EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 9. 10. 2020
COM(2020) 649 final

2020/0290 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v Medzinárodnej organizácii civilného letectva, pokiaľ ide o oznámenie rozdielov v porovnaní s prílohami 1, 3, 4, s časťou I, II a III prílohy 6, so zväzkami I a II prílohy 10, s prílohou 11, so zväzkami I a II prílohy 14, s prílohou 15 a so zväzkami I, II a III prílohy 16 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, a v Rade Medzinárodnej organizácie civilného letectva v súvislosti s prijatím zmien 46 a 39 častí I a II prílohy 6 k tomuto dohovoru týkajúcich sa odkladu budúcej požiadavky na vybavenie zapisovačom zvuku v kabíne (CVR) s dĺžkou záznamu 25 hodín s cieľom zabrániť nezamýšľaným následkom spôsobeným pandémiou ochorenia COVID-19

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. PREDMET NÁVRHU

Tento návrh sa týka:

– pozície, ktorá sa má zaujať v mene Únie v Medzinárodnej organizácii civilného letectva (ICAO) o rozdieloch, ktoré majú byť oznámené ICAO, pokiaľ ide o tieto zmeny príloh k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve prijaté Radou ICAO na jej 219. zasadaní a zverejnené v:
  – obežníku ICAO 20/19 k prijatiu zmeny 176 prílohy 1,
  – obežníku ICAO 20/16 k prijatiu zmeny 79 prílohy 3,
  – obežníku ICAO 20/23 k prijatiu zmeny 61 prílohy 4,
  – obežníku ICAO 20/18 k prijatiu zmeny 44 časti I prílohy 6,
  – obežníku ICAO 20/31 k prijatiu zmeny 37 časti II prílohy 6,
  – obežníku ICAO 20/32 k prijatiu zmeny 23 časti III prílohy 6,
  – obežníku ICAO 20/20 k prijatiu zmeny 92 zväzku I prílohy 10,
  – obežníku ICAO 20/21 k prijatiu zmeny 92 zväzku II prílohy 10,
  – obežníku ICAO 20/39 k prijatiu zmeny 52 prílohy 11,
  – obežníku ICAO 20/35 k prijatiu zmeny 15 zväzku I prílohy 14,
  – obežníku ICAO 20/22 k prijatiu zmeny 9 zväzku II prílohy 14,
  – obežníku ICAO 20/24 k prijatiu zmeny 41 prílohy 15,
  – obežníku ICAO 20/28 k prijatiu zmeny 13 zväzku I prílohy 16,
  – obežníku ICAO 20/29 k prijatiu zmeny 10 zväzku II prílohy 16,
  – obežníku ICAO 20/30 k prijatiu zmeny 1 zväzku III prílohy 16,
– pozície, ktorá sa má zaujať v mene Únie na 221. zasadaní Rady ICAO, k pripravovanému prijatiu zmien 46 a 39 častí I a II prílohy 6 súvisiacich s odkladom budúcej požiadavky na vybavenie zapisovačom zvuku v kabíne (CVR) s dĺžkou záznamu dvadsaťpäť hodín, aby sa zabránilo neúmyselným následkom spôsobeným pandémiou ochorenia COVID-19,
– pozície, ktorá sa má prijať v mene Únie po tom, ako ICAO oznámi prijatie zmien 46 a 39 častí I a II prílohy 6 v obežníku, v ktorom sa členské štáty vyzývajú, aby buď oznámili svoj nesúhlas, oznámili akékoľvek rozdiely alebo súlad s prijatým opatrením.

2. KONTEXT NÁVRHU

2.1. Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve

Cieľom Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve (ďalej len „Chicagsky dohovor“) je regulovať medzinárodnú leteckú dopravu. Chicagsky dohovor nadobudol platnosť 4. apríla 1947 a bola ním zriadená Medzinárodná organizácia civilného letectva.

Všetky členské štáty EÚ sú stranami Chicagskeho dohovoru.

2.2. Medzinárodná organizácia civilného letectva

Medzinárodná organizácia civilného letectva je špecializovaná agentúra Organizácie Spojených národov. K jej cieľom patrí rozvíjať zásady a techniky medzinárodnej leteckej navigácie a podporovať plánovanie a rozvoj medzinárodnej leteckej dopravy.

Rada ICAO je stálym orgánom ICAO, ktorého členmi je 36 zmluvných štátov zvolených zhromaždením ICAO na obdobie troch rokov. V období 2019 – 2022 je v Rade ICAO zastúpených sedem členských štátov EÚ.

Podľa článku 54 Chicagskeho dohovoru patrí k povinným funkciám Rady ICAO prijímanie medzinárodných štandardov a odporúčaní v podobe príloh k Chicagskemu dohovoru.

V nadväznosti na prijatie takýchto opatrení sú štáty ICAO povinné oznámiť buď svoj nesúhlas, akékoľvek rozdiely alebo súlad s opatrením skôr, než nadobudnú platnosť a stanú sa právne záväznými.

Podľa článku 38 Chicagskeho dohovoru každý štát, ktorý považuje za nevykonateľné vyhovieť vo všetkých ohľadoch akémukoľvek takému medzinárodnému štandardu alebo postupu, alebo plne zosúladiť svoje vlastné právne predpisy alebo postupy s takýmto medzinárodným štandardom alebo postupmi, alebo ktorý považuje za potrebné prijať právne predpisy alebo postupy, ktoré sa v nejakom ohľade líšia od právnych predpisov alebo postupov stanovených medzinárodným štandardom, bezodkladne oznamuje Medzinárodnej organizácii civilného letectva rozdiely medzi svojím vlastným postupom a postupom zavedeným medzinárodným štandardom.

2.3. Akty prijaté počas 219. zasadania Rady Medzinárodnej organizácie civilného letectva a ich vzťah k existujúcim pravidlám Únie

Rada ICAO na svojom 219. zasadaní prijala zmeny príloh k Chicagskemu dohovoru, ako je uvedené v oddiele 1 vyššie. V obežníkoch ICAO, v ktorých sa zmluvné štáty ICAO informujú o prijatí zmien, sa štátom pripomína, že podľa článku 38 Chicagskeho dohovoru sú povinné ICAO oznamovať všetky prípadné rozdiely.

Prehľad rôznych zmien príloh v podobe, v akej ich prijala Rada ICAO na svojom 219. zasadaní, je uvedený nižšie, pričom viac podrobností sa uvádza v prílohe k navrhovanému rozhodnutiu Rady.

2.3.1. Zmena 176 prílohy 1 o udeľovaní preukazov spôsobilosti personálu

Zmena 176 prílohy 1 k dohovoru ICAO vyplýva z odporúčaní vypracovaných pracovnou skupinou ICAO pre odbornú prípravu a hodnotenie založené na kompetenciách (BCTA-TF) a sekretariátom ICAO a týka sa súladu so zmenou 5 Postupov pre letecké navigačné služby – výcvik (PANS-TRG, Doc 9868)/nové vymedzenie pojmov, aktualizuje požiadavky na dispečerov leteckej prevádzky, ustanovuje zmenu ustanovení pre lietadlá so vztlakovými motormi a odklad ich uplatniteľnosti a zavádza ustanovenia pre inštruktorov výcviku služby riadenia letovej prevádzky na pracovisku.

