



Rada
Evropské unie

Brusel 18. ledna 2022
(OR. en)

5149/22

Interinstitucionální spis:
2022/0003(NLE)

AVIATION 3
ICAO 2
RELEX 20

NÁVRH

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	17. ledna 2022
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2022) 10 final
Předmět:	Návrh ROZHODNUTÍ RADY o postoji, který má být jménem Evropské Unie zaujat na 225. zasedání Rady Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) k zamýšlenému přijetí změny č. 178 přílohy 1, změny č. 47 přílohy 6 části I, změny č. 40 přílohy 6 části II, změny č. 24 přílohy 6 části III, změny č. 7 přílohy 7, změny č. 109 přílohy 8, změny č. 91 přílohy 10 svazku IV, změny č. 17 přílohy 14 svazku I, změny č. 18 přílohy 17 a změny č. 29 přílohy 9 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2022) 10 final.

Příloha: COM(2022) 10 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 17.1.2022
COM(2022) 10 final

2022/0003 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být jménem Evropské Unie zaujat na 225. zasedání Rady Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) k zamýšlenému přijetí změny č. 178 přílohy 1, změny č. 47 přílohy 6 části I, změny č. 40 přílohy 6 části II, změny č. 24 přílohy 6 části III, změny č. 7 přílohy 7, změny č. 109 přílohy 8, změny č. 91 přílohy 10 svazku IV, změny č. 17 přílohy 14 svazku I, změny č. 18 přílohy 17 a změny č. 29 přílohy 9 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. PŘEDMĚT NÁVRHU

Tento návrh se týká rozhodnutí o:

- i) postoji, který má být jménem Unie zaujat na 225. zasedání Rady Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) k zamýšlenému přijetí změny č. 178 přílohy 1, změny č. 47 přílohy 6 části I, změny č. 40 přílohy 6 části II, změny č. 24 přílohy 6 části III, změny č. 7 přílohy 7, změny č. 109 přílohy 8, změny č. 91 přílohy 10 svazku IV, změny č. 17 přílohy 14 svazku I, změny č. 18 přílohy 17 a změny č. 29 přílohy 9 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, a
- ii) postoji, který má být jménem Unie zaujat, až ICAO příslušným dopisem státům oznámí přijetí změny č. 178 přílohy 1, změny č. 47 přílohy 6 části I, změny č. 40 přílohy 6 části II, změny č. 24 přílohy 6 části III, změny č. 7 přílohy 7, změny č. 109 přílohy 8, změny č. 91 přílohy 10 svazku IV, změny č. 17 přílohy 14 svazku I, změny č. 18 přílohy 17 a změny č. 29 přílohy 9 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví a vyzve smluvní státy, aby oznámily svůj případný nesouhlas, veškeré rozdíly nebo svůj soulad s přijatými opatřeními.

2. SOUVISLOSTI NÁVRHU

2.1 Úmluva o mezinárodním civilním letectví

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

Stranami Chicagské úmluvy jsou všechny členské státy EU.

2.2 Mezinárodní organizace pro civilní letectví

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

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

Podle článku 54 Chicagské úmluvy je v povinné působnosti Rady ICAO přijímat mezinárodní standardy a doporučené postupy (SARP), které jsou přílohami Chicagské úmluvy.

Podle článku 90 Chicagské úmluvy každá tato příloha nebo její doplněk nabývá platnosti po uplynutí tří měsíců ode dne, kdy byly předloženy smluvním státům ICAO, nebo po uplynutí delší doby, stanovené Radou ICAO, leč by většina smluvních států ICAO mezitím oznámila Radě svůj nesouhlas.

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

Podle článku 38 Chicagské úmluvy jakýkoliv stát, který uzná, že nedokáže ve všech směrech vyhovět některému mezinárodnímu standardu či postupu nebo uvést své vlastní předpisy či postupy v naprostý soulad s těmito mezinárodními standardy nebo postupy, případně který pokládá za nezbytné přijmout předpisy nebo postupy lišící se v některém ohledu od předpisů

nebo postupů stanovených mezinárodním standardem, oznámí ihned Mezinárodní organizaci pro civilní letectví rozdíly mezi svým vlastním postupem a tím, který stanoví mezinárodní standard.

2.3 Zamýšlené akty ICAO a jejich vztah ke stávajícím předpisům Unie

Během svého 225. zasedání nebo na některém z následujících zasedání by Rada ICAO měla přijmout:

- změnu č. 178 přílohy 1 týkající se mezinárodního uznávání elektronických průkazů způsobilosti leteckého personálu,
- změnu č. 47 přílohy 6 části I týkající se provozu s prodlouženou dobou letu na náhradní letiště (EDTO), záchranných vest pro malé děti, systémů signalizace nebezpečného přiblížení k zemi, systémů poskytujících přehled o přejetí dráhy a upozorňujících na ně a provozního zápočtu,
- změnu č. 40 přílohy 6 části II týkající se ustanovení o provozním zápočtu a přiměřených záchranných a hasičských službách všeobecného letectví,
- změnu č. 24 přílohy 6 části III týkající se provozního zápočtu, náhradních heliportů v pobřežních vodách pro provoz vrtulníků s dlouhým doletem a nebezpečného zboží,
- změnu č. 7 přílohy 7 týkající se zápisu letadla do leteckého rejstříku, výmazu z leteckého rejstříku a převodu zápisu;
- změnu č. 109 přílohy 8 týkající se odpovědnosti státu v případě modifikací a oprav třetí stranou, ustanovení o systémech hašení požáru nákladového prostoru a údržby letadla, které není registrováno ve státě, jež vydal oprávnění organizace k údržbě,
- změnu č. 91 přílohy 10 svazku IV týkající se zavedení palubního protisrážkového systému X (ACAS X) a snížení výskytu planých poplachů ACAS u letadel vybavených současným systémem ACAS s funkcí hybridního sledování,
- změnu č. 17 přílohy 14 svazku I týkající se hasičských a záchranných služeb všeobecného letectví,
- změnu č. 18 přílohy 17, která vyplynula z přezkumu přílohy 17 na 32. zasedání Panelu pro ochranu letectví před protiprávními činy (AVSECP/32), které se konalo od 31. května do 4. června 2021,
- změnu č. 29 přílohy 9 týkající se šíření zdravotních problémů v letectví a boje proti obchodování s lidmi, která vyplynula z doporučení 12. zasedání Panelu pro zjednodušení formalit (FALP/12), které se konalo od 13. do 23. července 2021

(„zamýšlené akty“).

Účely zamýšlených aktů jsou následující:

Změna č. 178 přílohy 1

Vložit do přílohy 1 hlavu 5 – Specifikace průkazů způsobilosti leteckého personálu, která se týká zavedení elektronických průkazů způsobilosti leteckého personálu (EPL), s cílem zlepšit účinnost a mezinárodní uznávání těchto průkazů.

Předpokládá se, že změna bude použitelná od 3. listopadu 2022.

