



Rada  
Európskej únie

V Bruseli 18. januára 2022  
(OR. en)

5149/22

---

---

**Medziinštitucionálny spis:  
2022/0003(NLE)**

---

---

**AVIATION 3  
ICAO 2  
RELEX 20**

## **NÁVRH**

---

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	17. januára 2022
Komu:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2022) 10 final
Predmet:	Návrh ROZHODNUTIA RADY o pozícii, ktorá sa má zaujať v mene Únie na 225. zasadaní Rady Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO) v súvislosti s plánovaným prijatím zmeny 178 prílohy 1, zmeny 47 časti I prílohy 6, zmeny 40 časti II prílohy 6, zmeny 24 časti III prílohy 6, zmeny 7 prílohy 7, zmeny 109 prílohy 8, zmeny 91 zväzku IV prílohy 10, zmeny 17 zväzku I prílohy 14, zmeny 18 prílohy 17 a zmeny 29 prílohy 9 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve

---

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2022) 10 final.

---

Príloha: COM(2022) 10 final



V Bruseli 17. 1. 2022  
COM(2022) 10 final

2022/0003 (NLE)

Návrh

## **ROZHODNUTIE RADY**

**o pozícii, ktorá sa má zaujať v mene Únie na 225. zasadaní Rady Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO) v súvislosti s plánovaným prijatím zmeny 178 prílohy 1, zmeny 47 časti I prílohy 6, zmeny 40 časti II prílohy 6, zmeny 24 časti III prílohy 6, zmeny 7 prílohy 7, zmeny 109 prílohy 8, zmeny 91 zväzku IV prílohy 10, zmeny 17 zväzku I prílohy 14, zmeny 18 prílohy 17 a zmeny 29 prílohy 9 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve**

## DÔVODOVÁ SPRÁVA

### **1. PREDMET NÁVRHU**

Tento návrh sa týka rozhodnutia o:

- i) pozícii, ktorá sa má zaujať v mene Únie na 225. zasadaní Rady Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO) v súvislosti s plánovaným prijatím zmeny 178 prílohy 1, zmeny 47 časti I prílohy 6, zmeny 40 časti II prílohy 6, zmeny 24 časti III prílohy 6, zmeny 7 prílohy 7, zmeny 109 prílohy 8, zmeny 91 zväzku IV prílohy 10, zmeny 17 zväzku I prílohy 14, zmeny 18 prílohy 17 a zmeny 29 prílohy 9 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, a
- ii) pozícii, ktorá sa má zaujať v mene Únie po tom, ako ICAO oznámi prijatie zmeny 178 prílohy 1, zmeny 47 časti I prílohy 6, zmeny 40 časti II prílohy 6, zmeny 24 časti III prílohy 6, zmeny 7 prílohy 7, zmeny 109 prílohy 8, zmeny 91 zväzku IV prílohy 10, zmeny 17 zväzku I prílohy 14, zmeny 18 prílohy 17 a zmeny 29 prílohy 9 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve v príslušných obehníkoch, v ktorých sa zmluvné štáty vyzývajú, aby buď oznámili svoj nesúhlas, oznámili akékoľvek rozdiely alebo súlad s prijatými opatreniami.

### **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.

Podľa článku 90 Chicagskeho dohovoru každá takáto príloha alebo zmena prílohy nadobudne platnosť do troch mesiacov po jej predložení zmluvným štátom ICAO alebo na konci dlhšieho obdobia, ktoré určí Rada ICAO, pokiaľ v tom čase nevyjadrí nesúhlas väčšina zmluvných štátov ICAO.

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

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

### **2.3. Pripravované akty ICAO a ich vzťah k existujúcim pravidlám Únie**

Očakáva sa, že Rada ICAO na svojom 225. zasadaní alebo na niektorom z nasledujúcich zasadaní prijme:

- zmenu 178 prílohy 1 týkajúcu sa globálneho uznávania elektronických preukazov spôsobilosti personálu (EPL),
- zmenu 47 časti I prílohy 6 týkajúcu sa prevádzky s predĺženým časom letu na náhradné letisko (EDTO), detských záchranných viest, výstražných systémov signalizácie nebezpečnej blízkosti zeme, systémov výstrahy pred nebezpečenstvom minútia konca vzletovej a pristávacej dráhy a prevádzkového zápočtu,
- zmenu 40 časti II prílohy 6 týkajúcu sa prevádzkového zápočtu a primeraných ustanovení o záchranných a hasičských službách (RFF) pre všeobecné letectvo (GA),
- zmenu 24 časti III prílohy 6 týkajúcu sa prevádzkového zápočtu, náhradných heliportov mimo pevniny na prevádzku vrtuľníkov na dlhé vzdialenosti a nebezpečného nákladu,
- zmenu 7 prílohy 7 týkajúcu sa registrácie, zrušenia registrácie a prevodu registrácie lietadiel;
- zmenu 109 prílohy 8 týkajúcu sa povinností štátu v prípade úprav a opráv vykonaných treťou stranou, ustanovení o hasení požiaru v nákladovom priestore a údržby lietadla neregistrovaného v štáte, ktorý vydal organizácii údržby schválenie,
- zmenu 91 zväzku IV prílohy 10 týkajúcu sa zavedenia palubného protizrážkového systému X (ACAS X) a obmedzenia výskytu falošných upozornení systému ACAS v lietadle vybavenom aktuálnym systémom ACAS s hybridnou schopnosťou sledovania,
- zmenu 17 zväzku I prílohy 14 týkajúcu sa záchranných a hasičských služieb pre všeobecné letectvo,
- zmenu 18 prílohy 17 vyplývajúcu z preskúmania prílohy 17 na tridsiatom druhom zasadaní fóra o bezpečnostnej ochrane letectva (AVSECP/32), ktoré sa konalo od 31. mája do 4. júna 2021,

- zmenu 29 prílohy 9 týkajúcu sa ohnisk zdravotných problémov v letectve a boja proti obchodovaniu s ľuďmi vyplývajúcu z odporúčaní dvanásteho zasadania panela pre zjednodušenie (FALP/12), ktoré sa konalo od 13. do 23. júla 2021

(ďalej len „pripravované akty“).

Účely pripravovaných aktov sú:

### **Zmena 178 prílohy 1**

Vložiť do prílohy 1 hlavu 5 – Špecifikácie pre licencie leteckého personálu, ktorá sa týka zavedenia systému elektronických preukazov spôsobilosti personálu (EPL), s cieľom zvýšiť efektívnosť a podporiť globálne uznávanie týchto preukazov.

Predpokladá sa, že zmena sa začne uplatňovať 3. novembra 2022.

### **Zmena 47 časti I prílohy 6**

Pokiaľ ide o prevádzku s predĺženým časom letu na náhradné letisko (EDTO), zmeniť hlavu 4 a vypustiť celý dodatok C. Zmena sa týka systémov významných pre EDTO a má objasniť, že hraničné obmedzenie dĺžky času letu na náhradné letisko nie je možné prekročiť a že je to potrebné vziať do úvahy pri odbavovaní letu. Dodatok C, ktorý je poradenským materiálom, sa vypúšťa, pretože Príručka k EDTO (Doc 10085) obsahuje kompletný súbor usmernení týkajúcich sa EDTO.

Pokiaľ ide o detské záchranné vesty, do časti I článku 6 začleniť novú poznámku s dodatočnými usmerneniami k preprave detských záchranných viest. Zmluvné štáty nemajú žiadnu právnu povinnosť oznamovať súlad alebo rozdiely v porovnaní s poznámkami.

Pokiaľ ide o výstražné systémy signalizácie nebezpečnej blízkosti zeme (GPWS), na základe preskúmania nedávnych nehôd aktualizovať existujúce odporúčanie k štandardu v časti I prílohy 6 týkajúce sa GPWS pre lietadlá s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) 5 700 kg alebo menej, ktoré sú oprávnené na prepravu viac než päť, ale nie viac ako deväť cestujúcich.

