v souvislosti s následujícími změnami příloh Úmluvy o mezinárodním civilním letectví přijatými Radou ICAO na jejím 219. zasedání a zveřejněnými prostřednictvím následujících dopisů:

– dopis ICAO jednotlivým státům 20/19 o přijetí změny č. 176 přílohy 1,

– dopis ICAO jednotlivým státům 20/16 o přijetí změny č. 79 přílohy 3,

– dopis ICAO jednotlivým státům 20/23 o přijetí změny č. 61 přílohy 4,

– dopis ICAO jednotlivým státům 20/18 o přijetí změny č. 44 přílohy 6 části I,

– dopis ICAO jednotlivým státům 20/31 o přijetí změny č. 37 přílohy 6 části II,

– dopis ICAO jednotlivým státům 20/32 o přijetí změny č. 23 přílohy 6 části III,

– dopis ICAO jednotlivým státům 20/20 o přijetí změny č. 92 přílohy 10 svazku I,

– dopis ICAO jednotlivým státům 20/21 o přijetí změny č. 92 přílohy 10 svazku II,

– dopis ICAO jednotlivým státům 20/39 o přijetí změny č. 52 přílohy 11,

– dopis ICAO jednotlivým státům 20/35 o přijetí změny č. 15 přílohy 14 svazku I,

– dopis ICAO jednotlivým státům 20/22 o přijetí změny č. 9 přílohy 14 svazku II,

– dopis ICAO jednotlivým státům 20/24 o přijetí změny č. 41 přílohy 15,

– dopis ICAO jednotlivým státům 20/28 o přijetí změny č. 13 přílohy 16 svazku I,

– dopis ICAO jednotlivým státům 20/29 o přijetí změny č. 10 přílohy 16 svazku II,

– dopis ICAO jednotlivým státům 20/30 o přijetí změny č. 1 přílohy 16 svazku III,

– postoje, který má být jménem Unie zaujat na 221. zasedání Rady ICAO, pokud jde o předpokládané přijetí změn č. 46 a 39 přílohy 6 částí I a II, které se týkají odkladu budoucího požadavku na vybavení zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR) s délkou záznamu 25 hodin s cílem vyvarovat se neúmyslných následků kvůli mimořádným opatřením souvisejících s onemocněním COVID-19,

– –postoje, který má být jménem Unie zaujat, až ICAO oznámí přijetí změn č. 46 a 39 přílohy 6 částí I a II v dopise, v němž jednotlivé členské státy vyzve, aby oznámily svůj případný nesouhlas, veškeré rozdíly nebo svůj soulad s přijatým opatřením.

2. SOUVISLOSTI NÁVRHU

2.1 Úmluva o mezinárodním civilním letectví

Úmluva o mezinárodním civilním letectví (dále jen „Chicagská úmluva“) má za cíl regulovat mezinárodní leteckou dopravu. Chicagskou úmluvou, která vstoupila v platnost dne 4. dubna 1947, byla zřízena Mezinárodní organizace pro civilní letectví.

Stranami Chicagské úmluvy jsou všechny členské státy EU.

2.2 Mezinárodní organizace pro civilní letectví

Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) je specializovaná agentura Organizace spojených národů. Jejím cílem je rozvíjet zásady a techniky mezinárodního leteckého provozu a podporovat plánování a rozvoj mezinárodní letecké dopravy.

Stálým orgánem této organizace je Rada ICAO, jejímiž členy je 36 smluvních států zvolených Shromážděním ICAO na dobu tří let. V období 2019–2022 v Radě ICAO zastupuje Evropskou unii sedm jejích členských států.

Podle článku54 Chicagské úmluvy je v povinné působnosti Rady ICAO přijímat mezinárodní standardy a doporučené postupy (SARP), které jsou označovány jako přílohy Chicagské úmluvy.

Po přijetí těchto opatření mají členské státy ICAO oznámit svůj případný nesouhlas, veškeré rozdíly nebo svůj soulad s opatřeními, a to ještě předtím, než opatření vstoupí v platnost a stanou se právně závaznými.

Podle článku 38 Chicagské úmluvy stát, který shledá, že se nemůže ve všech směrech podrobit některé mezinárodní normě či řízení nebo uvést vlastní nařízení či předpisy v naprostý soulad s mezinárodní normou nebo řízením, případně který pokládá za nutné zavést nařízení nebo předpisy lišící se v jednotlivosti od předpisů nebo metod stanovených mezinárodní normou, oznámí ihned Mezinárodní organizaci pro civilní letectví rozdíly mezi jeho vlastním předpisem a předpisem stanoveným mezinárodní normou.

2.3 Akty přijaté během 219. zasedání Rady Mezinárodní organizace pro civilní letectví a jejich vztah s existujícími předpisy Unie

Rada Mezinárodní organizace pro civilní letectví během svého 219. zasedání přijala změny příloh Chicagské úmluvy uvedených výše v oddíle 1. Dopisy ICAO jednotlivým státům, jež informují smluvní státy ICAO o přijetí změn, státům připomínají, že jsou podle článku 38 Chicagské úmluvy povinny oznámit ICAO veškeré rozdíly, které mohou vzniknout.

Níže je uveden přehled jednotlivých změn příloh, jež byly přijaty Radou ICAO na jejím 219. zasedání, přičemž další podrobnosti jsou stanoveny v příloze navrhovaného rozhodnutí Rady.

2.3.1 Změna č. 176 přílohy 1 o způsobilosti leteckého personálu

Změna č. 176 přílohy ICAO 1 vychází z doporučení vypracovaných pracovní skupinou ICAO pro výcvik a hodnocení založené na kvalifikovanosti (CBTA-TF) a sekretariátem ICAO a týká se harmonizace se změnou č. 5 Postupů pro letové navigační služby – výcvik (PANS-TRG, dokument 9868) a nových definic, aktualizuje požadavky na dispečery letecké dopravy / letové dispečery, stanoví změnu ustanovení týkajících se letadel s pohonem vztlaku a odklad jejich použitelnosti a zavádí ustanovení o školitelích řízení letového provozu na pracovišti.

Změny ovlivňují nařízení (EU) č. 1178/2011 o posádkách[1], nařízení (EU) č. 1321/2014 o zachování letové způsobilosti[2] a nařízení (EU) 2015/340 o řídících letového provozu[3]. Na tyto změny se v podstatě vztahují právní předpisy EU. Některé změny jsou nezbytné, aby bylo možné přizpůsobit znění definic a zohlednit redakční úpravy a požadavek na dozor příslušného instruktora řízení letového provozu. V případě posledně zmíněného důvodu a v případě provedení některých definic do pravidel EU je nezbytné na omezenou dobu předložit oznámení o rozdílech. Předpokládá se, že příslušné změny pravidel EU budou provedeny v letech 2020 a 2021.

