HATÁROZATOK

A TANÁCS (EU) 2023/746 HATÁROZATA

(2023. március 28.)

a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetben nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok elfogadása vagy módosítása, valamint az elfogadott nemzetközi szabványoktól való eltérések bejelentése tekintetében az Európai Unió által képviselendő álláspont meghatározására vonatkozó kritériumok és eljárás meghatározásáról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 100. cikke (2) bekezdésére, összefüggésben 218. cikkének (9) bekezdésével,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

(1) A nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény, amelyet Chicagóban 1944. december 7-én írtak alá (a továbbiakban: a Chicagói Egyezmény), 1947. április 4-én hatályba lépett. Az egyezmény létrehozta a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet (a továbbiakban: ICAO), és szabályozza a nemzetközi légi közlekedést.

(2) A tagállamok a Chicagói Egyezmény szerződő felei és az ICAO szerződő államai, míg az Unió megfigyelői státusszal rendelkezik bizonyos ICAO-szervekben.

(3) A Chicagói Egyezmény 54. cikkének l) pontja értelmében az ICAO Tanácsa (a továbbiakban: az ICAO Tanács) a polgári repülésre vonatkozó nemzetközi szabványokat és ajánlott gyakorlatokat (a továbbiakban: SARP-ok) fogadhat el, és kijelölheti azokat a Chicagói Egyezmény függelékéül (a továbbiakban: ICAO-függelékek).

(4) A Chicagói Egyezmény 90. cikke értelmében bármely ICAO-függelék vagy egy ICAO-függelék bármely módosítása az ICAO szerződő államainak való megküldésétől számított három hónapon belül, vagy az ICAO Tanács által meghatározott hosszabb határidő elteltével lép hatályba, kivéve, ha időközben az ICAO szerződő államainak többsége ellenvéleményt jelent be. Az ICAO Tanács általi elfogadásukat és a hatálybalépésüket követően a nemzetközi szabványok az ICAO valamennyi szerződő államára – köztük az Unió valamennyi tagállamára – nézve kötelező erejűek, a Chicagói Egyezménnyel – különösen annak 37. és 38. cikkével – összhangban és az abban meghatározott korlátokon belül.

(5) A Chicagói Egyezmény 38. cikke értelmében az ICAO bármely szerződő államának, amely nem tartja lehetségesnek, hogy valamely nemzetközi szabványnak minden vonatkozásban megfeleljen, vagy hogy saját szabályozásait vagy gyakorlatait teljesen összhangba hozza valamely nemzetközi szabvánnyal annak módosítása után, vagy amely szükségesnek tartja olyan szabályozások vagy gyakorlatok elfogadását, amelyek bármely konkrét vonatkozásban eltérnek valamely nemzetközi szabvány által megállapítottaktól, haladéktalanul bejelentést kell tennie az ICAO-nak a saját szabályozásai vagy gyakorlatai és a nemzetközi szabvány által megállapítottak közötti eltérésekről. Nemzetközi szabványok módosításai esetében bármely államnak, amely saját szabályozásaiban vagy gyakorlataiban nem teszi meg a megfelelő módosításokat, a nemzetközi szabvány módosításának elfogadásától számított hatvan napon belül be kell jelentenie az ICAO-nak, vagy jeleznie kell a meghozni javasolt intézkedést.

(6) Az ICAO belső szabályai – különösen azok, amelyek miatt az új SARP-okra vagy SARP-módosításokra vonatkozó határozatokhoz szükséges dokumentumok legfrissebb változatai csak későn állnak az ICAO Tanács rendelkezésére –, az ICAO által a nemzetközi szabványoktól való eltérések bejelentésére az ICAO szerződő államai számára előírt határidők, valamint pusztán a polgári repülésbiztonság, a légi navigáció és a légiforgalmi szolgáltatás területén évente bejelentendő eltérések száma megnehezítik azt, hogy új SARP-ok vagy SARP-módosítások, illetve minden bejelentendő eltérés tekintetében kellő időben meghatározásra kerüljön az Unió nevében képviselendő álláspont egy, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 218. cikkének (9) bekezdésén alapuló tanácsi határozatban.

