EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2020.10.9.
COM(2020) 649 final

2020/0290 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Európai Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetben a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 1., 3., 4. függelékével, 6. függelékének I., II. és III. részével, 10. függelékének I. és II. kötetével, 11. függelékével, 14. függelékének I. és II. kötetével, 15. függelékével és 16. függelékének I., II. és III. kötetével kapcsolatos különbségek bejelentése tekintetében, valamint a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsában a 6. függelék I. és II. részét érintő – a 25 órás pilótafülke-hangrögzítővel (CVR) való jövőbeli felszereltségi követelménynek a Covid19-vészhelyzetből eredő nemkívánatos következményeinek elkerülése érdekében történő elhalasztására irányuló – 46. és 39. módosítás elfogadása tekintetében képviselendő álláspontról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT TÁRGYA

E javaslat tárgya:

- az Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetben (a továbbiakban: ICAO) a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény függelékeinek alábbi – az ICAO Tanács által annak 219. ülésén elfogadott és közzétett – módosításai tekintetében képviselendő álláspont:

– 20/19. sz. körlevél az 1. függeléket érintő 176. módosítás elfogadásáról,

– 20/16. sz. körlevél a 3. függeléket érintő 79. módosítás elfogadásáról,

– 20/23. sz. körlevél a 4. függeléket érintő 61. módosítás elfogadásáról,

– 20/18. sz. körlevél a 6. függelék I. részét érintő 44. módosítás elfogadásáról,

– 20/31. sz. körlevél a 6. függelék II. részét érintő 37. módosítás elfogadásáról,

– 20/32. sz. körlevél a 6. függelék III. részét érintő 23. módosítás elfogadásáról,

– 20/20. sz. körlevél a 10. függelék I. kötetét érintő 92. módosítás elfogadásáról,

– 20/21. sz. körlevél a 10. függelék II. kötetét érintő 92. módosítás elfogadásáról,

– 20/39. sz. körlevél a 11. függeléket érintő 52. módosítás elfogadásáról,

– 20/35. sz. körlevél a 14. függelék I. kötetét érintő 15. módosítás elfogadásáról,

– 20/22. sz. körlevél a 14. függelék II. kötetét érintő 9. módosítás elfogadásáról,

– 20/24. sz. körlevél a 15. függeléket érintő 41. módosítás elfogadásáról,

– 20/28. sz. körlevél a 16. függelék I. kötetét érintő 13. módosítás elfogadásáról,

– 20/29. sz. körlevél a 16. függelék II. kötetét érintő 10. módosítás elfogadásáról,

– 20/30. sz. körlevél a 16. függelék III. kötetét érintő 1. módosítás elfogadásáról;

- az Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsának 221. ülésén a 6. függelék I. és II. részét érintő – a 25 órás pilótafülke-hangrögzítővel (CVR) való jövőbeli felszereltségi követelménynek a Covid19-vészhelyzetből eredő nemkívánatos következményeinek elkerülése érdekében történő elhalasztására irányuló – 46. és 39. módosítás tervezett elfogadása tekintetében képviselendő álláspont;

– - az Unió által azt követően képviselendő álláspont, hogy az ICAO körlevélben bejelenti a 6. függelék I. és II. részét érintő 46. és 39. módosítás elfogadását, és felkéri a tagállamokat, hogy jelentsék be egyet nem értésüket, az esetleges különbségeket vagy azt, hogy megfelelnek az elfogadott intézkedésnek.

2. A JAVASLAT HÁTTERE

2.1. A nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény

A nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény (a továbbiakban: Chicagói Egyezmény) célja a nemzetközi légi közlekedés szabályozása. A Chicagói Egyezmény 1947. április 4-én hatályba lépett, és létrehozta a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet.

A Chicagói Egyezménynek valamennyi uniós tagállam részes fele.

2.2. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet

A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet az ENSZ egyik szakosított intézménye. A szervezet célja, hogy fejlessze a nemzetközi légi navigáció elveit és műszaki színvonalát, valamint elősegítse a nemzetközi légi közlekedés tervezését és fejlesztését.

Az ICAO Tanács az ICAO állandó szerve, amely az ICAO Közgyűlése által hároméves időszakra választott 36 szerződő államból áll. A 2019–2022-es időszakban hét uniós tagállam képviselteti magát az ICAO Tanácsban.

Az ICAO Tanácsnak a Chicagói Egyezmény 54. cikkében felsorolt kötelező feladatai közé tartozik a Chicagói Egyezmény függelékeit képező nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok (SARP) elfogadása.

Az ilyen intézkedések elfogadását követően az ICAO-államoknak még az intézkedések hatálybalépése és jogilag kötelező erejűvé válása előtt be kell jelenteniük egyet nem értésüket, az esetleges különbségeket vagy azt, hogy megfelelnek az intézkedésnek.

A Chicagói Egyezmény 38. cikke értelmében bármely állam, amely nem tartja lehetségesnek, hogy valamely nemzetközi szabványt vagy eljárást minden tekintetben betartson, saját szabályát vagy eljárását valamely nemzetközi szabvánnyal vagy eljárással ennek módosítása után teljesen összhangba hozza, illetőleg amely szükségesnek tartja olyan szabály és gyakorlat elfogadását, amely valamely kérdésben eltér a nemzetközi szabványban foglalt szabálytól, illetőleg gyakorlattól, haladéktalanul tájékoztatja a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet saját gyakorlata és a nemzetközi szabványban meghatározott gyakorlat közötti különbségekről.

2.3. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsának 219. ülésén elfogadott jogi aktusok és azok kapcsolata a meglévő uniós szabályokkal

219. ülésén az ICAO Tanács elfogadta a Chicagói Egyezmény függelékeinek a fenti 1. szakaszban felsorolt módosításait. Az ICAO szerződő államait a módosítások elfogadásáról tájékoztató ICAO körlevelek emlékeztetik az államokat a Chicagói Egyezmény 38. cikke szerinti azon kötelezettségükre, hogy tájékoztassák az ICAO-t az esetlegesen felmerülő különbségekről.

A függelékeknek az ICAO Tanács 219. ülésén elfogadott különböző módosításai az alábbiakban kerülnek ismertetésre, a további részleteket pedig a javasolt tanácsi határozat melléklete tartalmazza.

2.3.1. A személyzet szakszolgálati engedélyeiről szóló 1. függeléket érintő 176. módosítás

Az ICAO-egyezmény 1. függelékének 176. módosítása az ICAO kompetenciaalapú képzéssel és értékeléssel foglalkozó munkacsoportja (CBTA-TF) és az ICAO titkársága által kidolgozott ajánlásokon alapul, és az Eljárások légi navigációs szolgáltatásokhoz – képzés című dokumentum (PANS-TRG, 9868. sz. dokumentum) 5. módosításával való összehangolásra vonatkozik, új fogalommeghatározásokat tartalmaz, aktualizálja a repülésüzemi tisztekre vonatkozó követelményeket, módosítja a helyből felszálló

repülőgépekre vonatkozó rendelkezéseket és későbbi időpontra halasztja az alkalmazásuk megkezdését, valamint rendelkezéseket vezet be a légiforgalmi irányítóknak a munkahelyi gyakorlati oktatók általi képzésére vonatkozóan.

