EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 20. 5. 2020
COM(2020) 218 final

2020/0098 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa má zaujať v mene Európskej únie v Rade Medzinárodnej organizácie civilného letectva v súvislosti s pripravovaným prijatím zmeny 91 zväzku III prílohy 10, a o oznámení rozdielu z hľadiska dátumu uplatňovania zmeny 13 zväzku I prílohy 14, zmeny 40C prílohy 6, zmeny 77B prílohy 3 a zmeny 39 prílohy 15

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. PREDMET NÁVRHU

Tento návrh sa týka:

– rozhodnutia, ktorým sa stanovuje pozícia, ktorá sa má zaujať v mene Únie v Rade Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO) k plánovanému prijatiu zmeny 91 zväzku III prílohy 10 k Chicagskemu dohovoru Radou ICAO na jednom z jej nasledujúcich zasadnutí.

– rozhodnutia o pozícii, ktorá sa má prijať v mene Únie po tom, ako ICAO oznámi prijatie zmeny 91 prílohy 10 v obežníku, v ktorom sa členské štáty vyzývajú, aby buď oznámili svoj nesúhlas, oznámili akékoľvek rozdiely alebo súlad s prijatým opatrením.

– Rozhodnutie o pozícii, ktorá sa má zaujať v mene Únie, pokiaľ ide o zmenu 13 prílohy 14 – Letiská, zväzku I – Navrhovanie a prevádzka letísk, zmenu 40C prílohy 6 – Prevádzka lietadiel – Medzinárodná obchodná letecká doprava – Letúny, zmenu 39 prílohy 15 – Letecké informačné služby, ako aj zmenu 77B prílohy 3 – Meteorologická služba pre medzinárodnú leteckú navigáciu, pokiaľ ide o nový globálny formát hlásenia podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe, v ktorom sa členské štáty vyzývajú, aby oznámili rozdiely, pokiaľ ide o súlad s dátumom uplatňovania, ktorý sa má odložiť o 6 mesiacov oproti dátumu uplatňovania stanovenému v súvisiacich obežníkoch ICAO.

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 účinnosť a stanú sa právne záväznými.

2.3. Pripravovaný akt Medzinárodnej organizácie civilného letectva

2.3.1. Prijatie zmeny 91 zväzku III prílohy 10 k Chicagskemu dohovoru, pokiaľ ide o systém selektívneho volania (SELCAL).

Rada ICAO má počas jedného zo svojich nadchádzajúcich zasadnutí prijať zmenu 91 zväzku III prílohy 10 k Chicagskemu dohovoru, pokiaľ ide o systém selektívneho volania (SELCAL).

Účelom zmeny 91 zväzku III prílohy 10 je zmeniť prílohu 10 k Chicagskemu dohovoru – Letecké telekomunikácie, zväzok III – Komunikačné systémy, časť II – Systémy hlasovej komunikácie, pokiaľ ide o SELCAL. Zmena 91 zväzku III prílohy 10 zavádza nové tóny na rozšírenie dostupného súboru kódov SELCAL, čím sa obmedzuje možnosť nesprávnej indikácie v pilotnej kabíne. Zmena 91 zväzku III prílohy 10 bola vypracovaná na druhom zasadnutí pracovnej skupiny komunikačného panelu pre dátovú komunikačnú infraštruktúru (CP DCIWG/2) a na technickej úrovni sa nepovažovala za spornú.

Predpokladá sa, že zmena 91 zväzku III prílohy 10 sa začne uplatňovať 5. novembra 2022, keď sa stane právne záväznou pre strany Chicagskeho dohovoru.

2.3.2. Dátum uplatňovania nového globálneho formátu ICAO na hlásenie podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe

V roku 2016 prijala Rada ICAO novú metodiku posudzovania a hlásenia podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe, ktorá je všeobecne známa ako globálny formát hlásenia podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe a ktorej cieľom je umožniť harmonizované posudzovanie a hlásenie podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe, a tak zlepšiť posudzovanie podmienok pri vzlete a pristávaní zo strany letovej posádky.

Nový globálny formát ICAO na hlásenie podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe uplatniteľný od 5. novembra 2020 sa plánuje v rámci zmeny 13 prílohy 14 – Letiská, zväzok I – Navrhovanie a prevádzka letísk, zmeny 40C prílohy 6 – Prevádzka lietadiel – Medzinárodná obchodná letecká doprava – Letúny, zmeny 77B prílohy 3 – Meteorologická služba pre medzinárodnú leteckú navigáciu a zmeny 39 prílohy 15 Letecké informačné služby.