2.3.2 Změna č. 79 přílohy 3 Meteorologie

Po změně č. 79 přílohy ICAO 3 bude nutné aktualizovat prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/373[4].

Má se za to, že převážná většina změn bude mít na zúčastněné strany EU minimální dopad a bude mít celkový přínos pro bezpečnost a efektivitu provozu. V řadě případů bude nezbytné aktualizovat software, přičemž tyto změny se vzhledem k očekávanému přínosu považují za přiměřené a zvládnutelné. Očekává se, že řada z těchto změn bude po provedení příslušných postupů zahájených agenturou EASA do třetího čtvrtletí roku 2021 bez úprav zahrnuta do nařízení EU. Do přijetí uvedených úprav právních předpisů je třeba mnohé z těchto změn oznámit jako rozdíly.

2.3.3 Změna č. 61 přílohy 4 Letecké mapy

Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/373 v článku AIS.OR.325 „Letecké mapy“ v písmeni a) bodech 2) a 3) vyžaduje, aby poskytovatel leteckých informačních služeb (AIS) mimo jiné zajistil, aby mapa letiště/heliportu a letištní mapa pro pojíždění, pokud jsou zveřejněné, byly součástí letecké informační příručky (AIP), nebo aby byly příjemcům AIP poskytnuty samostatně. Regulační rámec bude během roku 2020 upraven tak, aby tuto změnu zohlednil. Dne 4. listopadu 2021 by následně neměly existovat žádné rozdíly mezi nařízeními a/nebo postupy Unie a ustanoveními přílohy 4, včetně veškerých změn až po změnu č. 61 včetně.

2.3.4 Změna č. 44 části I přílohy 6 Provoz letadel – Provoz za každého počasí

Do provedení změny nařízení (EU). č. 965/2012, jež bude odrážet změnu č. 44 přílohy 6 části I, by mělo dojít k oznámení rozdílů v souladu se standardem 4.2.8.2 a definicemi. Je třeba poznamenat, že členské státy již měly ohledně standardu 4.2.8.1.1 oznámit rozdíly, jelikož

---

1 Nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 311, 25.11.2011, s. 1).

2 Nařízení (EU) č. 1321/2014 ze dne 26. listopadu 2014 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů (Úř. věst. L 362, 17.12.2014, s. 1).

3 Nařízení Komise (EU) 2015/340 ze dne 20. února 2015, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se průkazů způsobilosti a osvědčení řídících letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, kterým se mění prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 a kterým se zrušuje nařízení Komise (EU) č. 805/2011 (Úř. věst. L 63, 6.3.2015, s. 1).

4 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/373 ze dne 1. března 2017, kterým se stanoví společné požadavky na poskytovatele služeb v oblasti uspořádání letového provozu / letových navigačních služeb a jiných funkcí sítě uspořádání letového provozu a dohled nad nimi, zrušují nařízení (ES) č. 482/2008, prováděcí nařízení (EU) č. 1034/2011, (EU) č. 1035/2011 a (EU) 2016/1377 a mění nařízení (EU) č. 677/2011 (Úř. věst. L 62, 8.3.2017, s. 1).

nařízení (EU) č. 965/2012 v současné době umožňuje provozní zápočty pouze pro průhledové zobrazovače (HUD) a systémy pro zlepšení viditelnosti (EVS)[5].

2.3.4.1 Harmonizace termínů pro povolení, přijetí a schválení (AAA)

Tato změna vyžaduje oznámení rozdílu, přestože členské státy již měly oznámit rozdíl oproti SARP v souvislosti s provozem s prodlouženou dobou letu na náhradní letiště (EDTO), protože tento koncept dosud není proveden do nařízení (EU) č. 965/2012[6] (místo toho se používá provoz dvoumotorových letounů se zvětšenou vzdáleností od přiměřeného letiště (ETOPS))[7].

2.3.4.2 Článek 83 bis

Změna přílohy vyžaduje, aby na palubě byla ověřená kopie shrnutí dohody uzavřené na základě článku 83 *bis* Chicagské úmluvy. Navíc standardizovaný formulář shrnutí dohody je uveden v novém doplňku č. 10 k příloze 6 části I. Obsahuje veškeré relevantní informace, které jsou zapotřebí, a poskytuje provozovatelům formulář pro použití během prohlídek na odbavovací ploše či jiných ověřovacích činností za účelem zmírnit nedorozumění, pokud se na prověřované letadlo vztahuje dohoda podle článku 83 *bis*. Dále vyžaduje, aby bylo shrnutí dohody předáno ICAO při předložení dohody podle článku 83 *bis* k registraci.

Dle právního rámce zavedeného nařízením (EU) 2018/1139[8] a jeho prováděcími akty a akty v přenesené pravomoci provádí převod funkcí státu zápisu do rejstříku mezi členskými státy EU regulační systém EU, a to způsobem, jenž plně splňuje cíle článku 83 *bis* Chicagské úmluvy. Tento systém platí pro jakékoli letadlo v rejstříku jakéhokoli členského státu EU, jež provozuje provozovatel s hlavním místem obchodní činnosti v jiném členském státě EU, jenž plní povinnosti státu provozovatele.

Má se za to, že nově přijaté SARP budou pro provozovatele znamenat další administrativní zátěž při řešení (jiných než bezpečnostních) otázek ohledně inspektorů pro prohlídky na odbavovací ploše. Organizace ICAO dále mění svá pravidla pro registraci, aby umožnila registraci dohod podle článku 83 *bis* prostřednictvím interaktivního webového systému. Pokud je takový systém globálně přístupný, je požadavek na dostupnost dokumentu na palubě letadla ještě diskutabilnější.

Změna nařízení (EU) č. 965/2012 za účelem souladu s touto konkrétní normou se nepředpokládá.

Mělo by tudíž dojít k oznámení rozdílů oproti SARS ICAO.

---

5 V reakci na změnu č. 38 přílohy 6 části I, jež byla oznámena dopisem jednotlivým státům An 11/1.3.27-14/9.

6 Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1).

7 V reakci na změnu č. 38 přílohy 6 části I, jež byla oznámena dopisem jednotlivým státům An 11/1.3.27-14/9.

8 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 (Úř. věst. L 212, 22.8. 2018, s. 1).

