EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2020.5.20.
COM(2020) 218 final

2020/0098 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Európai Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsában a 10. melléklet III. kötete 91. módosításának tervezett elfogadása, valamint a 14. melléklet I. kötete 13. módosításának, a 6. melléklet 40C. módosításának, a 3. melléklet 77B. módosításának és a 15. melléklet 39. módosításának alkalmazási kezdőnapjától való eltérésről szóló bejelentés tekintetében képviselendő álláspontról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT TÁRGYA

E javaslat tárgya:

– a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Tanácsában a Chicagói Egyezmény 10. melléklete III. kötete 91. módosításának az ICAO Tanács által, annak egyik soron következő ülésén tervezett elfogadása tekintetében az Unió által képviselendő álláspont meghatározásáról szóló határozat;

– az Unió által azt követően képviselendő álláspontról szóló határozat, hogy az ICAO körlevélben bejelenti a 10. melléklet 91. módosításának elfogadását, és felkéri a tagállamokat, hogy jelentsék be vagy egyet nem értésüket és az esetleges eltéréseket, vagy az elfogadott intézkedésnek való megfelelésüket;

– az Unió által képviselendő álláspontról szóló határozat a 14. melléklet (Repülőterek) I. kötetének (A repülőterek kialakítása és üzemeltetése) 13. módosítása, a 6. melléklet (A légi jármű üzemeltetése – Nemzetközi kereskedelmi légi közlekedés – Repülőgépek) 40C. módosítása, a 15. melléklet (Légiforgalmi tájékoztató szolgálatok) 39. módosítása, valamint a 3. mellékletnek (A nemzetközi légi navigáció meteorológiai szolgálata) a futópálya-felület állapotára vonatkozó új átfogó jelentéstételi formátummal összefüggő 77B. módosítása tekintetében, amelyek kapcsán a tagállamok felkérést kapnak arra, hogy jelentsék be az alkalmazás kezdőnapjának való megfelelést illetően fennálló esetleges eltéréseket, mely kezdőnapot az ICAO vonatkozó körleveleiben meghatározott időponthoz képest 6 hónappal későbbre kell halasztani.

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 lépett hatályba 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 repülés 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 három éves időszakra választott 36 szerződő államból áll. A 2019–2022-es időszakban hét uniós tagállam képviseltette magát az ICAO Tanácsban.

Az ICAO Tanácsnak a Chicagói Egyezmény 54. cikkében felsorolt kötelező feladatai közé tartozik a Chicagói Egyezmény mellékleteit képező nemzetközi szabványok és ajánlott eljárások elfogadása.

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

2.3. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet tervezett jogi aktusa

2.3.1. A Chicagói Egyezmény 10. melléklete III. kötetéhez kapcsolódó, a szelektív hívórendszerre (SELCAL) vonatkozó 91. módosítás elfogadása

Az ICAO Tanács az egyik soron következő ülésén el fogja fogadni a Chicagói Egyezmény 10. melléklete III. kötetének a szelektív hívórendszerre (SELCAL) vonatkozó 91. módosítását.

A 10. melléklet III. kötetéhez kapcsolódó 91. módosítás célja a Chicagói Egyezmény 10. melléklete (Légiforgalmi távközlés) III. kötete (Távközlő rendszerek) II. részének (Hangalapú távközlő rendszerek) a SELCAL tekintetében történő módosítása. A 10. melléklet III. kötetének 91. módosítása új jelzőhangokat vezet be a rendelkezésre álló SELCAL-kódok állományának bővítése és ezáltal a pilótafülkében fogadott téves jelzések előfordulásának csökkentése érdekében. A 10. melléklet III. kötetének 91. módosítását a kommunikációs testület adatkommunikációs infrastruktúrával foglalkozó munkacsoportjának második ülésén dolgozták ki (CP DCIWG/2), és azt technikai szinten nem tekintették ellentmondásosnak.

A 10. melléklet III. kötetének 91. módosítása a tervek szerint 2022. november 5-től lesz alkalmazandó, amikor jogilag kötelezővé válik a Chicagói Egyezmény szerződő felei számára.