V dôsledku pandémie COVID-19 je začiatok používania nového globálneho formátu ICAO na hlásenie podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe, ktorý pôvodne plánovala ICAO, na úrovni Únie nereálny, a preto Komisia pravdepodobne prijme odloženie uvedeného dátumu na úrovni Únie prostredníctvom zodpovedajúcich zmien príslušných nariadení Komisie[1]. V súčasnosti je tiež neisté, či Rada ICAO zahrnie do programu svojho 220. alebo 221. zasadnutia bod o možnom odložení dátumu uplatňovania nového globálneho formátu ICAO na hlásenie podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe, a ak áno, aké rozhodnutie v tejto veci

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

Rada ICAO prijme. Ak by Rada ICAO z akéhokoľvek dôvodu včas neodložila tento dátum, je potrebné zabezpečiť, aby členské štáty oznámili rozdiel týkajúci sa daného odloženia prijatého na úrovni Únie.

3. POZÍCIA, KTORÁ SA MÁ ZAUJAŤ V MENE ÚNIE

3.1. Zmena 91 zväzku III prílohy 10

3.1.1. Hlavné zmeny, ktoré má zaviesť zmena 91 zväzku III prílohy 10, a ich vzťah k existujúcim pravidlám Únie

Hlavná zmena, ktorá sa má zaviesť návrhom na zmenu 91 zväzku III prílohy 10, je doplniť nové tóny na rozšírenie dostupného súboru kódov SELCAL, a tým obmedziť možnosť nesprávnej indikácie v pilotnej kabíne. Charakteristiky systému SELCAL boli pôvodne odporúčania formulované v 50. rokoch minulého storočia, keď nebolo možné zaručiť stanovené úrovne výkonnosti. Zariadenia vyrábané od 70. rokov minulého storočia lepšie spĺňajú tieto požiadavky, a preto by sa ich jednotné uplatňovanie malo uznávať na účely bezpečnosti a jednotnosti medzinárodnej navigácie. Odporúčanie týkajúce sa modulačnej obálky sa však rozdelilo na normu a odporúčanie, pretože len jej jednotné uplatňovanie je žiaduce.

ICAO tiež poskytuje mechanizmus, prostredníctvom ktorého sa môžu zaviesť nové tóny s minimálnym vplyvom na prevádzkovateľov lietadiel. Počiatočné pozemné vybavenie, ktoré možno dosiahnuť pri nižších nákladoch, umožní postupné zavádzanie v lietadlách, a to prevažne ako továrenské vybavenie.

Únia berie na vedomie nedostatok kódov SELCAL, ktoré možno prideliť lietadlám, a prostriedky na zmiernenie tohto nedostatku rozšírením počtu znakov, ktoré sa dajú použiť na prideľovanie kódov SELCAL novým lietadlám.

Systém SELCAL nemá veľký význam pre európske letecké navigačné služby. Ide však o komunikačný prostriedok, existuje štandardný spôsob jeho vykazovania v letovom pláne a niektorí prevádzkovatelia lietadiel môžu požiadať stanovište letových prevádzkových služieb o jeho používanie v určitých situáciách. Stáva sa to však veľmi zriedka.

SELCAL sa spomína ako jedno z možných riešení v poradenskom materiáli EASA k nariadeniu (EÚ) č. 923/2012 a v nariadení (EÚ) 2020/469, ktorým sa mení príloha IV – časť ATS nariadenia (EÚ) 2017/373.

Zmena 91 zväzku III prílohy 10 sa týka najmä poskytovateľov leteckých navigačných služieb, ktorí poskytujú služby pre severoatlantický región ICAO (NAT), pre vzdušný priestor nad Atlantickým oceánom, ako aj služby manažéra siete, najmä integrovaného systému spracovania letových plánov (IFPS). Príslušní poskytovatelia leteckých navigačných služieb budú musieť inštalovať požadované technické zlepšenia. Manažér siete bude musieť modernizovať systém IFPS, aby mohol prijímať nové kódy SELCAL a aby neodmietal letové plány, pretože nerozpozná kódy.

Pod písmenom c) CNS.TR.100 „Pracovné metódy a prevádzkové postupy poskytovateľov komunikačných, navigačných alebo prehľadových služieb“ nariadenia (EÚ) 2017/373 sa odkazuje na zväzok III prílohy 10 k dohovoru ICAO, a to až po zmenu 89 vrátane, čo by si vyžadovalo vhodnú zmenu na úrovni Únie.