(7) Ezért helyénvaló meghatározni a következők tekintetében az Unió nevében képviselendő álláspont meghatározásához követendő kritériumokat és eljárásokat: SARP-ok vagy SARP-módosítások elfogadása – amennyiben az említett SARP-ok képesek meghatározó módon befolyásolni a polgári légi közlekedés területére vonatkozó uniós jog tartalmát –, valamint a Chicagói Egyezmény 90. cikke értelmében, a SARP-okról szóló ellenvélemény benyújtására vagy be nem nyújtására vonatkozó határozatok, és a nemzetközi szabványoktól való eltéréseknek a Chicagói Egyezmény 38. cikke alapján történő bejelentése.

(8) Tekintettel a polgári repülésbiztonságnak, a légi navigációnak és a légiforgalmi szolgáltatásnak az ICAO által kezelt más területekhez viszonyított sajátosságaira, különösen az ICAO Tanács által az említett területeken évente elfogadott SARP-ok nagy számára és az évente bejelentendő eltérések számára, e határozatnak kizárólag a polgári repülésbiztonságra, a légi navigációra és a légiforgalmi szolgáltatásra kell vonatkoznia az Unió nevében a következők tekintetében képviselendő álláspont gyors meghatározását lehetővé tevő eljárások észszerűsítés érdekében: új SARP-ok és SARP-módosítások elfogadása, az ICAO Tanács által elfogadott SARP-okról vagy SARP-módosításokról szóló ellenvélemény benyújtása vagy be nem nyújtása, valamint a számos bejelentés hatékony módon történő kezelése.

(9) Az ICAO Tanács által a polgári repülésbiztonság, a légi navigáció és a légiforgalmi szolgáltatás területén elfogadott SARP-ok kizárólagos uniós hatáskörbe tartozó kérdéseket érinthetnek, és képesek lehetnek meghatározó módon befolyásolni az uniós jog tartalmát. Ezért hatékony és helyénvaló határozat révén megállapítani az említett területekre vonatkozó SARP-ok tekintetében az Unió nevében képviselendő álláspont meghatározásához követendő kritériumokat és eljárást, a tagállamokat a Chicagói Egyezmény alapján az ICAO szerződő államaiként megillető jogok, illetve terhelő kötelezettsége sérelme nélkül. Az ICAO szintjén a polgári repülésbiztonságra, a légi navigációra és a légiforgalmi szolgáltatásra vonatkozó SARP-okat főként az 1., 2., 3., 4., 6., 8., 10., 11., 14., 15., 18. és 19. ICAO-függelék tartalmazza.

(10) Az Unió szintjén a polgári repülésbiztonságra vonatkozó SARP-okban foglalt követelményeket és a rájuk történő hivatkozásokat főként a következők tartalmazzák: az (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([1]), a 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([2]), valamint az azok alapján elfogadott végrehajtási és

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139 rendelete (2018. július 4.) a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 212., 2018.8.22., 1. o.).

([2]) Az Európai Parlament és a Tanács 2111/2005/EK rendelete (2005. december 14.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának elfogadásáról és az üzemeltető fuvarozó kiléte tekintetében a légi közlekedés utasainak tájékoztatásáról, valamint a 2004/36/EK irányelv 9. cikkének hatályon kívül helyezéséről (HL L 344., 2005.12.27., 15. o.).

felhatalmazáson alapuló jogi aktusok, különösen az 1178/2011/EU ([3]), a 748/2012/EU ([4]), a 965/2012/EU ([5]), a 139/2014/EU rendelet ([6]), a 452/2014/EU ([7]), az 1321/2014/EU ([8]), az (EU) 2015/640 bizottsági rendelet ([9]), az (EU) 2019/947 bizottsági végrehajtási rendelet ([10]), az (EU) 2019/945 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet ([11]) és az (EU) 2021/664 bizottsági végrehajtási rendelet ([12]).

(11) Az Unió szintjén a légi navigációra és a légiforgalmi szolgáltatásra vonatkozó SARP-okban foglalt követelményeket és a rájuk történő hivatkozásokat főként a következők tartalmazzák: az 549/2004/EK ([13]), az 550/2004/EK ([14]), az 551/2004/EK európai parlamnti és tanácsi rendelet ([15]), valamint az azok alapján elfogadott végrehajtási és felhatalmazáson alapuló jogi aktusok, különösen a 923/2012/EU bizottsági végrehajtási rendelet ([16]), az 1332/2011/EU bizottsági rendelet ([17]), az (EU) 2018/1048 bizottsági végrehajtási rendelet ([18]) és az (EU) 2015/340 bizottsági rendelet ([19]).