Zmeny sa týkajú nariadenia (EÚ) č. 1178/2011 o posádke[1], nariadenia (EÚ) č. 1321/2014 o zachovaní letovej spôsobilosti[2] a nariadenia (EÚ) 2015/340 o riadiacich letovej prevádzky[3].

---

[1] 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).

[2] Nariadenie (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).

Na zmeny sa v podstatnej miere vzťahujú právne predpisy EÚ. Niektoré zmeny sú potrebné na zosúladenie znenia vymedzenia pojmov, aby odrážali redakčné zmeny a požiadavku dohľadu zo strany vhodného inštruktora riadiacich letovej prevádzky. Na základe tejto požiadavky, ako aj transpozície vymedzenia niektorých pojmov do pravidiel EÚ sa na obmedzený čas vyžaduje oznamovanie rozdielov ICAO. Plánuje sa, že príslušné zmeny pravidiel EÚ budú uskutočnené v rokoch 2020 a 2021.

2.3.2. Zmena 79 prílohy 3 o meteorologickej službe pre medzinárodnú leteckú navigáciu

V nadväznosti na zmenu 79 prílohy 3 k dohovoru ICAO sa bude musieť aktualizovať vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/373[4].

Usudzuje sa, že veľká väčšina zmien má minimálny vplyv na zainteresované strany EÚ a že celkovo prospeje bezpečnosti a efektívnosti prevádzky. Vo viacerých prípadoch budú potrebné softvérové aktualizácie, ktoré sa považujú za primerané vzhľadom k očakávaným prínosom a zvládnuteľné. Očakáva sa, že mnohé zo zmien budú začlenené bez zmeny do právnych predpisov EÚ do tretieho štvrťroka 2021 po príslušných postupoch iniciovaných agentúrou EASA. Až do prijatia týchto regulačných zmien sa mnohé zo zmien musia oznamovať ako rozdiel.

2.3.3 Zmena 61 prílohy 4 o leteckých mapách

Vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2017/373 v bode AIS.OR.325 „Letecké mapy“ v písmene a) ods. 2 a 3 sa vyžaduje, aby poskytovateľ leteckej informačnej služby (AIS) zabezpečil okrem iného to, aby letisková mapa/mapa heliportu a mapa letiskového pozemného pohybu, ak sú sprístupnené, tvorili súčasť leteckej informačnej príručky (AIP) alebo sa samostatne poskytli príjemcom AIP. Regulačný rámec sa zmení v priebehu roka 2020, aby sa prispôsobil tejto zmene. Následne by 4. novembra 2021 nemali byť žiadne rozdiely medzi nariadeniami a/alebo postupmi Únie a ustanoveniami prílohy 4 vrátane všetkých zmien až po zmenu 61.

2.3.4. Zmena 44 časti I prílohy 6 o prevádzke lietadiel – prevádzka za každých poveternostných podmienok

Pokiaľ sa neuskutoční zmena nariadenia (EÚ) č. 965/2012 zohľadňujúca zmenu 44 časti I prílohy 6, rozdiely by sa mali oznamovať v súlade so štandardom 4.2.8.2 a vymedzením pojmov. Je potrebné vziať do úvahy, že členské štáty už mali oznámiť rozdiel v porovnaní so štandardom 4.2.8.1.1, keďže nariadenie (EÚ) č. 965/2012 v súčasnosti umožňuje prevádzkový zápočet len pre priehľadové displeje (HUD) a systémy rozšíreného videnia (EVS)[5].

2.3.4.1. Harmonizácia podmienok povoľovania, prijímania a schvaľovania

Táto zmena si vyžaduje oznamovanie rozdielu, hoci členské štáty už mali oznámiť rozdiel v porovnaní so štandardmi a odporúčaniami v súvislosti s prevádzkou s predĺženým časom letu na náhradné letisko (EDTO), keďže táto koncepcia ešte nie je transponovaná do

---

[3] 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).

[4] Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/373 z 1. marca 2017, ktorým sa stanovujú spoločné požiadavky na poskytovateľov manažmentu letovej prevádzky/leteckých navigačných služieb a na ostatné funkcie siete manažmentu letovej prevádzky, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 482/2008, vykonávacie nariadenia (EÚ) č. 1034/2011, (EÚ) č. 1035/2011 a (EÚ) 2016/1377 a ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 677/2011 (Ú. v. EÚ L 62, 8.3.2017, s. 1).

[5] V odpovedi na zmenu 38 časti I prílohy 6, ako bolo oznámené v obežníku An 11/1.3.27-14/9.

nariadenia (EÚ) č. 965/2012[6] [namiesto toho sa používa prevádzka s predĺženým operačným dosahom letúnov poháňaných dvoma motormi (ETOPS)][7].

2.3.4.2. Článok 83 bis

Zmena prílohy si vyžaduje prepravu úradne overenej kópie zhrnutia dohody uzavretej na základe článku 83 *bis* Chicagskeho dohovoru na palube. Okrem toho sa novým dodatkom 10 k časti I prílohy 6 zavádza štandardizovaný formulár zhrnutia dohody. Obsahuje všetky potrebné relevantné informácie a predstavuje formulár, ktorý môžu mať prevádzkovatelia pri sebe a používať ho počas inšpekcií na odbavovacej ploche alebo iných overovacích činností, aby sa minimalizovali nedorozumenia, keď sa na kontrolované lietadlo uplatňuje dohoda na základe článku 83 *bis*. Ďalej sa v ňom vyžaduje, aby sa zhrnutie dohody odoslalo ICAO, keď sa dohoda na základe článku 83 *bis* predkladá na registráciu.

Na základe právneho rámca ustanoveného nariadením (EÚ) 2018/1139[8] a jeho vykonávacími a delegovanými aktmi prenos funkcií štátu registrácie medzi členskými štátmi EÚ vykonáva regulačný systém EÚ spôsobom, ktorý v plnej miere spĺňa ciele článku 83 *bis* Chicagskeho dohovoru. Tento systém sa uplatňuje na každé lietadlo v registri akéhokoľvek členského štátu EÚ prevádzkované prevádzkovateľom, ktorý má hlavné miesto podnikateľskej činnosti v inom členskom štáte EÚ, ktorý plní povinnosti štátu prevádzkovateľa.

Usudzuje sa, že novoprijaté štandardy a odporúčania spôsobia prevádzkovateľom dodatočné administratívne zaťaženie spočívajúce v riešení otázky (nesúvisiacej s bezpečnosťou) týkajúcej sa inšpektorov odbavovacej plochy. ICAO ďalej mení svoje pravidlá pre registráciu, aby umožnila registráciu dohôd na základe článku 83 *bis* pomocou interaktívneho internetového systému. Ak je takýto systém globálne dostupný, je požiadavka na dostupnosť dokumentu na palube lietadla je ešte otáznejšia.

Zmena nariadenia (EÚ) 965/2012 s cieľom zabezpečiť súlad s týmto konkrétnym štandardom sa nepredpokladá.