2.3.4.3 Spolehlivý zdroj napájení u lehkých letových zapisovačů

Letové zapisovače chráněné před nárazem (jako je zapisovač letových údajů (FDR) nebo zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR)) musí být instalovány s elektrickým napájením ze zdroje, jenž poskytuje maximální spolehlivost jejich provozu. Pro lehké letové zapisovače (jako je systém záznamu zvuku v pilotním prostoru (CARS) nebo systém záznamu údajů letadla (ADRS)) taková ustanovení neexistují. Nový standard použitelný na letadla s původním osvědčením letové způsobilosti vydaným po roce 2016 (standard 1.6 přílohy 6 části I dodatku 8) stanoví, že lehké letové zapisovače mají být připojeny ke zdroji napájení, jenž zajišťuje řádný a spolehlivý záznam v provozním prostředí.

Nařízení (EU) č. 965/2012 vyžaduje, aby na palubě některých kategorií lehkých letadel provozovaných v obchodní letecké dopravě byly lehké letové zapisovače, pokud je dotčenému letadlu vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 5. září 2022 nebo později (viz článek CAT.IDE.A.191 v příloze IV (část CAT) nařízení (EU) č. 965/2012). Pokud bude nový standard 1.6 z přílohy 6 části I doplňku 8 proveden do požadavků EU, bude použitelný pouze pro tyto kategorie lehkých letounů, nebude-li prokázán přínos dalšího posouzení provedení tohoto standardu do pravidel EU a rozšíření rozsahu použitelnosti pro bezpečnost a efektivitu provozu. Jelikož se nový standard nachází v doplňku přílohy 6 části I, mělo by být v souvislosti s doplňkem, jenž stanoví povinnost vybavení lehkým datovým zapisovačem, vydáno prohlášení o souladu nebo rozdílu s odkazem na daný doplněk. Měl by být tudíž oznámen rozdíl.

2.3.4.4 Záznamy zpráv v rámci komunikace datovým spojem

Standard 6.3.3.1.2 z přílohy 6 části I nebyl proveden do nařízení (EU) č. 965/2012. Členské státy již měly oznámit rozdíl oproti danému standardu[9]. Se změnou č. 44 bude rozdíl zachován.

2.3.4.5 Určení polohy letadla v tísni

Ustanovení o určení polohy letadla v tísni byla provedena do článku CAT.GEN.MPA.210 přílohy IV (část-CAT) nařízení (EU) č. 965/2012, jež je použitelné pro některé kategorie letadel, pro něž je první individuální osvědčení letové způsobilosti vydáno ke dni 1. ledna 2023 nebo později. Změna standardu 6.18.1 tento standard lépe harmonizuje s bodem CAT.GEN.MPA.210 použitelným pro letadla, kterým je první individuální osvědčené letové způsobilosti vydáno ke dni 1. ledna 2023 nebo později. Oznámený rozdíl oproti standardu 6.18.1 by však měl být zachován, jelikož kritéria maximální schválené vzletové hmotnosti (MCTOM) a maximální provozní konfigurace sedadel pro cestující (MOPSC) se mezi standardem 6.18.1 a bodem CAT.GEN.MPA.210 liší.

2.3.5 Změna 37 části II přílohy 6 Provoz letadel

2.3.5.1 Provoz za každého počasí

Do provedení změny nařízení (EU) č. 965/2012 by měly být oznámeny rozdíly z hlediska definic. Členské státy již měly oznámit rozdíl oproti standardu 2.2.2.2.1.1, jelikož nařízení (EU) č. 965/2012 v současnosti umožňuje provozní zápočty pouze pro průhledové zobrazovače a systémy pro zlepšení viditelnosti[10].

Členské státy již měly oznámit rozdíl oproti standardu 2.2.2.2.1, jelikož pravidlo v příloze VI (část NCC) nařízení (EU) č. 965/2012 je určeno provozovateli, nikoli veliteli letadla; v

[9] V reakci na změnu č. 43 přílohy 6 části I, jež byla oznámena dopisem jednotlivým státům An 11/1.3.32-18/12.

[10] Viz poznámka pod čarou 9.

případě provozu za podmínek nízké dohlednosti (LVO) je to příslušný úřad, jak stanoví příloha V (část SPA) nařízení (EU) č. 965/2012.

2.3.5.2 Článek 83 bis

Změna přílohy vyžaduje, aby na palubě byla ověřená kopie shrnutí dohody uzavřené na základě článku 83 *bis* Chicagské úmluvy. Navíc standardizovaný formulář shrnutí dohody je uveden v novém doplňku č. 10 k příloze 6 části I. Obsahuje veškeré relevantní informace, které jsou zapotřebí, a poskytuje provozovatelům formulář pro použití během prohlídek na odbavovací ploše či jiných ověřovacích činností za účelem zmírnit nedorozumění, pokud se na prověřované letadlo vztahuje dohoda podle článku 83 *bis*. Dále vyžaduje, aby bylo shrnutí dohody předáno ICAO při předložení dohody podle článku 83 *bis* k registraci.

Dle právního rámce zavedeného nařízením (EU) 2018/1139, jeho prováděcími akty a akty v přenesené pravomoci provádí převod funkcí státu zápisu do rejstříku mezi členskými státy EU regulační systém EU, a to způsobem, jenž plně splňuje cíle článku 83 *bis* Chicagské úmluvy. Tento systém platí pro jakékoli letadlo v rejstříku jakéhokoli členského státu EU, jež provozuje provozovatel s hlavním místem obchodní činnosti v jiném členském státě EU, jenž plní povinnosti státu provozovatele.

Má se za to, že nové SARP budou pro provozovatele znamenat další administrativní zátěž při řešení (jiných než bezpečnostních) otázek ohledně inspektorů pro prohlídky na odbavovací ploše.

Organizace ICAO dále mění svá pravidla pro registraci, aby umožnila registraci dohod podle článku 83 *bis* prostřednictvím interaktivního webového systému. Pokud je takový systém globálně přístupný, je požadavek na dostupnost dokumentu na palubě letadla ještě diskutabilnější.

Změna nařízení (EU) č. 965/2012 za účelem souladu s touto konkrétní normou se nepředpokládá.

Měly by tudíž být oznámeny rozdíly týkající se nových SARP ICAO.

2.3.6 Změna 23 části III přílohy 6 Provoz letadel

2.3.6.1 Provoz za každého počasí

Do provedení změny nařízení (EU) č. 965/2012 by měly být oznámeny rozdíly v souvislosti se standardem 2.2.8.2 a definicemi. Členské státy již měly oznámit rozdíl oproti standardu 2.2.8.1.1, jelikož nařízení (EU) č. 965/2012 v současnosti umožňuje provozní zápočty pouze pro průhledové zobrazovače a systémy pro zlepšení viditelnosti[11].