Změna č. 47 přílohy 6 části I

Pokud jde o provoz s prodlouženou dobou letu na náhradní letiště (EDTO), změnit hlavu 4 a odstranit celý dodatek C. Změna se týká významných systémů EDTO a jejím cílem je vyjasnit, že nesmí být překročeno nejpřísnější omezení délky letu EDTO a že bude nutné ji zvážit na dispečinku. Dodatek C sloužící jako poradenský materiál se zrušuje, jelikož dokument „EDTO Manual“ (Doc 10085) obsahuje vyčerpávající soubor pokynů k EDTO.

Pokud jde o záchranné vesty pro malé děti, vložit do přílohy 6 části I novou poznámku s dalšími pokyny k přepravě záchranných vest pro malé děti na palubě. Smluvní státy nemají právní povinnost oznamovat soulad nebo rozdíly, pokud jde o poznámky.

Pokud jde o systémy signalizace nebezpečného přiblížení k zemi (GPWS), na základě přezkumu nedávných nehod aktualizovat stávající doporučení ke standardu v příloze 6 části I týkající GPWS pro letadla s maximální schválenou vzletovou hmotností (MCTOM) 5 700 kg nebo menší, které je oprávněno přepravovat více než pět, avšak ne více než devět cestujících.

Pokud jde o systémy poskytující přehled o přeletí dráhy a upozorňující na ně (ROAAS), vložit do hlavy 1 nový standard společně s novými definicemi, který bude vyžadovat montáž ROAAS do letadel pro obchodní leteckou dopravu už během výroby („forward fit“).

Změna č. 47 přílohy 6 části I, změna č. 40 přílohy 6 části II a změna č. 24 přílohy 6 části III týkající se letištních provozních minim založených na výkonnosti (PBAOM) a letových zapisovačů

Pokud jde o provozní zápočet v souvislosti s PBAOM, nabízí koncept PBAOM možnost udělit provozní zápočet, tj. použít nižší minima na základě výkonnosti pozemní infrastruktury a palubních systémů.

Jedním z účelů změn přílohy 6 je vyvarovat se odkazů na konkrétní systémy – například systémy pro zlepšení viditelnosti (EVS) a průhledové zobrazovače (HUD) – a poskytnout obecnější, technologicky neutrální znění, aby byl umožněn další vývoj v této oblasti. Další změnou je zavedení definic základního a vyspělého letadla – vyspělé letadlo má nad rámec požadovaného vybavení pro provoz další vybavení ve srovnání se základním letadlem, které má pouze potřebné vybavení, a není tedy způsobilé pro žádný provozní zápočet. Tato změna je první fází v rámci zavádění konceptu PBAOM do obchodního provozu s cílem usnadnit pochopení tohoto konceptu a umožnit, aby standardy byly napsány obecnějším způsobem.

Kromě toho se zrušuje dodatek H v příloze 6 části I, neboť informace o používání automatických přistávacích systémů, průhledových zobrazovačů a systémů vidění jsou nyní uvedeny v dokumentu „Manual on All-Weather Operations“ (Doc 9365). Smluvní státy nemají právní povinnost oznamovat soulad nebo rozdíly, pokud jde o poradenský materiál.

Pokud jde o letové zapisovače, změnit stávající standardy v příloze 6, a zavést tím požadavky na výrobce a montéry systémů letových zapisovačů, aby poskytovali informace nezbytné k zachování provozuschopnosti letových zapisovačů. Požadavky rovněž objasňují četnost údržby zapisovače letových údajů.

Změna č. 40 přílohy 6 části II a změna č. 17 přílohy 14 svazku I týkající se ustanovení o záchranných a hasičských službách (RFF) všeobecného letectví (GA)

Vložit do přílohy 6 části II dílu 2 (Provoz všeobecného letectví) nové doporučení a do přílohy 6 části II dílu 3 (Velké a proudové letouny) a do přílohy 14 svazku I hlavy 9 nové standardy.

Pokud jde o díly 2 a 3 části II přílohy 6, jasně určit potřebu, aby provozovatel zvážil dostupnost záchranných a hasičských zařízení a služeb na letišti zamýšleného provozu.

Navrhované doporučení v příloze 6 části II díle 2 umožňuje dotčeným provozovatelům všeobecného letectví (v systému EU jde o provozovatele NCO) posoudit vhodnost letiště

zamýšleného provozu a v rámci tohoto posouzení zvážit dostupnost záchranných a hasičských zařízení a služeb. V případě provozovatelů uvedených v příloze 6 části II díle 3 (v systému EU jde o provozovatele NCC), po nichž se vyžaduje, aby měli zaveden systém řízení bezpečnosti (SMS), by se měla potřeba zvážit při výběru letiště vhodnost jeho záchranných a hasičských zařízení řešit v rámci provozovatelova systému řízení bezpečnosti.

Dále ICAO navrhuje vyloučit všeobecné letectví z ustanovení o záchranných a hasičských službách v příloze 14 – Letiště, svazku I – Projekce letišť a provoz na nich. Některé státy si stávající znění vykládají tak, že vyhrazená zařízení pro záchranné a hasičské služby musí mít všechna letiště, bez ohledu na velikost a druh provozu. Pro malá letiště, která slouží výhradně všeobecnému letectví, toto představuje velkou zátěž, která vedla k omezení jejich provozní doby, nebo dokonce k jejich uzavření. Dočasné uzavření nebo omezení provozní doby letišť je rizikem samo o sobě, zejména pro letadla všeobecného letectví, která mají omezenější dolet, mohou být často provozována jen ve dne a více podléhají povětrnostním podmínkám. Současný požadavek na záchranné a hasičské služby není přiměřený, neboť nízká hmotnost, nízká vzletová a přistávací rychlost a omezený dolet malých letadel všeobecného letectví pravděpodobně nezpůsobí takový druh nehod při vzletu či přistání, který by vyžadoval letištní hasičskou a záchrannou službu.

Změna č. 24 přílohy 6 části III

Pokud jde o náhradní heliporty v pobřežních vodách pro provoz vrtulníků s dlouhým doletem, změny standardů a doporučených postupů, zrušit stávající doporučený postup nepoužívat náhradní heliporty v pobřežních vodách v nehostinném prostředí. Nyní postup vyžaduje, aby provozovatel při rozhodování o jejich použití zvážil veškeré důležité faktory. Změna umožňuje provozovateli navrhnout náhradní heliport v pobřežních vodách v nehostinném prostředí za předpokladu, že bude provedeno posouzení rizik. Záměrem je, aby provozovatel mohl bezpečně a účinně řídit optimální užitečné zatížení vůči požadavkům na palivo, dolet a odklon, a přitom zachovat alespoň rovnocennou úroveň bezpečnosti uvedenou v současném ustanovení.

Pokud jde o přepravu nebezpečného zboží vrtulníkem, vložit do přílohy 6 části III novou hlavu 12. Aktuálně nejsou v části III žádné vhodné standardy týkající se konkrétně ustanovení souvisejících s povinnostmi státu provozovatele. Taková ustanovení jsou nezbytná k tomu, aby byl zajištěn bezpečný dohled nad provozem přepravujícím nebezpečné zboží a byly vyjasněny požadavky vůči provozovatelům, kteří nejsou oprávněni přepravovat nebezpečné zboží. Ustanovení vycházejí z ustanovení uvedených v části I přílohy 6, která byla upravena pro část III přílohy 6. Ustanovení jsou v souladu s dokumentem „Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air“ (Doc 9284, Technical instructions).