Preto by sa mal oznamovať rozdiel v porovnaní s novými štandardmi a odporúčaniami ICAO.

2.3.4.3. Spoľahlivý napájací zdroj pre ľahké letové zapisovače

Vyžaduje sa, aby letové zapisovače chránené pred nárazmi [ako je zapisovač letových údajov (FDR) alebo zapisovač zvuku v kabíne (CVR)] boli nainštalované s elektrickým napájaním zo zdroja, ktorý poskytuje maximálnu spoľahlivosť pri ich prevádzke. Pre ľahké zapisovače [ako je systém zaznamenávania zvuku v kabíne (CARS) alebo systémy zaznamenávania údajov o lietadle (ADRS)] neexistujú žiadne takéto ustanovenia. Bol zavedený nový štandard uplatniteľný na letúny s počiatočným osvedčením o letovej spôsobilosti vydaným po roku 2016 (štandard 1.6 časti I dodatku 8 prílohy 6), podľa ktorého majú byť ľahké zapisovače pripojené k napájaciemu zdroju, ktorý zabezpečuje náležité a spoľahlivé zapisovanie v ich prevádzkovom prostredí.

---

6 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).

7 V odpovedi na zmenu 38 časti I prílohy 6, ako bolo oznámené v obežníku An 11/1.3.27-14/9.

8 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 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a ktorým sa 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).

V nariadení (EÚ) č. 965/2012 sa vyžaduje, aby na palube niektorých kategórií ľahkých letúnov, ktoré sa prevádzkujú v rámci obchodnej leteckej dopravy, boli ľahké letové zapisovače, ak dotknutému letúnu bolo individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti (CofA) vydané prvýkrát 5. septembra 2022 alebo neskôr [pozri bod CAT.IDE.A.191 prílohy IV (časť CAT) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012]. Ak sa nový štandard 1.6 časti I dodatku 8 prílohy 6 transponuje do požiadaviek EÚ, uplatňoval by sa len na tieto kategórie ľahkých letúnov s výnimkou prípadu, že ďalšie posúdenie transpozície tohto štandardu do pravidiel EÚ a rozšírenie rozsahu uplatniteľnosti by sa preukázalo ako prínosné pre bezpečnosť a efektívnosť prevádzky. Keďže nový štandard sa nachádza v dodatku časti I prílohy 6, malo by sa okrem toho vydať vyhlásenie o súlade alebo rozdiele v súvislosti s dodatkom, pokiaľ ide o štandard, ktorým sa predpisuje povinnosť vybavenia ľahkým letovým zapisovačom a odkazuje sa na tento dodatok. Preto by sa rozdiel mal oznámiť.

2.3.4.4. Zaznamenávanie správ v rámci komunikácie dátovým spojením

Štandard 6.3.3.1.2 časti I prílohy 6 sa netransponoval do nariadenia (EÚ) č. 965/2012. Členské štáty už mali oznámiť rozdiel v porovnaní s týmto štandardom[9]. Prostredníctvom zmeny 44 sa tento rozdiel zachová.

2.3.4.5. Určenie polohy lietadla v tiesni

Ustanovenia týkajúce sa určenia polohy letúna v tiesni sa transponovali do bodu CAT.GEN.MPA.210 prílohy IV (časť CAT) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012, ktoré sa uplatňuje na niektoré kategórie letúnov, ktorým bolo individuálne osvedčenie CofA vydané prvýkrát 1. januára 2023 alebo neskôr. Zmenou štandardu 6.18.1 sa tento štandard lepšie zosúladí s bodom CAT.GEN.MPA.210 uplatniteľným na letúny, ktorým bolo individuálne osvedčenie CofA vydané prvýkrát 1. januára 2023 alebo neskôr. Oznámený rozdiel v porovnaní so štandardom 6.18.1 by sa však mal zachovať, pretože kritériá pre maximálnu vzletovú hmotnosť (MCTOM) a maximálnu prevádzkovú konfiguráciu sedadiel (MOPSC) podľa štandardu 6.18.1 a bodu CAT.GEN.MPA.210 sa líšia.

2.3.5. Zmena 37 časti II prílohy 6 o prevádzke lietadiel

2.3.5.1. Prevádzka za každých poveternostných podmienok

Pokiaľ sa neuskutoční zmena nariadenia (EÚ) č. 965/2012, rozdiely by sa mali oznamovať v súlade s vymedzením pojmov. Členské štáty už mali oznámiť rozdiel v porovnaní so štandardom 2.2.2.2.1.1, keďže nariadenie (EÚ) č. 965/2012 v súčasnosti umožňuje prevádzkový zápočet len pre HUD a EVS[10].

Členské štáty už mali oznámiť rozdiel v porovnaní štandardom 2.2.2.2.1, keďže v prílohe VI (časť NCC) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 sa pravidlo určuje pre prevádzkovateľa, nie pre veliteľa lietadla; v prípade prevádzky za podmienok zníženej viditeľnosti (LVO) je to príslušný úrad, ako sa stanovuje v prílohe V (časť SPA) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012.

2.3.5.2. Článok 83 bis

Zmena prílohy si vyžaduje prepravu úradne overenej kópie zhrnutia dohody uzavretej na základe článku 83 *bis* Chicagskeho dohovoru na palube. Okrem toho sa novým dodatkom 10 k časti I prílohy 6 zavádza štandardizovaný formulár zhrnutia dohody. Obsahuje všetky potrebné relevantné informácie a predstavuje formulár, ktorý môžu mať prevádzkovatelia pri sebe a používať ho počas inšpekcií na odbavovacej ploche alebo iných overovacích činností, aby sa minimalizovali nedorozumenia, keď sa na kontrolované lietadlo uplatňuje dohoda na

[9] V reakcii na zmenu 43 časti I prílohy 6, ako bolo oznámené v obežníku An 11/1.3.32-18/12.

[10] Pozri poznámku pod čiarou č. 9.

základe článku 83 *bis*. Ďalej sa v ňom vyžaduje, aby sa zhrnutie dohody odoslalo ICAO, keď sa dohoda na základe článku 83 bis predkladá na registráciu.

Na základe právneho rámca ustanoveného nariadením (EÚ) 2018/1139 a jeho vykonávacími a delegovanými aktmi prenos funkcií štátu registrácie medzi členskými štátmi EÚ vykonáva regulačný systém EÚ spôsobom, ktorý v plnej miere spĺňa ciele článku 83 *bis* Chicagskeho dohovoru. Tento systém sa uplatňuje na každé lietadlo v registri akéhokoľvek členského štátu EÚ prevádzkované prevádzkovateľom, ktorý má hlavné miesto podnikateľskej činnosti v inom členskom štáte EÚ, ktorý plní povinnosti štátu prevádzkovateľa.

Usudzuje sa, že nové štandardy a odporúčania spôsobia prevádzkovateľom dodatočné administratívne zaťaženie spočívajúce v riešení otázky (nesúvisiacej s bezpečnosťou) týkajúcej sa inšpektorov odbavovacej plochy.