([3]) A Bizottság 1178/2011/EU rendelete (2011. november 3.) a polgári légi közlekedéshez kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről (HL L 311., 2011.11.25., 1. o.).

([4]) A Bizottság 748/2012/EU rendelete (2012. augusztus 3.) a légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályainak megállapításáról (HL L 224., 2012.8.21., 1. o.).

([5]) A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 296., 2012.10.25., 1. o.).

([6]) A Bizottság 139/2014/EU rendelete (2014. február 12.) a repülőterekhez kapcsolódó követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 44., 2014.2.14., 1. o.).

([7]) A Bizottság 452/2014/EU rendelete (2014. április 29.) a harmadik országbeli üzemeltetők légiközlekedési tevékenységére vonatkozó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről (HL L 133., 2014.5.6., 12. o.).

([8]) A Bizottság 1321/2014/EU rendelete (2014. november 26.) a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légi alkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról (HL L 362., 2014.12.17., 1. o.).

([9]) A Bizottság (EU) 2015/640 rendelete (2015. április 23.) adott üzembentartási típusra vonatkozó kiegészítő légialkalmassági előírásokról és a 965/2012/EU rendelet módosításáról (HL L 106., 2015.4.24., 18. o.).

([10]) A Bizottság (EU) 2019/947 végrehajtási rendelete (2019. május 24.) a pilóta nélküli légi járművekkel végzett műveletekre vonatkozó szabályokról és eljárásokról (HL L 152., 2019.6.11., 45. o.).

([11]) A Bizottság (EU) 2019/945 felhatalmazáson alapuló rendelete (2019. március 12.) a pilóta nélküli légijármű-rendszerekről és a pilóta nélküli légijármű-rendszerek harmadik országbeli üzembentartóiról (HL L 152., 2019.6.11., 1. o.).

([12]) A Bizottság (EU) 2021/664 végrehajtási rendelete (2021. április 22.) a U-space szabályozási keretéről (HL L 139., 2021.4.23., 161. o.).

([13]) Az Európai Parlament és a Tanács 549/2004/EK rendelete (2004. március 10.) az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról („keretrendelet") (HL L 96., 2004.3.31., 1. o.).

([14]) Az Európai Parlament és a Tanács 550/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról („léginavigációs-szolgálati rendelet") (HL L 96., 2004.3.31., 10. o.).

([15]) Az Európai Parlament és a Tanács 551/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról („légtérrendelet") (HL L 96., 2004.3.31., 20. o.).

([16]) A Bizottság 923/2012/EU végrehajtási rendelete (2012. szeptember 26.) a közös repülési szabályok és a léginavigációs szolgáltatásokra és eljárásokra vonatkozó működési rendelkezések meghatározásáról, valamint az 1035/2011/EU végrehajtási rendelet és az 1265/2007/EK, az 1794/2006/EK, a 730/2006/EK, az 1033/2006/EK és a 255/2010/EU rendelet módosításáról (HL L 281., 2012.10.13., 1. o.).

([17]) A Bizottság 1332/2011/EU rendelete (2011. december 16.) a levegőben történő ütközések elhárítását szolgáló közös légtérhasználati követelmények és üzemeltetési eljárások meghatározásáról (HL L 336., 2011.12.20., 20. o.).

([18]) A Bizottság (EU) 2018/1048 végrehajtási rendelete (2018. július 18.) a teljesítményalapú navigációval kapcsolatos légtérhasználati követelmények és üzemeltetési eljárások meghatározásáról (HL L 189., 2018.7.26., 3. o.)

([19]) A Bizottság (EU) 2015/340 rendelete (2015. február 20.) a légiforgalmi irányítói szakszolgálati engedélyekre és tanúsítványokra vonatkozó formai követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról, a 923/2012/EU bizottsági végrehajtási rendelet módosításáról és a 805/2011/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 63., 2015.3.6., 1. o.).