Předpokládá se, že změny částí I, II a III přílohy 6 a svazku I přílohy 14 budou použitelné od 3. listopadu 2022.

Změna č. 7 přílohy 7

Pro usnadnění převodu letadla z jednoho státu do druhého, harmonizovat stávající praxi a rovněž zvýšit transparentnost a důslednost při výměně údajů o vlastnictví letadel mezi státy.

Pokud jde o zápis letadla do leteckého rejstříku, změnit osvědčení o zápisu do leteckého rejstříku tak, aby v osvědčení bylo uvedeno, že se vydává vlastníkovému letadla, provozovateli letadla nebo jinému subjektu. Cílem této změny je zohlednit současné obchodní praktiky v leteckém odvětví, např. leasing, kdy letadlo provozuje jiný subjekt než vlastník letadla.

Pokud jde o výmaz letadla z rejstříku, zavést požadavek na vydání osvědčení o výmazu letadla z rejstříku v okamžiku výmazu. Formát a informace v oznámení nebo osvědčení o

výmazu z leteckého rejstříku vydávané mnoha státy nejsou v současné době standardizovány, což vede ke zdržením při zapisování letadel do leteckých rejstříků.

Předpokládá se, že změna č. 7 přílohy 7 bude použitelná dne 2. listopadu 2023. Předpokládá se však, že ustanovení týkající se osvědčení o zápisu do leteckého rejstříku budou použitelná od 26. listopadu 2026.

Změna č. 109 přílohy 8

Změnit standardy a doporučené postupy v příloze 8 s cílem zlepšit srozumitelnost a zajistit, aby státy schvalující jakoukoliv modifikaci a opravu (tj. státy projekce konstrukce) jasně chápaly svou odpovědnost za zachování letové způsobilosti, a vyjasnit schopnost konstrukce systémů hašení požáru nákladového prostoru ve velkých letadlech, vrtulnících a malých letadlech. Přidává se taktéž poznámka, která vysvětluje, že navrhovaná ustanovení v části II hlavy 6 nebrání organizaci údržby v provádění údržby na letadle, které není registrováno ve státě, jenž vydal oprávnění organizace údržby, a na letadle bez registrace. Smluvní státy nemají právní povinnost oznamovat soulad nebo rozdíly, pokud jde o poznámky.

Datum účinnosti změny č. 109 přílohy 8 je 3. listopadu 2022.

Změna č. 91 svazku IV přílohy 10

Změnit stávající standardy a doporučené postupy v příloze 10 svazku IV tak, aby byl zaveden palubní protisrážkový systém X (ACAS X) s cílem zlepšit bezpečnost, snížit zbytečné poplachy, zohlednit nové postupy a umožnit využití jiných zdrojů přehledu na podporu nových typů letadel a snížit výskyt planých poplachů ACAS. Předpokládá se, že změna bude použitelná od 3. listopadu 2022.

Změna č. 18 přílohy 17

Zavést nové a/nebo upravit stávající standardy a doporučené postupy v příloze 17 Chicagské úmluvy týkající se bezpečnostní kultury, bezpečnostních programů provozovatelů letišť, metod pro zjišťování přítomnosti výbušnin v zapsaných zavazadlech a národních programů kontroly kvality ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Předpokládá se, že změna č. 18 bude použitelná od listopadu 2022.

Změna č. 29 přílohy 9

Navrhovaná změna č. 29 přílohy 9 zahrnuje mimo jiné nová a/nebo revidovaná ustanovení týkající se ohrožení veřejného zdraví, bezpečnosti cestovních a zdravotních dokladů, záchranných a repatriačních letů, zjednodušení formalit v letecké dopravě pro osoby se zdravotním postižením, pomoci obětem leteckých nehod a jejich rodinám, obchodování s lidmi a menší změnu v poznámce k údajům jmenné evidence cestujících (PNR) s cílem upřesnit výraz „push“.

Zejména pro oblast zdraví schválil dne 15. dubna 2020 Výbor pro leteckou dopravu (C-DEC 219/3) působnost pracovní skupiny s mandátem revidovat veškeré standardy a doporučené postupy v oblasti zdraví a související poradenský materiál v příloze 9, vypracovat návrhy nových a/nebo revidovaných ustanovení přílohy 9 a navrhnout příslušné návrhy poradenského materiálu. Účelem těchto změn je stanovit účinná opatření ICAO, která by státy mohly zavést prostřednictvím leteckých úřadů a která obsahují požadavky na provozovatele letadel a letišť i na jiné zúčastněné strany.

Při zvažování nových a revidovaných standardů a doporučených postupů navrhla pracovní skupina nové definice a úpravy hlavy 1 (dezinfekce a dezinfekce letadla), hlavy 6 (pohotovostní plán letišť pro případ výskytu zdravotních problémů), hlavy 8 (kontrola zdravotních dokladů, podpora digitálních řešení, kdykoli je to možné) a schválila vložení

nové hlavy 10 do přílohy 9 – Zjednodušení formalit. Cílem nové hlavy 10 je seskupit nové a revidované standardy a doporučené postupy v oblasti zdraví a přesunout některé stávající standardy a doporučené postupy v oblasti zdraví z jiných hlav přílohy 9 do nově navrhované hlavy 10. Tuto hlavu budou tvořit tři díly: A. Mezinárodní zdravotnické předpisy a související opatření, B. Kontrola zdravotních dokladů a C. Prevence a zmírňování přenosných nemocí. Avšak z důvodu intenzivní práce na nových a revidovaných standardech a doporučených postupech a z důvodu časových omezení nebyla pracovní skupina schopna seskupit standardy a doporučené postupy, aby mohla být zavedena nová hlava 10 v plné míře.

Panel pro zjednodušení formalit na 12. jednání přezkoumal doporučení pracovní skupiny a navrhované standardy a doporučené postupy a zahrnul je s dalšími poznámkami do své závěrečné zprávy. Některé standardy a doporučené postupy byly během jednání panelu změněny a účastníci se na nich nakonec shodli. Diskuse se týkala trasování kontaktů a stavu zdravotních dokladů při vstupu nebo tranzitu. Kromě toho se komise dohodla na zavedení menších změn v případě formuláře pro trasování cestujících.

Pracovní skupina pro obchodování s lidmi (WGHT) v rámci Panelu ICAO pro zjednodušení formalit vypracovala komplexní strategii v oblasti obchodování s lidmi. Ta zahrnuje vypracování pokynů a pomoc členským státům při:

- a) vytváření a zavádění komplexní strategie související se zjednodušením formalit pro boj proti obchodování s lidmi v civilním letectví a
- b) zavádění politik a protokolů týkajících se reakce na podezřelé případy obchodování s lidmi, které obsahují jasné postupy hlášení donucovacím orgánům, reakce na případy možného obchodování s lidmi a koordinace mezi úřady států a mezi státy a se zúčastněnými stranami (včetně letišť a leteckých společností).