ICAO ďalej mení svoje pravidlá pre registráciu, aby umožnila registráciu dohôd na základe článku 83 *bis* pomocou interaktívneho internetového systému. Ak je takýto systém globálne dostupný, je požiadavka na dostupnosť dokumentu na palube lietadla je ešte otáznejšia.

Zmena nariadenia (EÚ) 965/2012 s cieľom zabezpečiť súlad s týmto konkrétnym štandardom sa nepredpokladá.

Rozdiely by sa mali preto oznamovať v súlade s novými štandardmi a odporúčaniami ICAO.

2.3.6. Zmena 23 časti III prílohy 6 o prevádzke lietadiel

2.3.6.1. Prevádzka za každých poveternostných podmienok

Až kým sa neuskutoční zmena nariadenia (EÚ) č. 965/2012, rozdiely by sa mali oznamovať v súlade so štandardom 2.2.8.2 a vymedzením pojmov. Členské štáty už mali oznámiť rozdiel v porovnaní s bodom 2.2.8.1.1, keďže nariadenie (EÚ) č. 965/2012 v súčasnosti umožňuje prevádzkový zápočet len pre HUD a EVS[11].

2.3.6.2. Článok 83 bis

Zmena prílohy si vyžaduje prepravu úradne overenej kópie zhrnutia dohody uzavretej na základe článku 83 *bis* Chicagskeho dohovoru na palube. Okrem toho sa novým dodatkom 10 k časti I prílohy 6 zavádza štandardizovaný formulár zhrnutia dohody. Obsahuje všetky potrebné relevantné informácie a predstavuje formulár, ktorý môžu mať prevádzkovatelia pri sebe a používať ho počas inšpekcií na odbavovacej ploche alebo iných overovacích činností, aby sa minimalizovali nedorozumenia, keď sa na kontrolované lietadlo uplatňuje dohoda na základe článku 83 *bis*. Ďalej sa v ňom vyžaduje, aby sa zhrnutie dohody odoslalo ICAO, keď sa dohoda na základe článku 83 bis predkladá na registráciu.

Na základe právneho rámca ustanoveného nariadením (EÚ) 2018/1139 a jeho vykonávacími a delegovanými aktmi prenos funkcií štátu registrácie medzi členskými štátmi EÚ vykonáva regulačný systém EÚ spôsobom, ktorý v plnej miere spĺňa ciele článku 83 *bis* Chicagskeho dohovoru. Tento systém sa uplatňuje na každé lietadlo v registri akéhokoľvek členského štátu EÚ prevádzkované prevádzkovateľom, ktorý má hlavné miesto podnikateľskej činnosti v inom členskom štáte EÚ, ktorý plní povinnosti štátu prevádzkovateľa.

Usudzuje sa, že novoprijaté štandardy a odporúčania spôsobia prevádzkovateľom dodatočné administratívne zaťaženie spočívajúce v riešení otázky (nesúvisiacej s bezpečnosťou) týkajúcej sa inšpektorov odbavovacej plochy.

[11] Pozri poznámku pod čiarou č. 9.

ICAO ďalej mení svoje pravidlá pre registráciu, aby umožnila registráciu dohôd na základe článku 83 *bis* pomocou interaktívneho internetového systému. Ak je takýto systém globálne dostupný, je požiadavka na dostupnosť dokumentu na palube lietadla je ešte otáznejšia.

V tomto štádiu sa žiadny návrh zmeny nariadenia (EÚ) č. 965/2012 s cieľom zabezpečiť súlad s týmto konkrétnym štandardom nepredpokladá.

Rozdiely by sa mali preto oznamovať v súlade s novými štandardmi a odporúčaniami ICAO.

2.3.6.3. Letové zapisovače

Vyžaduje sa, aby letové zapisovače chránené pred nárazmi (ako napríklad FDR alebo CVR) boli nainštalované s elektrickým napájaním zo zdroja, ktorý poskytuje maximálnu spoľahlivosť pri ich prevádzke. Pre ľahké zapisovače (ako napríklad CARS alebo ADRS) neexistujú žiadne takéto ustanovenia. Bol zavedený nový štandard (štandard 1.6 časti III dodatku 4 prílohy 6), podľa ktorého majú byť ľahké zapisovače pripojené k napájaciemu zdroju, ktorý zabezpečuje náležité a spoľahlivé zapisovanie v ich prevádzkovom prostredí.

V nariadení (EÚ) č. 965/2012 sa vyžaduje, aby na palube niektorých kategórií ľahkých helikoptér, ktoré sa prevádzkujú v rámci CAT, boli ľahké letové zapisovače, ak dotknutému letúnu bolo individuálne osvedčenie CofA vydané prvýkrát 5. septembra 2022 alebo neskôr [pozri bod CAT.IDE.H.191 prílohy IV (časť CAT) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012]. Ak sa nový štandard 1.6 časti III dodatku 4 prílohy 6 transponuje do požiadaviek EÚ, uplatňoval by sa len na tieto kategórie ľahkých helikoptér s výnimkou prípadu, že ďalšie posúdenie transpozície tohto štandardu do pravidiel EÚ a rozšírenie rozsahu uplatniteľnosti by sa preukázalo ako prínosné pre bezpečnosť a efektívnosť prevádzky. Keďže nový štandard sa nachádza v dodatku časti III prílohy 6, malo by sa okrem toho vydať vyhlásenie o súlade alebo rozdiele v porovnaní s dodatkom, pokiaľ ide o štandard, ktorým sa stanovuje povinnosť vybavenia ľahkým letovým zapisovačom a odkazuje sa na tento dodatok. V štandarde 4.3.1.1.4 sa stanovuje, že na palube helikoptér s MCTOM menšou ako 3 175 kg musí byť letový zapisovač, pričom tento zapisovač môže byť ADRS.

V časti III prílohy 6 sa nestanovuje požiadavka na prítomnosť CARS. Preto by sa mal oznamovať rozdiel v porovnaní so štandardom 4.3.1.2.4, aby sa bližšie určilo, že v prípade, že sa používa ADRS, neexistuje v súčasnosti požiadavka EÚ, ktorá by riešila spoľahlivosť jeho napájacieho zdroja.

2.3.6.4. Zaznamenávanie správ v rámci komunikácie dátovým spojením

Štandardy 4.3.3.1.2 a 4.7.3.1.1.1 časti III prílohy 6 sa netransponovali do nariadenia (EÚ) č. 965/2012. Členské štáty už mali oznámiť rozdiel v porovnaní s týmto štandardom[12]. Prostredníctvom zmeny 23 sa tento rozdiel zachová.

2.3.7. Zmena 92 zväzku I prílohy 10 o leteckých telekomunikáciách

Na zväzok I prílohy 10 k dohovoru ICAO až po zmenu 89 vrátane sa odkazuje v podčasti B bode CNS.TR.100 prílohy VIII k nariadeniu (EÚ) 2017/373 „Pracovné metódy a prevádzkové postupy poskytovateľov komunikačných, navigačných alebo prehľadových služieb“. Plánuje sa zmena tohto ustanovenia tak, aby zahŕňalo zmeny až po zmenu 92 vrátane navrhované v obežníku ICAO 20/20 v uvedenom bode CS.TR.100. Preto by sa mali rozdiely, pokiaľ ide o ustanovenia ovplyvnené zmenami až po zmenu 92, oznamovať.

