EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 20.5.2020
COM(2020) 218 final

2020/0098 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být jménem Evropské unie zaujat v Radě Mezinárodní organizace pro civilní letectví, pokud jde o předpokládané přijetí změny 91 přílohy 10 svazku III a o oznámení rozdílu v případě data použitelnosti změny 13 přílohy 14 svazku 1, změny 40C přílohy 6, změny 77B přílohy 3 a změny 39 přílohy 15

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. PŘEDMĚT NÁVRHU

Tento návrh se týká:

– Rozhodnutí o postoji, který má být zaujat jménem Unie v Radě Mezinárodní organizace pro civilní letectví (dále též „ICAO“) v souvislosti s plánovaným přijetím změny 91 přílohy 10 svazku III Chicagské úmluvy na nadcházejících zasedáních Rady ICAO.

– Rozhodnutí o postoji, který má být jménem Unie zaujat, jakmile ICAO oznámí přijetí změny 91 přílohy 10 v dopise, v němž jednotlivé členské státy vyzve, aby buď oznámily svůj nesouhlas, připomínky, nebo soulad s přijatým opatřením.

– Rozhodnutí o postoji, který má být jménem Unie zaujat, pokud jde o změnu 13 přílohy 14 – Letiště, svazek I – Projektování a provozování letišť, změnu 40C přílohy 6 – Provoz letadel – Mezinárodní obchodní letecká doprava – letouny, změnu 39 přílohy 15 – Letecké informační služby a změnu 77B přílohy č. 3 – Meteorologická služba pro mezinárodní letecký provoz týkající se nového globálního formátu pro podávání zpráv o stavu povrchu dráhy, kterým se členské státy vyzývají, aby oznámily rozdíl, pokud jde o soulad s datem použitelnosti, které má být oproti datu použitelnosti v souvisejících dopisech ICAO jednotlivým státům odloženo o šest měsíců.

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 je specializovaná agentura Organizace spojených národů. Jejím cílem je rozvíjet zásady a techniky mezinárodního leteckého provozu a podporovat plánování a rozvoj mezinárodní letecké dopravy.

Rada ICAO je stálým orgánem této organizace, jehož 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 článku 54 Chicagské úmluvy je v povinné působnosti Rady ICAO přijímat mezinárodní normy a doporučené postupy, které jsou označovány jako přílohy Chicagské úmluvy.

Po přijetí těchto opatření mají státy ICAO oznámit, zda s nimi souhlasí, uvést případné rozdíly, nebo soulad ještě předtím, než opatření vstoupí v platnost a stanou se právně závaznými.

2.3 Zamýšlený akt Mezinárodní organizace pro civilní letectví

2.3.1 Přijetí změny 91 přílohy 10 svazku III Chicagské úmluvy týkající se selektivního volacího systému (SELCAL)

Na jednom z nadcházejících zasedání má Rada ICAO přijmout změnu 91 přílohy 10 svazku III Chicagské úmluvy týkající se selektivního volacího systému (SELCAL).

Účelem změny 91 přílohy 10 svazku III je změnit přílohu 10 Chicagské úmluvy – Civilní letecká telekomunikační služba, svazek III – Komunikační systémy, část II – hlasové komunikační systémy, týkající se SELCAL. Změna 91 přílohy 10 svazku III zavádí nové tóny s cílem rozšířit dosavadní škálu kódů SELCAL, a snížit tak výskyt falešných indikací v pilotním prostoru. Změna 91 přílohy 10 svazku III byla vypracována na druhém zasedání panelu pro datovou komunikaci pracovní skupiny pro komunikační infrastrukturu (CP DCIWG/2) a na technické úrovni nebyla považována za problematickou.

Předpokládá se, že změna 91 přílohy 10 svazku III se použije od 5. listopadu 2022, kdy se pro strany Chicagské úmluvy stane právně závaznou.

2.3.2 Datum použití nového globálního formátu ICAO pro podávání zpráv o stavu povrchu dráhy

V roce 2016 přijala Rada ICAO novou metodiku pro posuzování stavu povrchu dráhy a podávání zpráv o něm, obecně označovanou jako globální formát pro podávání zpráv o stavu povrchu dráhy, která má umožnit harmonizované posuzování stavu povrchu dráhu a podávání zpráv o něm, a letové posádce odpovídajícím způsobem zlepšit posuzování podmínek pro vzlet a přistání.

