

V Bruseli 12. júna 2020
(OR. en)

8797/20

**Medziinštitucionálny spis:
2020/0120(NLE)**

**ICAO 15
AVIATION 127
RELEX 446**

SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

Od:	Jordi AYET PUIGARNAU, riaditeľ, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	12. júna 2020
Komu:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2020) 247 final
Predmet:	Návrh ROZHODNUTIA RADY o pozícii, ktorá sa má zaujať v mene Európskej únie v Medzinárodnej organizácii civilného letectva, pokiaľ ide o oznamovanie rozdielov v porovnaní s prílohami 1 a 6 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve v súvislosti s pandémiou COVID-19

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2020) 247 final.

Príloha: COM(2020) 247 final



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 12. 6. 2020
COM(2020) 247 final

2020/0120 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

**o pozícii, ktorá sa má zaujať v mene Európskej únie v Medzinárodnej organizácii
civilného letectva, pokiaľ ide o oznamovanie rozdielov v porovnaní s prílohami 1 a 6 k
Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve v súvislosti s pandémiou COVID-19**

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. PREDMET NÁVRHU

Tento návrh sa týka pozície, ktorá sa má v mene Únie zaujať v Medzinárodnej organizácii civilného letectva (ICAO) v odpovedi na obehník AN 11/55-20/50 vydaný 3. apríla 2020, pokiaľ ide o oznámenie dočasných rozdielov súvisiacich s pandémiou COVID-19, ktoré sa týkajú príloh 1 a 6 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve.

1.1. 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.

1.2. Medzinárodná organizácia civilného letectva

Medzinárodná organizácia civilného letectva je špecializovaná agentúra Organizácie Spojených národov. K jej cieľom patrí rozvíjať zásady a techniky medzinárodnej leteckej navigácie a podporovať plánovanie a rozvoj medzinárodnej leteckej dopravy.

Rada ICAO je stálym orgánom ICAO, ktorého členmi je 36 zmluvných štátov zvolených zhromaždením ICAO na obdobie troch rokov. V období 2019 – 2022 je v Rade ICAO zastúpených sedem členských štátov EÚ.

Podľa článku 54 Chicagskeho dohovoru patrí k povinným funkciám Rady ICAO prijímanie medzinárodných štandardov a odporúčaní v podobe príloh k Chicagskemu dohovoru.

V nadväznosti na prijatie takýchto opatrení sú štáty ICAO povinné oznámiť buď svoj nesúhlas, akékoľvek rozdiely alebo súlad s opatrením skôr, než nadobudnú 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, bezodkladne oznamuje Medzinárodnej organizácii civilného letectva rozdiely medzi svojím vlastným postupom a postupom zavedeným medzinárodným štandardom.

1.3. Pripravovaný akt Medzinárodnej organizácie civilného letectva

Organizácia ICAO vydala obehník AN 11/55-20/50 ako reakciu na pandémiu COVID-19, a najmä s cieľom získať od štátov ucelené informácie o opatreniach prijatých na to, aby sa poskytovateľom služieb a personálu umožnilo zachovať platnosť ich osvedčení, preukazov spôsobilosti a iných schválení počas pandémie COVID-19 („oznámenie o dočasných rozdieloch týkajúcich sa ochorenia COVID-19“).

Organizácia ICAO vyzvala štáty, aby podľa článku 38 Chicagskeho dohovoru informovali o akýchkoľvek dočasných rozdieloch, ktoré môžu vyplývať z dočasných opatrení jednotlivých štátov týkajúcich sa ochorenia COVID-19, najmä tých, ktoré sa týkajú udeľovania preukazov spôsobilosti a osvedčení uvedených v prílohách 1 a 6. Štáty by mali vo všeobecnosti tiež uviesť, či budú uznávať alebo akceptovať platnosť osvedčení a preukazov spôsobilosti dotknutých dočasnými rozdielmi súvisiacimi s ochorením COVID-19, ktoré uplatňujú iné štáty.

Na pomoc všetkým štátom a príslušným zainteresovaným stranám spustila ICAO verejnú webovú lokalitu týkajúcu sa operačných bezpečnostných opatrení súvisiacich s ochorením COVID-19. Všetky štáty sa vyzývajú, aby túto webovú lokalitu využívali a informovali ICAO o najnovšom vývoji v ich štáte.

ICAO uznáva potrebu zabezpečiť maximálnu flexibilitu a zároveň zabezpečiť súlad so Chicagským dohovorom. V tejto súvislosti sa štátom pripomína, že podľa článku 38 dohovoru sú povinné ICAO oznamovať všetky prípadné rozdiely.