[12] Pozri poznámku pod čiarou č. 9.

2.3.8. Zmena 92 zväzku II prílohy 10 o leteckých telekomunikáciách

Ide o súvisiacu zmenu vyplývajúcu zo zmeny 79 prílohy 3 (Meteorologická služba pre medzinárodnú leteckú navigáciu), ktorá ovplyvňuje leteckú pevnú službu (AFS).

Na zväzok II prílohy 10 k dohovoru ICAO až po zmenu 89 vrátane sa odkazuje v podčasti B bode CNS.TR.100 prílohy VIII k nariadeniu (EÚ) 2017/373 „Pracovné metódy a prevádzkové postupy poskytovateľov komunikačných, navigačných alebo prehľadových služieb“. Plánuje sa zmena tohto ustanovenia tak, aby zahŕňalo zmeny až po zmenu 92 vrátane navrhované v obežníku ICAO 20/21 v uvedenom bode CS.TR.100 v súlade so zmenenými štandardmi a odporúčaniami uvedenými v bode CS.TR.100. Preto by sa rozdiely

2.3.9. Zmena 56 prílohy 11 o letových prevádzkových službách

Pokiaľ ide o koordináciu aktivít predstavujúcich potenciálne nebezpečenstvo pre civilné letectvo, ako sa už predpokladalo v kapitole 2 bode 2.19.1 prílohy 11, vo vykonávacom nariadení (EÚ) 2020/469[13] sa zaviedol článok 3c k nariadeniu (EÚ) 2017/373, ktorým sa stanovujú príslušné požiadavky, ktoré budú uplatniteľné od 27. januára 2022. Riešenie dodatočných požiadaviek zavedených zmenou 52 kapitoly 2 týkajúcou sa hodnotenia bezpečnostného rizika sa očakáva v náležitom čase. Až do prijatia príslušného nariadenia by sa rozdiely mali oznamovať.

Novoprijaté štandardy kapitoly 3 prílohy 11 o požiadavke, podľa ktorej majú vodiči prevádzkových vozidiel opakovať časti príkazov majúcich vplyv na bezpečnosť, ktoré sú vysielané hlasom, sa už riešia v navrhovanej zmene nariadenia (EÚ) č. 139/2014[14], ktorá sa má uverejniť do konca roka 2020. Aby sa toto nariadenie zosúladilo s nariadením (EÚ) č. 923/2012 [Štandardizované európske pravidlá lietania (SERA)], tieto požiadavky, ako aj požiadavka, aby riadiaci letovej prevádzky počúval opakované pokyny, sa majú riešiť v náležitom čase. Odsek e) časti SERA.8015 „Letové povolenia“ nariadenia (EÚ) č. 923/2012 obsahuje požiadavku opakovať povolenia a informácie majúce vplyv na bezpečnosť a zohľadňuje hlavne komunikáciu medzi letovou posádkou a riadiacim letovej prevádzky. Zmena tohto bodu SERA by umožnila súlad so zmenou 52 prílohy 11 do roku 2023.

Až do prijatia príslušného nariadenia by sa rozdiely mali oznamovať.

2.3.10. Zmena 15 zväzku I prílohy 14 o letiskách

Zmeny ustanovení kapitol 3, 5 a 9 by si vyžadovali zmenu určitých certifikačných špecifikácií EASA, ktorých prijatie sa plánuje do tretieho štvrťroka 2021. Až do prijatia by bolo potrebné oznamovanie rozdielov pre tieto kapitoly. Rozdiely by sa mali preto oznamovať v súlade so zmenenými štandardmi a odporúčaniami.

2.3.11. Zmena 9 zväzku II prílohy 14 o letiskách

Analýza zmien zavedených vo zväzku II prílohy 14 naznačuje, že ich transpozícia by si vyžadovala zmeny, ktoré sa týkajú hlavne certifikačných špecifikácií konštrukcie heliportu. Tieto budúce zmeny by riešili zmeny zavedené v kapitolách 1, 3, 4 a 5 zväzku II prílohy 14. V niektorých prípadoch sa však nepovažuje za vhodné meniť súčasné špecifikácie (napríklad

[13] Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/469 zo 14. februára 2020, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 923/2012, nariadenie (EÚ) č. 139/2014 a nariadenie (EÚ) 2017/373, pokiaľ ide o požiadavky na manažment letovej prevádzky a letecké navigačné služby, plánovanie štruktúr vzdušného priestoru a kvalitu údajov, bezpečnosť vzletovej a pristávacej dráhy a ktorým sa zrušuje nariadenie (EÚ) č. 73/2010 (Ú. v. EÚ L 104, 3.4.2020, s. 1).

[14] 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).

špecifikácie systémov osvetlenia heliportov), ako sa už uviedlo v odporúčaní k obežníku ICAO A4/1.1.58-18/97.

V iných prípadoch by si zmeny ustanovení zväzku II prílohy 14 (v kapitolách 2 a 6) vyžadovali zmenu regulačného rámca zavedeného samotným nariadením č. 139/2014.

Príslušné rozdiely by sa preto mali preto oznamovať, až kým sa neuskutoční zmena príslušných regulačných ustanovení EÚ.

2.3.12. Zmena 41 prílohy 15 o leteckých informačných službách

Cieľom zmien je zlepšiť informácie o aktivitách predstavujúcich nebezpečenstvo pre civilné letectvo, ktoré sa zverejňujú prostredníctvom oznámenia NOTAM, a zaoberať sa osobitným prípadom oblastí zasiahnutých konfliktom.

Nariadenie (EÚ) 2017/373 zmenené nariadením (EÚ) 2020/469 zahŕňa najnovšie štandardy a odporúčania prílohy 15 k dohovoru ICAO a Postupy pre letecké navigačné služby – ustanovenia pre riadenie leteckých informácií (PANS-AIM) v prílohe VI (časť AIS). Je však potrebné oznámiť rozdiel, pretože zmeny prijaté ICAO ešte nie sú zahrnuté v prílohe VI (časť AIS) nariadenia (EÚ) 2017/373.

2.3.13. Zmena 13 zväzku I prílohy 16 o ochrane životného prostredia

Uplatniteľná zmena prílohy 16 sa plánuje v článku 9 ods. 2 prvom pododseku nariadenia (EÚ) 2018/1139 a nadobudne účinnosť 1. apríla 2022.

Podľa obežníka ICAO 20/28 je však dátum uplatňovania zmeny 13 zväzku I prílohy 16 1. január 2021.

Do 31. marca 2022 bude existovať rozdiel medzi právnymi predpismi EÚ a/alebo postupmi a ustanoveniami zväzku I prílohy 16 vrátane všetkých zmien až po zmenu 13 vrátane. Preto by sa mal rozdiel trvajúci do 31. marca 2022 oznámiť.

2.3.14. Zmena 10 zväzku II prílohy 16 o ochrane životného prostredia

Uplatniteľná zmena zväzku II prílohy 16 sa plánuje v článku 9 ods. 2 prvom pododseku nariadenia (EÚ) 2018/1139.