A módosítások érintik a repülőgép-személyzetre vonatkozó (EU) 1178/2011 rendeletet[1], a folyamatos légialkalmasságra vonatkozó (EU) 1321/2014 rendeletet[2] és a légiforgalmi irányítókra vonatkozó (EU) 2015/340 rendeletet[3]. A módosítások lényegében az uniós jogszabályok hatálya alá tartoznak. Néhány változtatásra van szükség a fogalommeghatározások szövegezésének összehangolása, a szerkesztési módosítások és a megfelelő légiforgalmiirányítás-oktató általi felügyeletre vonatkozó követelmény tükrözése érdekében. Utóbbiak, valamint egyes fogalommeghatározásoknak az uniós szabályokba való átültetése miatt a különbségeket korlátozott ideig be kell jelenteni az ICAO-nak. A tervek szerint az uniós szabályok vonatkozó módosításaira 2020-ban és 2021-ben kerül sor.

2.3.2. A nemzetközi légi navigáció meteorológiai szolgálatáról szóló 3. függeléket érintő 79. módosítás

Az ICAO-egyezmény 3. függelékének 79. módosítását követően az (EU) 2017/373 bizottsági végrehajtási rendeletet[4] aktualizálni kell.

A módosítások nagy többsége minimális hatást gyakorol az uniós érdekelt felekre, és összességében előnyös lesz a műveletek biztonsága és hatékonysága szempontjából. Bizonyos esetekben szoftverfrissítésre lesz szükség, és ezek a várható előnyökkel arányosak, valamint kezelhetőek lesznek. Így várható, hogy 2021 harmadik negyedévére az EASA által kezdeményezett megfelelő eljárásokat követően számos módosítást változtatás nélkül beépítenek az uniós rendeletekbe. E szabályozási változtatások elfogadásáig a módosítások nagy részét különbségként kell bejelenteni.

2.3.3. A légiforgalmi térképekről szóló 4. függeléket érintő 61. módosítás

Az (EU) 2017/373 bizottsági végrehajtási rendelet AIS.OR.325 „Légiforgalmi térképek” szakaszának a) (2) és (3) pontja előírja a légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató számára annak biztosítását, hogy többek között a repülőtér/helikopter-leszállóhely térkép és a repülőtéri földi mozgások térképe – amennyiben rendelkezésre állnak – a légiforgalmi tájékoztató kiadvány (AIP) részét képezzék, vagy azok külön az AIP címzettjei részére kerüljenek átadásra. A szabályozási keret 2020 folyamán e módosításra figyelemmel kiigazításra kerül. Következésképpen 2021. november 4-én nem állhatnak fenn különbségek

---

1 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.).

2 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.).

3 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.).

4 A Bizottság (EU) 2017/373 végrehajtási rendelete (2017. március 1.) a légiforgalmi szolgáltatást/léginavigációs szolgálatokat és más légiforgalmi szolgáltatási hálózati funkciókat és azok felügyeletét ellátó szolgáltatókra vonatkozó közös követelmények meghatározásáról, valamint a 482/2008/EK rendelet, az 1034/2011/EU, az 1035/2011/EU és az (EU) 2016/1377 végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről, továbbá a 677/2011/EU rendelet módosításáról (HL L 62., 2017.3.8., 1. o.).

az uniós szabályozás és/vagy gyakorlat, valamint a 4. melléklet rendelkezései között, beleértve a 61. módosítással bezárólag az összes módosítást.

2.3.4. A légi járművek üzemeltetéséről és a minden időjárási körülmény melletti üzemeltetésről szóló 6. függelék I. részét érintő 44. módosítás

A 965/2012/EU rendeletnek a 6. függelék I. részét érintő 44. módosítást tükröző módosításáig a 4.2.8.2. szabvány és a fogalommeghatározások tekintetében fennálló különbségeket be kell jelenteni. Meg kell jegyezni, hogy a tagállamoknak már be kellett volna jelenteniük a 4.2.8.1.1. szabvány tekintetében fennálló különbséget, mivel a 965/2012/EU rendelet jelenleg csak a szem elé vetített kijelzők (HUD) és a látásjavító rendszerek (EVS) esetében engedélyez üzemelés során történő beszámítást[5].

2.3.4.1. Az engedélyezések, az elfogadások és a jóváhagyások (AAA) feltételeinek összehangolása

Ez a módosítás különbség bejelentését írja elő, jóllehet a tagállamoknak már korábban is be kellett volna jelenteniük a meghosszabbított kitérési idővel (EDTO) kapcsolatos szabványok és ajánlott gyakorlat tekintetében fennálló különbséget, mivel e fogalomnak a 965/2012/EU rendeletbe[6] történő átültetésére még nem került sor (a megnövelt hatótávolságú, két hajtóműves repülőgéppel végzett repülés (ETOPS) fogalmát használják helyette)[7].

2.3.4.2. 83a. cikk

A függelék módosítása szükségessé teszi, hogy a Chicagói Egyezmény 83a. cikke alapján kötött megállapodás összefoglalójának hitelesített másolatát a fedélzeten tartsák. Ezen túlmenően a 6. függelék I. részének új 10. függeléke a megállapodás összefoglalójának szabványosított formáját vezeti be. Tartalmazza az összes szükséges információt, és űrlapot biztosít az üzemben tartók számára, amelyet a földi ellenőrzések vagy más hitelesítési tevékenységek során használhatnak annak érdekében, hogy enyhítsék a félreértéseket abban az esetben, ha a vizsgált légi járműre valamely, a 83a. cikk szerinti megállapodás vonatkozik. Előírja továbbá, hogy a megállapodás összefoglalóját továbbítani kell az ICAO-nak, amikor egy 83a. cikk szerinti megállapodást nyújtanak be lajstromozás céljából.

Az (EU) 2018/1139 rendelet[8], valamint annak végrehajtási és felhatalmazáson alapuló jogi aktusai által létrehozott jogi keret értelmében a lajstromozó állam funkcióinak az uniós tagállamok közötti átruházását az uniós szabályozási rendszer úgy hajtja végre, hogy az teljes mértékben megfeleljen a Chicagói Egyezmény 83a. cikkében foglalt célkitűzéseknek. Ez a

---

5 Válaszként a 6. függelék I. részét érintő, az An 11/1.3.27-14/9. sz. körlevélben bejelentett 38. módosításra.

6 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.).

7 Válaszként a 6. függelék I. részét érintő, az An 11/1.3.27-14/9. sz. körlevélben bejelentett 38. módosításra.

8 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 (EGT-vonatkozású szöveg) (HL L 212., 2018.8.22., 1. o.).

rendszer minden olyan, bármely uniós tagállam lajstromában szereplő légi járműre alkalmazandó, amelyet olyan üzemben tartó tart üzemben, amelynek székhelye egy, az üzemben tartás szerinti állam funkcióit ellátó másik uniós tagállamban található.

Az úniós megítélés szerint az újonnan elfogadott SARP-ok további adminisztratív terhet rónak az üzemben tartókra egy, a földi ellenőröket érintő (nem biztonsági) probléma megoldása céljából. Az ICAO továbbá módosítja nyilvántartási szabályait annak érdekében, hogy lehetővé tegye a 83a. cikk szerinti megállapodások interaktív webalapú rendszeren keresztül történő nyilvántartásba vételét. Ha ez a rendszer globálisan elérhetővé válik, az okmánynak a légi jármű fedélzetén történő szállítására vonatkozó követelmény még inkább megkérdőjelezhető.

