

Brusel 12. června 2020
(OR. en)

8797/20

Interinstitucionální spis:
2020/0120 (NLE)

ICAO 15
AVIATION 127
RELEX 446

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Jordi AYET PUIGARNAU, ředitel, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	12. června 2020
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2020) 247 final
Předmět:	Návrh ROZHODNUTÍ RADY o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie v Mezinárodní organizaci pro civilní letectví, pokud jde o oznámení rozdílů oproti přílohám 1 a 6 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví v souvislosti s pandemií COVID-19

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2020) 247 final.

Příloha: COM(2020) 247 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 12.6.2020
COM(2020) 247 final

2020/0120 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

**o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie v Mezinárodní organizaci pro
civilní letectví, pokud jde o oznámení rozdílů oproti přílohám 1 a 6 Úmluvy o
mezinárodním civilním letectví v souvislosti s pandemií COVID-19**

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. PŘEDMĚT NÁVRHU

Tento návrh se týká postoje, který má být zaujat jménem Unie v Mezinárodní organizaci pro civilní letectví (ICAO) v odpovědi na dopis jednotlivým státům AN 11/55-20/50 ze dne 3. dubna 2020, pokud jde o oznámení přechodných rozdílů souvisejících s pandemií COVID-19, které se týkají příloh 1 a 6 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví.

1.1. 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.

1.2. Mezinárodní organizace pro civilní letectví

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

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

Podle článku 54 Chicagské úmluvy je v povinné působnosti Rady ICAO přijímat mezinárodní standardy a doporučené předpisy (SARP), které jsou označovány jako přílohy Chicagské úmluvy.

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

Podle článku 38 Chicagské úmluvy stát, který shledá, že se nemůže podrobit ve všech směrech některé mezinárodní normě nebo řízení nebo uvést vlastní nařízení nebo předpisy v naprostý soulad s mezinárodní normou nebo řízením, anebo který pokládá za nutné zavést nařízení nebo předpisy lišící se v jednotlivosti od předpisů nebo metod stanovených mezinárodní normou, oznámí ihned Mezinárodní organizaci pro civilní letectví rozdíly mezi jeho vlastním předpisem a předpisem stanoveným mezinárodní normou.

1.3. Zamýšlený akt Mezinárodní organizace pro civilní letectví

Organizace ICAO zaslala dopis jednotlivým státům AN 11/55-20/50 v reakci na pandemii COVID-19, aby od států získala zejména ucelené informace o opatřeních přijatých s cílem umožnit poskytovatelům služeb a personálu zachování platnosti jejich osvědčení, průkazů způsobilosti a dalších schválení v průběhu pandemie COVID-19 („oznámení přechodných rozdílů souvisejících s COVID-19“).

Organizace ICAO naléhavě vyzvala státy, aby v souladu s článkem 38 Chicagské úmluvy informovaly o přechodných rozdílech, které mohou vzniknout v souvislosti s přechodnými opatřeními jednotlivých států souvisejícími s COVID-19, zejména pokud jde o vydávání průkazů způsobilosti a osvědčení v přílohách 1 a 6. Státy by měly rovněž obecně uvést, zda uznají nebo přijmou platnost osvědčení a průkazů způsobilosti dotčených přechodnými rozdíly souvisejícími s COVID-19, které uplatňují jiné státy.

Na pomoc všem státům a příslušným zúčastněným stranám spustila ICAO veřejné internetové stránky týkající se operačních bezpečnostních opatření souvisejících s COVID-19. Všechny státy se vyzývají, aby této internetové stránce využívaly a informovaly ICAO o aktuálním vývoji v jejich státě.

ICAO uznává, že je třeba umožnit maximální flexibilitu, ale zároveň je nezbytné zajistit soulad s Chicagskou úmluvou. V tomto ohledu se státům připomíná, že jsou podle článku 38 úmluvy povinny organizaci ICAO oznámit všechny rozdíly, které se mohou vyskytnout.

Aby se usnadnilo oznamování a šíření informací o přechodných rozdílech během tohoto období, vytvořil sekretariát ICAO subsystém nazvaný „COVID-19 Contingency Related Differences“ (Rozdíly vyplývající z mimořádných opatření souvisejících s COVID-19, dále jen „CCRD“), který je přístupný prostřednictvím rozhraní pro elektronické oznamování rozdílů (EFOD) a který bude předběžně v provozu až do 31. března 2021.