Tato komplexní strategie doplňuje stávající politiku ICAO v oblasti boje proti obchodování s lidmi, poradenský materiál a další zdroje, které byly vypracovány, aby se jimi odvětví letectví mohlo řídit ve snaze bojovat proti obchodování s lidmi, včetně obecného usnesení, dvou doporučených postupů, školicích pokynů, pokynů pro hlášení, školicího programu a průzkumu v členských státech.

Předpokládá se, že tyto změny navržené ve změně č. 29 budou použitelné od listopadu 2022.

3. POSTOJ, KTERÝ MÁ BÝT ZAUJAT JMÉNEM UNIE

3.1 Hlavní změny a jejich vztah ke stávajícím předpisům Unie

Změna č. 178 přílohy 1 týkající se mezinárodního uznávání elektronických průkazů způsobilosti leteckého personálu (EPL)

V reakci na doporučení, která vzešla z 39. zasedání Shromáždění ICAO, provedl sekretariát ICAO analýzu proveditelnosti vypracování standardů v příloze 1 – O způsobilosti leteckého personálu pro zavedení elektronické evidence průkazů způsobilosti leteckého personálu s cílem zlepšit bezpečnost a účinnost. Analýza naznačila, že změna přílohy 1 umožňující dobrovolné používání elektronických průkazů způsobilosti leteckého personálu je proveditelná za předpokladu, že bude věnována důkladná pozornost tomu, aby se předešlo zbytečné zátěži pro další státy, které musí ověřovat pravost a platnost průkazů. Byla založena pracovní skupina pro elektronické průkazy způsobilosti leteckého personálu (EPL-TF), která dostala za úkol mimo jiné přezkoumat analýzu, kterou provedl sekretariát ICAO, a vypracovat navrhovaná ustanovení, která by pečlivě zohlednila přijetí elektronických průkazů ostatními státy.

Členské státy byly konzultovány ohledně navrhovaných změn prostřednictvím dopisu ICAO státům AN 12/1.1.25-20/112 včetně návrhů na změnu přílohy 1 Chicagské úmluvy.

Změny původně navržené v dopise státům AN 12/1.1.25-20/112 se týkají zavedení průkazů způsobilosti leteckého personálu v elektronické podobě na samostatných mobilních zařízeních s elektronickým displejem, a to navíc k průkazům vydávaných na kvalitním papíře nejvyšší jakosti nebo na jiném vhodném materiálu, včetně plastových karet.

V návaznosti na doporučení agentury EASA k dopisu státům AN 12/1.1.25-20/112 řada členských států EU uznala přínosy, které průkazy v elektronické podobě mají, a neshledává na nich žádnou konkrétní nevýhodu.

Zamýšlené změny jsou schopny rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah právních předpisů EU, a to nařízení Komise (EU) č. 1178/2011¹ a nařízení Komise (EU) 2015/340². Nové standardy a doporučené postupy ICAO budou muset být začleněny do právních předpisů EU, neboť bude nutné změnit stávající právní rámec, tak aby mohl být regulován formát, druh a certifikace samostatných mobilních zařízení s elektronickým displejem, jakož i možnost mít přístup k relevantním údajům s internetovým připojením i bez něj, a současně zajistit integritu, soukromí a bezpečnost osobních údajů.

Změna č. 47 přílohy 6 části I, změna č. 40 přílohy 6 části II, změna č. 24 přílohy 6 části III a změna č. 17 přílohy 14 svazku I

Změna č. 47 přílohy 6 části I týkající se provozu s prodlouženou dobou letu na náhradní letiště (EDTO) by měla být provedena v nařízení Komise (EU) č. 965/2012³.

Změna č. 47 přílohy 6 části I týkající se záchranných vest pro malé děti odpovídá stávajícím pravidlům v nařízení Komise (EU) č. 965/2012, které řeší vybavenost a uložení záchranných vest nebo obdobných plovacích prostředků pro malé děti. Totéž platí pro systémy signalizace nebezpečného přiblížení k zemi (GPWS). Agentura EASA předložila informace na podporu analýzy efektivity nákladů, kterou provedla organizace ICAO. Z analýzy vyplynulo, že příznivý poměr mezi náklady a přínosy by tato změna měla v případě montáže při výrobě („forward fit“); pro dovybavení („retrofit“) však tento poměr není dostatečně pádný. Nebudou vyžadovány žádné změny předpisů EU.

Změna č. 47 přílohy 6 části I týkající se systémů poskytujících přehled o přejetí dráhy a upozorňujících na ně (ROAAS) odpovídá stávajícím předpisům v nařízení Komise (EU) 2015/640⁴. Nebudou vyžadovány žádné změny předpisů EU.

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

² Nařízení Komise (EU) 2015/340 ze dne 20. února 2015, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se průkazů způsobilosti a osvědčení řídicích letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, kterým se mění prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 a kterým se zrušuje nařízení Komise (EU) č. 805/2011 (Úř. věst. L 63, 6.3.2015, s. 1).

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

⁴ Nařízení Komise (EU) 2015/640 ze dne 23. dubna 2015 o dodatečných specifikacích letové způsobilosti pro daný druh provozu a o změně nařízení (EU) č. 965/2012 (Úř. věst. L 106, 24.4.2015, s. 18).

Změna č. 47 přílohy 6 části I, změna č. 40 přílohy 6 části II a změna č. 24 přílohy 6 části III týkající se provozního zápočtu v souvislosti s letištními provozními minimy založenými na výkonnosti (PBAOM) odpovídá stávajícím předpisům v nařízení Komise (EU) č. 965/2012. Nebudou vyžadovány žádné změny předpisů EU.

Změna č. 47 přílohy 6 části I, změna č. 40 přílohy 6 části II a změna č. 24 přílohy 6 části III týkající se letových zapisovačů. Řadě států bylo zabráněno ve vyšetřování nehod a vážných incidentů, neboť systémy letových zapisovačů (systém zapisovače letových údajů a/nebo systém zapisovače hlasu v pilotním prostoru) instalované na dotčeném letadle nebyly udržovány v provozuschopném stavu. Výsledkem byly problémy v záznamových souborech získaných z letových zapisovačů (například chybějící údaje, neplatné hodnoty parametrů nebo nesrozumitelný zvukový záznam). Jednou z příčin tohoto problému je skutečnost, že informace k údržbě systémů letových zapisovačů v provozuschopném stavu jakou často neúplné. Provozovatelé mají zajišťovat stálou provozuschopnost systémů letových zapisovačů, nicméně bez vhodných informací nemohou tento požadavek plnit.

Návrhy v dopise ICAO státům SP 55/4-20/94 mění standardy ICAO v doplňku 8 v příloze 6 části I, doplňku 2.3 v příloze 6 části II a doplňku 4 v příloze 6 části III. Tyto návrhy:

1. mění standardy ICAO vztahující se na výrobce systémů letových zapisovačů a zavádějí standardy ICAO vztahující se na montéry systému letových zapisovačů s cílem požadovat, aby tyto organizace poskytovaly operátorům dostatečné informace pro zachování provozuschopnosti letových zapisovačů;
2. mění standardy ICAO vztahující se na úkol údržby zapisovače letových údajů (tzv. „kalibrace zapisovače letových údajů“) s cílem objasnit periodicitu tohoto úkolu.