(12) E határozatnak csak az Unió kizárólagos hatáskörébe tartozó területeken az Unió által az ICAO-ban képviselendő álláspontokra kell kitejednie. Ez a határozat nem érinti azon lehetőséget, hogy a Tanács – a Bizottság javaslata alapján – olyan, az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdésén alapuló határozatokat fogadjon el, amelyekben meghatározza az Unió nevében az ICAO-ban képviselendő álláspontot, különösen az e határozat hatályán kívül eső területeken, többek között ott, ahol az Unió még nem gyakorolta megosztott hatáskörét.

(13) Az Unió által képviselendő álláspontnak – az (EU) 2018/1139 rendelet 71. cikke szerinti nemzeti intézkedések elfogadásából eredő bizonyos eltérések bejelentésével kapcsolatos különleges esetek kivételével – egy olyan dokumentumon kell alapulnia, amelyet a Bizottság megvitatás és jóváhagyás céljából kellő időben benyújt a Tanácsnak. A Bizottságnak törekednie kell arra, hogy a lehető leghamarabb megkezdje az ilyen dokumentum kidolgozását annak érdekében, hogy elegendő idő álljon rendelkezésre annak előkészítéséhez, beleértve bármely, szakértői szinten folytatandó megfelelő konzultációt is. A Bizottság dokumentumában adott esetben és eseti alapon fel kell tüntetni, hogy rugalmasságot kell-e biztosítani a tagállamok számára az új SARP-oknak vagy SARP-módosításoknak az ICAO Tanács általi elfogadása tekintetében – és ilyen esetekben az ilyen rugalmasság mértékét és az azokról való megállapodás feltételeit is –, vagy a szóban forgó eltérések bejelentésének formája tekintetében. Amennyiben az ICAO ezt megköveteli, az eltérések bejelentésének az ICAO által az eltérések elektronikus bejelentésére szolgáló rendszerben meghatározott formátumot kell követnie.

Amennyiben e határozat értelmében az Unió nevében képviselendő álláspontot egy, a Bizottság által a Tanácsnak megvitatás és jóváhagyás céljából benyújtott dokumentumban állapítják meg, az említett dokumentumban – adott esetben és eseti alapon – jelezni kell, hogy rugalmasságot kell-e biztosítani a tagállamok számára a szóban forgó eltérések bejelentésének formáját illetően. Ezenkívül a Bizottságnak törekednie kell arra, hogy a lehető leghamarabb megkezdje egy ilyen dokumentum kidolgozását annak érdekében, hogy elegendő idő álljon rendelkezésre annak előkészítéséhez, beleértve bármely, szakértői szinten folytatandó megfelelő konzultációt is.

(14) Ami az új SARP-ok vagy SARP-módosítások elfogadását, valamint az ICAO Tanács által elfogadott SARP-okkal vagy SARP-módosításokkal kapcsolatos ellenvélemények benyújtására vagy be nem nyújtására vonatkozó határozatokat illeti, a Bizottság által benyújtott dokumentumnak a mellékletben meghatározott célkitűzéseken és iránymutatásokon kell alapulnia, és figyelembe kell vennie az ICAO által az új SARP-okról vagy SARP-módosításokról az ICAO Tanácsban folytatott tanácskozásokat megelőzően rendelkezésre bocsátott anyagokat, valamint adott esetben az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége (EASA) által az (EU) 2018/1139 rendelet 90. cikkének (1) és (3) bekezdésével összhangban nyújtott információkat.

(15) Az új SARP-oknak vagy SARP-módosításoknak az ICAO Tanács általi elfogadására vonatkozó álláspontot az ICAO Tanácsban tagsággal rendelkező uniós tagállamoknak kell képviselniük, az Unió érdekében együttesen eljárva.

(16) Az ICAO Tanács által elfogadott új SARP-okkal vagy SARP-módosításokkal kapcsolatos ellenvélemények benyújtására vagy be nem nyújtására vonatkozó határozatokra vonatkozó álláspontot az ICAO Tanácsban tagsággal rendelkező uniós tagállamoknak kell képviselniük, az Unió érdekében együttesen eljárva.

(17) A nemzetközi szabványoktól való, az ICAO-nak bejelentendő eltéréseknek adott esetben különösen az EASA által az (EU) 2018/1139 rendelet 90. cikkének (4) bekezdésével összhangban nyújtott információkon kell alapulniuk.