Nincs előirányozva a 965/2012/EU rendelet e konkrét szabványnak való megfelelés biztosítása érdekében történő módosítása.

Ezért ezen az új ICAO SARP tekintetében indokolt különbséget bejelenteni.

2.3.4.3. Megbízható áramforrás a könnyű fedélzeti adatrögzítők számára

Az ütközés ellen védett fedélzeti adatrögzítőket (FDR) és pilótafülke-hangrögzítőket (CVR) olyan villamosenergia-forrással kell felszerelni, amely maximális megbízhatósággal biztosítja működésüket. A könnyű adatrögzítőkre, például a pilótafülke hangfelvevő rendszerre (CARS) vagy a légi jármű adatrögzítő rendszerére (ADRS) nem vonatkoznak ilyen rendelkezések. Bevezetésre került a 2016 után kiadott első légialkalmassági bizonyítvánnyal rendelkező repülőgépekre vonatkozó új szabvány (a 6. függelék I. része 8. függelékének 1.6. szabványa), amely szerint a könnyű fedélzeti adatrögzítőket olyan áramforráshoz kell csatlakoztatni, amely biztosítja az üzemi környezetükben a megfelelő és megbízható rögzítést.

A 965/2012/EU rendelet könnyű fedélzeti adatrögzítő szállítását írja elő a kereskedelmi légi fuvarozás (CAT) során üzemeltetett könnyű repülőgépek egyes kategóriái esetében, amennyiben az érintett légi jármű első egyedi légialkalmassági bizonyítványát 2022. szeptember 5-én vagy azt követően állították ki (lásd a 965/2012/EU rendelet IV. mellékletének (CAT rész) CAT.IDE.A.191 pontját). Amennyiben a 6. függelék I. része 8. függelékének új 1.6. szabványát átültetik az uniós követelményekbe, az csak a könnyű repülőgépek e kategóriáira vonatkozna, kivéve, ha e szabvány uniós szabályokba való átültetésének további értékelése és az alkalmazási kör kiterjesztése előnyösnek bizonyulna az üzemeltetés biztonsága és hatékonysága szempontjából. Ezen túlmenően, mivel az új szabvány a 6. függelék I. részének egyik függelékében található, a könnyű fedélzeti adatrögzítő szállítását előíró és az említett függelékre hivatkozó szabvány tekintetében nyilatkozni kell a megfelelésről vagy a különbségről. Ezért indokolt különbséget bejelenteni.

2.3.4.4. Adatkapcsolaton alapuló kommunikációs üzenetek rögzítése

A 6. függelék I. részének 6.3.3.1.2. szabványát nem ültették át a 965/2012/EU rendeletbe. A tagállamoknak már be kellett volna jelenteniük az említett szabvány tekintetében fennálló különbséget[9]. A 44. módosítás tekintetében a különbség megmarad.

2.3.4.5. Vészhelyzetben lévő légi jármű helyének meghatározása

A vészhelyzetben lévő repülőgépek elhelyezkedésére vonatkozó rendelkezéseket átültették a 965/2012/EU rendelet IV. mellékletének (CAT rész) CAT.GEN.MPA.210 pontjába, amely azon repülőgépek egyes kategóriáira alkalmazandó, amelyek első egyedi légialkalmassági bizonyítványát 2023. január 1-jén vagy azt követően állították ki. A 6.18.1. szabvány

[9] Válaszként a 6. függelék I. részét érintő, az An 11/1.3.32-18/12. sz. körlevélben bejelentett 43. módosításra.

módosítása jobban összehangolja ezt a szabványt az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2023. január 1-jén vagy azt követően ellátott repülőgépekre vonatkozó CAT.GEN.MPA.210 szabvánnyal. A 6.18.1. szabvány tekintetében bejelentett különbség azonban megmarad, mivel a maximális engedélyezett felszállótömegre (MCTOM) és a maximális utasülésszám-konfigurációra (MOPSC) vonatkozó kritériumok eltérnek a 6.18.1. és a CAT.GEN.MPA.210. szabványtól.

2.3.5. A légi járművek üzemeltetéséről szóló 6. függelék II. részét érintő 37. módosítás

2.3.5.1. Üzemeltetés minden időjárásban

A 965/2012/EU rendelet módosításáig a fogalommeghatározások tekintetében fennálló különbségeket be kell jelenteni. A tagállamoknak már be kellett volna jelenteniük a 2.2.2.2.1.1. szabvány tekintetében fennálló különbséget, mivel a 965/2012/EU rendelet jelenleg csak a szem elé vetített kijelzők (HUD) és a látásjavító rendszerek (EVS) esetében engedélyez üzemelés során történő beszámítást[10].

A tagállamoknak már be kellett volna jelenteniük a 2.2.2.2.1. szabvány tekintetében fennálló különbséget, mivel a 965/2012/EU rendelet VI. mellékletében (NCC rész) a szabály címzettje nem a parancsnok, hanem az üzemben tartó, a kis látótávolságú műveletek (LVO) esetében pedig a 965/2012/EU rendelet V. mellékletében (SPA rész) meghatározott illetékes hatóság.

2.3.5.2. 83a. cikk

A függelék módosítása szükségessé teszi, hogy a Chicagói Egyezmény 83a. cikke alapján kötött megállapodás összefoglalójának hitelesített másolatát a fedélzeten tartsák. Ezen túlmenően a 6. függelék I. részének új 10. függeléke a megállapodás összefoglalójának szabványosított formáját vezeti be. Tartalmazza az összes szükséges információt, és űrlapot biztosít az üzemben tartók számára, amelyet a földi ellenőrzések vagy más hitelesítési tevékenységek során használhatnak annak érdekében, hogy enyhítsék a félreértéseket abban az esetben, ha a vizsgált légi járműre valamely, a 83a. cikk szerinti megállapodás vonatkozik. Előírja továbbá, hogy a megállapodás összefoglalóját továbbítani kell az ICAO-nak, amikor egy 83a. cikk szerinti megállapodást nyújtanak be lajstromozás céljából.

Az (EU) 2018/1139 rendelet, valamint annak végrehajtási és felhatalmazáson alapuló jogi aktusai által létrehozott jogi keret értelmében a lajstromozó állam funkcióinak az uniós tagállamok közötti átruházását az uniós szabályozási rendszer úgy hajtja végre, hogy az teljes mértékben megfeleljen a Chicagói Egyezmény 83a. cikkében foglalt célkitűzéseknek. Ez a rendszer minden olyan, bármely uniós tagállam lajstromában szereplő légi járműre alkalmazandó, amelyet olyan üzemben tartó üzemeltet, amelynek székhelye egy, az üzemben tartás szerinti állam funkcióit ellátó másik uniós tagállamban található.

Az uniós megítélés szerint az új SARP-ok további adminisztratív terhet rónak az üzemben tartókra egy, a földi ellenőröket érintő (nem biztonsági) probléma megoldása céljából.

Az ICAO továbbá módosítja nyilvántartási szabályait annak érdekében, hogy lehetővé tegye a 83a. cikk szerinti megállapodások interaktív webalapú rendszeren keresztül történő nyilvántartásba vételét. Ha ez a rendszer globálisan elérhetővé válik, az okmánynak a légi jármű fedélzetén történő szállítására vonatkozó követelmény még inkább megkérdőjelezhető.