2. POSTOJ, KTERÝ MÁ BÝT ZAUJAT JMÉNEM UNIE

2.1. Dopis ICAO jednotlivým státům AN 11/55-20/50 a jeho vztah ke stávajícím pravidlům Unie

Dopis ICAO jednotlivým státům AN 11/55-20/50 se týká přechodných rozdílů souvisejících s COVID-19 oproti přílohám 1 a 6 Chicagské úmluvy o aspektech týkajících se personálu a leteckého provozovatele.

Příloha 1 (Způsobilost leteckého personálu) Chicagské úmluvy stanoví SARP pro vydávání průkazů způsobilosti členům letových posádek, řidičům letového provozu, operátorům leteckých stanic, pracovníkům údržby letadel a dispečerům letecké dopravy. Podle těchto pravidel musí žadatel o průkaz způsobilosti splňovat určité požadavky přiměřené složitosti úkolů, které má provádět. Tyto požadavky se odrážejí v právních předpisech Unie, konkrétně v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví¹ a v souvisejících prováděcích aktech a aktech v přenesené pravomoci². Například nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 stanoví zvláštní požadavky a postupy týkající se posádek v civilním letectví a stanoví omezení a lhůty pro vydávání průkazů způsobilosti personálu a pro kontrolu letecké a zdravotní způsobilosti (tj. ustanovení v příloze I části FCL a příloze IV části MED). Vzhledem k závažným důsledkům pandemie COVID-19, jako je omezení nebo nemožnost přístupu k leteckým lékařům nebo leteckým zdravotním střediskům, prodlužuje několik členských států přechodně platnost lékařských osvědčení o dobu 4 měsíců, zatímco příslušné SARP ICAO vyžadují pro opakované lékařské vyšetření a prodloužení platnosti osvědčení zdravotní způsobilosti maximální dobu 45 dnů. Některé členské státy prodlužují platnost, konkrétně o 4 až 8 měsíců, rovněž u průkazů způsobilosti pilota, pokud se

¹ Články 20–28 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 (Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1).

² 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), nařízení Komise (EU) č. 1321/2014 ze dne 26. listopadu 2014 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů (Úř. věst. L 362, 17.12.2014, s. 1).

piloti nemohou včas dostat k letovým simulátorům, aby splnili požadavky na nezbytný opakovací výcvik a přezkoušení.

Prodloužení platnosti průkazů způsobilosti pro personál se vztahuje na průkazy způsobilosti, jejichž platnost uplyne během referenčního období od 1. března 2020 do 31. října 2020.

Cílem přílohy 6 (Provoz letadel) Chicagské úmluvy je stanovit standardizovaná pravidla pro provoz letadel využívaných v mezinárodní letecké dopravě, a zajistit tak nejvyšší úroveň bezpečnosti a účinnosti. Na úrovni Unie se tyto mezinárodní požadavky odrážejí zejména v nařízení (EU) 2018/1139, nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 a nařízení Komise (EU) č. 965/2012³. Pandemie COVID-19 způsobila výrazné snížení provozu v obchodní letecké dopravě, což ztížilo možnosti, jak se dostat do míst, kde jsou k dispozici vhodné letové simulátory. Výsledkem je velký počet pilotů, kteří nemohou splnit požadavky na nedávnou praxi stanovené v článku ORO.FC.100 přílohy III (ČÁST ORO) nařízení Komise (EU) č. 965/2012 a článku FCL.060 přílohy I (ČÁST FCL) nařízení Komise (EU) č. 1178/2011.