Pokiaľ ide o systémy výstrahy pred nebezpečenstvom minútia konca vzletovej a pristávacej dráhy (ROAAS), do hlavy 1 začleniť nový štandard spolu s novým vymedzením pojmov, ktorý bude vyžadovať používanie systémov ROAAS pre lietadlá obchodnej leteckej dopravy a ktorý sa bude uplatňovať na nové lietadlá.

### **Zmena 47 časti I prílohy 6, zmena 40 časti II prílohy 6 a zmena 24 časti III prílohy 6 týkajúce sa letiskových prevádzkových minim založených na výkonnosti (PBAOM) a letových zapisovačov**

Pokiaľ ide o prevádzkový zápočet v kontexte PBAOM, koncept PBAOM ponúka možnosť poskytnutia prevádzkového zápočtu, t. j. uplatnenia nižších minimálnych sadziieb na základe výkonnosti pozemnej infraštruktúry a lietadlových systémov.

Jedným z účelov zmien prílohy 6 je vyhnúť sa odkazom na konkrétne systémy – ako sú systémy rozšíreného videnia (EVS) a priehľadové displeje (HUD) – a poskytnúť všeobecnejší, technologicky neutrálny text s cieľom umožniť v tejto oblasti ďalší vývoj. Ďalšou zmenou je zavedenie vymedzenia pojmov základného a vyspelého lietadla – pričom vyspelé lietadlo disponuje dodatočným vybavením nad rámec vybavenia, ktoré je potrebné na prevádzku, v porovnaní so základným lietadlom, ktoré má len nevyhnutné vybavenie, a preto nie je oprávnené na získanie prevádzkového zápočtu. Táto zmena je prvou fázou

zavádzania konceptu PBAOM do obchodnej prevádzky a má uľahčiť pochopenie tohto konceptu, ako aj umožniť všeobecnejšie formulovanie jednotlivých štandardov.

Okrem toho sa vypúšťa dodatok H k časti I prílohy 6, pretože informácie o používaní automatických pristávacích systémov, priehľadových displejov a zobrazovacích systémov sú teraz zahrnuté v Príručke k prevádzke za každých poveternostných podmienok (Doc 9365). Zmluvné štáty nemajú žiadnu právnu povinnosť oznamovať súlad alebo rozdiely v porovnaní s poradenským materiálom.

Pokiaľ ide o letové zapisovače, majú sa zmeniť existujúce štandardy v prílohe 6 s cieľom zaviesť požiadavky na výrobcov a montážnych technikov systémov letových zapisovačov, aby poskytovali informácie potrebné na zachovanie prevádzkyschopnosti letových zapisovačov. Tieto požiadavky objasňujú aj periodicitu údržby zapisovača letových údajov.

#### ***Zmena 40 časti II prílohy 6 a zmena 17 zväzku I prílohy 14 týkajúce sa ustanovení o záchranných a hasičských službách (RFF) pre všeobecné letectvo (GA)***

Začleniť nové odporúčanie do oddielu 2 časti II prílohy 6 (Prevádzka všeobecného letectva) a nové štandardy do oddielu 3 časti II prílohy 6 (Veľké a prúdové letúny) a do zväzku I prílohy 14 v hlave 9.

V súvislosti s oddielmi 2 a 3 časti II prílohy 6 jasne určiť potrebu, aby prevádzkovateľ zväzil dostupnosť záchranných a hasičských zariadení a služieb na letisku pre plánovanú prevádzku.

Navrhované odporúčanie v oddiele 2 časti II prílohy 6 umožňuje dotknutým prevádzkovateľom lietadiel všeobecného letectva (v systéme EÚ, prevádzkovateľom neobchodnej leteckej dopravy so zložitými motorovými lietadlami), aby posúdili vhodnosť letiska pre plánovanú prevádzku a do tohto posúdenia zahrnuli dostupnosť záchranných a hasičských zariadení. V prípade prevádzkovateľov, na ktorých sa vzťahuje oddiel 3 časti II prílohy 6 (v systéme EÚ, prevádzkovatelia neobchodnej leteckej dopravy s inými ako zložitými motorovými lietadlami) a ktorí sú povinní mať zavedený systém riadenia bezpečnosti, by sa mala potreba posúdenia vhodných záchranných a hasičských zariadení pri výbere letiska, na ktorom budú prevádzkovať svoje lietadlá, riešiť v rámci systému riadenia bezpečnosti daného prevádzkovateľa.

Okrem toho ICAO navrhuje vylúčiť všeobecné letectvo z ustanovení pre záchranné a hasičské služby v prílohe 14 – Letiská, zväzku I – Navrhovanie a prevádzka letísk. Niektoré štáty si vykladajú aktuálny text tak, že vyhradené záchranné a hasičské zariadenia musia mať všetky letiská bez ohľadu na veľkosť a typ prevádzky. Pre malé letiská, výhradne letiská všeobecného letectva, to predstavuje značnú záťaž a následkom boli obmedzenia prevádzkových hodín, či dokonca zatvorenie letiska. Dočasné zatvorenie alebo obmedzené prevádzkové hodiny letísk sú samy osebe rizikom, najmä pre lietadlá všeobecného letectva, ktoré majú menší palivový rozsah, sú často limitované na prevádzku cez deň a viac ich obmedzujú poveternostné podmienky. Súčasná požiadavka na záchranné a hasičské služby je neprimeraná, najmä preto, že pre nízku hmotnosť, vzletovú a pristávaciu rýchlosť a obmedzenú palivovú kapacitu malých lietadiel všeobecného letectva je nepravdepodobné, že by sa vyskytol taký typ nehody pri vzlete alebo pristávaní, ktorá by si vyžadovala zásah hasičského zboru letiska.

#### ***Zmena 24 časti III prílohy 6***

Pokiaľ ide o náhradné heliporty mimo pevniny na prevádzku vrtuľníkov na dlhé vzdialenosti, zmeny štandardov a odporúčania s cieľom odstrániť súčasný odporúčaný postup, že sa náhradné heliporty mimo pevniny nemajú používať v nehostinných oblastiach. Teraz sa vyžaduje, aby prevádzkovateľ pri rozhodovaní o ich použití zväžil všetky príslušné faktory. Táto zmena umožňuje, aby prevádzkovateľ mohol naplánovať náhradné heliporty mimo pevniny v nehostinných oblastiach, za predpokladu, že bude vykonané posúdenie rizika. Zámerom je, aby mohol prevádzkovateľ bezpečne a efektívne riadiť optimálne užitočné zaťaženie vo vzťahu k palivu, rozsahu a požiadavkám na odchýlku, pričom sa zachová aspoň taká úroveň bezpečnosti, ako je stanovená v súčasnom ustanovení.

Pokiaľ ide o prepravu nebezpečného nákladu vrtuľníkom, začleniť do časti III prílohy 6 novú hlavu 12. V súčasnosti nie sú v časti III žiadne zodpovedajúce štandardy, najmä pokiaľ ide o ustanovenia týkajúce sa povinností štátu prevádzkovateľa. Takéto ustanovenia sú potrebné na zaistenie bezpečného dohľadu nad prepravou nebezpečného nákladu a objasnenie požiadaviek na prevádzkovateľov, ktorí nie sú oprávnení na prepravovanie nebezpečného nákladu. Tieto ustanovenia vychádzajú z ustanovení uvedených v časti I prílohy 6 a prispôbena časti III prílohy 6. Sú v súlade s Technickými pokynmi na bezpečnú leteckú prepravu nebezpečného tovaru (Doc 9284, Technické pokyny).

Predpokladá sa, že zmeny častí I, II a III prílohy 6 a zväzku I prílohy 14 sa začnú uplatňovať 3. novembra 2022.