Nincs előirányozva a 965/2012/EU rendelet e konkrét szabványnak való megfelelés biztosítása érdekében történő módosítása.

Ezért az új ICAO SARP-ok tekintetében indokolt különbségeket bejelenteni.

[10] Lásd a 9. lábjegyzetet.

2.3.6. A légi járművek üzemeltetéséről szóló 6. melléklet III. részét érintő 23. módosítás

2.3.6.1. Üzemeltetés minden időjárásban

A 965/2012/EU rendelet módosításáig a 2.2.8.2. szabvány és a fogalommeghatározások tekintetében fennálló különbségeket be kell jelenteni. A tagállamoknak már be kellett volna jelenteniük a 2.2.8.1.1. szabvány tekintetében fennálló különbséget, mivel a 965/2012/EU rendelet jelenleg csak a szem elé vetített kijelzők (HUD) és a látásjavító rendszerek (EVS) esetében engedélyez üzemelés során történő beszámítást[11].

2.3.6.2. 83a. cikk

A függelék módosítása szükségessé teszi, hogy a Chicagói Egyezmény 83a. cikke alapján kötött megállapodás összefoglalójának hitelesített másolatát a fedélzeten tartsák. Ezen túlmenően a 6. függelék I. részének új 10. függeléke a megállapodás összefoglalójának szabványosított formáját vezeti be. Tartalmazza az összes szükséges információt, és űrlapot biztosít az üzemben tartók számára, amelyet a földi ellenőrzések vagy más hitelesítési tevékenységek során használhatnak annak érdekében, hogy enyhítsék a félreértéseket abban az esetben, ha a vizsgált légi járműre valamely, a 83a. cikk szerinti megállapodás vonatkozik. Előírja továbbá, hogy a megállapodás összefoglalóját továbbítani kell az ICAO-nak, amikor egy 83a. cikk szerinti megállapodást nyújtanak be lajstromozás céljából.

Az (EU) 2018/1139 rendelet, valamint annak végrehajtási és felhatalmazáson alapuló jogi aktusai által létrehozott jogi keret értelmében a lajstromozó állam funkcióinak az uniós tagállamok közötti átruházását az uniós szabályozási rendszer úgy hajtja végre, hogy az teljes mértékben megfeleljen a Chicagói Egyezmény 83a. cikkében foglalt célkitűzéseknek. Ez a rendszer minden olyan, bármely uniós tagállam lajstromában szereplő légi járműre alkalmazandó, amelyet olyan üzemben tartó üzemeltet, amelynek székhelye egy, az üzemben tartás szerinti állam funkcióit ellátó másik uniós tagállamban található.

Az uniós megítélés szerint az újonnan elfogadott SARP-ok további adminisztratív terhet rónak az üzemben tartókra egy, a földi ellenőröket érintő (nem biztonsági) probléma megoldása céljából.

Az ICAO továbbá módosítja nyilvántartási szabályait annak érdekében, hogy lehetővé tegye a 83a. cikk szerinti megállapodások interaktív webalapú rendszeren keresztül történő nyilvántartásba vételét. Ha ez a rendszer globálisan elérhetővé válik, az okmánynak a légi jármű fedélzetén történő szállítására vonatkozó követelmény még inkább megkérdőjelezhető.

Jelenleg nincs előirányozva a 965/2012/EU rendelet e konkrét szabványnak való megfelelés biztosítása érdekében történő módosítására irányuló javaslat.

Ezért az új ICAO SARP-ok tekintetében indokolt különbségeket bejelenteni.

2.3.6.3. Fedélzeti adatrögzítők

Az ütközés ellen védett fedélzeti adatrögzítőket (például az FDR-eket és a CVR-eket) olyan villamosenergia-forrással kell felszerelni, amely maximális megbízhatósággal biztosítja működésüket. A könnyű adatrögzítőkre (például CARS vagy az ADRS rendszerre) nem vonatkoznak ilyen rendelkezések. Bevezetésre került egy új szabvány (a 6. függelék III. része 4. függelékének 1.6. szabványa), amely szerint a könnyű fedélzeti adatrögzítőket olyan áramforráshoz kell csatlakoztatni, amely biztosítja az üzemi környezetükben a megfelelő és megbízható rögzítést.

[11] Lásd a 9. lábjegyzetet.

A 965/2012/EU rendelet könnyű fedélzeti adatrögzítő szállítását írja elő a CAT műveletek során használt helikopterek egyes kategóriái esetében, amennyiben az érintett légi jármű első egyedi légialkalmassági bizonyítványát 2022. szeptember 5-én vagy azt követően állították ki (lásd a 965/2012/EU rendelet IV. mellékletének (CAT rész) CAT.IDE.H.191 pontját). Amennyiben a 6. függelék III. része 4. függelékének 1.6. szabványát átültetik az uniós követelményekbe, az csak a könnyű helikopterek e kategóriáira vonatkozna, kivéve, ha e szabvány uniós szabályokba való átültetésének további értékelése és az alkalmazási kör kiterjesztése előnyösnek bizonyulna az üzemeltetés biztonsága és hatékonysága szempontjából. Ezen túlmenően, mivel az új szabvány a 6. függelék III. részének egyik függelékében található, a könnyű fedélzeti adatrögzítő szállítását előíró és az említett függelékre hivatkozó szabvány tekintetében nyilatkozni kell a megfelelésről vagy a különbségről. A 4.3.1.1.4. szabvány a 3 175 kg-nál kisebb maximális engedélyezett felszállótömegű helikopterek esetében előírja a fedélzeti adatrögzítő szállítását, és ez az adatrögzítő lehet ADRS is.

A 6. függelék III. részében nincs CARS szállítási követelmény. Ezért a 4.3.1.2.4. szabvány tekintetében különbséget kell bejelenteni annak pontosítása érdekében, hogy ADRS alkalmazása esetén jelenleg nincs olyan uniós követelmény, amely az áramforrás megbízhatóságára vonatkozna.

2.3.6.4. Adatkapcsolaton alapuló kommunikációs üzenetek rögzítése

A 6. függelék III. részének 4.3.3.1.2. és 4.7.3.1.1.1. szabványát nem ültették át a 965/2012/EU rendeletbe. A tagállamoknak már be kellett volna jelenteniük az említett szabvány tekintetében fennálló különbséget[12]. A 23. módosítás tekintetében a különbség megmarad.

2.3.7. A légiforgalmi távközlésről szóló 10. függeléket (I. kötet) érintő 92. módosítás

Az ICAO-egyezmény 10. függelékének I. kötetét – a 89. módosítással bezárólag – az (EU) 2017/373 rendelet VIII. melléklete B. alrészének „Munkamódszerek és operatív eljárások a kommunikációs, navigációs vagy légtér-ellenőrzési szolgáltatók esetében” című CNS.TR.100 pontja említi. Ezt a rendelkezést a tervek szerint úgy módosítják, hogy az említett CS.TR.100 pont a 92. módosításig bezárólag magában foglalja az ICAO 20/20. sz. körlevelében módosításokat. Következésképpen a 92. módosításig bezárólag a módosítások által érintett rendelkezések esetében indokolt különbségeket bejelenteni.