Podľa obežníka ICAO 20/29 je dátum uplatňovania zmeny 10 zväzku II prílohy 16 1. január 2021. Náležitá zmena sa plánuje prostredníctvom príslušného procesu EASA. Do 31. marca 2022 však bude existovať rozdiel medzi právnymi predpismi EÚ a/alebo postupmi a ustanoveniami zväzku II prílohy 16 vrátane všetkých zmien až po zmenu 10 vrátane. Preto by sa rozdiel mal oznámiť.

2.3.15. Zmena 1 zväzku III prílohy 16 o ochrane životného prostredia

Podľa obežníka ICAO 20/30 je dátum uplatňovania zmeny 1 zväzku III prílohy 16 1. január 2021. Príslušná zmena zväzku III prílohy 16 sa plánuje v článku 9 ods. 2 prvom pododseku nariadenia (EÚ) 2018/1139.

Do 1. apríla 2022 však bude existovať rozdiel medzi právnymi predpismi EÚ a/alebo postupmi a ustanoveniami zväzku III prílohy 16 vrátane všetkých zmien až po zmenu 13 vrátane.

2.4. Pripravované prijatie zmien 46 a 39 častí I a II prílohy 6 Radou Medzinárodnej organizácie civilného letectva, ktoré sa týkajú odkladu budúcej požiadavky na vybavenie zapisovačom zvuku v kabíne (CVR) s dĺžkou záznamu dvadsaťpäť hodín s cieľom zabrániť nezamýšľaným následkom spôsobeným pandémiou ochorenia COVID-19

Zmeny 46 a 39 častí I a II prílohy 6 týkajúce sa odkladu budúcej požiadavky na vybavenie zapisovačom zvuku v kabíne (CVR) s dĺžkou záznamu dvadsaťpäť hodín s cieľom zabrániť nezamýšľaným následkom spôsobeným pandémiou ochorenia COVID-19 budú predložené na schválenie na 221. zasadaní Rady ICAO.

Účelom týchto zmien prílohy 6 – *Prevádzka lietadiel, časť I – Medzinárodná obchodná letecká doprava – Letúny a časť II – Medzinárodné všeobecné letectvo – Letúny* Chicagskeho dohovoru je odklad novej povinnosti týkajúcej sa záznamov zapisovača zvuku v kabíne (CVR) s dĺžkou záznamu dvadsaťpäť hodín do 1. januára 2022, keď sa pripravované zmeny majú stať právne záväznými pre strany Chicagskeho dohovoru.

Dátum vybavenia pre CVR bol stanovený na 1. január 2021. Na začiatku roka 2020 bola vyhlásená pandémia ochorenia COVID-19, ktorá odvtedy spôsobuje výrazné narušenie výroby lietadiel a dodávateľských reťazcov pre výrobcov lietadiel.

3. POZÍCIA, KTORÁ SA MÁ ZAUJAŤ V MENE ÚNIE

3.1. Rozdiely, ktoré majú byť oznámené

Na 219. zasadaní Rady ICAO, ktoré sa konalo od 2. do 20. marca 2020, boli prijaté viaceré zmeny rôznych príloh k Chicagskemu dohovoru v oblasti bezpečnosti, životného prostredia a leteckej navigácie.

Pri každej prílohe k dohovoru ICAO odkazuje príloha k návrhu rozhodnutia Rady na príslušné právne predpisy Únie. Všetky uvádzané zmeny patria do oblastí, na ktoré sa vzťahuje právo Únie, a preto sú vo výlučnej vonkajšej právomoci Únie. Okrem toho sa v prílohe k návrhu rozhodnutia Rady podrobne uvádzajú rozdiely, ktoré sa majú oznamovať ICAO. V nasledujúcom zozname sa stanovuje potreba oznamovať rozdiely ICA pre jednotlivé prílohy:

– obežník 20/19 k prijatiu zmeny 176 prílohy 1 – rozdiely, ktoré majú byť oznámené,

– obežník 20/16 k prijatiu zmeny 79 prílohy 3 – rozdiely, ktoré majú byť oznámené,

– obežník 20/18 k prijatiu zmeny 44 časti I prílohy 6 – rozdiely, ktoré majú byť oznámené,

– obežník ICAO 20/31 k prijatiu zmeny 37 časti II prílohy 6 – rozdiely, ktoré majú byť oznámené,

– obežník ICAO 20/32 k prijatiu zmeny 23 časti III prílohy 6 – rozdiely, ktoré majú byť oznámené,

– obežník 20/20 k prijatiu zmeny 92 zväzku I prílohy 10 – rozdiely, ktoré majú byť oznámené,

– obežník 20/21 k prijatiu zmeny 92 zväzku II prílohy 10 – rozdiely, ktoré majú byť oznámené,

– obežník 20/39 k prijatiu zmeny 52 prílohy 11 – rozdiely, ktoré majú byť oznámené,

– obežník 20/35 k prijatiu zmeny 15 zväzku I prílohy 14 – rozdiely, ktoré majú byť oznámené,

– obežník 20/22 k prijatiu zmeny 9 zväzku II prílohy 14 – rozdiely, ktoré majú byť oznámené,

– obežník 20/24 k prijatiu zmeny 41 prílohy 15 – rozdiely, ktoré majú byť oznámené.

V tomto kontexte je so zreteľom na príslušné právne predpisy Únie pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie, oznamovanie rozdielov v súlade s článkom 38 Chicagskeho dohovoru, ako sa stanovuje v prílohe k návrhu rozhodnutia Rady.

3.2. Zmeny 46 a 39 častí I a II prílohy 6

Hlavná zmena existujúcich pravidiel Únie, ktorá sa zavádza návrhmi zmien 46 a 39 častí I a II prílohy 6, je odklad dátumu vykonávania nového pravidla o vybavení s dĺžkou záznamu dvadsaťpäť hodín pôvodne naplánovaného na 1. január 2021, na 1. január 2022.

Z dôvodu pandémie ochorenia COVID-19 je vykonávanie nového pravidla o vybavení s dĺžkou záznamu dvadsaťpäť hodín pôvodne naplánované na 1. január 2021 nereálne aj na úrovni Únie. Komisia už začala schvaľovanie odkladu tohto dátumu na úrovni Únie prostredníctvom zmien príslušného nariadenia Komisie.[15] Preto by sa mal podporiť navrhovaný odklad zo strany ICAO. Okrem toho po tom, ako ICAO oznámi prijatie zmien 46 a 39 častí I a II prílohy 6 v obežníku, v ktorom sa členské štáty vyzývajú, aby buď oznámili svoj nesúhlas, oznámili akékoľvek rozdiely alebo súlad s prijatým opatrením, by malo byť pozíciou Únie oznámenie súladu.

4. PRÁVNY ZÁKLAD

4.1. Procesnoprávny základ

4.1.1. Zásady

V článku 218 ods. 9 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) sa stanovujú rozhodnutia, ktorými sa určujú „*pozície, ktoré sa majú prijať v mene Únie v rámci orgánu zriadeného dohodou, keď je tento orgán vyzvaný prijať akty s právnymi účinkami s výnimkou aktov dopĺňajúcich alebo meniacich inštitucionálny rámec danej dohody*.“

Článok 218 ods. 9 ZFEÚ sa uplatňuje bez ohľadu na to, či je Únia členom predmetného orgánu alebo zmluvnou stranou dohody[16].