S cieľom uľahčiť oznamovanie dočasných rozdielov a informovanie o nich počas tohto obdobia sekretariát ICAO vytvoril subsystém nazvaný COVID-19 Contingency-Related Differences (Rozdiely vyplývajúce z mimoriadnych opatrení súvisiacich s COVID-19, CCRD), ktorý je prístupný prostredníctvom rozhrania pre elektronického oznamovanie rozdielov (EFOD) a ktorý bude predbežne v prevádzke do 31. marca 2021.

2. POZÍCIA, KTORÁ SA MÁ ZAUJAŤ V MENE ÚNIE

2.1. Obežník ICAO AN 11/55-20/50 a jeho vzťah k existujúcim pravidlám Únie

Obežník ICAO AN 11/55-20/50 sa týka dočasných rozdielov súvisiacich s ochorením COVID-19 v porovnaní s prílohami 1 a 6 k Chicagskemu dohovoru o aspektoch týkajúcich sa personálu a leteckého prevádzkovateľa.

V prílohe 1 „Udeľovanie preukazov spôsobilosti personálu“ k Chicagskemu dohovoru sa stanovujú štandardy a odporúčania na udeľovanie preukazov spôsobilosti členom letovej posádky, riadiacim letovej prevádzky, prevádzkovateľom leteckých staníc, pracovníkom údržby a dispečerom letovej prevádzky. Podľa týchto pravidiel musí žiadateľ o preukaz spôsobilosti spĺňať určité požiadavky, ktoré sú primerané zložitosti úloh, ktoré má vykonávať. Tieto požiadavky sú premietnuté do právnych predpisov Únie, konkrétne do nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva¹ a do súvisiacich vykonávacích a delegovaných aktov². Napríklad v nariadení Komisie (EÚ) č. 1178/2011 sa stanovujú osobitné požiadavky a postupy týkajúce sa posádky civilného letectva a obmedzenia a lehoty na udeľovanie preukazov spôsobilosti personálu a na kontroly leteckej a zdravotnej spôsobilosti (t. j. ustanovenia v časti FCL prílohy I a časti MED prílohy IV). Z dôvodu vážnych dôsledkov pandémie COVID-19, ako je napríklad obmedzená alebo žiadna možnosť prístupu k povereným leteckým lekárom alebo povereným leteckým zdravotníckym zariadeniam, niekoľko členských štátov dočasne predĺžilo platnosť osvedčení zdravotnej spôsobilosti o 4 mesiace, zatiaľ čo príslušné štandardy a odporúčania ICAO uvádzajú, že lehota pre opakované lekárske vyšetrenie a predĺženie platnosti osvedčenia zdravotnej spôsobilosti môže dosiahnuť maximálne 45 dní. Niektoré členské štáty uplatňujú

¹ Články 20 – 28 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 (Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018).

² 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). Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1321/2014 z 26. novembra 2014 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a výrobkov, súčastí a zariadení leteckej techniky a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností (Ú. v. EÚ L 362, 17.12.2014).

predĺženie platnosti, konkrétne od 4 do 8 mesiacov, aj v prípade preukazov spôsobilosti pilotov, pokiaľ sa piloti nemôžu včas dostať k letovým simulátorom, aby splnili požiadavky na potrebný udržiavací výcvik a preskúšanie.

Predĺženie platnosti preukazov spôsobilosti personálu sa vzťahuje na preukazy, ktorých platnosť sa skončí počas referenčného obdobia od 1. marca 2020 do 31. októbra 2020.

Cieľom prílohy 6 „Prevádzka lietadla“ k Chicagskemu dohovoru je stanoviť šandardizované pravidlá pre prevádzku lietadiel využívaných v medzinárodnej leteckej doprave a zabezpečiť tak najvyššiu úroveň bezpečnosti a účinnosti. Na úrovni Únie sú uvedené medzinárodné požiadavky premietnuté konkrétne do nariadenia (EÚ) 2018/1139, nariadenia Komisie (EÚ) č. 1178/2011 a nariadenia Komisie (EÚ) č. 965/2012³. Pandémia COVID-19 spôsobila výrazný pokles obchodnej leteckej dopravy, čo obmedzilo možnosti dostať sa k vhodným letovým simulátorom, ktoré by boli k dispozícii. Výsledkom je veľký počet pilotov, ktorí nemôžu splniť požiadavky na aktuálnu prax stanovené v ustanovení ORO.FC.100 prílohy III (časť ORO) k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 965/2012 a ustanovení FCL.060 prílohy I (časť FCL) k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1178/2011.