2.3.6.2 Článek 83 bis

Změna přílohy vyžaduje, aby na palubě byla ověřená kopie shrnutí dohody uzavřené na základě článku 83 *bis* Chicagské úmluvy. Navíc standardizovaný formulář shrnutí dohody je uveden v novém doplňku č. 10 k příloze 6 části I. Obsahuje veškeré relevantní informace, které jsou zapotřebí, a poskytuje provozovatelům formulář pro použití během prohlídek na odbavovací ploše či jiných ověřovacích činností za účelem zmírnit nedorozumění, pokud se na prověřované letadlo vztahuje dohoda podle článku 83 *bis*. Dále vyžaduje, aby bylo shrnutí dohody předáno ICAO při předložení dohody podle článku 83 *bis* k registraci.

Dle právního rámce zavedeného nařízením (EU) 2018/1139, jeho prováděcími akty a akty v přenesené pravomoci provádí převod funkcí státu zápisu do rejstříku mezi členskými státy EU regulační systém EU, a to způsobem, jenž plně splňuje cíle článku 83 *bis* Chicagské úmluvy.

[11] Viz poznámka pod čarou 9.

Tento systém platí pro jakékoli letadlo v rejstříku jakéhokoli členského státu EU, jež provozuje provozovatel s hlavním místem obchodní činnosti v jiném členském státě EU, jenž plní povinnosti státu provozovatele.

Má se za to, že nově přijaté SARP budou pro provozovatele znamenat další administrativní zátěž při řešení (jiných než bezpečnostních) otázek ohledně inspektorů pro prohlídky na odbavovací ploše.

Organizace ICAO dále mění svá pravidla pro registraci, aby umožnila registraci dohod podle článku 83 *bis* prostřednictvím interaktivního webového systému. Pokud je takový systém globálně přístupný, je požadavek na dostupnost dokumentu na palubě letadla ještě diskutabilnější.

V této fázi se nepředpokládá, že by došlo k návrhu na změnu nařízení (EU) č. 965/2012 za účelem zajištění souladu s tímto konkrétním standardem.

Měly by tudíž být oznámeny rozdíly týkající se nových SARP ICAO.

2.3.6.3 Letové zapisovače

Letové zapisovače chráněné před nárazem (například FDR nebo CVR) musí být instalovány s elektrickým napájením ze zdroje, jenž poskytuje maximální spolehlivost provozu. V případě lehkých letových zapisovačů (jako je CARS nebo ADRS) taková ustanovení neexistují. Byl zaveden nový standard (standard 1.6 v příloze 6 části III doplňku 4), podle něhož mají být lehké letové zapisovače připojeny ke zdroji napájení, jenž zajišťuje řádný a spolehlivý záznam ve svém provozním prostředí.

Nařízení (EU) č. 965/2012 vyžaduje, aby na palubě některých kategorií lehkých vrtulníků využívaných v obchodní letecké dopravě byly lehké datové zapisovače, pokud je danému letadlu vydáno první individuální osvědčení o letové způsobilosti ke dni 5. září 2022 nebo později (viz bod CAT.IDE.H.191 přílohy IV (část CAT) nařízení (EU) č. 965/2012)). Pokud bude standard 1.6 z přílohy 6 části III doplňku 4 proveden do požadavků EU, bude použitelný pouze pro tyto kategorie lehkých vrtulníků, nebude-li prokázán přínos dalšího posouzení provedení tohoto standardu do pravidel EU a rozšíření rozsahu použitelnosti pro bezpečnost a efektivitu provozu. Jelikož se nový standard nachází v doplňku přílohy 6 části III, mělo by být v souvislosti s doplňkem, jenž stanoví povinnost vybavení lehkým letovým zapisovačem, vydáno prohlášení o souladu nebo rozdílu s odkazem na daný doplněk. Standard 4.3.1.1.4 stanoví, že na palubě vrtulníků s maximální schválenou vzletovou hmotností méně než 3 175 kg musí být letový zapisovač, přičemž tímto zapisovačem může být ADRS.

V příloze 6 části III není uveden žádný požadavek na přítomnost CARS. V souvislosti se standardem 4.3.1.2.4 by tudíž měl být oznámen rozdíl, jehož účelem bude uvést, že v případě použití systému záznamu údajů letadla v současnosti neexistuje žádný požadavek ze strany EU, jenž by řešil spolehlivost jeho zdroje napájení.

2.3.6.4 Záznamy zpráv v rámci komunikace datovým spojem

Standardy 4.3.3.1.2 a 4.7.3.1.1.1 z přílohy 6 části III nebyly provedeny do nařízení (EU) č. 965/2012. Členské státy již měly oznámit rozdíl oproti danému standardu[12]. Se změnou č. 23 bude rozdíl zachován.

2.3.7 Změna č. 92 svazku I přílohy 10 o civilní letecké komunikační službě

Příloha ICAO 10 svazek I až po změnu č. 89 včetně je uvedena v článku CNS.TR.100 hlavy B přílohy VIII nařízení (EU) 2017/373 „Pracovní metody a provozní postupy pro

[12] Viz poznámka pod čarou 9.

poskytovatele komunikačních, navigačních nebo přehledových služeb“. Toto ustanovení má být změněno tak, aby zahrnovalo změny až po změnu č. 92 včetně, jež byly navrženy v dopise ICAO jednotlivým státům 20/20 v dříve zmíněném bodě CNS.TR.100. Měla by být tudíž oznámena ustanovení ovlivněná změnami až po změnu č. 92.

2.3.8 Změna č. 92 svazku II přílohy 10 o civilní letecké komunikační službě

Jedná se o následnou změnu vyplývající ze změny č. 79 přílohy 3 (Meteorologie), jež má vliv na leteckou pevnou službu (AFS).