Pojem „*akty s právnymi účinkami*“ zahŕňa akty, ktoré majú právne účinky na základe pravidiel medzinárodného práva, ktorým sa riadi predmetný orgán. Zahŕňa aj nástroje, ktoré nemajú záväzný účinok podľa medzinárodného práva, ale „*môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah právnej úpravy prijatej normotvorcom EÚ*“[17].

4.1.2. Uplatnenie na tento prípad

Rada ICAO je orgán zriadený dohodou, konkrétne Dohovorom o medzinárodnom civilnom letectve („Chicagsky dohovor“).

Podľa článku 54 Chicagskeho dohovoru Rada ICAO prijíma medzinárodné štandardy a odporúčania v podobe príloh k Chicagskemu dohovoru. Ide o akty s právnymi účinkami.

---

[15] 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). Pozri pravidlo pre letovú prevádzku, body CAT.IDE.A.185 písm. c) ods. 1 a NCC.IDE.A.160 písm. b) ods. 1.

[16] Rozsudok Súdneho dvora zo 7. októbra 2014, Nemecko/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, bod 64.

[17] Rozsudok Súdneho dvora zo 7. októbra 2014, Nemecko/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, body 61 až 64.

Určité právne účinky týchto aktov by mohli závisieť od predloženia oznámení o rozdieloch a od podmienok uvedených oznámení. Prijatie pozície Únie k takýmto oznámeniam preto patrí do rozsahu pôsobnosti článku 218 ods. 9 ZFEÚ.

Rozdiely, ktoré majú byť oznámené v odpovedi na obežník ICAO, majú vplyv na právne účinky štandardov stanovených v Chicagskom dohovore.

Tieto právne účinky patria do oblasti, na ktorú sa vzťahujú pravidlá Únie, konkrétne nariadenie (EÚ) 2018/1139, nariadenie (EÚ) 2017/373, nariadenie (EÚ) č. 965/2012, nariadenie (EÚ) 2020/469 a nariadenie (EÚ) č. 139/2014. To znamená, že v súlade s článkom 3 ods. 2 ZFEÚ má Únia v tejto veci výlučnú vonkajšiu právomoc.

Prijaté akty nedopĺňajú ani nemenia inštitucionálny rámec dohody.

Procesnoprávnym základom navrhovaného rozhodnutia je preto článok 218 ods. 9 ZFEÚ.

4.2. Hmotnoprávny základ

4.2.1. Zásady

Hmotnoprávny základ rozhodnutia podľa článku 218 ods. 9 ZFEÚ závisí predovšetkým od cieľa a obsahu prijatého aktu, v súvislosti s ktorým sa zaujíma pozícia v mene Únie. Ak prijatý akt sleduje dva ciele alebo obsahuje dve zložky a ak jeden z týchto cieľov alebo jednu z týchto zložiek možno určiť ako hlavnú, zatiaľ čo druhý cieľ alebo druhá zložka je len vedľajšia, rozhodnutie podľa článku 218 ods. 9 ZFEÚ musí byť založené na jedinom hmotnoprávnom základe, a to na tom, ktorý si vyžaduje hlavný alebo prevažujúci cieľ alebo zložka.

4.2.2. Uplatnenie na tento prípad

Hlavný cieľ a obsah prijatého aktu súvisí so spoločnou dopravnou politikou.

Hmotnoprávnym základom navrhovaného rozhodnutia je preto článok 100 ods. 2 ZFEÚ.

4.3. Záver

Právnym základom navrhovaného rozhodnutia Rady je článok 100 ods. 2 ZFEÚ v spojení s článkom 218 ods. 9 ZFEÚ.

2020/0290 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v Medzinárodnej organizácii civilného letectva, pokiaľ ide o oznámenie rozdielov v porovnaní s prílohami 1, 3, 4, s časťou I, II a III prílohy 6, so zväzkami I a II prílohy 10, s prílohou 11, so zväzkami I a II prílohy 14, s prílohou 15 a so zväzkami I, II a III prílohy 16 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, a v Rade Medzinárodnej organizácie civilného letectva v súvislosti s prijatím zmien 46 a 39 častí I a II prílohy 6 k tomuto dohovoru týkajúcich sa odkladu budúcej požiadavky na vybavenie zapisovačom zvuku v kabíne (CVR) s dĺžkou záznamu 25 hodín s cieľom zabrániť nezamýšľaným následkom spôsobeným pandémiou ochorenia COVID-19

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 (ďalej len „Chicagsky dohovor“), ktorého cieľom je regulovať medzinárodnú leteckú dopravu, nadobudol platnosť 4. apríla 1947. Zriadil Medzinárodnú organizáciu civilného letectva (ICAO).

(2) Členské štáty sú zmluvnými štátmi Chicagskeho dohovoru a členmi ICAO, pričom Únia má v určitých orgánoch ICAO štatút pozorovateľa. V Rade ICAO je zastúpených sedem členských štátov.

(3) Podľa článku 54 Chicagskeho dohovoru môže Rada ICAO prijímať medzinárodné štandardy a odporúčania.

(4) Podľa článku 38 Chicagskeho dohovoru každý štát, ktorý považuje za nevykonateľné vyhovieť vo všetkých ohľadoch akémukoľvek takému medzinárodnému štandardu alebo postupu, alebo plne zosúladiť svoje vlastné právne predpisy alebo postupy s takýmto medzinárodným štandardom alebo postupmi, alebo ktorý považuje za potrebné prijať právne predpisy alebo postupy, ktoré sa v nejakom ohľade líšia od právnych predpisov alebo postupov stanovených medzinárodným štandardom, musí bezodkladne oznámiť ICAO rozdiely medzi svojím vlastným postupom a postupom zavedeným medzinárodným štandardom.

(5) Rada ICAO na svojom 219. zasadaní, ktoré sa konalo od 2. do 20. marca 2020, prijala zmeny príloh 1, 3, 4, 6 (časti I, II a III), 10 (zväzky I a II), 11, 14 (zväzky I a II), 15 a 16 (zväzky I, II a III) k Chicagskemu dohovoru v oblasti bezpečnosti, životného prostredia a leteckej navigácie. V príslušných obežníkoch ICAO, v ktorých sa zmluvné štáty ICAO informujú o prijatí zmien, sa štátom pripomína, že podľa článku 38 Chicagskeho dohovoru sú povinné ICAO oznamovať všetky prípadné rozdiely.

(6) Všetky zmeny prijaté Radou ICAO patria do oblastí, na ktoré sa vzťahuje právo Únie, a preto sú vo výlučnej vonkajšej právomoci Únie. Nové štandardy a odporúčania môžu mať rozhodujúci vplyv na obsah práva Únie, konkrétne na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139

(7) [1], vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/373[2], nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012[3], vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/469[4] a nariadenie Komisie (EÚ) č. 139/2014[5].