3.2. Globálny formát hlásenia podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe

3.2.1. Dátum uplatňovania nového globálneho formátu ICAO na hlásenie podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe

Z vyšetrovaní nehôd vyplýva, že štandardy na hodnotenie a hlásenie podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe nie sú harmonizované, a ukázalo sa, že táto skutočnosť predstavuje významný faktor, ktorý prispieva k vybočeniam zo vzletovej a pristávacej dráhy, najmä ak je vzletová a pristávacia dráha vlhká alebo znečistená. ICAO následne zmenila viacero štandardov a odporúčaní (SARP) vo viacerých prílohách k Chicagskemu dohovoru. Niektoré z týchto zmien si vyžadujú úpravu existujúceho práva Únie. Táto potreba sa už zohľadnila vo vykonávacích a delegovaných aktoch Komisie[2].

Zmenu 77B prílohy 3, zmenu 13 prílohy 14, zmenu 40 prílohy 6 a zmenu 39 prílohy 15 k Chicagskemu dohovoru, ktorých cieľom je znížiť počet incidentov a nehôd súvisiacich s vybočením zo vzletovej a pristávacej dráhy, prijala Rada ICAO počas roku 2016 a budú sa uplatňovať od 5. novembra 2020. Tieto zmeny sú už na úrovni Únie zavedené vykonávacími nariadeniami (EÚ) 2020/469 a 2019/1387.

Vzhľadom na oneskorenia vo vykonávaní v súvislosti s pandémiou COVID-19 a ako odpoveď na súčasný nedostatok zdrojov príslušných orgánov, ako aj dotknutých prevádzkovateľov, má Komisia v úmysle odložiť dátum začatia uplatňovania príslušných vykonávacích a delegovaných aktov Komisie o 6 mesiacov.

3.3. Pozícia, ktorá sa má zaujať v mene Únie

3.3.1. Pokiaľ ide o zmenu 91 zväzku III prílohy 10

Navrhovanou pozíciou, ktorá sa má zaujať v Rade ICAO v mene Únie, je podporiť navrhovanú zmenu 91 zväzku III prílohy 10 v celom rozsahu. Preto po jej prijatí Radou ICAO a oznámení prostredníctvom obežníka by malo byť pozíciou Únie, že členské štáty notifikujú súlad s prijatým opatrením.

3.3.2. Pokiaľ ide o dátum uplatňovania nového globálneho formátu ICAO na hlásenie podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe

Pokiaľ ide o vykonávanie nového globálneho formátu ICAO na hlásenie podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe, hoci Únia plne podporuje uvedené zmeny, ale s náležitým

[2] Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/469, 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).
Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 923/2012 z 26. septembra 2012, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá lietania a prevádzkové ustanovenia týkajúce sa služieb a postupov v letovej prevádzke a ktorým sa mení a dopĺňa vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 1035/2011 a nariadenia (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EÚ) č. 255/2010 (Ú. v. EÚ L 281, 13.10.2012, s. 1).
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).
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).

zohľadnením vplyvu krízy COVID-19 na schopnosť príslušných členských štátov a prevádzkovateľov vykonať ich, ako sa v súčasnosti vyžaduje v pravidlách ICAO, navrhovaná pozícia, ktorá sa má zaujať v mene Únie, je takáto:

– ak by otázka odkladu termínu nebola zaradená do programu 220. alebo 221. zasadnutia Rady ICAO, alebo ak by Rada ICAO neprijala 6-mesačný odklad, pozíciou Únie by mala byť notifikácia rozdielov v prípade, že lehota stanovená v príslušnom práve EÚ sa predĺži o 6 mesiacov. Členské štáty EÚ budú notifikovať rozdiel, pričom oboznámia ICAO s tým, že vykonávanie, t. j. súlad s novým globálnym formátom ICAO na hlásenie podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe, sa odloží o 6 mesiacov.

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[3].

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*“[4].

4.1.2. Uplatnenie na tento prípad

Medzinárodná organizácia civilného letectva je orgán zriadený dohodou, konkrétne Dohovorom o medzinárodnom civilnom letectve.

Zmena 91 zväzku III prílohy 10, ktorú má Medzinárodná organizácia civilného letectva prijať, predstavuje akt s právnymi účinkami. Akt má právne účinky, pretože mení niekoľko noriem, na základe ktorých môže vzniknúť záväzná právna povinnosť podľa medzinárodného práva.