Příloha ICAO 10 svazek II až po změnu č. 89 včetně je uvedena v bodě CNS.TR.100 v hlavě B přílohy VIII nařízení (EU) 2017/373 „Pracovní metody a provozní postupy pro poskytovatele komunikačních, navigačních nebo přehledových služeb“. Toto ustanovení má být změněno tak, aby zahrnovalo změny až po změnu č. 92 včetně, jež byly navrženy v dopise ICAO jednotlivým státům 20/21 v dříve zmíněném bodě CNS.TR.100. Rozdíly proto

2.3.9 Změna č. 56 přílohy 11 Letové provozní služby

Pokud jde o koordinaci činností potenciálně nebezpečných pro civilní letadla, jak je již předpokládáno v bodě 2.19.1 kapitoly 2 přílohy 11, prováděcí nařízení (EU) 2020/469[13] zavedlo do nařízení (EU) 2017/373 čl. 3c, který stanoví odpovídající požadavky, jež se stanou použitelnými dne 27. ledna 2022. Očekává se, že další požadavky zavedené změnou č. 52 kapitoly 2 o hodnocení bezpečnostních rizik budou vyřešeny v dohledné době. Do přijetí odpovídajícího nařízení by měly být oznámeny rozdíly.

Nově přijaté standardy kapitoly 3 přílohy 11 týkající se požadavku, podle něhož mají řidiči provozních vozidel při hlasovém spojení zopakovat části pokynů týkající se bezpečnosti, již řeší navrhovaná změna nařízení (EU) č. 139/2014[14], která má být zveřejněna do konce roku 2020. Za účelem harmonizace tohoto nařízení s nařízením (EU) č. 923/2012 (Jednotná evropská pravidla létání (SERA)) se tyto požadavky, stejně jako požadavky stanovující, že řídící letového provozu má poslouchat opakování povolení, budou řešit v dohledné době. Písmeno e) článku SERA.8015 „Letová povolení“ nařízení (EU) č. 923/2012 obsahuje požadavek týkající se opakování povolení a informací vztahujících se k bezpečnosti, a týká se zejména komunikace mezi posádkou a řídícím letového provozu. Změna tohoto článku SERA by umožnila soulad se změnou č. 52 přílohy 11 do roku 2023.

Do přijetí odpovídajícího nařízení by měly být oznámeny rozdíly.

2.3.10 Změna č. 15 svazku I přílohy 14 Letiště

Změny ustanovení kapitol 3, 5 a 9 by vyžadovaly změnu určitých certifikačních specifikací agentury EASA, jež mají být přijaty do třetího čtvrtletí 2021. Do jejich přijetí by bylo nezbytné oznámit rozdíly u těchto kapitol. Měly by být tudíž oznámeny rozdíly týkající se změněných SARP.

2.3.11 Změna č. 9 svazku II přílohy 14 Letiště

Z analýzy změn zavedených v příloze 14 svazku II vyplývá, že jejich provedení by vyžadovalo změny, jež se většinou týkají specifikací certifikace návrhu heliportu. Tyto budoucí změny by se týkaly změn zavedených v kapitolách 1, 3, 4 a 5 svazku II přílohy 14. V

[13] Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/469 ze dne 14. února 2020, kterým se mění nařízení (EU) č. 923/2012, nařízení (EU) č. 139/2014 a nařízení (EU) 2017/373, pokud jde o požadavky na uspořádání letového provozu / letové navigační služby, navrhování struktur vzdušného prostoru, jakost dat a bezpečnost dráhy, a kterým se zrušuje nařízení (ES) č. 73/2010 (Úř. věst. L 104, 3.4.2020, s. 1).

[14] Nařízení Komise (EU) č. 139/2014 ze dne 12. února 2014, kterým se stanoví požadavky a správní postupy týkající se letišť podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 44, 14.2.2014, s. 1).

některých případech se však nepovažuje za vhodné změnit současné specifikace (např. specifikace pro systémy osvětlení heliportu), jak již bylo uvedeno v doporučení k dopisu ICAO jednotlivým státům A4/1.1.58-18/97.

V jiných případech by změny ustanovení přílohy 14 svazku II (v kapitole 2 a 6) vyžadovaly změnu regulačního rámce zavedeného samotným nařízením č. 139/2014.

Měly by tudíž být oznámeny příslušné rozdíly, dokud nebude provedena změna příslušných regulačních ustanovení EU.

2.3.12 Změna č. 41 přílohy 15 o letecké informační službě

Cílem změn je zkvalitnit informace o činnostech rizikových pro civilní letectví, které jsou zveřejňovány prostřednictvím oznámení NOTAM a řeší rovněž zvláštní případ konfliktních oblastí.

Nařízení (EU) 2017/373 ve znění nařízení (EU) 2020/469 obsahuje v příloze VI (část AIS) nejnovější SARP a postupy pro letové navigační služby – řízení leteckých informací (PANS-AIM) přílohy ICAO 15. Jelikož však změny přijaté ICAO nejsou zatím zahrnuty v příloze VI (část AIS) nařízení (EU) 2017/373, je třeba oznámit rozdíl.

2.3.13 Změna č. 13 svazku I přílohy 16 Ochrana životního prostředí

Příslušná změna přílohy 16 je stanovena v čl. 9 odst. 2 prvním pododstavci nařízení (EU) 2018/1139 a vstoupí v platnost dne 1. dubna 2022.

Dle dopisu ICAO jednotlivým státům 20/28 je však změna č. 13 přílohy 16 svazku I použitelná od 1. ledna 2021.

Do 31. března 2022 tak bude existovat rozdíl mezi předpisy a/nebo postupy EU a ustanoveními přílohy 16 svazku I včetně veškerých změn až po změnu č. 13 včetně. Rozdíl, jenž bude existovat do dne 31. března 2022, by tudíž měl být oznámen.

2.3.14 Změna č. 10 svazku II přílohy 16 Ochrana životního prostředí

Příslušná změna přílohy 16 svazku II je stanovena v čl. 9 odst. 2 prvním pododstavci nařízení (EU) 2018/1139.

Dle dopisu ICAO jednotlivým státům 20/29 je však změna č. 10 přílohy 16 svazku II použitelná od 1. ledna 2021. Předpokládá se příslušná změna prostřednictvím příslušného procesu agentury EASA. Do 31. března 2022 však bude existovat rozdíl mezi předpisy a/nebo postupy EU a ustanoveními přílohy 16 svazku II včetně veškerých změn až po změnu č. 10 včetně. Měl by být tudíž oznámen rozdíl.

2.3.15 Změna č. 1 svazku III přílohy 16 Ochrana životního prostředí

Dle dopisu ICAO jednotlivým státům 20/30 je změna č. 1 přílohy 16 svazku III použitelná od 1. ledna 2021. Příslušná změna přílohy 16 svazku III je stanovena v čl. 9 odst. 2 prvním pododstavci nařízení (EU) 2018/1139.

Do 1. dubna 2022 však bude existovat rozdíl mezi nařízeními a/nebo postupy EU a ustanoveními přílohy 16 svazku III včetně veškerých změn až po změnu č. 13 včetně.