V doporučení pro odpověď na tento dopis státům, který by zaslán členskými státy EU, podpořila EASA záměr navrhovaných změn uvedených v bodě 1, avšak navrhla některé změny jejich znění. Pokud jde o bod 2, EASA uvedla, že jeden z navrhovaných standardů ICAO by měl být místo změny odstraněn.

Dvanáct členských států EU odcitovalo analýzu a komentáře agentury EASA ve svých odpovědích na dopis ICAO státům SP 55/4-20/94. Ostatní členské státy EU na tento dopis státům neodpověděly.

V návaznosti na konzultaci k dopisu státům SP 55/4-20/94 přijal sekretariát ICAO neredakční změny navrhované agenturou EASA a členskými státy EU, s výjimkou standardu ICAO, který agentura EASA navrhovala odstranit. Navrhované změny nebudou mít vliv na předpisy EU, ale pravděpodobně povedou ke změnám některých pravidel v oblasti AMC to Air OPS a/nebo k menším změnám v oblasti certifikačních specifikací (CS-ETSO, CS-25 a CS-29).

Změna č. 40 přílohy 6 části II týkající se ustanovení o záchranných a hasičských složkách všeobecného letectví by měla být provedena v nařízení Komise (EU) č. 965/2012 a změna č. 17 přílohy 14 svazku I týkající se téhož by měla být provedena v nařízení Komise (EU) č. 139/2014⁵.

Změna č. 24 přílohy 6 části III týkající se náhradních heliportů v pobřežních vodách pro provoz vrtulníků s dlouhým doletem navrhuje bezpečnostní kritéria a rovněž potřebu

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

schválení. Tyto návrhy odpovídají stávajícím předpisům v nařízení Komise (EU) č. 965/2012. Nebudou vyžadovány žádné změny předpisů EU.

Změna č. 24 přílohy 6 části III týkající se nebezpečného zboží nevyžaduje žádnou změnu předpisů EU, neboť nařízení Komise (EU) č. 965/2012 přímo odkazuje na přílohu 18 ICAO a související technické instrukce.

Změna č. 7 přílohy 7 týkající se zápisu letadla do leteckého rejstříku, výmazu z leteckého rejstříku a převodu zápisu

Změna č. 7 přílohy 7 stanoví způsoby provádění zápisu letadla do leteckého rejstříku, a to úpravou vzoru osvědčení o zápisu do leteckého rejstříku a zavedením vzoru o výmazu letadla z leteckého rejstříku.

Osvědčení o zápisu nebo výmazu letadla nejsou sice v současné době právními předpisy EU regulována, nicméně změna č. 7 přílohy 7 se týká oblasti, kterou řeší nařízení (ES) č. 1008/2008⁶, jež stanoví obecný rámec pro zápis letadel na úrovni EU. Zásada, kterou se řídí změna č. 7 přílohy 7 za účelem usnadnění převodu letadla z jednoho státu do druhého, odpovídá pravidlům stanoveným v nařízení (ES) č. 1008/2008.

Změna č. 109 přílohy 8 týkající se odpovědnosti státu v případě modifikací a oprav třetí stranou

Změna přílohy 8, části I a části II hlavy 4, upřesňuje povinnosti státu projekce modifikace a adekvátně rozlišuje mezi původním státem projekce nebo výrobce letadla, motoru nebo vrtule. Patří sem přijímání a hodnocení informací o závadách a vývoj a distribuce povinných informací o zachování letové způsobilosti. Nové standardy a doporučené postupy jsou omezeny pouze na vyjasnění povinných informací o zachování letové způsobilosti, neboť stávající standardy a doporučené postupy již vyžadují, aby projekce a/nebo výroba těchto modifikací a/nebo oprav byly přijatelné pro stát zápisu do rejstříku dotčeného letadla.

Systém sloužící k tomu, aby EASA mohla plnit svou povinnost (jako stát projekce nebo stát projekce modifikace), je již stanoven v nařízení Komise (EU) č. 748/2012⁷. Tento systém zahrnuje přijímání a hodnocení informací o závadách a vývoj a distribuci povinných informací o zachování letové způsobilosti.

Změna č. 109 přílohy 8 týkající se ustanovení o systémech hašení požáru nákladového prostoru

Změna vyjasňuje způsobilost návrhu systémů hašení požáru nákladového prostoru ve velkých letadlech. Tato změna nezavádí nové požadavky pro stávající letadla. Namísto toho uvádí v soulad formulace s tím, co vyžadují současné předpisy letové způsobilosti státu projekce, které již byly přijaty pro stávající letadla a vztahují se na nový návrh letadla.

Tyto navrhované standardy a doporučené postupy nemají vliv na nařízení Komise (EU) č. 748/2012, neboť související požadavky jsou již uvedeny v certifikačních specifikacích (CS-25 „Velká letadla“), které vydala EASA podle čl. 76 bodu 3 nařízení (EU) 2018/1139.

⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3).

⁷ Nařízení Komise (EU) č. 748/2012 ze dne 3. srpna 2012, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací (Úř. věst. L 224, 21.8.2012, s. 1).

Dále změna zavádí nová ustanovení, která vyžadují (v případě velkých letadel) a doporučují (v případě vrtulníků a malých letadel), aby držitel schválení návrhu předal provozovateli informace o schopnosti systému hašení požáru nákladového prostoru tak, jak je osvědčen pro novou výrobu a nový návrh letadel. EASA se podílela na vypracování těchto standardů a doporučených postupů a domnívá se, že operátorům pomohou stanovit omezení konkrétních systémů hašení požáru nákladového prostoru.

Tyto nové standardy a doporučené postupy budou mít vliv na nařízení Komise (EU) 2015/640. EASA má v úmyslu naplánovat úkol pro vytvoření pravidla, kterým budou tyto standardy a doporučené postupy provedeny, jakmile je Rada ICAO přijme.

Změna č. 91 svazku IV přílohy 10

Po provedení změny budou existovat letadla vybavená jak systémem ACAS X, tak systémem TCAS 7.1, která budou muset obsluhovat pozemní systémy. Dopad takového smíšeného souboru letadel na poskytovatele letových navigačních služeb musí ICAO ještě určit a upřesnit. Ačkoli toto předchozí dopis státním neuvádí, pro usnadnění vyšetřování nehod bude nutné, aby poskytovatelé letových navigačních služeb aktualizovali své pozemní systémy tak, aby mohly získat kusovníkové číslo softwaru ACAS. Kromě toho může být nutné, aby poskytovatelé letových navigačních služeb, kteří používají radu k vyhnutí (RA), přizpůsobili dekódování zprávy RA podle toho, která podrobná informace zprávy RA se zobrazuje v jejich ovladačích. Z důvodu provozních rozdílů mezi systémy ACAS II a ACAS Xa je nutné, aby dopad těchto rozdílů byl podrobně popsán v příručce ACAS (Doc 9863).