Například SARP ICAO vyžadují, aby provozovatel nepověřil velitele letadla ani druhého pilota, aby řídil určitý typ letadla během vzletu a přistání, pokud takový pilot neřídil stejný typ letadla během alespoň třech vzletů a přistání v posledních 90 dnech. Závažné provozní překážky způsobené pandemií COVID-19 omezují možnosti pilotů a členů posádek plnit tento požadavek na nedávnou praxi. Za tímto účelem a v zájmu toho, aby posádky mohly po obnovení letecké činnosti létat, uplatňují členské státy výjimky z tohoto pravidla, přičemž vyžadují, aby provozovatel provedl posouzení rizik a určil pravděpodobnost a potenciální závažnost zhoršení způsobilosti posádky v souvislosti s déle trvajícím neplněním letových povinností. Členské státy vyžadují rovněž vhodná zmírňující opatření, která minimalizují zjištěná rizika, přičemž pro úplnou letovou posádku platí jedno nebo více provozních omezení (např. snížení maximálních limitů bočního větru, zavedení vyšších minim přiblížení, omezení týkající se stavu povrchu dráhy, plánování letů se systémem automatického přistání, je-li instalován).

Výjimky z těchto provozních pravidel se vztahují na provoz probíhající během referenčního období mezi 1. březnem 2020 a 31. říjnem 2020 a na období nejvýše 8 měsíců.

Výše uvedené rozdíly oproti pravidlům ICAO vycházejí z článku 71 nařízení (EU) 2018/1139, který stanoví určitou flexibilitu pro členské státy, jež mohou udělit výjimky z jiných než hlavních požadavků stanovených v nařízení (EU) 2018/1139 a v jeho prováděcích aktech a aktech v přenesené pravomoci, a to v případě naléhavých a nepředvídaných situací nebo naléhavých provozních potřeb a za podmínek stanovených v uvedeném článku. Jednou z těchto podmínek je, že výjimka je omezena co do rozsahu a délky trvání na nezbytné minimum. V takovém případě dotčený členský stát prostřednictvím databáze zřízené podle článku 74 nařízení (EU) 2018/1139 udělenou výjimku, dobu jejího trvání, důvody jejího udělení a případná nezbytná opatření ke zmírnění dopadů okamžitě oznámí Komisi, agentuře (EASA) a ostatním členským státům. Několik členských států využilo tohoto mechanismu v souvislosti se závažnými důsledky pandemie COVID-19, což vedlo k rozdílům oproti pravidlům ICAO. Toto rozhodnutí Rady zohledňuje uvedené výjimky podle článku 71 a jeho účelem je oznámit organizaci ICAO jménem Unie rozdíly oproti přílohám 1 a 6 Chicagské úmluvy.

³ Nařízení (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).

2.2. Postoj, který má být zaujat jménem Unie

Rozdíly, které mají být oznámeny ICAO, se týkají příloh 1 a 6 Chicagské úmluvy, které upravují aspekty personálu a leteckých provozovatelů, jak je uvedeno v tabulce v příloze tohoto rozhodnutí a dále podrobně popsáno v každém jednotlivém oznámení členského státu v souladu s jeho individuální výjimkou uplatňovanou podle článku 71 nařízení (EU) 2018/1139.

Pokud jde o uznání nebo přijetí platnosti osvědčení a průkazů způsobilosti vydaných třetími zeměmi, na něž se vztahují přechodná opatření týkající se pandemie COVID-19, použije se nařízení (EU) č. 452/2014, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se leteckého provozu provozovatelů ze třetích zemí⁴. Obecně platí, že podle čl. ART 200 písm. d) přílohy nařízení 452/2014 agentura EASA po konzultaci s členskými státy určí ty normy ICAO, u nichž může akceptovat zmírňující opatření v případě, že stát provozovatele nebo stát zápisu do rejstříku oznámil rozdíl oproti normě ICAO. Agentura zmírňující opatření přijme, dojde-li k závěru, že tato opatření zajišťují úroveň bezpečnosti rovnocennou úrovni dosažené uplatňováním normy, vůči které byl oznámen rozdíl. Jak požaduje dopis jednotlivým státům AN 11/55 20/50, musí být organizace ICAO informována o příslušných aktech Unie použitelných pro uznání rozdílů třetích zemí, jak je uvedeno v posledním sloupci tabulky v příloze tohoto rozhodnutí.

Postoj, který má být jménem Unie zaujat v rámci ICAO v odpovědi na dopis jednotlivým státům AN 11/55 20/50, spočívá v oznámení rozdílů oproti přílohám 1 a 6 Chicagské úmluvy v důsledku přechodných opatření týkajících se pandemie COVID-19, jak jsou uvedeny v tabulce v příloze tohoto rozhodnutí a dále podrobně popsány každým oznamujícím členským státem v souladu s jeho individuální výjimkou podle článku 71 nařízení (EU) 2018/1139.