S novým globálním formátem ICAO pro podávání zpráv o stavu povrchu dráhy, použitelným od 5. listopadu 2020, se počítá ve změně 13 přílohy 14 – Letiště, svazek I – Projektování a provozování letišť, změně 40C přílohy 6 – Provoz letadel – Mezinárodní obchodní letecká doprava – letouny, změně 77B přílohy 3 – Meteorologická služba pro mezinárodní letecký provoz a změně 39 přílohy 15 Letecká informační služba.

V důsledku pandemie COVID-19 je na úrovni Unie nereálné zavést nový globální formát ICAO pro podávání zpráv o stavu povrchu dráhy k původně plánovanému termínu, a Komise proto změnami svých příslušných nařízení pravděpodobně přijme odklad tohoto data na úrovni Unie[1]. Podle Komise je v současné době rovněž nejisté, zda Rada ICAO zařadí na program svého 220. nebo 221. zasedání otázku možného odložení data použitelnosti nového globálního formátu ICAO pro podávání zpráv o stavu povrchu dráhy, a pokud ano, jak v této věci rozhodne. Pokud tedy Rada ICAO uvedené datum z jakéhokoliv důvodu včas neodloží,

[1] Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012, kterým se stanoví společná pravidla létání a provozní předpisy týkající se služeb a postupů v oblasti letecké navigace a kterým se mění prováděcí nařízení (EU) č. 1035/2011 a nařízení (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EU) č. 255/2010 (Úř. věst. L 281, 13.10.2012, s. 1).
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.
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.

je třeba, aby členské státy ve věci odložení data oznámily případný rozdíl v opatření přijatém na úrovni Unie.

3. POSTOJ, KTERÝ MÁ BÝT ZAUJAT JMÉNEM UNIE

3.1 Změna 91 přílohy 10 svazku III

3.1.1 Hlavní změny, jež mají být zavedeny změnou 91 přílohy 10 svazku III, a jejich vztah k stávajícím pravidlům Unie

Návrh změny 91 přílohy 10 svazku III především zavádí nové tóny s cílem rozšířit dosavadní škálu kódů SELCAL, a snížit tak výskyt falešných indikací v pilotním prostoru. Charakteristiky systému SELCAL původně vycházejí z doporučení formulovaných v 50. letech minulého století, kdy ještě nebylo možné zaručit stanovené výkonové úrovně. Zařízení vyráběná od 70. let minulého století tyto požadavky bez obtíží splňují, a jejich jednotné používání by proto mělo být uznáno v zájmu bezpečnosti a spolehlivosti mezinárodního leteckého provozu. Doporučení k modulační obálce bylo nicméně rozděleno na normu a doporučení, neboť žádoucí je jen jeho jednotné uplatňování.

Organizace ICAO rovněž poskytuje mechanismus, díky němuž lze nové tóny zavést jen s minimálním dopadem na provozovatele letadel. Včasné zajištění pozemní vybavenosti, jíž lze dosáhnout při nižších nákladech, umožní postupnou montáž do letadel, prováděnou převážně přímo při výrobě letadel (tzv. forward fit).

Unie si je vědoma, že kódů SELCAL, které lze přidělovat letadlům, není dostatek a že řešením je zvětšit počet znaků u kódů SELCAL přidělovaných novým letadlům.

Systém SELCAL nemá v evropských letových navigačních službách větší význam. Je to však komunikační prostředek, existuje standardní způsob pro jeho zařazení do letového plánu a někteří provozovatelé letadel mohou po stanovištích letových provozních služeb požadovat, aby jej v určitých situacích používala. Avšak děje se tak velmi zřídka.

Systém SELCAL je uveden ve výčtu možných řešení v rámci pokynů agentury EASA k nařízení (EU) č. 923/2012 a v nařízení (EU) 2020/469, kterým se mění příloha IV – část ATS nařízení (EU) 2017/373.

Změna 91 přílohy 10 svazku III se týká zejména poskytovatelů letových navigačních služeb (ANSP), kteří obsluhují oblast severního Atlantiku (NAT) ICAO, oceánský vzdušný prostor nad Atlantickým oceánem a také služeb manažera struktury vzdušného prostoru, zejména integrovaného systému počátečního zpracování letového plánu (IFPS). Příslušní poskytovatelé letových navigačních služeb budou muset zavést požadovaná technická zlepšení. Manažer struktury vzdušného prostoru bude muset zdokonalit systém IFPS, aby dokázal přijímat nové kódy SELCAL, a letové plány tak nemusely být zamítány z důvodu nerozpoznání kódu.