(18) Az ICAO Tanács által elfogadott nemzetközi szabványoktól való eltérések eredhetnek az uniós jogból, abból fakadóan, hogy az ICAO Tanács új vagy módosított nemzetközi szabványt fogad el, vagy pedig az uniós jog változásából következően. Az ilyen eltérések esetében az Unió által képviselendő álláspontnak a Bizottság által a Tanácshoz megvitatás és jóváhagyás céljára kellő időben benyújtott dokumentumon kell alapulnia.

(19) Az ICAO Tanács által elfogadott nemzetközi szabványoktól való eltérések az (EU) 2018/1139 rendelet 71. cikke alapján előre nem látható kényszerítő körülmények miatt elfogadott nemzeti intézkedésekből is eredhetnek, amennyiben az említett intézkedések eltérnek a nemzetközi szabványoktól, és ezért azokat a Chicagói Egyezmény 38. cikke alapján be kell jelenteni az ICAO-nak. Helyénvaló ezért e határozatban meghatározni az ilyen eltérések azonosításához követendő kritériumokat és eljárást is. Az említett eljárásnak az elfogadott nemzeti intézkedések hatályától és időtartamától kell függenie, és lehetővé kell tennie a tagállamok számára, hogy haladéktalanul eleget tegyenek a Chicagói Egyezmény 38. cikke szerinti nemzetközi kötelezettségeiknek. Az említett eljárás nem érintheti az (EU) 2018/1139 rendelet 71. cikkében megállapított feltételeket és eljárást.

(20) Az elfogadott nemzetközi szabványoktól való, az ICAO-nak bejelentendő eltérésekre vonatkozó álláspontot az ICAO Tanácsban tagsággal rendelkező uniós tagállamoknak kell képviselniük, az Unió érdekében együttesen eljárva.

(21) E határozat végrehajtása nem eredményezheti a tagállamok uniós jog szerinti kötelezettségeinek, vagy a Chicagói Egyezmény szerinti nemzetközi kötelezettségeinek a megsértését.

(22) E határozat végrehajtása céljából a tagállamoknak és a Bizottságnak – az Unió megfigyelői státuszával összhangban – szoros együttműködésben, a lojális együttműködésre vonatkozó kötelezettségüknek megfelelően kell eljárniuk.

(23) E határozatot korlátozott ideig – nevezetesen csak az ICAO Tanácsnak az ICAO-közgyűlés 42. ülésszakát követő ülése utánig – kell alkalmazni. A Bizottságnak írásbeli értékelést kell benyújtania a Tanácsnak e határozat alkalmazásáról, hogy az alapul szolgáljon e határozat esetleges kiterjesztéséhez vagy módosításához.

(24) Helyénvaló meghatározni az ICAO-ban nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok elfogadása vagy módosítása, valamint az elfogadott nemzetközi szabványoktól való eltérések bejelentése tekintetében az Unió által képviselendő álláspont meghatározására vonatkozó kritériumokat és eljárást,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsában (ICAO Tanács) képviselendő álláspontot – amikor e szervnek a polgári repülésbiztonság, a légi navigáció és a légiforgalmi szolgáltatás területén új nemzetközi szabványokat és ajánlott gyakorlatokat (a továbbiakban: SARP-ok) vagy SARP-módosításokat kell elfogadnia a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény (a továbbiakban: a Chicagói Egyezmény) 1., 2., 3., 4., 6., 8., 10., 11., 14., 15., 18. és 19. függeléke tekintetében, amennyiben az ilyen SARP-ok az Unió kizárólagos hatáskörébe tartoznak, és az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése értelmében joghatással bírnak – az e határozat 2. cikkében meghatározott kritériumokkal és eljárással összhangban kell megállapítani.