2.4 Zamýšlené přijetí změn č. 46 a 39 přílohy 6 částí I a II Radou Mezinárodní organizace pro civilní letectví, které se týkají odkladu budoucího požadavku na vybavení zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR) s délkou záznamu 25 hodin s cílem vyvarovat se neúmyslných následků kvůli mimořádným opatřením souvisejících s onemocněním COVID-19

Změny č. 46 a 39 přílohy 6 částí I a II, které se týkají odkladu budoucího požadavku na vybavení zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR) s délkou záznamu 25 hodin s cílem vyvarovat se neúmyslných následků kvůli mimořádným opatřením souvisejících s onemocněním COVID-19 budou předloženy ke schválení na 221. zasedání Rady ICAO.

Účelem těchto změn přílohy 6 – *Provoz letadel, část I – Mezinárodní obchodní letecká doprava – Letadla a část II – Mezinárodní všeobecné letectví – Letadla* Chicagské úmluvy je odklad nové povinnosti týkající se 25hodinového záznamu hlasu v pilotním prostoru (CVR) do 1. ledna 2022, kdy se zamýšlené změny stanou právně závaznými pro strany Chicagské úmluvy.

Datum pro vybavení zapisovačem CVR bylo stanoveno na 1. ledna 2021. Koronavirová pandemie byla vyhlášena na začátku roku 2020 a od té doby výrazně narušila oblast výroby letadel a zásobovací řetězce výrobců letadel.

3. POSTOJ, KTERÝ MÁ BÝT JMÉNEM UNIE ZAUJAT

3.1 Rozdíly, které budou oznámeny

Rada ICAO na svém 219. zasedání, které probíhalo ve dnech 2. až 20. března 2020, přijala řadu změn různých příloh Chicagské úmluvy, a to v oblasti bezpečnosti, životního prostředí a letové navigace.

U každé přílohy ICAO odkazuje příloha návrhu rozhodnutí Rady na příslušné právní předpisy Unie. Veškeré uvedené změny spadají do oblastí, na něž se vztahují právní předpisy Unie, a tudíž do výlučné vnější pravomoci Unie. Příloha návrhu rozhodnutí Rady ukazuje podrobné rozdíly, jež mají být oznámeny ICAO. Níže uvedený seznam uvádí změny, které je třeba oznámit ICAO podle jednotlivých příloh:

– dopis ICAO jednotlivým státům 20/19 o přijetí změny č. 176 přílohy 1 – rozdíly, které mají být oznámeny

– dopis ICAO jednotlivým státům 20/16 o přijetí změny č. 79 přílohy 3 – rozdíly, které mají být oznámeny

– dopis ICAO jednotlivým státům 20/18 o přijetí změny č. 44 přílohy 6 části I – rozdíly, které mají být oznámeny

– dopis ICAO jednotlivým státům 20/31 o přijetí změny č. 37 přílohy 6 části II – rozdíly, které mají být oznámeny

– dopis ICAO jednotlivým státům 20/32 o přijetí změny č. 23 přílohy 6 části III – rozdíly, které mají být oznámeny

– dopis ICAO jednotlivým státům 20/20 o přijetí změny č. 92 přílohy 10 svazku I – rozdíly, které mají být oznámeny

– dopis ICAO jednotlivým státům 20/21 o přijetí změny č. 92 přílohy 10 svazku II – rozdíly, které mají být oznámeny

– dopis ICAO jednotlivým státům 20/39 o přijetí změny č. 52 přílohy 11 – rozdíly, které mají být oznámeny

– dopis ICAO jednotlivým státům 20/35 o přijetí změny č. 15 přílohy 14 svazku I – rozdíly, které mají být oznámeny

– dopis ICAO jednotlivým státům 20/22 o přijetí změny č. 9 přílohy 14 svazku II – rozdíly, které mají být oznámeny

– dopis ICAO jednotlivým státům 20/24 o přijetí změny č. 41 přílohy 15 – rozdíly, které mají být oznámeny

V této souvislosti a s ohledem na příslušné právní předpisy Unie je postojem, jenž má být zaujat jménem Unie, oznámit rozdíly v souladu s článkem 38 Chicagské úmluvy, které jsou uvedeny v příloze návrhu rozhodnutí Rady.

3.2 Změny č. 46 a 39 přílohy 6 částí I a II

Hlavní změnou, kterou mají změny č. 46 a 39 přílohy 6 částí I a II zavést do stávajících pravidel Unie, je odklad data provedení nového předpisu o vybavení zapisovačem hlasu s délkou záznamu 25 hodin, původně plánovaného na 1. ledna 2021, a to na 1. ledna 2022.

Kvůli koronavirové pandemii je zavedení nového předpisu o vybavení zapisovačem hlasu s délkou záznamu 25 hodin, jež bylo původně plánováno na 1. ledna 2021, nereálné i na úrovni Unie. Komise pracuje na přijetí odkladu uvedeného data na unijní úrovni prostřednictvím změn příslušného nařízení Komise.[15] Odklad navržený ICAO by tudíž měl být podpořen. Až ICAO oznámí přijetí změn č. 46 a 39 přílohy 6 částí I a II v dopise jednotlivým státům, v němž členské státy vyzve, aby oznámily svůj případný nesouhlas, veškeré rozdíly, nebo svůj případný soulad s přijatým opatřením, mělo by postojem Unie být oznámení souladu.

4. PRÁVNÍ ZÁKLAD

4.1 Procesněprávní základ

4.1.1 Zásady

Ustanovení čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) zavádí rozhodnutí, kterými se stanoví „*postoje, které mají být jménem Unie zaujaty v orgánu zřízeném dohodou, má-li tento orgán přijímat akty s právními účinky, s výjimkou aktů, které doplňují nebo pozměňují institucionální rámec dohody.*“

Ustanovení čl. 218 odst. 9 SFEU se použije bez ohledu na to, zda je Unie členem dotyčného orgánu nebo stranou dotyčné dohody[16].

Pojem „akty s právními účinky“ zahrnuje akty, které mají právní účinky na základě pravidel mezinárodního práva, jimiž se dotyčný orgán řídí. Tento pojem zahrnuje rovněž nástroje, jež

---

[15] Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1). Viz pravidlo leteckého provozu, čl. CAT.IDE.A.185 písm. c) bod 1) a čl. NCC.IDE.A.160 písm. b) bod 1).