2.3.2. A futópálya-felület állapotára vonatkozó új átfogó ICAO-jelentéstételi formátum alkalmazásának kezdőnapja

Az ICAO Tanács 2016-ban új módszertant fogadott el a futópálya-felület állapotának értékelésére és jelentésére – közismert nevén a futópálya-felület állapotára vonatkozó átfogó jelentéstételi formátum – azzal a céllal, hogy a futópálya-felület állapotának értékelésére és jelentésére harmonizált jelentéstételi formátum álljon rendelkezésre, ennek megfelelően pedig pontosabb értékelést lehessen adni a hajózó személyzet fel- és leszállási teljesítményéről.

A 2020. november 5-től alkalmazandó, a futópálya-felület állapotára vonatkozó új átfogó ICAO-jelentéstételi formátumáról a 14. melléklet (Repülőterek) I. kötetének (A repülőterek kialakítása és üzemeltetése) 13. módosítása, a 6. melléklet (A légi jármű üzemeltetése – Nemzetközi kereskedelmi légi közlekedés – Repülőgépek) 40C. módosítása, a 3. melléklet (A nemzetközi légi navigáció meteorológiai szolgálata) 77B. módosítása és a 15. melléklet (Légiforgalmi tájékoztató szolgálatok) 39. módosítása rendelkezik.

A Covid19-világjárvány következtében nem reális azt feltételezni, hogy a futópálya-felület állapotára vonatkozó új átfogó ICAO-jelentéstételi formátum uniós szintű bevezetése az eredetileg tervezett időpontban kezdetét veheti, ezért a Bizottság a vonatkozó bizottsági rendeletek[1] megfelelő módosításai révén valószínűleg uniós szinten el fogja fogadni az

[1] 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.
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.
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.

említett időpont későbbre történő halasztását. Jelenleg az is kérdéses, hogy az ICAO Tanács napirendre tűzi-e 220. vagy 221. ülésén a futópálya-felület állapotára vonatkozó új átfogó ICAO-jelentéstételi formátum alkalmazási kezdőnapjának esetleges halasztását, és ha igen, az ICAO Tanács milyen döntést hoz e tekintetben. Ezért amennyiben az ICAO Tanács bármilyen oknál fogva nem halasztja kellő időben későbbre az említett időpontot, biztosítani kell, hogy a tagállamok bejelentsék az esetleges, uniós szinten elfogadott halasztás miatt fennálló eltéréseket.

3. AZ UNIÓ ÁLTAL KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT

3.1. A 10. függelék III. kötete 91. módosításának elfogadása

3.1.1. A 10. melléklet III. kötetének 91. módosításával bevezetésre kerülő főbb változtatások és azok viszonya a meglévő uniós szabályokhoz

A 10. melléklet III. kötetének 91. módosításával járó fő változás az, hogy új jelzőhangok bevezetésével bővül a rendelkezésre álló SELCAL-kódok állománya, csökkentve ezzel a pilótafülkében fogadott téves jelzések előfordulását. A SELCAL rendszerjellemzőit eredetileg az 1950-es években megfogalmazott ajánlásokban rögzítették, és akkor még nem lehetett biztosítani a meghatározott teljesítményszinteket. Az 1970-es évek óta gyártott berendezések többnyire gond nélkül teljesítik a szóban forgó követelményeket, ezért egységes alkalmazásukat el kell ismerni a nemzetközi navigáció biztonsága és rendszeressége szempontjából. A modulációs határgörbére vonatkozó ajánlást azonban egy szabványra és egy ajánlásra bontották, mivel annak egységes alkalmazása mindössze kívánatos.

Az ICAO emellett egy olyan mechanizmust is életbe fog léptetni, amelynek segítségével az új jelzőhangok bevezetése minimális hatást gyakorol a légijármű-üzemeltetőkre. A földi berendezések alacsonyabb költségek mellett megvalósítható korai alkalmazása lehetővé teszi a légi járművek szakaszos felszerelését, amelyre elsősorban az új járművekbe történő beszerelés révén kerül majd sor.

Az Unió elismeri a légi járművekhez rendelhető SELCAL-kódok szűkösségének problémáját, valamint azt, hogy az új légi járművekhez rendelt SELCAL-kódokhoz használható karakterek számának növelésével a hiányt csökkenteni lehet.