Napríklad v štandardoch a odporúčaniach ICAO sa vyžaduje, aby prevádzkovateľ nepoveril veliteľa lietadla ani druhého pilota ovládaním prvkov riadenia letu určitého typu letúna počas vzletu a pristátia, pokiaľ daný pilot neovládal prvky riadenia letu v rovnakom type letúna minimálne počas troch vzletov a pristátí v priebehu predchádzajúcich 90 dní. Vážne prevádzkové prekážky spôsobené pandemiou COVID-19 obmedzujú možnosti pilotov a posádky splniť túto požiadavku na aktuálnu prax. Na tento účel a s cieľom umožniť posádkam, aby mohli v čase obnovenia leteckej činnosti lietať, členské štáty uplatňujú výnimky z tohto pravidla tým, že požadujú, aby prevádzkovateľ vykonal posúdenie rizika s cieľom určiť pravdepodobnosť a potenciálnu závažnosť zhoršenia spôsobilosti posádky v súvislosti s dlhšie trvajúcim neplnením letových povinností. Členské štáty požadujú aj vhodné zmierňujúce opatrenia, ktorými sa minimalizujú zistené riziká, s jedným alebo viacerými prevádzkovými obmedzeniami platnými pre celú letovú posádku (napr. zníženie maximálnych limitných hodnôt bočného vetra, zavedenie vyšších miním pre priblíženie, obmedzenie podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe, dispečing s funkčným systémom automatického pristátia, ak je nainštalovaný).

Výnimky z týchto prevádzkových pravidiel sa uplatňujú na prevádzku, ktorá sa uskutočňuje v referenčnom období od 1. marca 2020 do 31. októbra 2020 a na obdobie najviac 8 mesiacov.

Uvedené rozdiely medzi pravidlami ICAO sú výsledkom uplatňovania článku 71 nariadenia (EÚ) 2018/1139, ktorým sa členským štátom, ktoré môžu udeliť výnimky z požiadaviek stanovených v nariadení (EÚ) 2018/1139 a v jeho vykonávacích a delegovaných aktoch, okrem základných požiadaviek, poskytuje určitá flexibilita v prípade naliehavých nepredvídateľných okolností alebo naliehavých prevádzkových potrieb a za podmienok stanovených v uvedenom článku. Jednou z týchto podmienok je, že rozsah a trvanie výnimky sa obmedzí len na nevyhnutné minimum. V takom prípade príslušný členský štát bezodkladne oznámi Komisii, agentúre (EASA) a ostatným členským štátom prostredníctvom registra zriadeného podľa článku 74 nariadenia (EÚ) 2018/1139 udelenú výnimku, jej trvanie, dôvod jej udelenia a prípadne uplatnenie potrebných zmierňujúcich opatrení. Niekoľko členských štátov využilo tento mechanizmus v súvislosti s vážnymi dôsledkami pandémie COVID-19, čo viedlo k rozdielom oproti pravidlám ICAO. Toto rozhodnutie Rady zohľadňuje uvedené

³ NARIADENIE (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. EÚ L 296, 25.10.2012).

výnimky podľa článku 71 s cieľom oznámiť ICAO v mene Únie rozdiely týkajúce sa príloh 1 a 6 k Chicagskemu dohovoru.

2.2. Pozícia, ktorá sa má zaujať v mene Únie

Rozdiely, ktoré sa majú oznámiť ICAO, sa týkajú príloh 1 a 6 k Chicagskemu dohovoru, ktoré upravujú aspekty personálu a leteckých prevádzkovateľov uvedené v tabuľke v prílohe k tomuto rozhodnutiu, a podrobnejšie v každom jednotlivom oznámení členského štátu v súlade s jeho individuálnou výnimkou uplatňovanou podľa článku 71 nariadenia (EÚ) 2018/1139.