### ***Zmena 7 prílohy 7***

Uľahčiť prevod lietadiel z jedného štátu do druhého, harmonizovať súčasnú prax, ako aj podporiť transparentnosť a konzistentnosť pri výmene údajov o vlastníctve lietadiel medzi štátmi.

Pokiaľ ide o registráciu lietadla, zmeniť osvedčenie o registrácii tak, aby sa v ňom uvádzalo, že sa vydáva buď vlastníkovi lietadla, prevádzkovateľovi lietadla alebo niekomu inému. Cieľom tejto zmeny je zohľadniť súčasné obchodné praktiky v leteckom priemysle, napríklad prenájom, keď lietadlo prevádzkuje iný subjekt než vlastník lietadla.

Pokiaľ ide o zrušenie registrácie lietadla, zaviesť v prípade zrušenia registrácie požiadavku na vydanie osvedčenia o zrušení registrácie lietadla. V oznámeniach alebo potvrdeniach o zrušení registrácie, ktoré vydávajú mnohé štáty, nie sú v súčasnosti štandardizované formát ani informácie, čo má za následok oneskorenie registrácie.

Predpokladá sa, že zmena 7 prílohy 7 sa začne uplatňovať 2. novembra 2023. Predpokladá sa však, že ustanovenia týkajúce sa osvedčenia o registrácii sa začnú uplatňovať 26. novembra 2026.

### ***Zmena 109 prílohy 8***

Zmeniť štandardy a odporúčania v prílohe 8 s cieľom zlepšiť zrozumiteľnosť a zabezpečiť, aby štáty schvaľujúce akúkoľvek úpravu a opravu (t. j. štáty úpravy projektu) jasne chápali svoju zodpovednosť za zachovanie letovej spôsobilosti, a na objasnenie konštrukčných možností hasenia požiaru nákladového priestoru vo veľkých letúnoch, vrtuľníkoch a malých letúnoch. Pridáva sa aj poznámka, ktorá objasňuje, že navrhované ustanovenia v hlave 6 časti II nezabraňujú organizácii údržby vykonávať údržbu lietadiel neregistrovaných v štáte, ktorý vydal organizácii údržby schválenie, a lietadiel bez registrácie. Zmluvné štáty nemajú žiadnu právnu povinnosť oznamovať súlad alebo rozdiely v porovnaní s poznámkami.

Dátum uplatniteľnosti zmeny 109 prílohy 8 je 3. novembra 2022.

### **Zmena 91 zväzku IV prílohy 10**

Zmeniť existujúce štandardy a odporúčania uvedené v zväzku IV prílohy 10 tak, aby sa zaviedol palubný protizrážkový systém X (ACAS X) s cieľom zvýšiť bezpečnosť, znížiť mieru výskytu zbytočných varovaní, prispôbiť nové postupy, umožniť používanie iných zdrojov údajov sledovania na podporu nových typov lietadiel a znížiť mieru výskytu falošných poplachov systému ACAS. Predpokladá sa, že zmena sa začne uplatňovať 3. novembra 2022.

### **Zmena 18 prílohy 17**

Zaviesť nové a/alebo zmeniť existujúce štandardy a odporúčania v prílohe 17 k Chicagskemu dohovoru týkajúce sa bezpečnostnej kultúry, programov bezpečnostnej ochrany pre leteckých prevádzkovateľov, metód zisťovania výbušnín v podanej batožine a národného programu kontroly kvality bezpečnostnej ochrany civilného letectva. Predpokladá sa, že zmena 18 sa začne uplatňovať v novembri 2022.

### **Zmena 29 prílohy 9**

Navrhovaná zmena 29 prílohy 9 zahŕňa okrem iného nové a/alebo revidované ustanovenia o mimoriadnych situáciách v oblasti verejného zdravia, bezpečnosti cestovných dokladov a dokumentov potvrdzujúcich zdravotný stav, humanitárnych a repatriačných letoch, uľahčení leteckej prepravy osôb so zdravotným postihnutím, pomoci obetiam leteckých nehôd a ich rodinám, obchodovaní s ľuďmi, ako aj menšiu zmenu v poznámke k údajom zo záznamov o cestujúcich (PNR) na účely upresnenia termínu „push“.

Najmä pokiaľ ide o záležitosti týkajúce sa zdravia, Výbor pre leteckú dopravu (ATC) (C-DEC 219/3) 15. apríla 2020 schválil stanovby pracovnej skupiny s mandátom na preskúmanie všetkých štandardov a odporúčaní týkajúcich sa zdravia v prílohe 9 a súvisiaceho poradenského materiálu, vypracovanie návrhov nových a/alebo revidovaných ustanovení prílohy 9 a návrh príslušného poradenského materiálu. Účelom týchto zmien je poskytnúť účinné opatrenia ICAO, ktoré môžu jednotlivé štáty uplatniť prostredníctvom leteckých orgánov a ktoré obsahujú požiadavky na prevádzkovateľov lietadiel a letísk, ako aj iné zainteresované strany.

Pri rozhodovaní o začlenení nových a revidovaných štandardov a odporúčaní týkajúcich sa zdravia navrhla pracovná skupina nové vymedzenie pojmov a úpravy hlavy 1 (Dezinsekcia a dezinfekcia lietadiel), hlavy 6 (Núdzový plán letiska pre prípad vypuknutia chorôb) a hlavy 8 (Zhromažďovanie zdravotnej dokumentácie s využitím digitálnych riešení, pokiaľ je to možné) a odsúhlasila vloženie novej hlavy (hlava 10) do prílohy 9 – Zjednodušenie. Cieľom novej hlavy 10 je zoskupenie nových a revidovaných štandardov a odporúčaní týkajúcich sa zdravia, ako aj presun niektorých existujúcich štandardov a odporúčaní týkajúcich sa zdravia z ostatných hláv v prílohe 9 do navrhovanej novej hlavy 10. Táto hlava bude obsahovať 3 oddiely: A. Medzinárodné zdravotné predpisy a súvisiace opatrenia, B. Kontrola dokumentácie týkajúcej sa zdravia a C. Prevencia a zmierňovanie prenosných ochorení. Pre intenzívnu prácu na nových a revidovaných štandardoch a odporúčaní a časové obmedzenia však pracovná skupina nemohla zoskupiť štandardy a odporúčania tak, aby úplne zaviedla novú hlavu 10.

Panel pre zjednodušenie na svojom 12. zasadnutí preskúmal a začlenil do svojej záverečnej správy odporúčania pracovnej skupiny a jej navrhované štandardy a odporúčania s dodatočnými poznámkami. Niektoré štandardy a odporúčania boli na zasadnutí panela upravené, čím sa na konci dosiahol medzi jednotlivými účastníkmi konsenzus. Diskusia sa týkala zásad vyhľadávania kontaktov a stavu zdravotnej dokumentácie pri vstupe alebo tranzite. Okrem toho panel odsúhlasil zavedenie menších zmien do formulára na vyhľadanie cestujúceho.

Pracovná skupina panela ICAO pre zjednodušenie ďalej vypracovala komplexnú stratégiu pre oblasť obchodovania s ľuďmi. Táto stratégia zahŕňa tvorbu usmernení a pomoc členským štátom pri:

a) vytváraní a zavádzaní komplexnej stratégie týkajúcej sa zjednodušenia boja proti obchodovaniu s ľuďmi v civilnom letectve a

b) vypracúvaní politik a protokolov týkajúcich sa reakcie na podozrivé prípady obchodovania s ľuďmi, ktoré zahŕňajú jasné línie predkladania správ orgánom presadzovania práva, reakcie na prípady potenciálneho obchodovania s ľuďmi a koordinácie medzi štátnymi orgánmi, jednotlivými štátmi a so zainteresovanými stranami (vrátane letísk a leteckých spoločností).