Okrem toho sa zmenou 91 zväzku III prílohy 10 mení „odporúčanie“ na štandard a štandard sa redukuje na „odporúčanie“. Napriek ich označeniu majú uvedené „odporúčania“ taký charakter, ktorým sa mení právny stav podľa platných noriem. Zmena statusu ustanovení vytvára pre štáty rôzne povinnosti.

Pokiaľ ide o oznámenie rozdielov v súvislosti s dátumom začatia uplatňovania nového globálneho formátu ICAO na hlásenie podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe, spoločnou pozíciou Únie by sa zabezpečilo, že všetky členské štáty oznámia rozdiely v rámci tohto rozhodnutia vyplývajúce z výlučnej právomoci Únie, a teda dodržia článok 38 Chicagskeho dohovoru a nebudú sa považovať za porušujúce povinnosti vyplývajúce z Chicagskeho dohovoru.

Uvedené zmeny nedopĺňajú ani nemenia inštitucionálny rámec dohody.

---

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

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

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 pripravovaného aktu, v súvislosti s ktorým sa zaujíma pozícia v mene Únie. Ak pripravovaný 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 pripravovaných aktov súvisí so spoločnou dopravnou politikou.

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

4.3. Záver

Právnym základom navrhovaného rozhodnutia by mal byť článok 100 ods. 2 ZFEÚ v spojení s článkom 218 ods. 9 ZFEÚ.

2020/0098 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa má zaujať v mene Európskej únie v Rade Medzinárodnej organizácie civilného letectva v súvislosti s pripravovaným prijatím zmeny 91 zväzku III prílohy 10, a o oznámení rozdielu z hľadiska dátumu uplatňovania zmeny 13 zväzku I prílohy 14, zmeny 40C prílohy 6, zmeny 77B prílohy 3 a zmeny 39 prílohy 15

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.

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

(4) Rada ICAO má počas jedného zo svojich nadchádzajúcich zasadnutí prijať zmenu 91 zväzku III prílohy 10 k Chicagskemu dohovoru, pokiaľ ide o systém selektívneho volania (SELCAL).

(5) Je vhodné stanoviť pozíciu, ktorá sa má zaujať v mene Únie v Rade ICAO, keďže navrhovaná zmena 91 zväzku III prílohy 10 bude pre Úniu záväzná a môže rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah práva Únie, konkrétne vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2017/373[5]. Uvedená zmena bude po prijatí záväzná pre všetky štáty ICAO vrátane všetkých členských štátov v súlade s obmedzeniami stanovenými v Chicagskom dohovore a v rámci nich. V článku 38 Chicagskeho dohovoru sa od zmluvných štátov vyžaduje, aby v rámci mechanizmu oznamovania rozdielov organizácii ICAO oznámili, ak majú v úmysle odchýliť sa od normy.

(6) Hlavným účelom zmeny 91 zväzku III prílohy 10 je zaviesť nové tóny na rozšírenie dostupného súboru kódov SELCAL, a tým obmedziť možnosť nesprávnej indikácie v pilotnej kabíne. Vykonajú sa ňou aj zmeny požiadaviek týkajúcich sa charakteristík

[5] 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).

systému a stanovuje sa ňou mechanizmus na zavedenie nových kódov s minimálnym vplyvom na prevádzkovateľov lietadiel.

(7) Únia výrazne podporuje úsilie ICAO o zvýšenie bezpečnosti letectva zaistením bezpečného a presného poskytovania komunikačných, navigačných a prehľadových služieb. Únia by preto mala podporiť vyššie uvedené zmeny.

(8) Pozíciu Únie počas jedného z nadchádzajúcich zasadnutí Rady ICAO s ohľadom na pripravovanú zmenu 91 zväzku III prílohy 10 majú vyjadriť členské štáty Únie, ktoré sú členmi Rady ICAO, konajúc spoločne v mene Únie.

(9) Pozíciou Únie po prijatí zmeny 91 prílohy 10 Radou ICAO, ktorú oznamuje generálny tajomník ICAO prostredníctvom obežníka ICAO, by malo byť oznámenie súladu s touto zmenou, a túto pozíciu vyjadria všetky členské štáty Únie.