2. cikk

(1) Amennyiben az ICAO Tanácsnak az 1. cikkben említett új SARP-okat vagy SARP-módosításokat kell elfogadnia, a Bizottság:

a) kellő időben – de legalább egy hónappal az ICAO Tanács azon ülésének időpontja előtt, amelyen új SARP-okat vagy SARP-módosításokat kell elfogadni – megvitatás és jóváhagyás céljából dokumentumot nyújt be a Tanácsnak, amelyben részletesen meghatározza az Unió nevében képviselendő álláspont tervezetét. Kivételes körülmények között, új SARP-ok vagy SARP-módosítások sürgős elfogadása, illetve SARP-ok vagy SARP-módosítások hatálybalépésének ideiglenes

felfüggesztése esetén, amennyiben a releváns SARP-ok vagy SARP-módosítások tervezetének szövege kevesebb mint egy hónappal az ICAO Tanács azon ülésének időpontja előtt áll rendelkezésre, amelyen az említett SARP-okat vagy SARP-módosításokat el kell fogadni, a Bizottság törekszik arra, hogy a dokumentumot indokolatlan késedelem nélkül, és mindenképpen legkésőbb az új SARP-ok vagy SARP-módosítások tervezetének az Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsától (ICAO) való kézhezvételét követő öt napon belül benyújtsa a Tanácsnak;

b) kellő időben – és legalább egy hónappal a Chicagói Egyezmény 90. cikke szerinti, a szerződő felek általi ellenvélemény regisztrálására az ICAO által meghatározott határidő lejárta előtt – megvitatás és jóváhagyás céljából dokumentumot nyújt be a Tanácsnak, amelyben meghatározza az Unió nevében képviselendő álláspont tervezetét.

Adott esetben az első albekezdés b) pontjában említett álláspontot bele lehet foglalni az első albekezdés a) pontja alapján a Tanácshoz benyújtott dokumentumba.

(2) A Bizottság által az (1) bekezdés a) és b) pontja alapján benyújtott dokumentumoknak a mellékletben meghatározott célkitűzéseken és iránymutatásokon kell alapulnia, és figyelembe kell vennie az ICAO által a tanácskozások előtt rendelkezésre bocsátott valamennyi releváns információt és anyagot, valamint adott esetben az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége (EASA) által az (EU) 2018/1139 rendelet 90. cikkének (1) és (3) bekezdésével összhangban nyújtott információkat.

(3) Az (1) bekezdés a) pontja alapján a Tanács által jóváhagyott álláspont kisebb, nem lényegi módosításairól a tagállamok – az ICAO Tanács ülésén bekövetkező fejlemények fényében – a helyszínen megállapodhatnak, az Unió képviselőjével egyeztetve, összhangban a lojális együttműködésnek az az Európai Unióról szóló szerződés 4. cikkének (3) bekezdésében megállapított kötelezettségével összhangban.

Az (1) bekezdés a) pontja alapján az Unió nevében képviselendő álláspontot meghatározó dokumentumokban fel kell tüntetni, hogy az ICAO Tanács ülésén bekövetkezett fejlemények fényében a helyszínen jóvá lehet-e hagyni az említett álláspont további kiigazításait. Az említett kiigazítások nem érinthetik az álláspont lényegét és célját.

(4) Az (1) bekezdés a) pontjában említett álláspontot – az Unió érdekében együttesen eljárva – az Unió azon tagállamai képviselik az ICAO Tanácsában, amelyek tagjai az ICAO Tanácsnak.

Az (1) bekezdés b) pontjában említett álláspontot az Unió érdekében együttesen eljárva valamennyi tagállam képviseli.

3. cikk

Az ICAO-ban a Chicagói Egyezmény 1., 2., 3., 4., 6., 8., 10., 11., 14., 15., 18. és 19. függelékében foglalt nemzetközi szabványoktól való eltérések bejelentése tekintetében az Unió által képviselendő álláspontot – amennyiben az ilyen nemzetközi szabványok az Unió kizárólagos hatáskörébe tartoznak – az e határozat 4. és 5. cikkében meghatározott kritériumok és eljárás szerint kell megállapítani.

4. cikk

Amennyiben az uniós jog eltér az e határozat 3. cikkében említett nemzetközi szabványoktól, és ezért a Chicagói Egyezmény 38. cikkével összhangban be kell jelenteni az ICAO-nak az említett eltéréseket, a Bizottság – kellő időben, de legalább két hónappal az ICAO által az eltérések bejelentésére meghatározott határidő lejárta előtt – dokumentumot nyújt be a Tanácshoz megvitatás és jóváhagyás céljából, amely dokumentum adott esetben különösen az EASA által az (EU) 2018/1139 rendelet 90. cikkének (4) bekezdésével összhangban nyújtott információkon alapul, és ismerteti az ICAO-nak bejelentendő eltérések részleteit, valamint adott esetben megjelöli a tagállamok számára a bejelentés formáját illetően rendelkezésre álló rugalmasságot.