Táto komplexná stratégia dopĺňa existujúce politiky, usmernenia a ostatné zdroje ICAO v oblasti boja proti obchodovaniu s ľuďmi, ktoré boli vypracované na to, aby odvetviu letectva poskytli usmernenie v snahe bojovať proti obchodovaniu s ľuďmi, vrátane všeobecného uznesenia, dvoch odporúčaných postupov, usmernení k výcviku, usmernení k predkladaniu správ, výcvikového programu a prieskumu členských štátov.

Predpokladá sa, že úpravy v rámci zmeny 29 sa začnú uplatňovať v novembri 2022.

### **3. POZÍCIA, KTORÁ SA MÁ ZAUJAŤ V MENE ÚNIE**

#### **3.1. Hlavné zmeny a ich vzťah k existujúcim pravidlám Únie**

##### ***Zmena 178 prílohy 1 týkajúca sa globálneho uznávania elektronických preukazov spôsobilosti personálu (EPL)***

Ako odpoveď na odporúčania z 39. zasadania zhromaždenia ICAO vykonal sekretariát ICAO analýzu uskutočniteľnosti vypracovania štandardov v prílohe 1 – Udeľovanie preukazov spôsobilosti personálu na účely zavedenia elektronického systému udeľovania preukazov spôsobilosti personálu s cieľom zvýšiť bezpečnosť a efektívnosť. Z tejto analýzy vyplynulo, že zmena prílohy 1 umožňujúca dobrovoľné používanie elektronických preukazov spôsobilosti personálu je uskutočniteľná, pokiaľ sa bude venovať dôkladná pozornosť tomu, aby sa zabránilo neprimeranému zaťaženiu ďalších štátov, ktoré budú musieť overovať pravosť a platnosť preukazov. Bola zriadená pracovná skupina pre elektronické preukazy spôsobilosti personálu (EPL-TF), ktorá bola poverená okrem iného preskúmaním analýzy vykonanej sekretariátom ICAO a vypracovaním navrhnutých ustanovení, v ktorých by sa dôkladne zvažilo akceptovanie elektronických preukazov spôsobilosti ostatnými štátmi.

O navrhovaných zmenách sa uskutočnili konzultácie s členskými štátmi prostredníctvom obežníka ICAO AN 12/1.1.25-20/112 vrátane návrhov zmeny prílohy 1 k Chicagskemu dohovoru.

Zmeny pôvodne navrhnuté v obežníku AN 12/1.1.25-20/112 sa týkajú zavedenia elektronických preukazov spôsobilosti personálu na samostatných mobilných vizuálnych elektronických zobrazovacích zariadeniach ako doplnenie k preukazom vydaným na papieri najvyššej akosti alebo inom vhodnom materiáli vrátane plastových kartičiek.

V nadväznosti na odporúčanie EASA k obežníku AN 12/1.1.25-20/112 mnohé členské štáty EÚ uznali príslušné výhody elektronických preukazov spôsobilosti a nenachádzajú žiadne konkrétne nedostatky.

Pripravované zmeny dokážu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah právnych predpisov EÚ, najmä nariadenie Komisie (EÚ) č. 1178/2011<sup>1</sup> a nariadenie Komisie (EÚ) 2015/340<sup>2</sup>. Nové štandardy a odporúčania ICAO bude potrebné zaviesť do právnych predpisov platných v celej EÚ s cieľom zmeniť súčasný právny rámec, aby sa mohol regulovať formát, typ a certifikácia samostatných mobilných vizuálnych elektronických zobrazovacích zariadení, ako aj možnosť prístupu k relevantným údajom s pripojením na internet alebo bez neho za súčasnej ochrany neporušenosti, dôvernosti a bezpečnosti osobných údajov.

***Zmena 47 časti I prílohy 6, zmena 40 časti II prílohy 6, zmena 24 časti III prílohy 6 a zmena 17 zväzku I prílohy 14***

Zmena 47 časti I prílohy 6 týkajúca sa prevádzky s predĺženým časom letu na náhradné letisko (EDTO) by sa mala transponovať do nariadenia Komisie (EÚ) č. 965/2012<sup>3</sup>.

Zmena 47 časti I prílohy 6 týkajúca sa detských záchranných viest je v súlade s existujúcimi pravidlami uvedenými v nariadení Komisie (EÚ) č. 965/2012 upravujúcom vybavenie záchrannými vestami alebo rovnocennými plávacími zariadeniami pre deti a ich uloženie. To isté platí pre výstražné systémy signalizácie nebezpečnej blízkosti zeme (GPWS). EASA predložila informácie na podporu analýzy nákladov a prínosov, ktorú vykonala ICAO. Touto analýzou sa zistil priaznivý pomer nákladov a prínosov v súvislosti s touto zmenou na takzvanom forward fit základe, nie je však dostatočný na odôvodnenie dovybavenia existujúcich lietadiel. Nebudú potrebné žiadne zmeny pravidiel EÚ.

Zmena 47 časti I prílohy 6 týkajúca sa systémov výstrahy pred nebezpečenstvom minútia konca vzletovej a pristávacej dráhy (ROAAS) je v súlade s existujúcimi pravidlami uvedenými v nariadení Komisie (EÚ) č. 2015/640<sup>4</sup>. Nebudú potrebné žiadne zmeny pravidiel EÚ.

---

<sup>1</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1178/2011 z 3. novembra 2011, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa posádky civilného letectva podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 311 25.11.2011, s. 1 – 193).

<sup>2</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) 2015/340 z 20. februára 2015, ktorým sa stanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa preukazov a osvedčení riadiacich letovej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 a ktorým sa mení vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 923/2012 a zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 805/2011 (Ú. v. EÚ L 63, 6.3.2015, s. 1 – 122).

<sup>3</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. Ú L 296, 25.10.2012, s. 1 – 148).

<sup>4</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) 2015/640 z 23. apríla 2015 o dodatočných špecifikáciách letovej spôsobilosti pre daný typ prevádzky, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 965/2012 (Ú. v. EÚ L 106, 24.4.2015, s. 18 – 22).

Zmena 47 časti I prílohy 6, zmena 40 časti II prílohy 6 a zmena 24 časti III prílohy 6 týkajúce sa prevádzkového zápočtu v kontexte letiskových prevádzkových minim založených na výkonnosti (PBAOM) je v súlade s existujúcimi pravidlami uvedenými v nariadení Komisie (EÚ) č. 965/2012. Nebudú potrebné žiadne zmeny pravidiel EÚ.

Zmena 47 časti I prílohy 6, zmena 40 časti II prílohy 6 a zmena 24 časti III prílohy 6 týkajúce sa letových zapisovačov. Vyšetrovanie nehôd a vážnych incidentov sa v niekoľkých štátoch nemohlo uskutočniť, pretože systémy letových zapisovačov (systém zapisovača letových údajov a/alebo systém zapisovača zvuku v kabíne) nainštalované v dotknutom lietadle neboli udržiavané v prevádzkyschopnom stave. Spôsobilo to problémy v súboroch so záznamom získaných z letových zapisovačov (napríklad chýbajúce informácie, neplatné hodnoty parametrov alebo nezrozumiteľný zvukový záznam). Jednou z príčin tohto problému je to, že informácie na udržanie prevádzkyschopnosti systémov letových zapisovačov sú často neúplné. Prevádzkovatelia by mali zabezpečiť nepretržitú prevádzkyschopnosť systémov letových zapisovačov, ale bez príslušných informácií nemôžu túto požiadavku splniť.

Návrhmi v obežníku ICAO SP 55/4-20/94 sa menia štandardy ICAO v dodatku 8 k časti I prílohy 6, dodatku 2.3 k časti II prílohy 6 a dodatku 4 k časti III prílohy 6. Týmto návrhmi sa:

1. menia štandardy ICAO vzťahujúce sa na výrobcu systémov letových zapisovačov a zavádzajú štandardy ICAO vzťahujúce sa na montážnych technikov systémov letových zapisovačov s cieľom uložiť týmto organizáciám povinnosť poskytovať dostatočné informácie na to, aby mohli prevádzkovatelia udržiavať letové zapisovače v prevádzkateľnom stave;
2. menia štandardy ICAO vzťahujúce sa na údržbu zapisovača letových údajov (takzvanú „kalibráciu zapisovača letových údajov“) s cieľom objasniť jej periodicitu.