(8) Niekoľko zmien príloh k Chicagskemu dohovoru je už súčasťou právnych predpisov platných v celej Únii, zatiaľ čo ďalšie sa ešte len zavádzajú do pravidiel Únie.

(9) Pri každej zmenenej prílohe k Chicagskemu dohovoru sa v prílohe k tomuto rozhodnutiu odkazuje na príslušné právne predpisy Únie. Okrem toho sa v prílohe k tomuto rozhodnutiu podrobne uvádzajú rozdiely, ktoré sa majú oznamovať ICAO.

(10) Preto je vhodné prijať pozíciu, ktorá sa má zaujať v mene Únie v odpovedi na obežníky ICAO, ktorou je oznámenie súladu, oznámenie rozdielov alebo nesúhlasu s novými štandardmi a odporúčaniami prijatými na 219. zasadaní Rady ICAO v súvislosti s prílohami 1, 3, 4, 6, 1, 10, 11, 14, 15 a 16 Chicagskeho dohovoru.

(11) Globálna pandémia ochorenia COVID-19 negatívne ovplyvnila prevádzkovateľov lietadiel, výrobcov lietadiel a dodávateľov na nižších úrovniach pre výrobcov vybavenia a oddialila vývoj nových systémov. Prevádzkovatelia lietadiel rušia alebo odkladajú dodávky lietadiel, v dôsledku čoho sa dodanie lietadiel plánované na rok 2020 odkladá na rok 2021. Novovyrobené lietadlo konfigurované na dodanie v roku 2020, ktoré bolo odložené na rok 2021, si vyžaduje opätovnú konfiguráciu na základe ustanovení uplatniteľných po 1. januári 2021. Ak tieto lietadlá budú musieť byť modernejšie vybavené, prevádzkovatelia lietadiel a výrobcovia lietadiel budú čeliť nadmernému finančnému zaťaženiu. Komisia preto začala proces prijímania odkladu tohto dátumu na úrovni Únie prostredníctvom zmien nariadenia (EÚ) č. 965/2012. Zapisovač zvuku v kabíne („CVR“) sa používa na podporu pri vyšetrovaní nehôd a incidentov. Odklad zavedenia CVR s dĺžkou záznamu dvadsaťpäť hodín namiesto dvoch hodín nepredstavuje závažné bezpečnostné riziko, ale zosúlaďuje sa ním prínos pre bezpečnosť vyplývajúci z dlhšieho trvania záznamu zvuku v kabíne so súčasnou realitou, ktorej čelí letecký priemysel. Únia výrazne podporuje úsilie ICAO o zvýšenie bezpečnosti letectva. Vzhľadom na bezprecedentnú situáciu spôsobenú pandémiou

---

[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 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a ktorým sa 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] Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/373 z 1. marca 2017, ktorým sa stanovujú spoločné požiadavky na poskytovateľov manažmentu letovej prevádzky/leteckých navigačných služieb a na ostatné funkcie siete manažmentu letovej prevádzky, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 482/2008, vykonávacie nariadenia (EÚ) č. 1034/2011, (EÚ) č. 1035/2011 a (EÚ) 2016/1377 a ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 677/2011 (Ú. v. EÚ L 62, 8.3.2017, s. 1).

[3] 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).

[4] Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/469 zo 14. februára 2020, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 923/2012, nariadenie (EÚ) č. 139/2014 a nariadenie (EÚ) 2017/373, pokiaľ ide o požiadavky na manažment letovej prevádzky a letecké navigačné služby, plánovanie štruktúr vzdušného priestoru a kvalitu údajov, bezpečnosť vzletovej a pristávacej dráhy a ktorým sa zrušuje nariadenie (EÚ) č. 73/2010 (Ú. v. EÚ L 104, 3.4.2020, s. 1).

[5] 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).

ochorenia COVID-19 a neexistenciu závažného bezpečnostného rizika by však Únia mala podporiť tieto zmeny.

(12) Pozíciou Únie počas 221. zasadnutia Rady ICAO v súvislosti s pripravovanými zmenami 46 a 39 častí I a II prílohy 6, ktorú majú vyjadriť členské štáty Únie, ktoré sú členmi Rady ICAO a konajú spoločne v mene Únie, by malo byť podporenie týchto zmien.

(13) Pozíciou Únie po prijatí zmien 46 a 39 častí I a II prílohy 6 Radou ICAO, ktorú oznamuje generálny tajomník ICAO prostredníctvom obežníka ICAO, by malo byť oznámenie súladu s týmito zmenami a túto pozíciu majú vyjadriť všetky členské štáty Únie,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Pozícia, ktorá sa má zaujať v mene Únie v odpovedi na:

– obežník ICAO 20/19 k prijatiu zmeny 176 prílohy 1,

– obežník ICAO 20/16 k prijatiu zmeny 79 prílohy 3,

– obežník ICAO 20/23 k prijatiu zmeny 61 prílohy 4,

– obežník ICAO 20/18 k prijatiu zmeny 44 časti I prílohy 6,

– obežník ICAO 20/31 k prijatiu zmeny 37 časti II prílohy 6,

– obežník ICAO 20/32 k prijatiu zmeny 23 časti III prílohy 6,

– obežník ICAO 20/20 k prijatiu zmeny 92 zväzku I prílohy 10,

– obežník ICAO 20/21 k prijatiu zmeny 92 zväzku II prílohy 10,

– obežník ICAO 20/39 k prijatiu zmeny 52 prílohy 11,

– obežník ICAO 20/35 k prijatiu zmeny 15 zväzku I prílohy 14,

– obežník ICAO 20/22 k prijatiu zmeny 9 zväzku II prílohy 14,

– obežník ICAO 20/24 k prijatiu zmeny 41 prílohy 15,

– obežník ICAO 20/28 k prijatiu zmeny 13 zväzku I prílohy 16,

– obežník ICAO 20/29 k prijatiu zmeny 10 zväzku II prílohy 16,

– obežník ICAO 20/30 k prijatiu zmeny 1 zväzku III prílohy 16,

vydané Medzinárodnou organizáciou civilného letectva (ICAO), je uvedená v prílohe k tomuto rozhodnutiu.

Článok 2

1. Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie na 221. zasadnutí Rady ICAO, by malo byť podporenie navrhovaných zmien 46 a 39 častí I a II prílohy 6 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve (ďalej len „Chicagsky dohovor“) v ich celom rozsahu.

2. Pozícia, ktorá sa má zaujať v mene Únie po tom, čo Rada ICAO prijme zmeny 46 a 39 častí I a II prílohy 6 k Chicagskemu dohovoru, je oznámenie súladu s prijatým opatrením v odpovedi na príslušný obežník ICAO.

Článok 3

1. Pozíciu uvedenú v článku 1 a článku 2 ods. 2 vyjadria všetky členské štáty Únie.

2. Pozíciu uvedenú v článku 2 ods. 1 vyjadria členské štáty Únie, ktoré sú členmi Rady ICAO, konajúc spoločne.

Článok 4

Toto rozhodnutie je určené členským štátom.

V Bruseli

Za Radu
predseda