Az e cikk alapján képviselendő álláspontot – az Unió érdekében együttesen eljárva – valamennyi tagállam képviseli.

5. cikk

(1) Amennyiben egy tagállam az (EU) 2018/1139 rendelet 71. cikkével összhangban olyan nemzeti intézkedéseket fogad el, amelyek természetes vagy jogi személyekre vonatkozó mentesítéseket adnak, vagy teljes időtartamuk nem haladja meg a nyolc hónapot, és amennyiben az említett nemzeti intézkedések eltérnek az e határozat 3. cikkében említett nemzetközi szabványoktól, és szükségessé teszik az említett szabványoktól való eltéréseknek a Chicagói Egyezmény 38. cikkével összhangban történő bejelentését, az említett tagállam minden bejelentendő eltérésről azonnal tájékoztatja a Bizottságot.

(2) Amennyiben az (EU) 2018/1139 rendelet 71. cikkével összhangban adott mentesítések általánosan alkalmazandók, és teljes időtartamuk meghaladja a nyolc hónapot, a Bizottság – legkésőbb két héttel azt követően, hogy az érintett tagállam az (EU) 2018/1139 rendelet 71. cikkének (1) bekezdésének megfelelően megtette felé az említett mentesítésekre vonatkozó bejelentést, és miután adott esetben kézhez kapta az említett rendelet 71. cikkének (2) bekezdése szerinti EASA-ajánlást – olyan dokumentumot nyújt be a Tanácshoz megvitatás és jóváhagyás céljából, amely figyelembe veszi az érintett tagállam által nyújtott információkat és adott esetben az EASA által az említett rendelet 90. cikkének (4) bekezdésével összhangban nyújtott információkat, és amely meghatározza az ICAO-nak bejelentendő eltérések részleteit.

Az e bekezdés alapján képviselendő álláspontot azon tagállamok képviselik az Unió érdekében eljárva, amelyek az (EU) 2018/1139 rendelet 71. cikke alapján az eltérések bejelentését megkívánó nemzeti intézkedéseket fogadtak el.

6. cikk

E határozat végrehajtása nem járhat a tagállamok uniós jog szerinti kötelezettségeinek vagy a Chicagói Egyezmény szerinti kötelezettségeinek megsértésével.

7. cikk

(1) Ezt a határozatot 2025. december 31-ig kell alkalmazni.

(2) A Bizottság – legalább négy hónappal e határozat lejárta előtt – jelentést nyújt be a Tanácsnak, amelyben elemzi e határozat alkalmazását, valamint különösen annak hatékonyságát és használatának gyakoriságát.

(3) A Bizottság javaslata alapján a Tanács meghosszabbíthatja e határozat alkalmazását, vagy egyéb módon módosíthatja azt.

8. cikk

Ez a határozat az elfogadásának napján lép hatályba.

Kelt Brüsszelben, 2023. március 28-án.

a Tanács részéről
az elnök
E. BUSCH

MELLÉKLET

A NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSI SZERVEZETBEN AZ UNIÓ NEVÉBEN KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONTOK MEGHATÁROZÁSÁRA VONATKOZÓ CÉLKITŰZÉSEK ÉS IRÁNYMUTATÁSOK

Célkitűzések

1. Elő kell mozdítani egy biztonságos, hatékony, jól teljesítő, nyitott és környezetkímélő légiközlekedési rendszert a Bizottságnak a „Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása" című, 2020. december 9-i közleményével összhangban.

2. Elő kell mozdítani a regionális együttműködés és a regionális légiközlekedési rendszerek fejlesztését, és támogatni kell azoknak az ICAO és szerződő államai általi elismerését, valamint az ICAO keretébe való integrálásukat.

3. Elő kell mozdítani a biztonságos légiközlekedési műveleteket biztosító szabályok és politikák fejlesztését, valamint a biztonsági szabályok megfelelő felügyeletének elvégzését, összhangban az Unió repülésbiztonsági szabályozási keretével – többek között az (EU) 2018/1139 rendelettel ([1]) –, és figyelembe véve a Bizottságnak az Európai Repülésbiztonsági Programról szóló, 2022. október 17-i jelentését.