V odporúčaní k odpovedi na tento obežník, ktorý bol odoslaný členským štátom EÚ, EASA podporila zámer navrhovaných zmien opísaných v bode 1, ale navrhla určité zmeny v ich znení. Pokiaľ ide o bod 2, EASA skonštatovala, že jeden zo štandardov ICAO, ktorý je navrhnutý na zmenu, by sa mal namiesto toho zrušiť.

Dvanásť členských štátov EÚ vo svojej odpovedi na obežník ICAO SP 55/4-20/94 zopakovalo analýzu a pripomienky EASA. Ostatné členské štáty EÚ na tento obežník neodpovedali.

V nadväznosti na konzultáciu o obežníku SP 55/4-20/94 prijal sekretariát ICAO všetky mimojazykové zmeny, ktoré navrhla EASA a členské štáty EÚ, okrem štandardu ICAO, ktorý EASA navrhla zrušiť. Pripravované zmeny nebudú mať vplyv na nariadenia EÚ, ale budú pravdepodobne viesť k zmene niektorých prijateľných spôsobov preukazov (AMC), letovej spôsobilosti (AIR) s letovej prevádzky (OPS) a/alebo menšej zmene certifikačných špecifikácií (CS-ETSO, CS-25 a CS-29).

Zmena 40 časti II prílohy 6 a zmena 17 zväzku I prílohy 14 týkajúce sa ustanovení o záchranných a hasičských službách pre všeobecné letectvo by sa mali transponovať do nariadenia Komisie (EÚ) č. 965/2012 a nariadenia Komisie (EÚ) č. 139/2014<sup>5</sup>.

V zmene 24 časti III prílohy 6 týkajúcej sa náhradných heliportov mimo pevniny na prevádzku vrtuľníkov na dlhé vzdialenosti sa navrhujú bezpečnostné kritériá, ako aj potreba schválenia. Tieto zmeny sú v súlade s pravidlami uvedenými v nariadení Komisie (EÚ) č. 965/2012. Nebudú potrebné žiadne zmeny nariadení EÚ.

Zmena 24 časti III prílohy 6 týkajúca sa nebezpečného nákladu nevyžaduje žiadnu úpravu nariadení EÚ, keďže nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 sa priamo odvoláva na prílohu 18 ICAO a súvisiace technické pokyny.

### ***Zmena 7 prílohy 7 týkajúca sa registrácie, zrušenia registrácie a prevodu registrácie lietadiel***

Zmenou 7 prílohy 7 sa stanovujú spôsoby vykonávania registrácie lietadiel, a to úpravou vzoru osvedčenia o registrácii a zavedením vzoru osvedčenia o zrušení registrácie.

Hoci osvedčenia o registrácii alebo o zrušení registrácie lietadiel nie sú v súčasnosti upravené právnymi predpismi EÚ, zmena 7 prílohy 7 sa týka oblasti, na ktorú sa vzťahuje nariadenie (ES) č. 1008/2008<sup>6</sup>, ktorým sa stanovuje všeobecný rámec registrácie lietadiel na úrovni EÚ. Zásada usmerňujúca zmenu 7 prílohy 7 na [uľahčenie transferu lietadiel z jedného štátu do druhého zodpovedá pravidlám v nariadení \(ES\) č. 1008/2008](#).

### ***Zmena 109 prílohy 8 týkajúca sa povinností štátu v prípade úprav a opráv tret'ou stranou***

Zmena hlavy 4 časti I a časti II prílohy 8 objasňuje povinnosti štátu, v ktorom bola vykonaná úprava konštrukcie, a náležite ho odlišuje od štátu, v ktorom boli lietadlo, motor alebo vrtuľa pôvodne naprojektované alebo vyrobené. Patrí sem prijímanie a vyhodnocovanie informácií o chybe, ako aj vypracúvanie a poskytovanie povinných informácií o zachovaní letovej spôsobilosti. Nové štandardy a odporúčania sa obmedzujú len na objasnenie povinností poskytovať povinné informácie o zachovaní letovej spôsobilosti, keďže v existujúcich štandardoch a odporúčaní sa už vyžaduje, aby návrh a/alebo vykonanie daných úprav a/alebo opráv schválil štát registrácie dotknutého lietadla.

Systém slúžiaci na to, aby EASA plnila svoju povinnosť (ako štát projektu alebo štát projektu úpravy) je už stanovený v nariadení Komisie (EÚ) č. 748/2012<sup>7</sup>. Tento systém zahŕňa prijímanie a vyhodnocovanie informácií o chybe, ako aj vypracúvanie a poskytovanie povinných informácií o zachovaní letovej spôsobilosti.

### ***Zmena 109 prílohy 8 týkajúca sa ustanovení na hasenie požiaru nákladového priestoru***

---

<sup>5</sup> 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 – 34).

<sup>6</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3).

<sup>7</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) č. 748/2012 z 3. augusta 2012 stanovujúce vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a príslúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií (Ú. v. EÚ L 224, 21.8.2012, s. 1 – 85).

Táto zmena objasňuje konštrukčné možnosti hasenia požiaru nákladového priestoru vo veľkých letúnoch. Touto zmenou sa nezavádzajú nové požiadavky na aktuálny lietadlový park. Namiesto toho sa zosúladzuje formulácia s požiadavkami súčasných predpisov týkajúcich sa letovej spôsobilosti platných v štátoch projektu, ktoré už boli schválené pre existujúci lietadlový park, a uplatňujú sa na novonavrhnuté lietadlá.

Tieto navrhované štandardy a odporúčania neovplyvňujú nariadenie Komisie (EÚ) č. 748/2012, pretože súvisiace požiadavky už sú uvedené v certifikačnej špecifikácii (CS-25 „Veľké letúny“), ktorú vydala EASA v súlade s bodom 3 článku 76 nariadenia (EÚ) 2018/1139.

Uvedenou zmenou sa okrem toho zavádzajú nové ustanovenia, v ktorých sa vyžaduje (v prípade veľkých letúnov) a odporúča (v prípade vrtuľníkov a malých letúnov), aby držiteľ schválenia konštrukcie poskytol prevádzkovateľovi informácie o možnostiach hasenia požiaru nákladového priestoru podľa osvedčenia na novo vyrábané a novonavrhnuté lietadlá. Na navrhovaní týchto štandardov a odporúčaní sa podieľala EASA, ktorá predpokladá, že pomôžu prevádzkovateľom pri určovaní obmedzení systémov hasenia požiaru nákladového priestoru konkrétnych lietadiel.

Tieto nové štandardy a odporúčania ovplyvnia nariadenie Komisie (EÚ) č. 2015/640. EASA má v úmysle naplánovať úlohu v oblasti tvorby predpisov, aby sa tieto štandardy a odporúčania transponovali hneď po ich prijatí Radou ICAO.

### ***Zmena 91 zväzku IV prílohy 10***

Od dátumu zavedenia zmeny vznikne zmiešaný lietadlový park vybavený systémom ACAS X/TCAS 7.1, na čo je potrebné prispôsobiť pozemné systémy. ICAO musí bližšie určiť a špecifikovať dosah takéhoto zmiešaného lietadlového parku na poskytovateľov leteckých navigačných služieb. Hoci sa to v predchádzajúcom obežníku neuvádza, na uľahčenie vyšetrovania incidentov musia poskytovatelia leteckých navigačných služieb aktualizovať svoj pozemný systém, aby mohli získať sériové číslo softvéru ACAS. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb, ktorí používajú signály na vyhnutie (RA), budú možno okrem toho musieť prispôsobiť dekódovanie hlásení RA podľa toho, aké podrobné informácie z hlásení RA sa im zobrazujú na ovládacích prvkoch. Keďže medzi systémami ACAS II a ACAS Xa existujú rozdiely v prevádzke, dosah týchto rozdielov je potrebné podrobne opísať v Príručke k systému ACAS (Doc 9863).