(10) V roku 2016 Rada ICAO prijala zmeny viacerých príloh k Chicagskemu dohovoru zamerané na zníženie počtu incidentov a nehôd súvisiacich s vybočením zo vzletovej a pristávacej dráhy. Tieto zmeny sú uvedené v obežníkoch AN 4/1 2.26-16/19, AN 2/2.4-16/18, AN 10/1.1-16/17 a AN 11/1.3.29-16/12 a budú sa uplatňovať v zmluvných štátoch ICAO od 5. novembra 2020 (ďalej len „zmeny“).

(11) Únia výrazne podporuje úsilie ICAO o zvýšenie bezpečnosti letectva. Tieto zmeny, ktorými sa zavádza nová harmonizovaná metodika posudzovania a hlásenia podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe, prispejú k zníženiu rizika vybočenia zo vzletovej a pristávacej dráhy pri pristávaní z dôvodu jej znečistenia napr. snehom, ľadom, kašovitým snehom alebo vodou.

(12) Vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/1397[6] a vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2020/469[7] sa tieto zmeny začleňujú do práva Únie.

(13) Vykonávacie nariadenia (EÚ) 2020/469 a 2019/1387 sa budú uplatňovať čiastočne od 5. novembra 2020 v súlade s dátumom začatia uplatňovania zmien. Pandémia COVID-19 má však značný vplyv na úsilie, ktoré členské štáty a zainteresované strany z odvetvia letectva vynaložili na prípravu uplatňovania nových opatrení uvedených v zmene 77B prílohy 3, zmene 13 prílohy 14, zmene 40 prílohy 6 a zmene 39 prílohy 15 k Chicagskemu dohovoru.

(14) K zhoršeniu pokroku došlo najmä v súvislosti s opatreniami na obmedzenie pohybu a čiastočnou nezamestnanosťou pracovníkov v spojení so zvýšeným pracovným zaťažením potrebným na zvládnutie výrazných negatívnych dôsledkov pandémie COVID-19 pre všetky zainteresované strany.

(15) Príslušné orgány aj prevádzkovatelia majú ťažkosti s prípravou na vykonanie zmien. Preto môže byť potrebné, aby sa dátum uplatňovania stanovený vo vykonávacích nariadeniach (EÚ) 2020/469 a 2019/1387 odložil o 6 mesiacov.

(16) Ak Rada ICAO neodloží dátum uplatňovania zmien o 6 mesiacov, zatiaľ čo v práve Únie sa dátum začatia uplatňovania príslušných noriem ICAO odloží o 6 mesiacov, pozíciou Únie by malo byť oznámenie rozdielu v súlade s článkom 38 Chicagskeho dohovoru a informovanie ICAO o zámere odložiť dátum uplatňovania zmien o 6 mesiacov,

---

[6] Ú. v. EÚ L 229, 5.9.2019, s. 1.

[7] Ú. v. EÚ L 104, 3.4.2020, s. 1.

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie na jednom z nadchádzajúcich zasadnutí Rady Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ďalej len „ICAO“), je podporiť navrhovanú zmenu 91 zväzku III prílohy 10 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve (ďalej len „Chicagsky dohovor“) v celom rozsahu.

Pozícia, ktorá sa má zaujať v mene Únie po tom, čo Rada ICAO prijme zmenu 91 zväzku III prílohy 10 k Chicagskemu dohovoru, je oznámiť súlad s prijatým opatrením v odpovedi na príslušný obežník ICAO.

Článok 2

Ak Rada ICAO neodloží dátum uplatňovania zmeny 77B prílohy 3, zmeny 13 prílohy 14, zmeny 40 prílohy 6 a zmeny 39 prílohy 15 k Chicagskemu dohovoru, a Únia zmení vykonávacie nariadenia (EÚ) 2020/469 a 2019/1387 a delegované nariadenie C(2020) 710 final[8] s cieľom odložiť ich uplatňovanie o 6 mesiacov, oznámi sa zodpovedajúci rozdiel v dátume uplatňovania zmeny 77B prílohy 3, zmeny 13 prílohy 14, zmeny 40 prílohy 6 a zmeny 39 prílohy 15 k Chicagskemu dohovoru o obdobie 6 mesiacov.

Článok 3

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

Pozície uvedené v článku 1 ods. 2 a v článku 2 vyjadria všetky členské štáty Únie.

Článok 4

Toto rozhodnutie je určené členským štátom.

V Bruseli

Za Radu
predseda

[8] Delegované nariadenie Komisie C(2020) 710 final, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 139/2014, pokiaľ ide o bezpečnosť vzletovej a pristávacej dráhy a letecké údaje.