2.3.8. A légiforgalmi távközlésről szóló 10. függeléket (II. kötet) érintő 92. módosítás

Ez a módosítás a 3. függelék (A nemzetközi légi közlekedés meteorológiai szolgálata) 79. módosításából ered, amely a légiforgalmi állandóhelyű szolgálatot (AFS) érinti.

Az ICAO-egyezmény 10. függelékének II. kötetét – a 89. módosítással bezárólag – az (EU) 2017/373 rendelet VIII. melléklete B. alrészének „Munkamódszerek és operatív eljárások a kommunikációs, navigációs vagy légtér-ellenőrzési szolgáltatók esetében” című CNS.TR.100 pontja említi. Ezt a rendelkezést a tervek szerint úgy módosítják, hogy az említett CS.TR.100 pont a 92. módosításig bezárólag magában foglalja az ICAO 20/21. sz. körlevelében módosításokat. Ezért indokolt különbségeket bejelenteni.

2.3.9. A légiforgalmi szolgálatokról szóló 11. függeléket érintő 56. módosítás

Ami a polgári légi járművekre potenciálisan veszélyes tevékenységek összehangolását illeti, a 11. függelék 2. fejezetének 2.19.1. pontjában már előírtak szerint az (EU) 2020/469 végrehajtási rendelet[13] kiegészítette az (EU) 2017/373 rendeletet a 3c. cikkel, amely

[12] Lásd a 9. lábjegyzetet.

[13] A Bizottság (EU) 2020/469 végrehajtási rendelete (2020. február 14.) a 923/2012/EU rendeletnek, a 139/2014/EU rendeletnek és az (EU) 2017/373 rendeletnek a légiforgalmi szolgáltatásra/a

meghatározza a 2022. január 27-től alkalmazandó megfelelő követelményeket. A 2. fejezethez fűzött, a biztonsági kockázatértékelésről szóló 52. módosítással bevezetett további követelményekkel várhatóan kellő időben foglalkoznak majd. A vonatkozó rendelet elfogadásáig indokolt különbségeket bejelenteni.

A 11. függelék 3. fejezete tekintetében a beszédüzemű kapcsolat útján kapott utasítások repülésbiztonsági jelentőségű részeinek a kiszolgáló járművek vezetői által történő visszaolvasására vonatkozó követelményről szóló újonnan elfogadott szabványokkal már foglalkozik a 139/2014/EU rendelet[14] javasolt módosítása, amelynek közzétételére várhatóan 2020 végéig sor kerül. E rendeletnek a (SERA-kat, azaz egységes európai repülési szabályokat tartalmazó) 923/2012/EU rendelettel való összehangolása érdekében kellő időben foglalkozni kell ezekkel a követelményekkel, valamint azzal a követelménnyel, hogy a légiforgalmi irányítónak meg kell hallgatnia a visszaolvasást. A 923/2012/EU rendelet „Légiforgalmi irányítói engedélyek" című SERA.8015 szakaszának e) pontja tartalmazza az engedélyek visszaolvasására és a repülésbiztonsággal kapcsolatos tájékoztatásra vonatkozó követelményeket, és elsősorban a hajózószemélyzet és a légiforgalmi irányító közötti kommunikációt veszi figyelembe. A SERA e pontjának módosítása lehetővé tenné, hogy 2023-ig megvalósuljon a 11. függelék 52. módosításának való megfelelés.

A vonatkozó rendelet elfogadásáig indokolt különbségeket bejelenteni.

2.3.10. A repülőterekről szóló 14. függelék I. kötetét érintő 15. módosítás

A 3., 5. és 9. fejezet rendelkezéseinek módosításai szükségessé tennék az EASA egyes légialkalmassági előírásainak módosítását, amelyek elfogadására a tervek szerint 2021 harmadik negyedévéig kerül sor. Elfogadásukig e fejezetek tekintetében indokolt különbségeket bejelenteni. Ezért a módosított SARP-ok tekintetében indokolt különbségeket bejelenteni.

2.3.11. A repülőterekről szóló 14. függelék II. kötetét érintő 9. módosítás

A 14. függelék II. kötetében bevezetett változtatások elemzése azt mutatja, hogy átültetésük olyan módosításokat tenne szükségessé, amelyek főként a helikopter-leszállóhelyek tervezésére vonatkozó légialkalmassági előírásokhoz kapcsolódnak. Az ilyen jövőbeli módosítások a 14. függelék II. kötetének 1., 3., 4. és 5. fejezetében bevezetett változtatásokra vonatkoznának. Egyes esetekben azonban nem helyénvaló módosítani a jelenlegi előírásokat (például a helikopter-leszállóhelyek világítórendszerére vonatkozó előírásokat), amint azt az ICAO A4/1.1.58-18/97. sz. körleveléhez fűzött ajánlás már jelezte.

Más esetekben a 14. függelék II. kötetében (2. és 6. fejezet) foglalt rendelkezések módosítása szükségessé tenné magának a 139/2014/EK rendelet által bevezetett szabályozási keretnek a módosítását.

Ezért a releváns különbségeket a vonatkozó uniós szabályozási rendelkezések módosításáig be kell jelenteni.

---

léginavigációs szolgálatokra, a légtérszerkezet kialakítására, az adatminőségre és a futópálya biztonságára vonatkozó követelmények tekintetében történő módosításáról, valamint a 73/2010/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 104., 2020.4.3., 1. o.).

[14] 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.).

2.3.12. A légiforgalmi szolgálatokról szóló 15. függeléket érintő 41. módosítás

A módosítások célja az, hogy a pilóták számára szolgáló utasítás (NOTAM) pontosabb, a polgári repülést veszélyeztető tevékenységekre és a konfliktuszónák konkrét esetére is kiterjedő információkat tartalmazzon.

Az (EU) 2020/469 rendelettel módosított (EU) 2017/373 rendelet VI. melléklete (AIS rész) tartalmazza az ICAO-egyezmény 15. függelékében foglalt legújabb SARP-okat és az Eljárások légi navigációs szolgáltatásokhoz – légügyi információkezelés (PANS-AIM) tárgykörbe tartozó rendelkezéseket. Különbséget kell azonban bejelenteni, mivel az ICAO által elfogadott módosítások még nem szerepelnek az (EU) 2017/373 rendelet VI. mellékletének AIS részében.

2.3.13. A környezetvédelemről szóló 16. függelék I. kötetét érintő 13. módosítás

A 16. függelék alkalmazandó módosításáról az (EU) 2018/1139 rendelet 9. cikke (2) bekezdésének első albekezdése rendelkezik, és az 2022. április 1-jén lép hatályba.

Az ICAO 20/28. számú körlevele szerint azonban a 16. függelék I. kötetét érintő 13. módosítás alkalmazásának kezdőnapja 2021. január 1.

2022. március 31-ig különbség fog fennállni az uniós rendeletek és/vagy gyakorlatok, valamint a 16. függelék I. kötetének rendelkezései között, beleértve a 13. módosítással bezárólag az összes módosítást. Ezért indokolt bejelenteni egy 2022. március 31-ig tartó különbséget.

2.3.14. A környezetvédelemről szóló 16. függelék II. kötetét érintő 10. módosítás

A 16. függelék II. kötetének alkalmazandó módosításáról az (EU) 2018/1139 rendelet 9. cikke (2) bekezdésének első albekezdése rendelkezik.