[16] Rozsudek Soudního dvora ze dne 7. října 2014, Německo v. Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, bod 64.

podle mezinárodního práva nemají závazný účinek, ale „*mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah právní úpravy přijaté zákonodárcem Unie*“[17].

4.1.2 Uplatnění v tomto konkrétním případě

Rada ICAO je subjekt zřízený dohodou, konkrétně Úmluvou o mezinárodním civilním letectví (dále jen „Chicagská úmluva“).

V souladu s článkem 54 Chicagské úmluvy přijímá Rada ICAO mezinárodní standardy a doporučené postupy, které se označují jako přílohy Chicagské úmluvy. Jedná se o akty s právními účinky. Některé právní účinky těchto aktů by mohly záviset na předložení oznámení o rozdílech a na podmínkách těchto oznámení. Přijetí postoje Unie ohledně těchto oznámení proto spadá do oblasti působnosti čl. 218 odst. 9 SFEU.

Rozdíly, jež mají být oznámeny v odpovědi na dopisy ICAO jednotlivým státům, mají dopad na právní účinky standardů stanovených v rámci Chicagské úmluvy.

Tyto právní účinky spadají do oblasti, na niž se vztahují pravidla Unie, konkrétně nařízení (EU) 2018/1139, nařízení (EU) 2017/373, nařízení (EU) č. 965/2012, nařízení (EU) 2020/469 a nařízení (EU) č. 139/2014. To znamená, že v souladu s čl. 3 odst. 2 SFEU má Unie v této věci výlučnou vnější pravomoc.

Přijaté akty nedoplňují ani nepozměňují institucionální rámec dohody.

Procesněprávním základem navrhovaného rozhodnutí je tudíž čl. 218 odst. 9 SFEU.

4.2 Hmotněprávní základ

4.2.1 Zásady

Hmotněprávní základ rozhodnutí podle čl. 218 odst. 9 SFEU závisí v první řadě na cíli a obsahu přijatého aktu, v souvislosti s nímž se postoj jménem Unie zaujímá. Sleduje-li přijatý akt dvojí účel nebo má-li dvě složky a lze-li jeden z těchto účelů nebo jednu z těchto složek identifikovat jako hlavní, zatímco druhý účel či druhá složka je pouze vedlejší, musí být rozhodnutí přijaté podle čl. 218 odst. 9 SFEU založeno na jediném hmotněprávním základu, a sice na tom, který si žádá hlavní nebo převažující účel či složka.

4.2.2 Uplatnění v tomto konkrétním případě

Hlavní cíl a obsah přijatého aktu se týkají společné dopravní politiky.

Hmotněprávním základem navrhovaného rozhodnutí je tudíž čl. 100 odst. 2 SFEU.

4.3 Závěr

Právním základem navrhovaného rozhodnutí Rady je čl. 100 odst. 2 SFEU ve spojení s čl. 218 odst. 9 této smlouvy.

[17] Rozsudek Soudního dvora ze dne 7. října 2014, Německo v. Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, body 61 až 64.

2020/0290 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být zaujat jménem Unie v Mezinárodní organizaci pro civilní letectví v souvislosti s oznámením rozdílů oproti přílohám 1, 3 a 4, příloze 6 částem I, II a III, příloze 10 svazkům I a II, příloze 11, příloze 14 svazkům I a II, příloze 15 a příloze 16 svazkům I, II a III Úmluvy o mezinárodním civilním letectví a v Radě Mezinárodní organizace pro civilní letectví v souvislosti s přijetím změn č. 46 a 39 přílohy 6 části I a II uvedené úmluvy, pokud jde o odklad budoucího požadavku na vybavení zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR) s délkou záznamu 25 hodin s cílem vyvarovat se neúmyslných důsledků kvůli mimořádným opatřením souvisejícím s onemocněním COVID-19

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 100 odst. 2 ve spojení s čl. 218 odst. 9 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Úmluva o mezinárodním civilním letectví (dále jen „Chicagská úmluva“), jež reguluje mezinárodní leteckou dopravu, vstoupila v platnost dne 4. dubna 1947. Byla jí zřízena Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO).

(2) Členské státy jsou smluvními státy Chicagské úmluvy a členy ICAO, přičemž Unie má v některých orgánech ICAO status pozorovatele. V Radě ICAO je zastoupeno sedm členských států.

(3) Podle článku 54 Chicagské úmluvy smí Rada ICAO přijímat mezinárodní standardy a doporučené postupy (SARP).

(4) Podle článku 38 Chicagské úmluvy stát, který shledá, že se nemůže ve všech směrech podrobit některé mezinárodní normě či řízení nebo uvést vlastní nařízení či předpisy v naprostý soulad s mezinárodní normou nebo řízením, případně který pokládá za nutné zavést nařízení nebo předpisy lišící se v jednotlivosti od předpisů nebo metod stanovených mezinárodní normou, oznámí ihned Mezinárodní organizaci pro civilní letectví rozdíly mezi jeho vlastním předpisem a předpisem stanoveným mezinárodní normou.

(5) Rada ICAO během svého 219. zasedání, které probíhalo ve dnech 2. až 20. března 2020, přijala změny příloh 1, 3, 4, 6 (část I, II a III), 10 (svazek I a II), 11, 14 (svazek I a II), 15 a 16 (svazek I, II a III) Chicagské úmluvy v oblastech bezpečnosti, životního prostředí a letové navigace. Odpovídající dopisy ICAO jednotlivým státům, jež informují smluvní státy ICAO o přijetí změn, státům připomínají, že jsou podle článku 38 Chicagské úmluvy povinny oznámit ICAO veškeré rozdíly, které mohou vzniknout.

(6) Veškeré změny přijaté Radou ICAO spadají do oblastí, na něž se vztahují právní předpisy Unie, a tudíž do výlučné vnější pravomoci Unie. Nové standardy a

doporučené postupy skutečně mohou zásadně ovlivňovat obsah právních předpisů Unie, konkrétně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139

(7) [1], prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/373[2], nařízení Komise (EU) č. 965/2012[3], prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/469[4] a nařízení Komise (EU) č. 139/2014[5].

(8) Několik změn příloh Chicagské úmluvy již součástí právních předpisů Unie je, zatímco jiné se v současné době teprve do unijních pravidel zavádějí.

(9) V případě všech změn Chicagské úmluvy odkazuje příloha tohoto rozhodnutí na příslušné právní předpisy Unie. Příloha tohoto rozhodnutí rovněž podrobně uvádí rozdíly, jež mají být oznámeny ICAO.