Pro provozovatele letadel bude dopad omezený, neboť vybavení systémem ACAS X je dobrovolné. Hlavní rozdíly systému ACAS X spočívají v protisrážkové logice a zdrojích údajů o sledování. Vzhledem k tomu, že je protisrážkový algoritmus pro pilota transparentní, vzhledem k nižší pravděpodobnosti, že pilot obdrží ACAS II RA, a vzhledem k tomu, že postupy zůstávají stejné, lze předpokládat, že nebude nutné školení. Avšak v situacích potenciálních konfliktů, kdy je nutný zásah palubního protisrážkového systému, poskytne systém ACAS Xa pokyny k vyřešení konfliktu s podobnými, ale nikoliv totožnými časy výstrahy, délkami trvání a sekvencemi jako TCAS II verze 7.1. Jelikož se od této optimální bezpečnostní logiky očekává, že sníží zbytečné poplachy v nekolizních situacích, je možné, že RA systému ACAS Xa nebudou vydány za shodných podmínek jako RA systému TCAS II verze 7.1.

Jelikož mezi ACAS II s protisrážkovou logikou verze 7.1 a ACAS Xa existují provozní rozdíly (třebaže postupy jsou stejné), bude nutné tyto rozdíly zaznamenat. Ve změně se ostatně uvádí, že poradenský materiál k systémům splňujícím požadavky TCAS 7.1 i k systémům splňujícím požadavky ACAS X je obsažen v příručce ACAS (Doc 9863). Doposud však nebyly změny příručky ACAS (Doc 9863) dokončeny.

Evropský regulační rámec bude nutné aktualizovat, aby do něj bylo zahrnuto používání systému ACAS X.

Mezi dotčená nařízení a/nebo související poradenský materiál patří nařízení Komise (EU) č. 1332/2011⁸ – požadavky na užívání vzdušného prostoru a provozní postupy pro palubní protisrážkový systém a nařízení Komise (EU) č. 965/2012 – letový provoz. To může mít dopad na další nařízení a jejich příslušné přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál.

⁸ Nařízení Komise (EU) č. 1332/2011 ze dne 16. prosince 2011, kterým se stanoví společné požadavky na užívání vzdušného prostoru a provozní postupy pro palubní protisrážkový systém (Úř. věst. L 336, 20.12.2011, s. 20).

Rovněž bude potřeba aktualizovat certifikační specifikace EASA pro leteckou komunikaci, navigaci a přehled (CS-ACNS), jakož i certifikační specifikace pro Evropské technické normalizační příkazy (CS-ETSO).

Změna č. 18 přílohy 17

Panel ICAO pro ochranu letectví před protiprávními činy na svém 32. zasedání, které se konalo od 31. května do 4. června 2021, přezkoumal přílohu 17. Rada ICAO na 11. jednání svého 223. zasedání dne 25. června 2021 zvážila navrhované změny přílohy 17. Generální tajemník ICAO informoval státy o návrhu změny č. 18 přílohy 17 prostřednictvím dopisu státům AS 8/2.1-21/48 Confidential ze dne 20. července 2021.

Navrhované změny zavádějí nové a/nebo mění stávající standardy a doporučené postupy v příloze 17 týkající se bezpečnostní kultury, bezpečnostních programů provozovatelů letišť, metod pro zjišťování přítomnosti výbušnin v zapsaných zavazadlech a národních programů kontroly kvality ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

Většina nových či revidovaných ustanovení, která zavádí změna č. 18 přílohy 17, nebude vyžadovat změny právních předpisů Unie, neboť jsou již jejich součástí. Jeden nově zavedený standard v oblasti preventivních bezpečnostních opatření však vyžaduje změnu prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/1998⁹. Tato změna zajistí, aby se stanovené postupy pro nakládání s neidentifikovatelnými zavazadly vztahovaly rovněž na podezřelé objekty.

Změna č. 29 přílohy 9

Většina nových či revidovaných ustanovení, která navrhuje změna č. 29 přílohy 9, nevyžaduje změny právních předpisů Unie, neboť právní předpisy Unie se na tyto standardy již vztahují. Pokud jde o část týkající se obchodování s lidmi, mezi vnitrostátní právní předpisy související s dopravou patří rámcové rozhodnutí Rady Evropské unie o posílení trestního rámce s cílem zabránit napomáhání k nepovolenému vstupu, tranzitu a pobytu z roku 2002¹⁰, Úmluva Rady Evropy o opatřeních proti obchodování s lidmi z roku 2005¹¹ a směrnice Evropské unie o prevenci obchodování s lidmi, boji proti němu a o ochraně obětí z roku 2011¹². Pokud jde o jmennou evidenci cestujících (PNR), byla změněna pouze informativní poznámka s cílem upřesnit výraz „push“. Na tyto prvky se již vztahuje směrnice 2016/681 o používání údajů jmenné evidence cestujících (PNR) pro prevenci, odhalování, vyšetřování a stíhání teroristických trestných činů a závažné trestné činnosti¹³.

3.2 Postoj, který má být zaujat jménem Unie

Unie uznává potřebu stanovit harmonizovaný regulační rámec na mezinárodní úrovni.

Zavedení systému elektronických průkazů způsobilosti je považováno za výhodu a mělo by být podpořeno.

⁹ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1998 ze dne 5. listopadu 2015, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti (Úř. věst. L 299, 14.11.2015, s. 1).

¹⁰ Rámcové rozhodnutí Rady ze dne 28. listopadu 2002 o posílení trestního rámce s cílem zabránit napomáhání k nepovolenému vstupu, tranzitu a pobytu (Úř. věst. L 328, 5.12.2002, s. 1).

¹¹ Úmluva Rady Evropy o opatřeních proti obchodování s lidmi (CETS č. 197) k dispozici na adrese <https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/197>.

¹² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/36/EU ze dne 5. dubna 2011 o prevenci obchodování s lidmi, boji proti němu a o ochraně obětí (Úř. věst. L 101, 15.4.2011, s. 1).

¹³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/681 ze dne 27. dubna 2016 o používání údajů jmenné evidence cestujících (PNR) pro prevenci, odhalování, vyšetřování a stíhání teroristických trestných činů a závažné trestné činnosti (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 132).

Navrhované změny přílohy 6 a svazku I přílohy 14 se vztahují na náhradní heliporty v pobřežních vodách, záchranné a hasičské služby pro všeobecné letectví a několik poradenských materiálů, které vyplynuly z 5. a 6. zasedání Panelu letového provozu, jakož i na stálou provozuschopnost letových zapisovačů. Jelikož většina nových změn přílohy 6 odpovídá stávajícím předpisům EU a ty ostatní se považují za vhodné, navrhovaným postojem, který má být zaujat jménem Unie, je tyto změny podpořit.

Jelikož většina nových standardů a doporučených postupů ve změně č. 109 přílohy 8 odpovídá stávajícím předpisům EU a ty ostatní se považují za vhodné, navrhovaným postojem, který má být zaujat jménem Unie, je tyto změny podpořit.