3. PRÁVNÍ ZÁKLAD

3.1. Procesněprávní základ

4.1.1 Zásady

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

Ustanovení čl. 218 odst. 9 SFEU se použijí bez ohledu na to, zda je Unie členem dotyčného orgánu, nebo stranou dotyčné dohody⁵.

Pojem „akty s právními účinky“ zahrnuje akty, které mají právní účinky na základě pravidel mezinárodního práva, kterým se řídí dotyčný orgán. Zahrnuje rovněž nástroje, které podle mezinárodního práva nemají závazný účinek, ale „mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah právní úpravy přijaté zákonodárcem Unie“⁶.

⁴ Nařízení (EU) č. 452/2014 ze dne 29. dubna 2014, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu provozovatelů ze třetích zemí podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 33, 6.5.2014, s. 12).

⁵ Rozsudek Soudního dvora ze dne 7. října 2014, Německo v. Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, bod 64.

⁶ Rozsudek Soudního dvora ze dne 7. října 2014, Německo v. Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, body 61 až 64.

4.1.2 Použití na stávající případ

Rada Mezinárodní organizace pro civilní letectví je orgán zřízený dohodou, jmenovitě Chicagskou úmluvou.

V souladu s článkem 54 Chicagské úmluvy přijímá Rada Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) mezinárodní normy a doporučené předpisy, které se označují jako přílohy Chicagské úmluvy. Jedná se o akty s právními účinky. Některé právní účinky těchto aktů by mohly záviset na předložení oznámení o rozdílech a na podmínkách těchto oznámení. Přijetí postoje Unie ohledně těchto oznámení proto spadá do oblasti působnosti čl. 218 odst. 9 SFEU.

Rozdíly, které mají být oznámeny v odpovědi na dopis ICAO jednotlivým státům AN 11/55-20/50, mají dopad na právní účinky norem stanovených v rámci Chicagské úmluvy.

Tyto právní účinky spadají do oblasti, na kterou se do značné míry vztahují pravidla Unie, konkrétně nařízení (EU) 2018/1139, nařízení Komise (EU) č. 1178/2011, nařízení Komise (EU) č. 1321/2014 a nařízení Komise (EU) č. 965/2012. To znamená, že v souladu s čl. 3 odst. 2 SFEU má Unie v této věci výlučnou vnější pravomoc.

Vzhledem k tomu, že jsou tato opatření sice přechodná, ale vedou k rozdílům v SARP ICAO, je postoj Unie zapotřebí. Všechny členské státy musí v souladu s článkem 38 Chicagské úmluvy oznamovat rozdíly oproti příloze 1 Chicagské úmluvy vyplývající z prodloužených lhůt pro vydávání průkazů způsobilosti personálu a rozdíly oproti SARP uvedeným v příloze 6 (Provoz letadel) Chicagské úmluvy.

Zamýšlený akt nedoplňuje ani nepozměňuje institucionální rámec dotyčné dohody.

Procesněprávním základem navrhovaného rozhodnutí je tudíž čl. 218 odst. 9 SFEU.

4.2 Hmotněprávní základ

4.2.1 Zásady

Hmotněprávní základ rozhodnutí podle čl. 218 odst. 9 SFEU závisí v první řadě na cíli a obsahu zamýšleného aktu, k němuž se postoj jménem Unie zaujímá. Sleduje-li zamýšlený akt dvojí účel nebo má-li dvě složky a lze-li jeden z těchto účelů nebo jednu z těchto složek označit jako hlavní, zatímco druhý účel či druhá složka je pouze vedlejší, musí být rozhodnutí přijaté 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 zamýšleného aktu se týkají společné dopravní politiky.