Pokiaľ ide o uznanie alebo prijatie platnosti osvedčení a preukazov spôsobilosti, na ktoré sa vzťahujú dočasné opatrenia týkajúce sa pandémie COVID-19 vydané tretími krajinami, uplatňuje sa nariadenie (EÚ) č. 452/2014, ktorým sa stanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa letovej prevádzky prevádzkovateľov z tretích krajín⁴. Vo všeobecnosti podľa ustanovenia ART.200 písm. d) prílohy k nariadeniu č. 452/2014 agentúra EASA po porade s členskými štátmi určí tie normy ICAO, pri ktorých môže akceptovať zmierňujúce opatrenia v prípade, že štát prevádzkovateľa alebo štát registrácie informoval o rozdieloch v porovnaní s normou ICAO. Agentúra na zmierňovacie opatrenia pristúpi, ak sa presvedčí, že tieto zmierňovacie opatrenia zaručia rovnocennú úroveň bezpečnosti ako norma, pri ktorej boli oznámené rozdiely. Ako sa vyžaduje v obežníku AN 11/55-20/50, ICAO musí byť informovaná o príslušných aktoch Únie týkajúcich sa žiadostí o uznanie rozdielov tretích krajín, ako sa uvádza v poslednom stĺpci tabuľky v prílohe k tomuto rozhodnutiu.

Pozícia, ktorá sa má v mene Únie zaujať v ICAO v reakcii na obežník AN 11/55-20/50, je oznámiť rozdiely v porovnaní s prílohami 1 a 6 k Chicagskemu dohovoru v dôsledku dočasných opatrení týkajúcich sa pandémie COVID-19, ako sú uvedené v tabuľke v prílohe k tomuto rozhodnutiu a podrobnejšie opísané každým oznamujúcim členským štátom v súlade s jeho individuálnou výnimkou uplatňovanou podľa článku 71 nariadenia (EÚ) 2018/1139.

3. PRÁVNÝ ZÁKLAD

3.1. 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 dohody⁵.

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*“⁶.

⁴ NARIADENIE (EÚ) č. 452/2014 z 29. apríla 2014, ktorým sa stanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa letovej prevádzky prevádzkovateľov z tretích krajín podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 133, 6.5.2014).

⁵ Rozsudok Súdneho dvora zo 7. októbra 2014, Nemecko/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, bod 64.

⁶ Rozsudok Súdneho dvora zo 7. októbra 2014, Nemecko/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, body 61 až 64.

4.1.2. Uplatnenie na tento prípad

Rada Medzinárodnej organizácie civilného letectva 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 predloženia oznámení o rozdieloch a od podmienok uvedených oznámení. Prijatie pozície Únie k takýmto oznámeniam preto patrí do rozsahu pôsobnosti článku 218 ods. 9 ZFEÚ.

Rozdiely, ktoré majú byť oznámené v odpovedi na obežník ICAO AN 11/55-20/50, majú vplyv na právne účinky noriem stanovených v Chicagskom dohovore.

Tieto právne účinky patria do oblasti, na ktorú sa do veľkej miery vzťahujú pravidlá Únie, konkrétne nariadenie (EÚ) 2018/1139, nariadenie Komisie (EÚ) č. 1178/2011, nariadenie Komisie (EÚ) č. 1321/2014 a nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012. To znamená, že v súlade s článkom 3 ods. 2 ZFEÚ má Únia v tejto veci výlučnú vonkajšiu právomoc.

Keďže tieto opatrenia, hoci sú dočasné, vedú k rozdielom v porovnaní so štandardmi a odporúčaniami ICAO, vyžaduje sa preto pozícia Únie. Všetky členské štáty musia v súlade s článkom 38 Chicagskeho dohovoru oznamovať rozdiely vyplývajúce z predĺžených lehôt na udeľovanie preukazov spôsobilosti personálu, ktoré sú uvedené v prílohe 1 k Chicagskemu dohovoru, a rozdiely oproti štandardom a odporúčaniam v zmysle prílohy 6 „Prevádzka lietadla“ k Chicagskemu dohovoru.

Pripravovaný akt nedopĺňa ani nemení inštitucionálny rámec dohody.

Procesnoprávnym základom navrhovaného rozhodnutia je preto článok 218 ods. 9 ZFEÚ.

4.2. Hmotnoprávny základ

4.2.1. Zásady

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

4.2.2. Uplatnenie na tento prípad

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

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

4.3. Záver

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

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa má zaujať v mene Európskej únie v Medzinárodnej organizácii civilného letectva, pokiaľ ide o oznamovanie rozdielov v porovnaní s prílohami 1 a 6 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve v súvislosti s pandémiou COVID-19

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

keďže:

- (1) Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve (ďalej len „Chicagský dohovor“), ktorého cieľom je regulovať medzinárodnú leteckú dopravu, nadobudol platnosť 4. apríla 1947. Zriadil Medzinárodnú organizáciu civilného letectva (ICAO).
- (2) Členské štáty sú zmluvnými štátmi Chicagskeho dohovoru a členmi ICAO, pričom Únia má v určitých orgánoch ICAO štatút pozorovateľa.
- (3) Podľa článku 54 Chicagskeho dohovoru môže Rada ICAO prijímať medzinárodné štandardy a odporúčania.
- (4) 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 svojím vlastným postupom a postupom zavedeným medzinárodným štandardom.
- (5) Podľa článku 39 Chicagskeho dohovoru, ak osvedčenie zdravotnej spôsobilosti pre personál, ktorý sa zúčastňuje na medzinárodnej leteckej doprave, nespĺňa minimálne štandardy, musí ho dopĺňať úplný výpočet údajov, v ktorých tieto štandardy nespĺňa. V tomto prípade by sa údaje museli týkať konkrétnych rozdielov súvisiacich s obdobím platnosti osvedčenia zdravotnej spôsobilosti.
- (6) Okrem toho podľa článku 40 Chicagskeho dohovoru by sa žiadny personál, ktorý má takéto osvedčenie, nesmel zúčastniť na medzinárodnej leteckej doprave s výnimkou povolenia štátu alebo štátov, na ktorých územie vstupuje.
- (7) V súvislosti s pandémiou COVID-19 vytvorila ICAO subsystém nazvaný COVID-19 Contingency-Related Differences (Rozdiely vyplývajúce z mimoriadnych opatrení súvisiacich s COVID-19, CCRD) v rámci systému pre elektronické oznamovanie rozdielov (EFOD), ktorý umožňuje štátom oznámiť dočasný rozdiel v porovnaní s prílohami 1 a 6 k Chicagskemu dohovoru a zároveň uviesť, aký druh štandardu alebo

postupu považujú za prijateľný na uľahčenie medzinárodnej prevádzky a splnenie povinností podľa článku 40.

- (8) V prílohe 1 „Udeľovanie preukazov spôsobilosti personálu“ k Chicagskemu dohovoru sa stanovujú štandardy a odporúčania na udeľovanie preukazov spôsobilosti členom letovej posádky, riadiacim letovej prevádzky, prevádzkovateľom leteckých staníc, pracovníkom údržby a dispečerom letovej prevádzky. Podľa týchto pravidiel musí žiadateľ o preukaz spôsobilosti do stanovených termínov spĺňať určité požiadavky, ktoré sú primerané zložitosti úloh, ktoré má vykonávať.
- (9) Požiadavky stanovené v prílohe 1 k Chicagskemu dohovoru sú premietnuté do právnych predpisov Únie, konkrétne do nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva⁷ a do súvisiacich vykonávacích a delegovaných aktov. Napríklad v nariadení Komisie (EÚ) č. 2011/1178⁸ sa v prílohe stanovujú osobitné požiadavky a postupy týkajúce sa posádky civilného letectva a stanovujú sa v ňom obmedzenia a lehoty na udeľovanie preukazov spôsobilosti personálu a na kontroly leteckej a zdravotnej spôsobilosti a lekárskej spôsobilosti, zatiaľ čo v nariadení Komisie (EÚ) č. 1321/2014 sa stanovujú pravidlá týkajúce sa zachovania letovej spôsobilosti lietadiel a výrobkov, súčastí a zariadení leteckej techniky a schvaľovania organizácií a personálu zapojených do týchto činností⁹.
- (10) Z dôvodu vážnych dôsledkov pandémie COVID-19, ako je napríklad obmedzená alebo žiadna možnosť prístupu k povereným leteckým lekárom alebo povereným leteckým zdravotníckym zariadeniam, niekoľko členských štátov, odchylné od príslušných štandardov a odporúčaní ICAO, dočasne predĺžilo platnosť osvedčení zdravotnej spôsobilosti o 4 mesiace. Pokiaľ sa piloti nemôžu včas dostať k letovým simulátorom, aby splnili požiadavky na potrebný výcvik a preskúšanie, platnosť preukazov spôsobilosti pilotov sa v niektorých členských štátoch predlžuje o štyri až najviac o osem mesiacov. Tieto predĺženia sa vzťahujú na preukazy spôsobilosti, ktorých platnosť sa skončí počas referenčného obdobia od 1. marca 2020 do 31. októbra 2020.
- (11) V prílohe 6 „Prevádzka lietadla“ k Chicagskemu dohovoru sa stanovujú štandardizované požiadavky na prevádzku lietadiel využívaných v medzinárodnej leteckej doprave, čím sa zabezpečujú najvyššie úrovne bezpečnosti a účinnosti. Na úrovni Únie sú uvedené medzinárodné požiadavky premietnuté do nariadenia (EÚ)

⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 (Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018).