Dále Unie uznává potřebu zajistit harmonizovanou úroveň bezpečnosti a zavést lepší technologie, jak je navrhováno ve změně přílohy 10 svazku IV.

Postojem, jenž má být jménem Unie zaujat k navrhovaným změnám Chicagské úmluvy, pokud je Rada ICAO přijme bez podstatných změn, by mělo být v odpovědi na příslušné dopisy ICAO státům nevyjádřit nesouhlas a oznámit soulad s přijatými opatřeními. Pokud by se právní předpisy Unie odchýlily od nově přijatých standardů ICAO po zamýšleném datu použitelnosti těchto standardů, tj. po 3. listopadu 2022, měl by být organizaci ICAO oznámen rozdíl oproti těmto konkrétním standardům, avšak pouze na dobu nezbytnou pro dokončení jejich zavedení do právních předpisů Unie.

Navrhovaná změna č. 18 přílohy 17 zahrnuje mimo jiné nová a/nebo revidovaná ustanovení o: novém doporučeném postupu týkajícím se bezpečnostní kultury, novém standardu týkajícím se bezpečnostních programů provozovatelů letišť, novém standardu týkajícím se metod pro zjišťování přítomnosti výbušnin v zapsaných zavazadlech a novém standardu, který stanoví základní prvky národního programu kontroly kvality ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

Cílem všech těchto ustanovení je posílit celosvětovou ochranu letectví před protiprávními činy, a měla by proto být podpořena v plném rozsahu. Většina navrhovaných ustanovení je již součástí právních předpisů Unie, a tudíž je členské státy provádějí.

Cílem změny č. 7 přílohy 7 je usnadnit převod letadla z jednoho státu do druhého. Umožněním zápisu letadla do leteckého rejstříku v jiném členském státě nebo ve třetí zemi jsou stávající pravidla EU založena na stejné zásadě. Tato změna by tudíž měla být podpořena.

Cílem změny č. 29 přílohy 9 je posílit připravenost na budoucí pandemii díky zkušenostem s pandemií COVID-19 a stanovit adekvátní první reakci zdravotnictví na jakékoliv budoucí pandemii, a zároveň dále bojovat proti obchodování s lidmi stanovením rozsáhlé strategie. Kromě toho tato změna obsahuje menší, avšak užitečné změny týkající se repatriačních letů a letecké přepravy osob se zdravotním postižením a úpravu poznámky v oddíle o PNR. Tato změna by tudíž měla být podpořena.

4. PRÁVNÍ ZÁKLAD

4.1 Procesněprávní základ

4.1.1 Zásady

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

Ustanovení čl. 218 odst. 9 SFEU se použije bez ohledu na to, zda je Unie členem dotyčného orgánu nebo stranou dotyčné dohody¹⁴.

Pojem „*akty s právními účinky*“ zahrnuje akty, které mají právní účinky na základě pravidel mezinárodního práva, kterými se dotyčný orgán řídí. Zahrnuje rovněž nástroje, které podle mezinárodního práva nemají závazný účinek, ale „*mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah právní úpravy přijaté zákonodárcem Unie*“¹⁵.

4.1.2 Uplatnění v tomto konkrétním případě

Rada ICAO je orgánem zřízeným dohodou, konkrétně Chicagskou úmluvou.

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

Většina zamýšlených aktů je schopna rozhodným způsobem ovlivnit obsah právních předpisů EU, zejména nařízení Komise (EU) č. 1178/2011, nařízení Komise (EU) č. 1139/2018, nařízení Komise (EU) č. 965/2012, nařízení Komise (EU) 2015/640, nařízení (ES) č. 1008/2008, nařízení Komise (EU) č. 139/2014, nařízení Komise (EU) č. 1332/2011 a nařízení Komise (EU) 2015/1998.

4.2 Hmotněprávní základ

4.2.1 Zásady

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

4.2.2 Použití na stávající případ

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

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

4.3 Závěr

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

¹⁴ Rozsudek Soudního dvora ze dne 7. října 2014, Německo v. Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, bod 64.

¹⁵ Rozsudek Soudního dvora ze dne 7. října 2014, Německo v. Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, body 61 až 64.

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být jménem Evropské Unie zaujat na 225. zasedání Rady Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) k zamýšlenému přijetí změny č. 178 přílohy 1, změny č. 47 přílohy 6 části I, změny č. 40 přílohy 6 části II, změny č. 24 přílohy 6 části III, změny č. 7 přílohy 7, změny č. 109 přílohy 8, změny č. 91 přílohy 10 svazku IV, změny č. 17 přílohy 14 svazku I, změny č. 18 přílohy 17 a změny č. 29 přílohy 9 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví

RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Úmluva o mezinárodním civilním letectví (dále jen „Chicagská úmluva“), jež upravuje mezinárodní leteckou dopravu, vstoupila v platnost dne 4. dubna 1947. Byla jí zřízena Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO).
- (2) Členské státy jsou smluvními státy Chicagské úmluvy a členy ICAO, přičemž Unie má v některých orgánech ICAO status pozorovatele. V Radě ICAO je aktuálně zastoupeno sedm členských států.
- (3) Podle článku 54 Chicagské úmluvy smí Rada ICAO přijímat mezinárodní standardy a doporučené postupy (SARP) a označovat je jako přílohy Chicagské úmluvy.
- (4) Rada ICAO má na svém 225. zasedání přijmout změnu č. 178 přílohy 1, změnu č. 47 přílohy 6 části I, změnu č. 40 přílohy 6 části II, změnu č. 24 přílohy 6 části III, změnu č. 7 přílohy 7, změnu č. 109 přílohy 8, změnu č. 91 přílohy 10 svazku IV, změnu č. 17 přílohy 14 svazku I, změnu č. 18 přílohy 17 a změnu č. 29 přílohy 9 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví.
- (5) Hlavním účelem změny přílohy 1 je umožnit zavedení systému elektronických průkazů způsobilosti leteckého personálu s cílem zlepšit účinnost.
- (6) Hlavním účelem změn přílohy 6 částí I, II a III je posílit právní rámec Chicagské úmluvy pro stálou provozuschopnost letových zapisovačů, zlepšit srozumitelnost ustanovení týkajících se prodloužené doby letu na náhradní letiště (EDTO) a záchranných vest pro malé děti, povinně v některých letadlech zavést systémy signalizace nebezpečného přiblížení k zemi (GPWS), přidat nový standard o vybavení letounů systémy poskytujícími přehled o přejetí dráhy a upozorňujícími na ně (ROAAS) za určitých podmínek, poskytnout provozní zápočet v souvislosti s letištními provozními minimy na základě výkonnosti (PBAOM), zajistit, aby na letišti

pro zamýšlený provoz byly k dispozici adekvátní záchranná a hasičská zařízení a služby, aktualizovat ustanovení týkající se náhradních heliportů v pobřežních vodách pro provoz vrtulníků s dlouhým doletem s cílem určit náhradní heliport, přidat ustanovení týkající se přepravy nebezpečného zboží ve vrtulnících a aktualizovat související ustanovení o školení.