Písmeno c) CNS.TR.100 „Pracovní metody a provozní postupy pro poskytovatele komunikačních, navigačních nebo přehledových služeb“ nařízení (EU) 2017/373 odkazuje na přílohu 10 svazek III ICAO až po změnu 89 včetně, a bylo by proto třeba provést příslušnou změnu na úrovni Unie.

3.2 Globální formát pro podávání zpráv o stavu povrchu dráhy

3.2.1 Datum použitelnosti nového globálního formátu ICAO pro podávání zpráv o stavu povrchu dráhy

Z vyšetřování nehod vyplývá, že významným faktorem přispívajícím k vyjetí z dráhy, zejména pokud je dráha mokrá nebo znečištěná, je skutečnost, že normy pro posuzování stavu

povrchu dráhy a podávání zpráv nejsou harmonizovány. Organizace ICAO tudíž pozměnila řadu standardů a doporučených postupů (SARP) v několika přílohách Chicagské úmluvy. Kvůli některým z těchto změn bylo třeba změnit stávající právní předpisy Unie. Tato skutečnost se již projevila v prováděcích aktech Komise a jejích aktech v přenesené pravomoci[2].

Cílem změny 77B přílohy 3, změny 13 přílohy 14, změny 40 přílohy 6 a změny 39 přílohy 15 Chicagské úmluvy, jež Rada ICAO přijala v roce 2016 a začnou se používat od 5. listopadu 2020, bylo omezit výskyt incidentů a nehod spojených s vyjetím z dráhy. Tyto změny byly na úrovni Unie zohledněny již v prováděcích nařízeních (EU) 2020/469 a 2019/1387.

Avšak vzhledem ke zpožděním v provádění kvůli COVID-19 a k tomu, že se příslušné orgány i dotčení provozovatelé momentálně potýkají s nedostatkem zdrojů, hodlá Komise odložit datum použitelnosti svých příslušných prováděcích aktů a aktů v přenesené pravomoci o šest měsíců.

3.3 Postoj, který má být zaujat jménem Unie

3.3.1 Změna 91 přílohy 10 svazku III

Navrhovaným postojem, který má být zaujat jménem Unie v Radě ICAO, je podpořit celou navrhovanou změnu 91 přílohy 10 svazku III. Jakmile bude změna přijata Radou ICAO a oznámena dopisem jednotlivým státům, měl by postoj Unie spočívat v tom, že členské státy oznámí soulad s přijatým opatřením.

3.3.2 Datum použitelnosti nového globálního formátu ICAO pro podávání zpráv o stavu povrchu dráhy

Provádění nového globálního formátu ICAO pro podávání zpráv o stavu povrchu dráhy Unie plně podporuje, avšak s náležitým přihlédnutím k dopadu krize COVID-19 na schopnost členských států a dotčených provozovatelů jej provést podle aktuálně platných pravidel ICAO je navrhovaný postoj, jenž má být zaujat jménem Unie, stanoven takto:

nebude-li prodloužení lhůty zařazeno na pořad jednání 220. nebo 221. zasedání Rady ICAO, nebo pokud Rada ICAO nepřijme šestiměsíční odklad, měl by postoj Unie spočívat v tom, že oznámí rozdíly v případě, že lhůta stanovená v příslušných právních předpisech EU bude o šest měsíců prodloužena. Členské státy EU oznámí rozdíl a informují ICAO o tom, že provedení, tj. soulad s novým globálním formátem ICAO pro podávání zpráv o stavu povrchu dráhy, se opozdí o šest měsíců.

---

[2] Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/469, 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 č. 73/2010, Úř. věst. L 104, 3.4.2020, s. 1.
Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012, kterým se stanoví společná pravidla létání a provozní předpisy týkající se služeb a postupů v oblasti letecké navigace a kterým se mění prováděcí nařízení (ES) č. 1035/2011 a nařízení (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EU) č. 255/2010, Úř. věst. L 281, 13.10.2012, s. 1.
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.
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.

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 použijí bez ohledu na to, zda je Unie členem dotyčného orgánu nebo stranou dotyčné dohody[3].

Pojem „*akty s právními účinky*“ zahrnuje akty, které mají právní účinky na základě pravidel mezinárodního práva, kterým se řídí dotyčný orgán. Zahrnuje rovněž nástroje, které podle mezinárodního práva nemají závazný účinek, ale „*mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah právní úpravy přijaté zákonodárcem Unie*.“[4].

4.1.2 Uplatnění v tomto konkrétním případě

Mezinárodní organizace pro civilní letectví je subjekt zřízený dohodou, konkrétně Úmluvou o mezinárodním civilním letectví.