Pre prevádzkovateľov lietadiel bude tento dosah obmedzený, pretože vybavenie systémom ACAS X je dobrovoľné. Hlavné rozdiely systému ACAS X spočívajú v protizrážkovej logike a zdrojoch údajov o sledovaní. Keďže algoritmus vyhýbania sa zrážkam je pre pilota prehľadný a vzhľadom na zníženú pravdepodobnosť, že pilot dostane signál na vyhnutie zo systému ACAS II, ako aj vzhľadom na nezmenené postupy sa dá namietat, že výcvik nie je potrebný. Ale v prípadných konfliktných situáciách, keď je potrebný zásah palubného protizrážkového systému (ACAS), poskytne systém ACAS Xa navádzanie na vyhnutie s podobným, nie však totožným, načasovaním, trvaním a sekvenciou upozornení ako systém TCAS II verzie 7.1. Keďže sa očakáva, že táto optimálna bezpečnostná logika obmedzí počet upozornení v nekonfliktných situáciách, signály na vyhnutie zo systému ACAS Xa sa nemusia vysielat' za rovnakých podmienok ako v prípade systému TCAS II verzie 7.1.

Keďže medzi systémami ACAS II s protizrážkovou logikou verzie 7.1 a ACAS Xa existujú rozdiely v prevádzke (hoci postupy sú rovnaké), tieto rozdiely bude potrebné zaznamenať. V tejto zmene sa v skutočnosti uvádza, že poradenský materiál týkajúci sa systémov

vyhovujúcich TCAS 7.1 aj systémov vyhovujúcich ACAS X je zahrnutý v Príručke k palubnému protizrážkovému systému (ACAS) (Doc 9863). Zmeny v Príručke k systému ACAS (Doc 9863) však do dnešného dňa nie sú dokončené.

Je potrebné aktualizovať európsky regulačný rámec tak, aby zahŕňal používanie systému ACAS X.

Medzi dotknuté nariadenia a/alebo súvisiaci poradenský materiál patria nariadenie Komisie (EÚ) č. 1332/2011<sup>8</sup> – Využívanie vzdušného priestoru a prevádzkové postupy na vyhýbanie sa zrážkam vo vzduchu a nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 – Letecká prevádzka. Môžu byť dotknuté aj ďalšie nariadenia a ich príslušné prijateľné prostriedky preukázania zhody, ako aj poradenský materiál. Aktualizáciu si bude vyžadovať aj certifikačná špecifikácia EASA pre palubnú komunikáciu, navigáciu a prehľad (CS-ACNS), ako aj certifikačné špecifikácie pre Európske technické štandardné schválenie (CS-ETSO).

### **Zmena 18 prílohy 17**

Panel pre bezpečnostnú ochranu letectva ICAO na svojom tridsiatom druhom zasadaní, ktoré sa konalo online od 31. mája do 4. júna 2021, preskúmal prílohu 17. Rada ICAO na svojej jedenástej schôdzi 223. zasadania dňa 25. júna 2021 zvažila predložené návrhy na zmenu prílohy 17. Generálny tajomník ICAO informoval jednotlivé štáty o návrhu na zmenu 18 prílohy 17 prostredníctvom obežníka AS 8/2.1-21/48, dôverné, z 20. júla 2021.

Navrhovanými zmenami sa zavádzajú nové a/alebo menia existujúce štandardy a odporúčania v prílohe 17 týkajúce sa bezpečnostnej kultúry, programov bezpečnostnej ochrany pre leteckých prevádzkovateľov, metód zisťovania výbušnín v podanej batožine a národného programu kontroly kvality bezpečnostnej ochrany civilného letectva.

Väčšina nových alebo revidovaných ustanovení zavedených zmenou 18 prílohy 17 nebude vyžadovať žiadnu zmenu práva Únie, pretože už sú jeho súčasťou. Jeden nový štandard zavedený v oblasti preventívnych bezpečnostných opatrení však vyžaduje zmenu vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2015/1998<sup>9</sup>. Touto zmenou sa zabezpečí, aby sa zavedené postupy nakladania s neidentifikovanou batožinou vzťahovali aj na podozrivé predmety.

### **Zmena 29 prílohy 9**

Väčšina nových alebo revidovaných ustanovení navrhovaných zmenou 29 prílohy 9 nevyžaduje žiadnu zmenu práva Únie, pretože právo Únie už tieto štandardy obsahuje. Pokiaľ ide o časť týkajúcu sa obchodovania s ľuďmi, vnútroštátne právne predpisy upravujúce prepravu zahŕňajú rámcové rozhodnutie Rady Európskej únie z roku 2002 o posilnení trestného systému na zabránenie napomáhaniu neoprávnenému vstupu, tranzitu a pobytu<sup>10</sup>;

---

<sup>8</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1332/2011 zo 16. decembra 2011, ktorým sa ustanovujú spoločné požiadavky na využívanie vzdušného priestoru a prevádzkové postupy na vyhýbanie sa zrážkam vo vzduchu (Ú. v. EÚ L 336, 20.12.2011, s. 20 – 22).

<sup>9</sup> Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2015/1998 z 5. novembra 2015, ktorým sa stanovujú podrobné opatrenia na vykonávanie spoločných základných noriem bezpečnostnej ochrany letectva (Ú. v. EÚ L 299, 14.11.2015, s. 1 – 142).

<sup>10</sup> Rámcové rozhodnutie Rady z 28. novembra 2002 o posilnení trestného systému na zabránenie napomáhaniu neoprávnenému vstupu, tranzitu a pobytu (Ú. v. ES L 328, 5.12.2002, s. 1 – 3).

dohovor Rady Európy o boji proti obchodovaniu s ľuďmi z roku 2005<sup>11</sup>; a smernicu Európskej únie o prevencii obchodovania s ľuďmi a boji proti nemu a o ochrane obetí obchodovania z roku 2011<sup>12</sup>. Pokiaľ ide o záznamy o cestujúcich, zmenená bola iba informačná poznámka na účely upresnenia termínu „push“. Tieto prvky už upravuje smernica 2016/681 o využívaní údajov z osobných záznamov o cestujúcich na účely prevencie, odhaľovania, vyšetrovania a stíhania teroristických trestných činov a závažnej trestnej činnosti<sup>13</sup>.

### **3.2. Pozícia, ktorá sa má zaujať v mene Únie**

Únia uznáva potrebu zriadiť harmonizovaný regulačný rámec na medzinárodnej úrovni.

Zavedenie systému elektronických preukazov spôsobilosti sa pokladá za výhodu a malo by sa podporiť.

Navrhované zmeny prílohy 6 a zväzku I prílohy 14 upravujú náhradné heliporty mimo pevniny, záchranné a hasičské služby pre všeobecné letectvo a niekoľko usmernení vyplývajúcich z 5. a 6. zasadania panela pre letovú prevádzku, ako aj zachovanie prevádzkyschopnosti letových zapisovačov. Keďže väčšina nových zmien prílohy 6 je v súlade s existujúcimi pravidlami EÚ a ostatné sa pokladajú za vhodné, navrhovanou pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie, je tieto zmeny podporiť.

Keďže väčšina nových štandardov a odporúčaní v zmene 109 prílohy 8 je v súlade s existujúcimi pravidlami EÚ a ostatné sa pokladajú za vhodné, navrhovanou pozíciou, ktorá sa má zaujať v návrhu Únie, je tento návrh podporiť.