- (7) Hlavním účelem změny přílohy 14 svazku I, která se týká záchranných a hasičských služeb pro všeobecné letectví, je vyloučit všeobecné letectví z ustanovení o záchranných a hasičských službách v příloze 14.
- (8) Hlavním účelem změny přílohy 7 je usnadnit převod letadla z jednoho státu do druhého, a to úpravou vzoru osvědčení o zápisu do leteckého rejstříku a zavedením vzoru o výmazu letadla z leteckého rejstříku.
- (9) Hlavním účelem změny přílohy 8 je zlepšit srozumitelnost a zajistit, aby státy schvalující jakoukoliv modifikaci a opravu jasně chápaly svou odpovědnost za zachování letové způsobilosti, a vyjasnit schopnost konstrukce systémů hašení požáru nákladového prostoru ve velkých letadlech, vrtulnících a malých letadlech.
- (10) Hlavním účelem změny přílohy 10 svazku IV je zavedení systému ACAS X a snížení výskytu planých poplachů ACAS.
- (11) Hlavním účelem změny č. 18 přílohy 17 je zavést nové a/nebo změnit stávající standardy a doporučené postupy v příloze 17 týkající se bezpečnostní kultury, bezpečnostních programů provozovatelů letišť, metod pro zjišťování přítomnosti výbušnin v příručních zavazadlech a národních programů kontroly kvality ochrany civilního letectví před protiprávními činy.
- (12) Hlavním účelem změny č. 29 přílohy 9 je posílit připravenost států na budoucí pandemii prostřednictvím zkušeností s pandemií COVID-19 a stanovit v příloze 9 vhodnou první reakci zdravotnictví na případné budoucí pandemii. Změna dále řeší boj proti obchodování s lidmi stanovením standardů pro komplexní strategii. Změna obsahuje také menší, avšak užitečné změny týkající se repatričních letů a letecké přepravy osob se zdravotním postižením a úpravu poznámky v oddíle o jmenné evidenci cestujících (PNR) s cílem upřesnit výraz „push“.
- (13) Je vhodné stanovit postoj, který má být jménem Unie zaujat v Radě ICAO, jelikož změna č. 178 přílohy 1, změna č. 47 přílohy 6 části I, změna č. 40 přílohy 6 části II, změna č. 24 přílohy 6 části III, změna č. 7 přílohy 7, změna č. 109 přílohy 8, změna č. 91 přílohy 10 svazku IV, změna č. 17 přílohy 14 svazku I, změna č. 18 přílohy 17 a změna č. 29 přílohy 9 Chicagské úmluvy jsou schopny rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah práva Unie, zejména nařízení Komise (EU) č. 1178/2011, nařízení Komise (EU) č. 1139/2018, nařízení Komise (EU) č. 965/2012, nařízení Komise (EU) 2015/640, nařízení Komise (EU) č. 139/2014, nařízení Komise (EU) č. 1332/2011 a nařízení Komise (EU) 2015/1998.
- (14) Postojem Unie během 225. zasedání nebo na některém z nadcházejících zasedání Rady ICAO s ohledem na přijetí zamýšlené změny č. 178 přílohy 1, změny č. 47 přílohy 6 části I, č. 40 přílohy 6 části II, změny č. 24 přílohy 6 části III, změny č. 7 přílohy 7, změny č. 109 přílohy 8, změny č. 91 přílohy 10 svazku IV, změny č. 17 přílohy 14 svazku I, změny č. 18 přílohy 17 a změny č. 29 přílohy 9 Chicagské úmluvy, jak jsou uvedeny v dopisech státům AN 12/1.1.25-20/112, AN 11/1.1.34-20/75, AN 3/45-20/85 a AN 3/1.2-20/76, AN 7/1.3.105-20/42, SP 55/4-20/94, AS 8/2.1-21/48 Confidential, EC 6/3 – 21/67, by mělo být podpořit tyto změny v plném rozsahu.

Tento postoj by měly vyjádřit členské státy Unie, které jsou členy Rady ICAO, jednajíce společně jménem Unie.

- (15) Postojem Unie poté, co Rada ICAO přijme změnu č. 178 přílohy 1, změnu č. 47 přílohy 6 části I, změnu č. 40 přílohy 6 části II, změnu č. 24 přílohy 6 části III, změnu č. 7 přílohy 7, změnu č. 109 přílohy 8, změnu č. 91 přílohy 10 svazku IV, změnu č. 17 přílohy 14 svazku I, změnu č. 18 přílohy 17 a změnu č. 29 přílohy 9 Chicagské úmluvy, což generální tajemník ICAO oznámí prostřednictvím dopisu ICAO státům, by mělo být nevyjádřit nesouhlas a oznámit soulad, pokud budou změny přijaty bez podstatných změn. Pokud by se právní předpisy Unie odchýlily od nově přijatých standardů a doporučených postupů po zamýšleném datu použitelnosti těchto standardů a doporučených postupů, měl by být organizaci ICAO oznámen rozdíl oproti těmto konkrétním standardům a doporučeným postupům v souladu s článkem 38 Chicagské úmluvy, a to po dobu trvání odchylky.
- (16) Tento postoj by měly vyjádřit všechny členské státy Unie,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Postojem, jenž má být jménem Unie zaujat na 225. zasedání nebo na některém z nadcházejících zasedání Rady ICAO, je podpořit navrhovanou změnu č. 178 přílohy 1, změnu č. 47 přílohy 6 části I, změnu č. 40 přílohy 6 části II, změnu č. 24 přílohy 6 části III, změnu č. 7 přílohy 7, změnu č. 109 přílohy 8, změnu č. 91 přílohy 10 svazku IV, změnu č. 17 přílohy 14 svazku I, změnu č. 18 přílohy 17 a změnu č. 29 přílohy 9 Chicagské úmluvy v plném rozsahu.
2. Postojem, jenž má být jménem Unie zaujat, pokud Rada ICAO přijme bez podstatných změn navrhovanou změnu č. 178 přílohy 1, změnu č. 47 přílohy 6 části I, změnu č. 40 přílohy 6 části II, změnu č. 24 přílohy 6 části III, změnu č. 7 přílohy 7, změnu č. 109 přílohy 8, změnu č. 91 přílohy 10 svazku IV, změnu č. 17 přílohy 14 svazku I, změnu č. 18 přílohy 17 a změnu č. 29 přílohy 9 Chicagské úmluvy, o nichž je řeč v odstavci 1, je v reakci na příslušný dopis ICAO státům nevyjádřit nesouhlas a oznámit soulad s přijatými opatřeními. Pokud by se právní předpisy Unie odchýlily od přijatých standardů a doporučených postupů po zamýšleném datu jejich použitelnosti, měl by být organizaci ICAO oznámen rozdíl oproti těmto konkrétním standardům a doporučeným postupům.

Článek 2

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

Postoj uvedený v čl. 1 odst. 2 vyjádří všechny členské státy.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno členskými státy.

V Bruselu dne

*Za Radu
předseda/předsedkyně*