(10) Je tudíž vhodné stanovit postoj, jenž má být jménem Unie zaujat v odpovědi na dopisy ICAO jednotlivým státům, a to za účelem oznámení souladu, rozdílů či nesouhlasu s novými standardy a doporučenými postupy přijatými na 219. zasedání Rady ICAO v souvislosti s přílohami 1, 3, 4, 6, 1, 10, 11, 14, 15 a 16 Chicagské úmluvy.

(11) Globální koronavirová pandemie má nepříznivý dopad na provozovatele letadel, výrobce letadel a dodavatele výrobců zařízení a způsobila zpoždění vývoje nových systémů. Provozovatelé letadel ruší či odkládají dodávky letadel, což má za následek odklad dodávek letadel určených k dodání v roce 2020 na rok 2021. Nově vyrobená letadla nakonfigurovaná k dodání v roce 2020, jež bylo odloženo na rok 2021, vyžadují opětovnou konfiguraci podle ustanovení použitelných po 1. lednu 2021. Provozovatelé a výrobci letadel budou čelit neúměrné finanční zátěži, pokud bude nutné tato letadla dovybavit. Komise proto pracuje na přijetí odkladu uvedeného data na úrovni Unie prostřednictvím změn nařízení (EU) č. 965/2012. Zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) se používá na podporu vyšetřování nehod a incidentů. Odklad prodloužení záznamu zapisovače hlasu v pilotním prostoru z 2 hodin na 25 hodin nepředstavuje významné bezpečnostní riziko, ale vyrovnává bezpečnostní výhodu delšího záznamu hlasu v pilotním prostoru se skutečnostmi, jimž letecký průmysl v současnosti čelí. Unie jednoznačně podporuje snahy ICAO o zlepšení bezpečnosti letectví. Vzhledem k bezprecedentní situaci způsobené koronavirovou pandemií a absenci významného bezpečnostního rizika by Unie tudíž měla tyto změny podpořit.

---

1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 (Úř. věst. L 212, 22.8. 2018, s. 1).

2 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/373 ze dne 1. března 2017, kterým se stanoví společné požadavky na poskytovatele služeb v oblasti uspořádání letového provozu / letových navigačních služeb a jiných funkcí sítě uspořádání letového provozu a dohled nad nimi, zrušují nařízení (ES) č. 482/2008, prováděcí nařízení (EU) č. 1034/2011, (EU) č. 1035/2011 a (EU) 2016/1377 a mění nařízení (EU) č. 677/2011 (Úř. věst. L 62, 8.3.2017, s. 1).

3 Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1).

4 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/469 ze dne 14. února 2020, kterým se mění nařízení (EU) č. 923/2012, nařízení (EU) č. 139/2014 a nařízení (EU) 2017/373, pokud jde o požadavky na uspořádání letového provozu / letové navigační služby, navrhování struktur vzdušného prostoru, jakost dat a bezpečnost dráhy, a kterým se zrušuje nařízení (ES) č. 73/2010 (Úř. věst. L 104, 3.4.2020, s. 1).

5 Nařízení Komise (EU) č. 139/2014 ze dne 12. února 2014, kterým se stanoví požadavky a správní postupy týkající se letišť podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 44, 14.2.2014, s. 1).

(12) Postojem Unie na 221. zasedání Rady ICAO, pokud jde o zamýšlené změny č. 46 a 39 přílohy 6 částí I a II, by mělo být podpořit tyto změny, jež mají být vyjádřeny členskými státy Unie, které jsou členy Rady ICAO, jednajíce společně jménem Unie.

(13) Postojem Unie poté, co Rada ICAO přijme změny č. 46 a 39 přílohy 6 částí I a II a generální tajemník ICAO je prostřednictvím dopisu ICAO oznámí jednotlivým státům, by mělo být oznámit soulad s těmito změnami a tento postoj by měly vyjádřit všechny členské státy Unie,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Postoj, jenž má být zaujat jménem Unie v odpovědi na:

– dopis ICAO jednotlivým státům 20/19 o přijetí změny č. 176 přílohy 1,
– dopis ICAO jednotlivým státům 20/16 o přijetí změny č. 79 přílohy 3,
– dopis ICAO jednotlivým státům 20/23 o přijetí změny č. 61 přílohy 4,
– dopis ICAO jednotlivým státům 20/18 o přijetí změny č. 44 přílohy 6 části I,
– dopis ICAO jednotlivým státům 20/31 o přijetí změny č. 37 přílohy 6 části II,
– dopis ICAO jednotlivým státům 20/32 o přijetí změny č. 23 přílohy 6 části III,
– dopis ICAO jednotlivým státům 20/20 o přijetí změny č. 92 přílohy 10 svazku I,
– dopis ICAO jednotlivým státům 20/21 o přijetí změny č. 92 přílohy 10 svazku II,
– dopis ICAO jednotlivým státům 20/39 o přijetí změny č. 52 přílohy 11,
– dopis ICAO jednotlivým státům 20/35 o přijetí změny č. 15 přílohy 14 svazku I,
– dopis ICAO jednotlivým státům 20/22 o přijetí změny č. 9 přílohy 14 svazku II,
– dopis ICAO jednotlivým státům 20/24 o přijetí změny č. 41 přílohy 15,
– dopis ICAO jednotlivým státům 20/28 o přijetí změny č. 13 přílohy 16 svazku I,
– dopis ICAO jednotlivým státům 20/29 o přijetí změny č. 10 přílohy 16 svazku II,
– dopis ICAO jednotlivým státům 20/30 o přijetí změny č. 1 přílohy 16 svazku III,

jež vydala Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), je uveden v příloze tohoto rozhodnutí.

Článek 2

(1) Postojem, jenž má být jménem Unie zaujat na 221. zasedání Rady ICAO, je podpořit navrhované změny č. 46 a 39 přílohy 6 částí I a II Úmluvy o mezinárodním civilním letectví (Chicagské úmluvy) v plném rozsahu.

(2) Postojem, jenž má být jménem Unie zaujat poté, co Rada ICAO přijme změny č. 46 a 39 přílohy 6 částí I a II Chicagské úmluvy, je v odpovědi na příslušný dopis ICAO jednotlivým státům oznámit soulad s přijatým opatřením.

Článek 3

(1) Postoj uvedený v článku 1 a čl. 2 odst. 2 vyjádří všechny členské státy Unie.

(2) Postoj uvedený v čl. 2 odst. 1 vyjádří členské státy Unie, které jsou členy Rady ICAO, jednajíce společně.

Článek 4

Toto rozhodnutí je určeno členským státům.

V Bruselu dne

Za Radu
předseda/předsedkyně