Okrem toho Únia uznáva potrebu zabezpečiť harmonizované úrovne bezpečnosti a zaviesť vylepšené technológie, ako sa navrhuje v zmene zväzku IV prílohy 10.

Pozíciou, ktorá sa má v mene Únie zaujať v súvislosti s navrhovanými zmenami Chicagskeho dohovoru, pokiaľ Rada ICAO navrhnuté zmeny bez zásadných úprav prijme, by preto malo byť nevyjadriť nesúhlas a oznámiť súlad s prijatými opatreniami v odpovedi na príslušné obežníky ICAO. Ak by sa právne predpisy Únie odchyľili od novoprijatých štandardov ICAO po plánovanom dátume uplatňovania uvedených štandardov, t. j. 3. novembra 2022, mal by sa organizácii ICAO oznámiť rozdiel oproti uvedeným konkrétnym štandardom, ale len na čas potrebný na dokončenie ich uplatňovania v práve Únie.

Navrhovaná zmena 18 prílohy 17 zahŕňa okrem iného nové a/alebo revidované ustanovenia týkajúce sa: nového odporúčania v oblasti bezpečnostnej kultúry, nového štandardu týkajúceho sa programov bezpečnostnej ochrany pre leteckých prevádzkovateľov, nového štandardu týkajúceho sa metód zisťovania výbušnín v podanej batožine a nového štandardu, v ktorom sa stanovujú základné prvky národného programu kontroly kvality bezpečnostnej ochrany civilného letectva.

---

<sup>11</sup> Dohovor Rady Európy o boji proti obchodovaniu s ľuďmi (CETS č. 197) <https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/197>.

<sup>12</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2011/36/EÚ z 5. apríla 2011 o prevencii obchodovania s ľuďmi a boji proti nemu a o ochrane obetí obchodovania (Ú. v. EÚ L 101, 15.4.2011, s. 1 – 11).

<sup>13</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/681 z 27. apríla 2016 o využívaní údajov zo záznamov o cestujúcich (PNR) na účely prevencie, odhaľovania, vyšetrovania a stíhania teroristických trestných činov a závažnej trestnej činnosti (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 132 – 149).

Cieľom všetkých týchto ustanovení je posilnenie základu bezpečnostnej ochrany letectva na celom svete, a preto by sa mali v plnej miere podporiť. Väčšina navrhovaných ustanovení je už súčasťou práva Únie, a členské štáty ju už teda uplatňujú.

Cieľom zmeny 7 prílohy 7 je uľahčiť prevod lietadiel z jedného štátu do druhého. Existujúce pravidlá EÚ, umožňujúce registráciu lietadiel v inom členskom štáte alebo v tretej krajine, vychádzajú z rovnakej zásady. Preto by sa mala táto zmena podporiť.

Cieľom zmeny 29 prílohy 9 je zvýšiť pripravenosť na budúce pandémie vďaka skúsenostiam s pandemiou COVID-19 a stanovením prvej vhodnej reakcie v oblasti zdravia na akékoľvek budúce pandémie, a zároveň ďalej bojovať proti obchodovaniu s ľuďmi vypracovaním rozsiahlej stratégie. Táto zmena okrem toho obsahuje menšie, ale užitočné zmeny týkajúce sa repatriačných letov a leteckej prepravy cestujúcich so zdravotným postihnutím, ako aj úpravu poznámky v oddiele o záznamoch o cestujúcich. Preto by sa mala táto zmena podporiť.

## 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<sup>14</sup>.

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“<sup>15</sup>.

#### 4.1.2. Uplatnenie na tento prípad

Rada ICAO je orgán zriadený dohodou, konkrétne Chicagským dohovorom.

Podľa článku 54 Chicagskeho dohovoru Rada ICAO prijíma medzinárodné štandardy a odporúčania v podobe príloh k Chicagskemu dohovoru. Ide o akty s právnymi účinkami. Určité právne účinky týchto aktov by mohli závisieť od oznámení týkajúcich sa nesúhlasu a rozdielov a od podmienok uvedených oznámení. Prijatie pozície Únie k takýmto oznámeniam preto patrí do rozsahu pôsobnosti článku 218 ods. 9 ZFEÚ.

Väčšina pripravovaných aktov môže rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah právnych predpisov EÚ, najmä nariadenie Komisie (EÚ) č. 1178/2011, nariadenie Komisie (EÚ)

<sup>14</sup> Rozsudok Súdneho dvora zo 7. októbra 2014, Nemecko/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, bod 64.

<sup>15</sup> Rozsudok Súdneho dvora zo 7. októbra 2014, Nemecko/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, body 61 až 64.

2018/1139, nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012, nariadenie Komisie (EÚ) 2015/640, nariadenie (ES) č. 1008/2008, nariadenie Komisie (EÚ) č. 139/2014, nariadenie Komisie (EÚ) č. 1332/2011 a nariadenie Komisie (EÚ) 2015/1998.

## **4.2. Hmotnoprávny základ**

### *4.2.1. Zásady*

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

### *4.2.2. Uplatnenie na tento prípad*

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

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

## **4.3. Záver**

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

Návrh

## ROZHODNUTIE RADY

**o pozícii, ktorá sa má zaujať v mene Únie na 225. zasadaní Rady Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO) v súvislosti s plánovaným prijatím zmeny 178 prílohy 1, zmeny 47 časti I prílohy 6, zmeny 40 časti II prílohy 6, zmeny 24 časti III prílohy 6, zmeny 7 prílohy 7, zmeny 109 prílohy 8, zmeny 91 zväzku IV prílohy 10, zmeny 17 zväzku I prílohy 14, zmeny 18 prílohy 17 a zmeny 29 prílohy 9 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve**

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä článok 100 ods. 2 v spojení s článkom 218 ods. 9 tejto zmluvy,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

keďže:

- (1) Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve (ďalej len „Chicagsky dohovor“), ktorý reguluje medzinárodnú leteckú dopravu, nadobudol platnosť 4. apríla 1947. Týmto dohovorom bola zriadená Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO).
- (2) Členské štáty sú zmluvnými štátmi Chicagskeho dohovoru a členmi ICAO, pričom Únia má v určitých orgánoch ICAO štatút pozorovateľa. V Rade ICAO je aktuálne zastúpených sedem členských štátov.
- (3) Podľa článku 54 Chicagskeho dohovoru môže Rada ICAO prijať medzinárodné štandardy a odporúčania a označiť ich ako prílohy k Chicagskemu dohovoru.
- (4) Rada ICAO má na svojom 225. zasadaní prijať zmenu 178 prílohy 1, zmenu 47 časti I prílohy 6, zmenu 40 časti II prílohy 6, zmenu 24 časti III prílohy 6, zmenu 7 prílohy 7, zmenu 109 prílohy 8, zmenu 91 zväzku IV prílohy 10, zmenu 17 zväzku I prílohy 14, zmenu 18 prílohy 17 a zmenu 29 prílohy 9 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve.
- (5) Hlavným účelom zmeny prílohy 1 je umožniť zavedenie systému elektronických preukazov spôsobilosti personálu s cieľom zvýšiť efektívnosť.
- (6) Hlavným účelom zmien častí I, II a III prílohy 6 je posilniť právny rámec pre zachovanie prevádzkyschopnosti letových zapisovačov podľa Chicagskeho dohovoru, ujasniť ustanovenia týkajúce sa prevádzky s predĺženým časom letu na náhradné letisko (EDTO) a detských záchranných viest, nariadiť používanie výstražných systémov signalizácie nebezpečnej blízkosti zeme (GPWS) na niektorých letúnoch,

doplniť nový štandard s cieľom vybaviť za určitých podmienok letúny systémami výstrahy pred nebezpečenstvom minútia konca vzletovej a pristávacej dráhy (ROAAS), poskytnúť prevádzkový zápočet v súvislosti s letiskovými prevádzkovými minimami založenými na výkonnosti (PBAOM), zabezpečiť, aby boli na letisku, kde sa plánuje prevádzka, k dispozícii záchranné a hasičské (RFF) zariadenia a služby, aktualizovať ustanovenia týkajúce sa náhradných heliportov mimo pevniny na prevádzku vrtuľníkov na dlhé vzdialenosti s cieľom určiť náhradné letiská, doplniť ustanovenia týkajúce sa prepravy nebezpečného nákladu vrtuľníkmi a aktualizovať súvisiace ustanovenia o výcviku.