Změna 91 přílohy 10 svazku III, kterou má ICAO přijmout, představuje akt s právními účinky. Právní účinky má z toho důvodu, že mění řadu norem, které mohou uložit závaznou právní povinnost podle mezinárodního práva.

Kromě toho změna 91 přílohy 10 svazku III mění „doporučení“ na normu a naopak status normy snižuje na „doporučení“. Navzdory svému pojmenování mají tato „doporučení“ povahu, která mění právní situaci existující podle dosud platných norem. Změna statusu ustanovení vytváří pro státy různé povinnosti.

U oznámení rozdílů ohledně data použitelnosti nového globálního formátu ICAO pro podávání zpráv o stavu povrchu dráhy by společný postoj Unie zajistil, aby všechny členské státy oznámily rozdíly v mezích tohoto rozhodnutí založeného na výlučné pravomoci Unie, čímž by vyhověly článku 38 Chicagské úmluvy, a tudíž by se nemohlo mít za to, že porušují své povinnosti podle úmluvy.

Uvedené změny 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 zamýšleného aktu, k němuž se zaujímá postoj jménem Unie. Má-li zamýšlený akt dvojí účel nebo má-li dvě složky a lze-li jeden z těchto účelů nebo jednu z těchto složek označit jako hlavní, zatímco druhý účel či druhá složka je pouze vedlejší, musí být rozhodnutí přijaté na základě čl. 218 odst. 9 SFEU založeno na jediném hmotněprávním základě, a sice na tom, který si žádá hlavní nebo převažující účel či složka.

---

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

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

4.2.2 Uplatnění v tomto konkrétním případě

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

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

4.3 Závěr

Právním základem navrhovaného rozhodnutí by měl být čl. 100 odst. 2 SFEU ve spojení s čl. 218 odst. 9 SFEU.

2020/0098 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být jménem Evropské unie zaujat v Radě Mezinárodní organizace pro civilní letectví, pokud jde o předpokládané přijetí změny 91 přílohy 10 svazku III a o oznámení rozdílu v případě data použitelnosti změny 13 přílohy 14 svazku 1, změny 40C přílohy 6, změny 77B přílohy 3 a změny 39 přílohy 15

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 („Chicagská úmluva“), jež reguluje mezinárodní leteckou dopravu, vstoupila v platnost dne 4. dubna 1947. Zřídila Mezinárodní organizaci pro civilní letectví (ICAO).

(2) Členské státy jsou smluvními státy Chicagské úmluvy a členy ICAO, přičemž Unie má v některých orgánech ICAO status pozorovatele.

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

(4) Na jednom z nadcházejících zasedání má Rada ICAO přijmout změnu 91 přílohy 10 svazku III Chicagské úmluvy týkající se selektivního volacího systému (SELCAL).

(5) Je vhodné stanovit postoj, který má být jménem Unie zaujat v Radě ICAO, jelikož navrhovaná změna 91 přílohy 10 svazku III bude pro Unii závazná a může zásadně ovlivnit obsah práva Unie, konkrétně prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/373[5]. Po přijetí bude změna závazná pro všechny členské státy ICAO, včetně všech členských států EU, a to v souladu s Chicagskou úmluvou a v rámci omezení v ní stanovených. Článek 38 Chicagské úmluvy vyžaduje, aby smluvní státy pomocí mechanismu pro oznamování rozdílů oznámily organizaci ICAO, hodlají-li se od určité normy odchýlit.

(6) Hlavním účelem změny 91 přílohy 10 svazku III je zavést nové tóny, které rozšíří dosavadní seznam kódů SELCAL, čímž se sníží výskyt falešných indikací v pilotním prostoru. Uvedená změna rovněž mění požadavky na vlastnosti systému a stanoví mechanismus k zavedení nových kódů při minimálním dopadu na provozovatele letadel.

[5] 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).

(7) Unie jednoznačně podporuje úsilí ICAO o zlepšení bezpečnosti letectví zajištěním bezpečného a přesného poskytování komunikačních, navigačních a přehledových služeb. Unie by proto měla výše uvedené změny podpořit.

(8) Postoj Unie na jednom z nadcházejících zasedání Rady ICAO, pokud jde o plánovanou změnu 91 přílohy 10 svazku III, vyjádří členské státy Unie, jež jsou členy Rady ICAO a jednají společně jménem Unie.