Az ICAO 20/29. számú körlevele szerint a 16. függelék II. kötetét érintő 10. módosítás alkalmazásának kezdőnapja 2021. január 1. A vonatkozó módosítás a megfelelő EASA-eljáráson keresztül várható. 2022. március 31-ig azonban különbség fog fennállni az uniós rendeletek és/vagy gyakorlatok, valamint a 16. függelék II. kötetének rendelkezései között, beleértve a 10. módosítással bezárólag az összes módosítást. Ezért indokolt különbséget bejelenteni.

2.3.15. A környezetvédelemről szóló 16. függelék III. kötetét érintő 1. módosítás

Az ICAO 20/30. számú körlevele szerint a 16. függelék III. kötetét érintő 1. módosítás alkalmazásának kezdőnapja 2021. január 1. A 16. függelék III. kötetének ennek megfelelő módosításáról az (EU) 2018/1139 rendelet 9. cikke (2) bekezdésének első albekezdése rendelkezik.

2022. április 1-jéig azonban különbség fog fennállni az uniós rendeletek és/vagy gyakorlatok, valamint a 16. függelék III. kötetének rendelkezései között, beleértve a 13. módosítással bezárólag az összes módosítást.

2.4. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsa által a 6. függelék I. és II. részét érintő – a 25 órás pilótafülke-hangrögzítővel (CVR) való jövőbeli felszereltségi követelménynek a Covid19-vészhelyzetből eredő nemkívánatos következményeinek elkerülése érdekében történő elhalasztására irányuló – 46. és 39. módosítás tervezett elfogadása

A 6. függelék I. és II. részét érintő – a 25 órás pilótafülke-hangrögzítővel (CVR) való jövőbeli felszereltségi követelménynek a Covid19-vészhelyzetből eredő nemkívánatos

következményeinek elkerülése érdekében történő elhalasztására irányuló – 46. és 39. módosítás elfogadását az ICAO Tanácsának 221. ülésén fogják napirendre tűzni.

A Chicagói Egyezmény 6. függelékét – *A légi jármű üzemeltetése, I. rész: Nemzetközi kereskedelmi légi szállítás / Repülőgépek és II. rész: Általános célú nemzetközi repülés / Repülőgépek* – érintő említett módosítások célja az, hogy a pilótafülke-hangrögzítőre (CVR) vonatkozó új, 25 órás rögzítési kötelezettséget 2022. január 1-jéig elhalassza, mely dátummal a tervezett módosítások jogilag kötelezővé válnak a Chicagói Egyezmény részes felei számára.

A pilótafülke-hangrögzítővel való felszereltség időpontját 2021. január 1-jére tűzték ki. A Covid19-járványt 2020 elején minősítették világjárványnak, amely azóta jelentős fennakadásokat okozott a légi járművek gyártásában és a légijármű-gyártók ellátási láncaiban.

3. AZ UNIÓ ÁLTAL KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT

3.1. Bejelentendő különbségek

2020. március 2. és 20. közötti 219. ülésszakán az ICAO Tanács több módosítást fogadott el a Chicagói Egyezmény különböző függelékeire vonatkozóan a biztonság, a környezet és a légi navigáció témájában.

Az ICAO-egyezmény minden egyes függeléke tekintetében e tanácsi határozatra irányuló javaslat melléklete a vonatkozó uniós jogszabályokra hivatkozik. Az említett módosítások mindegyike olyan területekre vonatkozik, amelyek az uniós jog hatálya alá, tehát az Unió kizárólagos külső hatáskörébe tartoznak. Ezenkívül e tanácsi határozatra irányuló javaslat melléklete részletesen ismerteti az ICAO-nak bejelentendő különbségeket. Az alábbi lista ismerteti, hogy az egyezmény egyes függelékei tekintetében be kell-e jelenteni a különbségeket az ICAO-nak:

– 20/19. sz. körlevél az 1. függeléket érintő 176. módosítás elfogadásáról – a különbségeket be kell jelenteni,

– 20/16. sz. körlevél a 3. függeléket érintő 79. módosítás elfogadásáról – a különbségeket be kell jelenteni,

– 20/18. sz. körlevél a 6. függelék I. részét érintő 44. módosítás elfogadásáról – a különbségeket be kell jelenteni,

– 20/31. sz. körlevél a 6. függelék II. részét érintő 37. módosítás elfogadásáról – a különbségeket be kell jelenteni,

– 20/32. sz. körlevél a 6. függelék III. részét érintő 23. módosítás elfogadásáról – a különbségeket be kell jelenteni,

– 20/20. sz. körlevél a 10. függelék I. kötetét érintő 92. módosítás elfogadásáról – a különbségeket be kell jelenteni,

– 20/21. sz. körlevél a 10. függelék II. kötetét érintő 92. módosítás elfogadásáról – a különbségeket be kell jelenteni,

– 20/39. sz. körlevél a 11. függeléket érintő 52. módosítás elfogadásáról – a különbségeket be kell jelenteni,

– 20/35. sz. körlevél a 14. függelék I. kötetét érintő 15. módosítás elfogadásáról – a különbségeket be kell jelenteni,

– 20/22. sz. körlevél a 14. függelék II. kötetét érintő 9. módosítás elfogadásáról – a különbségeket be kell jelenteni,

– 20/24. sz. körlevél a 15. függeléket érintő 41. módosítás elfogadásáról – a különbségeket be kell jelenteni.

Ezzel összefüggésben, tekintettel a vonatkozó uniós jogszabályokra, az Unió által képviselendő álláspont az, hogy a Chicagói Egyezmény 38. cikkének megfelelően be kell jelenteni a tanácsi határozatra irányuló javaslat mellékletében foglaltak szerinti különbségeket.

3.2. A 6. függelék I. és II. részét érintő 46. és 39. módosítás

A 6. függelék I. és II. részét érintő 46. és 39. módosításra irányuló javaslat által a jelenlegi uniós szabályok tekintetében bevezetendő legfontosabb változás az, hogy a 25 órás pilótafülke-hangrögzítővel való új felszereltségi szabály végrehajtási időpontját az eredetileg tervezett 2021. január 1-jéről 2022. január 1-jére halasztják.

A Covid-világjárvány miatt a 25 órás pilótafülke-hangrögzítővel való új felszereltségi szabály eredetileg 2021. január 1-jére tervezett végrehajtása uniós szinten sem reális. A Bizottság jelenleg a vonatkozó bizottsági rendelet[15] módosításai révén az említett időpont elhalasztásának uniós szintű elfogadásán dolgozik. Ezért támogatni kell az ICAO által javasolt halasztást. Továbbá azt követően, hogy az ICAO körlevélben bejelenti a 6. függelék I. és II. részét érintő 46. és 39. módosítás elfogadását, és felkéri a tagállamokat, hogy jelentsék be egyet nem értésüket, az esetleges különbségeket vagy azt, hogy megfelelnek az elfogadott intézkedésnek, az Unió álláspontjának a megfelelés bejelentésére kell irányulnia.

4. JOGALAP

4.1. Eljárási jogalap

4.1.1. Általános elvek

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 218. cikkének (9) bekezdése határozatok elfogadásáról rendelkezik „*a megállapodásokkal létrehozott szervekben az Unió által képviselendő álláspontok kialakítására vonatkozóan, amennyiben az ilyen szervnek joghatással bíró jogi aktust kell elfogadnia, kivéve a megállapodás intézményi kereteit kiegészítő vagy módosító jogi aktusokat*”.