- (7) Hlavným účelom zmeny zväzku I prílohy 14 týkajúcej sa záchranných a hasičských služieb pre všeobecné letectvo je vylúčiť všeobecné letectvo z ustanovení pre záchranné a hasičské služby v prílohe 14.
- (8) Hlavným účelom zmeny 7 prílohy 7 je uľahčiť prevod lietadiel z jedného štátu do druhého, a to úpravou vzoru osvedčenia o registrácii a zavedením vzoru osvedčenia o zrušení registrácie.
- (9) Hlavným účelom zmeny prílohy 8 je zlepšiť zrozumiteľnosť a zabezpečiť, aby štáty schvaľujúce akúkoľvek úpravu a opravu jasne chápali svoju zodpovednosť za zachovanie letovej spôsobilosti, a objasniť konštrukčné možnosti hasenia požiaru nákladového priestoru vo veľkých letúnoch, vrtuľníkoch a malých letúnoch.
- (10) Hlavným účelom zmeny zväzku IV prílohy 10 je zavedenie systému ACAS X a zníženie miery výskytu falošných poplachov systému ACAS.
- (11) Hlavným účelom zmeny 18 prílohy 17 je zavedenie nových a/alebo zmena existujúcich štandardov a odporúčaní v prílohe 17 týkajúcich sa bezpečnostnej kultúry, programov bezpečnostnej ochrany pre leteckých prevádzkovateľov, metód zisťovania výbušnín v podanej batožine a národného programu kontroly kvality bezpečnostnej ochrany civilného letectva.
- (12) Hlavným účelom zmeny 29 prílohy 9 je zvýšiť pripravenosť štátov na budúce pandémie vďaka skúsenostiam s pandemiou COVID-19 a stanovením prvej vhodnej reakcie v oblasti zdravia na akékoľvek budúce pandémie v prílohe 9. Touto zmenou sa upravuje aj boj proti obchodovaniu s ľuďmi, a to vypracovaním štandardov pre komplexnú stratégiu. Táto zmena okrem toho obsahuje menšie, ale užitočné zmeny týkajúce sa repatriačných letov a leteckej prepravy cestujúcich so zdravotným postihnutím, ako aj úpravu poznámky v oddiele o využívaní údajov zo záznamov o cestujúcich (PNR) upresnením termínu „push“.
- (13) Je vhodné prijať pozíciu, ktorá sa má zaujať v mene Únie, v Rade ICAO, keďže zmena 178 prílohy 1, zmena 47 časti I prílohy 6, zmena 40 časti II prílohy 6, zmena 24 časti III prílohy 6, zmena 7 prílohy 7, zmena 109 prílohy 8, zmena 91 zväzku IV prílohy 10, zmena 17 zväzku I prílohy 14, zmena 18 prílohy 17 a zmena 29 prílohy 9 k Chicagskemu dohovoru môžu mať rozhodujúci vplyv na obsah práva Únie, konkrétne na nariadenie Komisie (EÚ) č. 1178/2011, nariadenie Komisie (EÚ) 2018/1139, nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012, nariadenie Komisie (EÚ) 2015/640, nariadenie Komisie (EÚ) č. 139/2014, nariadenie Komisie (EÚ) č. 1332/2011 a nariadenie Komisie (EÚ) 2015/1998.

- (14) Pozíciou Únie počas 225. zasadania Rady ICAO alebo niektorého z nasledujúcich zasadaní v súvislosti s prijatím plánovanej zmeny 178 prílohy 1, zmeny 47 časti I prílohy 6, zmeny 40 časti II prílohy 6, zmeny 24 časti III prílohy 6, zmeny 7 prílohy 7, zmeny 109 prílohy 8, zmeny 91 zväzku IV prílohy 10, zmeny 17 zväzku I prílohy 14, zmeny 18 prílohy 17 a zmeny 29 prílohy 9 k Chicagskemu dohovoru, ako sa uvádza v obežníkoch 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, dôverné, EC 6/3 – 21/67, by malo byť podporené týchto zmien v celom ich rozsahu. Túto pozíciu by mali vyjadriť členské štáty Únie, ktoré sú členmi Rady ICAO, konajúc spoločne v mene Únie.
- (15) Pozíciou Únie po prijatí zmeny 178 prílohy 1, zmeny 47 časti I prílohy 6, zmeny 40 časti II prílohy 6, zmeny 24 časti III prílohy 6, zmeny 7 prílohy 7, zmeny 109 prílohy 8, zmeny 91 zväzku IV prílohy 10, zmeny 17 zväzku I prílohy 14, zmeny 18 prílohy 17 a zmeny 29 prílohy 9 k Chicagskemu dohovoru Radou ICAO, ktoré oznamuje generálny tajomník ICAO prostredníctvom obežníkov ICAO, by malo byť nevyjadriť nesúhlas a oznámiť súlad, pokiaľ sa zmeny prijmú bez zásadných úprav. Ak by sa právne predpisy Únie odchyľovali od novoprijatých štandardov a odporúčaní po plánovanom dátume uplatňovania uvedených štandardov a odporúčaní, mal by sa organizácii ICAO oznámiť rozdiel oproti uvedeným konkrétnym štandardom a odporúčaniam v súlade s článkom 38 Chicagskeho dohovoru na obdobie, počas ktorého daný rozdiel pretrváva.
- (16) Túto pozíciu by mali vyjadriť všetky členské štáty Únie,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

#### *Článok 1*

1. Pozícia, ktorá sa má zaujať v mene Únie na 225. zasadaní Rady ICAO alebo na niektorom z nasledujúcich zasadaní, je podpora navrhovanej zmeny 178 prílohy 1, zmeny 47 časti I prílohy 6, zmeny 40 časti II prílohy 6, zmeny 24 časti III prílohy 6, zmeny 7 prílohy 7 zmeny 109 prílohy 8, zmeny 91 zväzku IV prílohy 10, zmeny 17 zväzku I prílohy 14, zmeny 18 prílohy 17 a zmeny 29 prílohy 9 k Chicagskemu dohovoru, a to v plnom rozsahu.
2. Pozícia, ktorá sa má zaujať v mene Únie za predpokladu, že Rada ICAO prijme bez akejkoľvek zásadnej zmeny navrhovanú zmenu 178 prílohy 1, zmenu 47 časti I prílohy 6, zmenu 40 časti II prílohy 6, zmenu 24 časti III prílohy 6, zmenu 7 prílohy 7, zmenu 109 prílohy 8, zmenu 91 zväzku IV prílohy 10, zmenu 17 zväzku I prílohy 14, zmenu 18 prílohy 17 a zmenu 29 prílohy 9 k Chicagskemu dohovoru, ako sa uvádza v odseku 1, je nevyjadriť nesúhlas a oznámiť súlad s prijatým opatrením v odpovedi na príslušný obežník ICAO. Ak by sa právne predpisy Únie odchyľovali od novoprijatých štandardov a odporúčaní po plánovanom dátume uplatňovania uvedených štandardov a odporúčaní, rozdiel oproti uvedeným konkrétnym štandardom a odporúčaniam sa oznámi ICAO.

## *Článok 2*

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

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

## *Článok 3*

Toto rozhodnutie je určené členským štátom.

V Bruseli

*Za Radu  
predseda/predsedička*