(9) Jakmile bude změna 91 přílohy 10 přijata Radou ICAO a oznámena dopisem generálního tajemníka ICAO jednotlivým státům, měl by postoj Unie spočívat v tom, že oznámí soulad s touto změnou vyjádřený všemi členskými státy Unie.

(10) V roce 2016 přijala Rada ICAO změny několika příloh Chicagské úmluvy, jejichž cílem je omezit výskyt incidentů a nehod spojených s vyjetím z dráhy. Tyto změny jsou uvedeny v dopisech jednotlivým státům 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 ve smluvních státech ICAO se začnou používat od 5. listopadu 2020 (dále jen „změny“).

(11) Unie jednoznačně podporuje snahy ICAO o zlepšení bezpečnosti letectví. Uvedené změny zavádí novou harmonizovanou metodiku pro posuzování stavu povrchu dráhy a podávání zpráv o něm, a přispějí tak ke zmírnění rizika vyjetí z dráhy při přistání z důvodu znečištění dráhy sněhem, ledem, rozbředlým sněhem nebo vodou.

(12) Tyto změny jsou do práva Unie začleněny prováděcím nařízením Komise (EU) 2019/1397[6] a prováděcím nařízením Komise (EU) 2020/469[7].

(13) Prováděcí nařízení (EU) 2020/469 a 2019/1387 se od 5. listopadu 2020 začnou používat částečně v souladu s datem použitelnosti uvedených změn. Onemocnění COVID-19 však značně zkomplikovalo úsilí členských států a zúčastněných stran z oblasti letectví o přípravu na uplatňování nových opatření uvedených ve změně 77B přílohy 3, změně 13 přílohy 14, změně 40 přílohy 6 a změně 39 přílohy 15 Chicagské úmluvy.

(14) Postup se zpomalil zejména kvůli omezení volného pohybu osob a zkrácení pracovní doby zaměstnanců v kombinaci s dodatečným množstvím práce, které si vyžádalo zvládnutí závažných nepříznivých důsledků, jež onemocnění COVID-19 mělo pro všechny zúčastněné strany.

(15) S potížemi při přípravě na zavedení změn se potýkají příslušné orgány i provozovatelé. Může být proto nezbytné odložit datum použitelnosti stanovené v prováděcích nařízeních (EU) 2020/469 a 2019/1387 o šest měsíců.

(16) Pokud Rada ICAO datum použitelnosti změn o šest měsíců neodloží, zatímco právní předpisy Unie datum použitelnosti příslušných norem ICAO odloží o šest měsíců, měl by postoj Unie spočívat v tom, že oznámí rozdíl podle článku 38 Chicagské úmluvy a organizaci ICAO informuje, že datum použitelnosti změn hodlá odložit o šest měsíců,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Postoj, který má být zaujat jménem Unie na jednom z nadcházejících zasedání Rady Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), je podpořit navrhovanou změnu č. 91

[6] Úř. věst. L 229, 5.9.2019, s. 1.
[7] Úř. věst. L 104, 3.4.2020, s. 1.

přílohy 10 svazku III Úmluvy o mezinárodním civilním letectví („Chicagská úmluva“) v celém rozsahu.

Postoj, který má být jménem Unie zaujat, jakmile Rada ICAO přijme změnu 91 přílohy 10 svazku III Chicagské úmluvy, musí spočívat v tom, že v odpovědi na příslušný dopis ICAO oznámí soulad s přijatým opatřením.

Článek 2

Pokud Rada ICAO neodloží datum použitelnosti změny 77B přílohy 3, změny 13 přílohy 14, změny 40 přílohy 6 a změny 39 přílohy 15 Chicagské úmluvy a Unie změní prováděcí nařízení (EU) 2020/469 a 2019/1387 a nařízení v přenesené pravomoci C(2020)710 final[8] tak, že jejich použitelnost odloží o šest měsíců, oznámí odpovídající šestiměsíční rozdíl u data použitelnosti změny 77B přílohy 3, změny 13 přílohy 14, změny 40 přílohy 6 a změny 39 přílohy 15 Chicagské úmluvy.

Článek 3

Postoj uvedený v čl. 1 odst. 1 vyjádří členské státy Unie, které jsou členy Rady ICAO.

Postoje uvedené v čl. 1 odst. 2 a v článku 2 vyjádří všechny členské státy Unie.

Článek 4

Toto rozhodnutí je určeno členským státům.

V Bruselu dne

Za Radu
předseda/předsedkyně

[8] Nařízení Komise v přenesené pravomoci C(2020)710 final, kterým se mění nařízení (EU) č. 139/2014, pokud jde o bezpečnost dráhy a letecká data.