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése attól függetlenül alkalmazandó, hogy az Unió tagja-e a szervnek vagy részes fele-e a megállapodásnak[16].

A „*joghatással bíró jogi aktus*” fogalmába beletartoznak a nemzetközi jognak a kérdéses szervet szabályozó szabályai szerint joghatással bíró jogi aktusok. Ezenfelül a fogalom magában foglalja azokat az eszközöket is, melyek a nemzetközi jog szerint nem bírnak

---

15 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.). Lásd a légi járművek üzemben tartására vonatkozó szabályok CAT.IDE.A.185 c) 1. pontját és NCC.IDE.A.160 b) 1. pontját.

16 A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64. pont.

kötelező erővel, de „*meghatározó módon befolyásolják az uniós jogalkotó által [...] elfogadott szabályozás tartalmát*”[17].

4.1.2. A jelen esetre történő alkalmazás

Az ICAO Tanácsot megállapodás, nevezetesen a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény (Chicagói Egyezmény) hozta létre.

Az ICAO Tanács a Chicagói Egyezmény 54. cikkének megfelelően nemzetközi szabványokat és ajánlott gyakorlatokat fogad el, amelyek a Chicagói Egyezmény függelékeit képezik. Ezek joghatással bíró jogi aktusok. E jogi aktusok bizonyos joghatásai a különbségekről szóló bejelentések benyújtásától és a bejelentések feltételeitől függhetnek. Ezért az ilyen bejelentésekkel kapcsolatos uniós álláspont elfogadása az EUMSZ 218. cikke (9) bekezdésének hatálya alá tartozik.

Az ICAO fenti körleveleire válaszul bejelentendő különbségek kihatnak a Chicagói Egyezmény alapján meghatározott szabványok által kifejtett joghatásokra.

Ezek a joghatások az uniós szabályok – konkrétan az (EU) 2018/1139 rendelet, az (EU) 2017/373 rendelet, a 965/2012/EU rendelet, az (EU) 2020/469 rendelet és a 139/2014/EU rendelet – által lefedett területre vonatkoznak. Ez azt jelenti, hogy az Unió az EUMSZ 3. cikke (2) bekezdésének megfelelően kizárólagos külső hatáskörrel rendelkezik ebben a kérdésben.

Az elfogadott jogi aktusok nem egészítik ki és nem módosítják az egyezmény intézményi keretét.

Ezért a javasolt határozat eljárási jogalapja az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése.

4.2. Anyagi jogalap

4.2.1. Általános elvek

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozat anyagi jogalapja elsősorban azon elfogadott jogi aktus célkitűzésétől és tartalmától függ, amellyel kapcsolatban az Unió által képviselendő álláspont meghatározásra kerül. Amennyiben az elfogadott jogi aktus kettős célkitűzést követ, vagy két összetevőből áll, és ezek egyike elsődlegesként vagy döntő jellegűként azonosítható, míg a másik pusztán járulékos jellegű, az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozatot egyetlen jogalapra, azaz az elsődleges, illetve döntő jellegű célkitűzés vagy összetevő által megkövetelt jogalapra kell alapítani.

4.2.2. A jelen esetre történő alkalmazás

Az elfogadott jogi aktus elsődleges célkitűzése és tartalma a közös közlekedéspolitikával kapcsolatos.

Ezért a javasolt határozat anyagi jogalapja az EUMSZ 100. cikkének (2) bekezdése.

4.3. Következtetés

A javasolt tanácsi határozat jogalapja az EUMSZ 100. cikkének (2) bekezdése, összefüggésben 218. cikkének (9) bekezdésével.

[17] A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64. pont.

2020/0290 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Európai Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetben a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 1., 3., 4. függelékével, 6. függelékének I., II. és III. részével, 10. függelékének I. és II. kötetével, 11. függelékével, 14. függelékének I. és II. kötetével, 15. függelékével és 16. függelékének I., II. és III. kötetével kapcsolatos különbségek bejelentése tekintetében, valamint a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsában a 6. függelék I. és II. részét érintő – a 25 órás pilótafülke-hangrögzítővel (CVR) való jövőbeli felszereltségi követelménynek a Covid19-vészhelyzetből eredő nemkívánatos következményeinek elkerülése érdekében történő elhalasztására irányuló – 46. és 39. módosítás elfogadása tekintetében képviselendő álláspontról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

(1) A nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény (a továbbiakban: Chicagói Egyezmény), amely a nemzetközi légi közlekedést szabályozza, 1947. április 4-én hatályba lépett. Az egyezmény létrehozta a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet (ICAO).

(2) A tagállamok a Chicagói Egyezmény szerződő államai és az ICAO tagjai, az Unió pedig megfigyelői státusszal rendelkezik bizonyos ICAO-szervekben. Az ICAO Tanácsban hét tagállam képviselteti magát.

(3) A Chicagói Egyezmény 54. cikke értelmében az ICAO Tanács nemzetközi szabványokat és ajánlott gyakorlatokat (SARP) fogadhat el.

(4) A Chicagói Egyezmény 38. cikke értelmében bármely állam, amely nem tartja lehetségesnek, hogy valamely nemzetközi szabványt vagy eljárást minden tekintetben betartson, saját szabályát vagy eljárását valamely nemzetközi szabvánnyal vagy eljárással ennek módosítása után teljesen összhangba hozza, illetőleg amely szükségesnek tartja olyan szabály és gyakorlat elfogadását, amely valamely kérdésben eltér a nemzetközi szabványban foglalt szabálytól, illetőleg gyakorlattól, haladéktalanul tájékoztatja az ICAO-t saját gyakorlata és a nemzetközi szabványban meghatározott gyakorlat közötti különbségekről.

(5) 2020. március 2. és 20. között tartott 219. ülésén az ICAO Tanács módosításokat fogadott el a Chicagói Egyezmény következő függelékeihez: 1., 3., 4., 6. (I., II. és III. rész), 10. (I. és II. kötet), 11., 14. (I. és II. kötet), 15. és 16. (I., II. és III. kötet) a biztonság, a környezetvédelem és a légi navigáció területén. A vonatkozó ICAO körlevelek, amelyek tájékoztatják az ICAO szerződő államait a módosítások elfogadásáról, emlékeztetik az államokat a Chicagói Egyezmény 38. cikke szerinti

azon kötelezettségükre, hogy tájékoztassák az ICAO-t az esetlegesen felmerülő különbségekről.

(6) Az ICAO Tanács által elfogadott valamennyi módosítás olyan területekre vonatkozik, amelyek az uniós jog hatálya alá tartoznak, ezért e módosítások az Unió kizárólagos külső hatáskörébe tartoznak. Az új SARP-ok ugyanis meghatározó módon befolyásolhatják az uniós jog, nevezetesen az (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelet

(7) [1], az (EU) 2017/373 bizottsági végrehajtási rendelet[2], a 965/2012/EU bizottsági rendelet[3], az (EU) 2020/469 bizottsági végrehajtási rendelet[4] és a 139/2014/EU bizottsági rendelet[5] tartalmát.