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

4.3 Závěr

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

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie v Mezinárodní organizaci pro civilní letectví, pokud jde o oznámení rozdílů oproti přílohám 1 a 6 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví v souvislosti s pandemií COVID-19

RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Úmluva o mezinárodním civilním letectví („Chicagská úmluva“), jež reguluje mezinárodní leteckou dopravu, vstoupila v platnost dne 4. dubna 1947. Byla jí zřízena Mezinárodní organizaci pro civilní letectví (ICAO).
- (2) Členské státy jsou smluvními státy Chicagské úmluvy a členy ICAO, přičemž Unie má v některých orgánech ICAO status pozorovatele.
- (3) Podle článku 54 Chicagské úmluvy smí Rada ICAO přijímat mezinárodní normy a doporučené předpisy (SARP).
- (4) Podle článku 38 Chicagské úmluvy stát, který shledá, že se nemůže podrobit ve všech směrech některé mezinárodní normě nebo řízení nebo uvést vlastní nařízení nebo předpisy v naprostý soulad s mezinárodní normou nebo řízením, anebo který pokládá za nutné zavést nařízení nebo předpisy lišící se v jednotlivosti od předpisů nebo metod stanovených mezinárodní normou, oznámí ihned Mezinárodní organizaci pro civilní letectví rozdíly mezi jeho vlastním předpisem a předpisem stanoveným mezinárodní normou.
- (5) Podle článku 39 Chicagské úmluvy musí být osvědčení zdravotní způsobilosti pro personál účastníci se mezinárodního leteckého provozu v případě, že nesplňuje minimální normy, doplněno o úplný výčet jednotlivostí, ve kterých tyto normy nesplňuje. V tomto případě by se údaje musely týkat konkrétních rozdílů v době platnosti osvědčení zdravotní způsobilosti.
- (6) Podle článku 40 Chicagské úmluvy by se navíc žádný člen personálu s takovým osvědčením nesměl účastnit mezinárodního leteckého provozu s výhradou povolení ze strany státu (států), na jehož (jejichž) území se vstupuje.
- (7) S ohledem na pandemii COVID-19 vytvořila ICAO subsystém nazvaný „Contingency Related Differences“ (Rozdíly vyplývající z mimořádných opatření, dále jen „CCRD“) v rámci systému pro elektronické oznamování rozdílů (dále jen „EFOD“), který státům umožňuje oznámit přechodné rozdíly oproti přílohám 1 a 6 Chicagské úmluvy a zároveň uvést, jaký druh normy nebo postupu považují za přijatelný pro usnadnění mezinárodních operací a splnění povinností podle článku 40.

- (8) Příloha 1 (Způsobilost leteckého personálu) Chicagské úmluvy stanoví SARP pro vydávání průkazů způsobilosti členům letových posádek, řídicím letového provozu, operátorům leteckých stanic, pracovníkům údržby letadel a dispečerům letecké dopravy. Podle těchto pravidel musí žadatel o průkaz způsobilosti do předepsané lhůty splnit určité požadavky přiměřené složitosti úkolů, které má provádět.
- (9) Požadavky stanovené v příloze 1 Chicagské úmluvy se odrážejí v právních předpisech Unie, konkrétně v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví⁷ a v souvisejících prováděcích aktech a aktech v přenesené pravomoci. Například nařízení Komise (EU) č. 1178/2011⁸ stanoví v příloze konkrétní požadavky a postupy týkající se posádek v civilním letectví a stanoví omezení a lhůty pro vydávání průkazů způsobilosti personálu a pro kontroly letecké a zdravotní způsobilosti a nařízení Komise (EU) č. 1321/2014 stanoví pravidla pro zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů⁹.
- (10) Vzhledem k závažným důsledkům pandemie COVID-19, jako je omezení nebo nemožnost přístupu k leteckým lékařům nebo leteckým zdravotním střediskům, prodlužuje několik členských států přechodně platnost lékařských osvědčení o dobu čtyř měsíců, a to odchýlně od příslušných SARP ICAO. Některé členské státy prodlužují rovněž platnost průkazů způsobilosti pilota, a to o čtyři až nejvýše osm měsíců, pokud se piloti nemohou včas dostat k letovým simulátorům, aby vykonali nezbytný opakovací výcvik a přezkoušení. Tato prodloužení platnosti se týkají průkazů způsobilosti, jejichž platnost uplyne během referenčního období od 1. března 2020 do 31. října 2020.
- (11) Příloha 6 (Provoz letadel) Chicagské úmluvy stanoví standardizované provozní požadavky pro provoz letadel využívaných v mezinárodní letecké dopravě, aby byla zajištěna nejvyšší úroveň bezpečnosti a účinnosti. Na úrovni Unie se tyto mezinárodní požadavky odrážejí v nařízení (EU) 2018/1139, nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 a nařízení Komise (EU) č. 965/2012¹⁰.
- (12) Pandemie COVID-19 způsobila výrazné snížení provozu v obchodní letecké dopravě, což ztížilo možnosti, jak se dostat k vhodným letovým simulátorům. Závažné provozní překážky způsobené pandemií COVID-19 omezují možnosti pilotů a členů posádek plnit požadavky ICAO týkající se nedávné praxe. V zájmu toho, aby posádky mohly po obnovení letecké činnosti létat, tedy členské státy uplatňují výjimky z příslušných

⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 (Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1).

⁸ 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).

⁹ Nařízení Komise (EU) č. 1321/2014 ze dne 26. listopadu 2014 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů (Úř. věst. L 362, 17.12.2014, s. 1).

¹⁰ 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).

požadavků na nedávnou praxi tím, že umožňují provoz za určitých provozních podmínek a s vhodnými zmírňujícími opatřeními, která jsou stanovena na základě posouzení rizik. Tyto výjimky se vztahují na provoz probíhající během referenčního období mezi 1. březnem 2020 a 31. říjnem 2020, tj. na období nejvýše osmi měsíců.

- (13) Výše uvedená vnitrostátní opatření, která představují rozdíly oproti příloze 1 a 6 Chicagské úmluvy, byla přijata na základě článku 71 nařízení (EU) 2018/1139, podle něž členské státy mohou některým fyzickým nebo právnickým osobám udělit výjimky z jiných než hlavních požadavků Unie, které se na tuto osobu vztahují, a to v případě naléhavých a nepředvídaných situací postihujících dané osoby nebo v případě naléhavých provozních potřeb daných osob, jestliže jsou splněny všechny podmínky stanovené v uvedeném článku. Na základě tohoto ustanovení a s ohledem na důsledky vyplývající z pandemie COVID-19 některé členské státy uplatňují nebo hodlají uplatňovat výjimky z pravidel Unie stanovených v nařízení (EU) 2018/1139, nařízení (EU) č. 1178/2011, nařízení (EU) č. 1321/2014 a nařízení (EU) č. 965/2012.
- (14) Vzhledem k tomu, že oznámení rozdílů má dopad na právní účinky zavedené normami stanovenými v Chicagské úmluvě, spadá přijetí postoje Unie ohledně tohoto oznámení do oblasti působnosti čl. 218 odst. 9 SFEU.
- (15) Je proto vhodné stanovit postoj, který má být zaujat jménem Unie v odpovědi na dopis ICAO jednotlivým státům AN 11/55-20/50 a který spočívá v oznámení rozdílů oproti přílohám 1 a 6 Chicagské úmluvy vyplývajících z přechodných provozních opatření uplatňovaných členskými státy v souvislosti s pandemií COVID-19. Postoj Unie musí vyjádřit členské státy Unie, které přijaly individuální výjimky podle článku 71 nařízení (EU) 2018/1139 vedoucí k rozdílům, jež jsou předmětem dopisu jednotlivým státům AN 11/55-20/50,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Postoj, který má být jménem Unie zaujat v odpovědi na dopis Mezinárodní organizace pro civilní letectví jednotlivým státům AN 11/55-20/50 ze dne 3. dubna 2020, je vymezen v příloze tohoto rozhodnutí a dále podrobně popsán každým oznamujícím členským státem v souladu s jeho individuální výjimkou podle článku 71 nařízení (EU) 2018/1139.

Článek 2

Postoj uvedený v článku 1 vyjádří členské státy Unie, které jsou členy ICAO a které přijaly individuální výjimky podle článku 71 nařízení (EU) 2018/1139 vedoucí k rozdílům, jež jsou předmětem dopisu jednotlivým státům AN 11/55-20/50.

Toto rozhodnutí je určeno členským státům.

V Bruselu dne

*Za Radu
předseda/předsedkyně*