⁸ 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).

⁹ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1321/2014 z 26. novembra 2014 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a výrobkov, súčastí a zariadení leteckej techniky a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností (Ú. v. EÚ L 362, 17.12.2014).

2018/1139, nariadenia Komisie (EÚ) č. 1178/2011 a nariadenia Komisie (EÚ) č. 965/2012¹⁰.

- (12) Pandémia COVID-19 spôsobila výrazný pokles obchodnej leteckej dopravy, čo obmedzilo možnosti dostať sa k vhodným letovým simulátorom, ktoré by boli k dispozícii. Vážne prevádzkové prekážky spôsobené pandémiou COVID-19 obmedzujú možnosti pilotov a posádky splniť požiadavky ICAO na aktuálnu prax. Preto s cieľom umožniť posádkam, aby mohli v čase obnovenia leteckej činnosti lietať, členské štáty uplatňujú výnimky z príslušných požiadaviek na aktuálnu prax tým, že povolia prevádzku za určitých prevádzkových podmienok a s vhodnými zmierňujúcimi opatreniami stanovenými na základe posúdenia rizika. Tieto výnimky sa uplatňujú na prevádzku, ktorá sa uskutočňuje v referenčnom období od 1. marca 2020 do 31. októbra 2020 a na obdobie najviac 8 mesiacov.
- (13) Uvedené vnútroštátne opatrenia, ktoré sa líšia od príloh 1 a 6 k Chicagskemu dohovoru, sa prijali na základe článku 71 nariadenia (EÚ) 2018/1139, podľa ktorého môžu členské štáty udeliť akejkoľvek fyzickej alebo právnickej osobe výnimky z požiadaviek Únie uplatniteľných na túto osobu, okrem základných požiadaviek, v prípade naliehavých nepredvídaných okolností ovplyvňujúcich tieto osoby alebo naliehavých prevádzkových potrieb týchto osôb a za predpokladu, že sú splnené všetky podmienky stanovené v uvedenom článku. Pri uplatňovaní tohto ustanovenia a vzhľadom na dôsledky pandémie COVID-19, viaceré členské štáty uplatňujú alebo budú uplatňovať výnimky z pravidiel Únie stanovených v nariadení (EÚ) 2018/1139, nariadení (EÚ) č. 1178/2011, nariadení (EÚ) č. 1321/2014 a nariadení (EÚ) č. 965/2012.
- (14) Keďže oznámenie rozdielov má vplyv na právne účinky zavedené štandardmi stanovenými na základe Chicagskeho dohovoru, prijatie pozície Únie v súvislosti s takýmto oznámením patrí do rozsahu pôsobnosti článku 218 ods. 9 ZFEÚ.
- (15) Je preto vhodné stanoviť pozíciu, ktorá sa má zaujať v mene Únie v reakcii na obežník ICAO AN 11/55-20/50 a ktorou je oznámiť rozdiely v porovnaní s prílohami 1 a 6 k Chicagskemu dohovoru vyplývajúce z dočasných prevádzkových opatrení uplatňovaných členskými štátmi v súvislosti s pandémiou COVID-19. Pozíciu Únie vyjadria členské štáty Únie, ktoré prijali individuálne výnimky podľa článku 71 nariadenia (EÚ) 2018/1139 vedúce k rozdielom, ktoré sú predmetom obežníka AN 11/55-20/50,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Pozícia, ktorá sa má v mene Únie zaujať v reakcii na obežník Medzinárodnej organizácie civilného letectva AN 11/55-20/50 z 3. apríla 2020, je stanovená v prílohe k tomuto rozhodnutiu a podrobnejšie opísaná každým oznamujúcim členským štátom v súlade s jeho individuálnou výnimkou uplatňovanou podľa článku 71 nariadenia (EÚ) 2018/1139.

¹⁰ 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. EÚ L 296, 25.10.2012).

Článok 2

Pozíciu uvedenú v článku 1 vyjadria členské štáty Únie, ktoré sú členmi ICAO a prijali individuálne výnimky podľa článku 71 nariadenia (EÚ) 2018/1139 vedúce k rozdielom, ktoré sú predmetom obežníka AN 11/55-20/50.

Toto rozhodnutie je určené členským štátom.

V Bruseli

*Za Radu
predseda*