(8) A Chicagói Egyezmény függelékeinek több módosítása már az uniós szintű jogszabályok részét képezi, míg más módosítások uniós szabályokba való bevezetése folyamatban van.

(9) A Chicagói Egyezmény minden egyes módosított függeléke tekintetében e határozat melléklete a vonatkozó uniós jogszabályokra hivatkozik. Ezenkívül e határozat melléklete részletesen ismerteti az ICAO-nak bejelentendő különbségeket.

(10) Ezért helyénvaló meghatározni az Unió által az ICAO körleveleire válaszul képviselendő álláspontot, amely szerint be kell jelenteni az ICAO Tanács 219. ülésén a Chicagói Egyezmény 1., 3., 4., 6., 10., 11., 14., 15. és 16. függeléke tekintetében elfogadott új SARP-oknak való megfelelést, illetve az azokkal kapcsolatos különbségeket vagy egyet nem értést.

(11) A Covid19-világjárvány negatívan érintette a légijármű-üzembentartókat, a légijármű-gyártókat és a berendezésgyártóknak alárendelt beszállítókat, valamint késleltette az új rendszerek kifejlesztését. A légijármű-üzembentartók törlik vagy elhalasztják a légi jármű leszállítását, aminek következtében a 2020-ban leszállításra szánt légi járművek leszállítását 2021-re halasztják. Egy olyan, 2020-as leszállításra kialakított, újonnan gyártott légi jármű esetében, amelynek leszállítását 2021-re halasztják, a 2021. január 1. után alkalmazandó rendelkezéseknek megfelelő átalakításokra van szükség. Amennyiben a légi járművek tekintetében utólagos átalakítást kell végezni, a légijármű-üzembentartóknak és a légijármű-gyártóknak indokolatlan pénzügyi terhekkel kell szembesülniük. Ezért a Bizottság jelenleg a 965/2012/EU rendelet módosításai révén az említett időpont elhalasztásának uniós szintű elfogadásán dolgozik.A pilótafülke-hangrögzítőt (CVR) a légiközlekedési balesetek és repülőesemények kivizsgálásának támogatására használják. A CVR általi hangrögzítés időtartamát két óráról huszonöt órára megnövelő rendelkezés alkalmazási

---

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 (EGT-vonatkozású szöveg) (HL L 212., 2018.8.22., 1. o.).

2 A Bizottság (EU) 2017/373 végrehajtási rendelete (2017. március 1.) a légiforgalmi szolgáltatást/léginavigációs szolgálatokat és más légiforgalmi szolgáltatási hálózati funkciókat és azok felügyeletét ellátó szolgáltatókra vonatkozó közös követelmények meghatározásáról, valamint a 482/2008/EK rendelet, az 1034/2011/EU, az 1035/2011/EU és az (EU) 2016/1377 végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről, továbbá a 677/2011/EU rendelet módosításáról (HL L 62., 2017.3.8., 1. o.).

3 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.).

4 A Bizottság (EU) 2020/469 végrehajtási rendelete (2020. február 14.) a 923/2012/EU rendeletnek, a 139/2014/EU rendeletnek és az (EU) 2017/373 rendeletnek a légiforgalmi szolgáltatásra/a léginavigációs szolgálatokra, a légtérszerkezet kialakítására, az adatminőségre és a futópálya biztonságára vonatkozó követelmények tekintetében történő módosításáról, valamint a 73/2010/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 104., 2020.4.3., 1. o.).

5 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.).

időpontjának későbbre halasztása nem jelent jelentős biztonsági kockázatot, ugyanakkor a hosszabb időtartamú pilótafülke-hangfelvétel biztonsági előnyeit összehangolja a légiközlekedési ágazat jelenlegi helyzetével. Az Unió elkötelezetten támogatja az ICAO repülésbiztonság javítására irányuló törekvéseit. Figyelembe véve azonban a Covid19-világjárvány által okozott példátlan helyzetet és a jelentős biztonsági kockázat hiányát, az Uniónak támogatnia kell a szóban forgó módosításokat.

(12) Az ICAO Tanács 221. ülésén a 6. függelék I. és II. részére vonatkozóan tervezett 46. és 39. módosítással kapcsolatban képviselendő uniós álláspont az, hogy e módosításokat támogatni kell; ezen álláspontot az ICAO Tanácsban tagsággal rendelkező uniós tagállamoknak az Unió nevében együttesen eljárva kell képviselniük.

(13) Azt követően, hogy az ICAO Tanács elfogadta a 6. függelék I. és II. részét érintő 46. és 39. módosítást, amelyet az ICAO főtitkára az ICAO eljárása szerint körlevélben tesz közzé, az Unió valamennyi tagállama által képviselendő uniós álláspont alapján be kell jelenteni a módosításoknak való megfelelést,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) következő körleveleire válaszul képviselendő álláspontot:

– 20/19. sz. körlevél az 1. függeléket érintő 176. módosítás elfogadásáról,

– 20/16. sz. körlevél a 3. függeléket érintő 79. módosítás elfogadásáról,

– 20/23. sz. körlevél a 4. függeléket érintő 61. módosítás elfogadásáról,

– 20/18. sz. körlevél a 6. függelék I. részét érintő 44. módosítás elfogadásáról,

– 20/31. sz. körlevél a 6. függelék II. részét érintő 37. módosítás elfogadásáról,

– 20/32. sz. körlevél a 6. függelék III. részét érintő 23. módosítás elfogadásáról,

– 20/20. sz. körlevél a 10. függelék I. kötetét érintő 92. módosítás elfogadásáról,

– 20/21. sz. körlevél a 10. függelék II. kötetét érintő 92. módosítás elfogadásáról,

– 20/39. sz. körlevél a 11. függeléket érintő 52. módosítás elfogadásáról,

– 20/35. sz. körlevél a 14. függelék I. kötetét érintő 15. módosítás elfogadásáról,

– 20/22. sz. körlevél a 14. függelék II. kötetét érintő 9. módosítás elfogadásáról,

– 20/24. sz. körlevél a 15. függeléket érintő 41. módosítás elfogadásáról,

– 20/28. sz. körlevél a 16. függelék I. kötetét érintő 13. módosítás elfogadásáról,

– 20/29. sz. körlevél a 16. függelék II. kötetét érintő 10. módosítás elfogadásáról,

– 20/30. sz. körlevél a 16. függelék III. kötetét érintő 1. módosítás elfogadásáról,

e határozat melléklete tartalmazza.

2. cikk

1. Az ICAO Tanács 221. ülésén az Unió által képviselendő álláspont az, hogy a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény (Chicagói Egyezmény) 6.

függelékének I. és II. részét érintő 46. és 39. módosítást teljes egészükben támogatni kell.

2. A Chicagói Egyezmény 6. függeléke I. és II. részét érintő 46. és 39. módosításnak az ICAO Tanács általi elfogadását követően az Unió által képviselendő álláspont az, hogy az ICAO vonatkozó körlevelére válaszul be kell jelenteni az elfogadott intézkedésnek való megfelelést.

3. cikk

1. Az 1. cikkben és a 2. cikk (2) bekezdésében említett álláspontot az Unió valamennyi tagállama képviseli.

2. A 2. cikk (1) bekezdésében említett álláspontot az Unió azon tagállamai képviselik együttesen eljárva, amelyek tagjai az ICAO Tanácsnak.

4. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

a Tanács részéről
az elnök