4. Elő kell mozdítani a hatékony, jól teljesítő és interoperábilis léginavigációs rendszerek fejlesztését és alkalmazását, összhangban az 549/2004/EK ([2]), az 550/2004/EK ([3]) és az 551/2044/EK rendelettel ([4]), valamint figyelembe véve a globális léginavigációs tervet és a légiközlekedési rendszer építőelemeinek frissítéseit (ASBU-k).

5. Továbbra is támogatni kell – többek között adott esetben technikai segítségnyújtás és kapacitásépítési tevékenységek révén – az ICAO valamennyi szerződő államában a biztonságos, hatékony és környezetkímélő globális légiközlekedési rendszer fejlesztését, például az Unió külpolitikai eszközök projektjein keresztül.

Iránymutatások

A tagállamok az Unió érdekében együttesen eljárva törekszenek az ICAO által hozandó következő intézkedések támogatására:

1. A biztonságos légiközlekedési műveleteket biztosító szabályok és politikák fejlesztésének, valamint a biztonsági szabályok megfelelő felügyelete elvégzésének biztosítása érdekében:

   a) a globális repülésbiztonsági terv (GASP) fejlesztésének és végrehajtásának támogatása;

   b) a Chicagói Egyezmény 37. cikke és 54. cikkének l) pontja alapján elfogadott, a polgári repülésre vonatkozó nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok (a továbbiakban: SARP-ok) fejlesztésének támogatása, különösen ahol azokra az utasok védelme és a légi járatok biztonsága érdekében van szükség;

   c) a regionális repülésbiztonsági rendszerek és az államok közötti regionális biztonsági együttműködést szolgáló egyéb keretek fejlesztésének és végrehajtásának támogatása, valamint azoknak az ICAO kontextusába történő jobb integrálásának támogatása;

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139 rendelete (2018. július 4.) a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 212., 2018.8.22., 1. o.).

([2]) Az Európai Parlament és a Tanács 549/2004/EK rendelete (2004. március 10.) az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról („keretrendelet") (HL L 96., 2004.3.31., 1. o.).

([3]) Az Európai Parlament és a Tanács 550/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról („léginavigációs-szolgálati rendelet") (HL L 96., 2004.3.31., 10. o.).

([4]) Az Európai Parlament és a Tanács 551/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról („légtérrendelet") (HL L 96., 2004.3.31., 20. o.).

2. A hatékony, jól teljesítő és interoperábilis léginavigációs rendszerek fejlesztésének és alkalmazásának biztosítása érdekében:

   a) a globális léginavigációs terv (GANP) és a megfelelő teljesítménymutatókon alapuló nyomonkövetési eljárásai fejlesztésének és végrehajtásának támogatása;

   b) a légiforgalmi szolgáltatásra (ATM) vonatkozó szabványok fejlesztésének és végrehajtásának, új technológiák és rendszerek globális interoperabilitásának, valamint a légiforgalmi szolgáltatás területén a szorosabb összehangolás és tevékenységek támogatása, így például hozzájárulás a bizalmi keretrendszerre vonatkozó kezdeményezés fejlesztésére és más kapcsolódó tevékenységekre irányuló munkához;

   c) a légiforgalmi szolgáltatás és a léginavigációs szolgálatok (ATM/ANS) területén szabályok, politikák és intézkedések fejlesztésének és végrehajtásának támogatása, különösen a Közgyűlés 41. ülésszakán elfogadott A41-6., A41-7. és A41-8. határozattal összhangban;

3. A biztonságos, hatékony és környezetkímélő globális légiközlekedési rendszernek az ICAO valamennyi szerződő államában történő fejlesztésének további támogatása érdekében:

   a) az „egyetlen ország se kerüljön hátrányba” kezdeményezés támogatása;

   b) az ENSZ 2030-ig tartó időszakra vonatkozó fenntartható fejlődési menetrendjéhez való légi közlekedési hozzájárulás támogatása;

   c) adott esetben a technikai segítségnyújtás és a kapacitásépítési tevékenységek folytatásának támogatása.