A SELCAL nem játszik meghatározó szerepet az európai léginavigációs szolgálatok munkájában. Ugyanakkor kommunikációs eszköz is egyben, amelynek repülési tervben való feltüntetéséhez szabványos módszert kell követni, és egyes légijármű-üzemeltetők kérhetik a légiforgalmi szolgálati egységtől, hogy bizonyos helyzetekben használja az eszközt. Ez azonban csak nagyon ritkán fordul elő.

A SELCAL szerepel a 923/2012/EU rendelethez kapcsolódó EASA útmutató anyagban, mégpedig a lehetséges megoldások felsorolásában, továbbá az (EU) 2017/373 rendelet IV. mellékletének ATS részét módosító (EU) 2020/469 rendeletben.

A 10. melléklet III. kötetének 91. módosítása főként azokat a léginavigációs szolgáltatókat érinti, amelyek az ICAO észak-atlanti régiójának – az Atlanti-óceán feletti óceáni légtérnek – biztosítanak szolgáltatást, valamint a hálózatirányító szolgáltatásait, különösen az integrált előzetes repülésiterv-feldolgozó rendszert (IFPS). Az érintett léginavigációs szolgáltatóknak telepíteniük kell a szükséges műszaki fejlesztéseket. A hálózatirányítónak korszerűsítenie kell az IFPS-t annak érdekében, hogy a rendszer fogadni tudja az új SELCAL-kódokat, és ezáltal elkerülhető legyen a repülési terveknek a kód fel nem ismerése miatti elutasítása.

Az (EU) 2017/373 rendelet „Munkamódszerek és operatív eljárások a kommunikációs, navigációs vagy légtér-ellenőrzési szolgáltatók esetében” című CNS.TR.100 pontjának c) pontja az ICAO 10. mellékletének III. kötetére hivatkozik – valamennyi módosítással a 89. számúval bezárólag – és megfelelő uniós szintű módosítást igényelne.

3.2. A futópálya-felület állapotára vonatkozó átfogó jelentéstételi formátum

3.2.1. A futópálya-felület állapotára vonatkozó új átfogó ICAO-jelentéstételi formátum alkalmazásának kezdőnapja

A baleseti vizsgálatok azt tárták fel, hogy a futópálya-felület állapotának értékelésére és jelentésére vonatkozó szabványok nem egységesek, és ez jelentősen hozzájárul a futópálya-elhagyásokhoz, különösen, ha a futópálya nedves vagy szennyezett. Az ICAO következésképpen a Chicagói Egyezmény több mellékletében számos szabványt és ajánlott gyakorlatot módosított. A szóban forgó módosítások némelyike szükségessé tette a meglévő uniós jog kiigazítását. Ez az igény már tükröződött a Bizottság végrehajtási és felhatalmazáson alapuló jogi aktusaiban[2] is.

A Chicagói Egyezmény 3. mellékletének 77B. módosítását, a 14. melléklet 13. módosítását, a 6. melléklet 40C. módosítását és a 15. melléklet 39. módosítását, amelyek célja a futópálya-elhagyással kapcsolatos események és balesetek számának csökkentése, az ICAO Tanács 2016 folyamán fogadta el, és valamennyi módosítás 2020. november 5-től lesz alkalmazandó. Ezeket a módosításokat az (EU) 2020/469 és az (EU) 2019/1387 bizottsági végrehajtási rendeletek már beépítették az uniós jogba.

A Covid19-járvány következtében tapasztalható végrehajtásbeli késedelmek miatt, valamint az illetékes hatóságok és az érintett gazdasági szereplők jelenlegi forráshiányának kezelése érdekében a Bizottság 6 hónappal el kívánja halasztani a vonatkozó bizottsági végrehajtási és felhatalmazáson alapuló jogi aktusok alkalmazásának kezdőnapját.

3.3. Az Unió által képviselendő álláspont

3.3.1. A 10. melléklet III. kötetének 91. módosítása tekintetében

Az Unió által az ICAO Tanácsban képviselendő javasolt álláspont az, hogy teljes egészében támogatni kell a 10. melléklet III. kötetének javasolt 91. módosítását. A módosítás ICAO Tanács általi elfogadását és az elfogadásról körlevélben küldött értesítést követően ezért az

[2] 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.
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.
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.
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.

uniós álláspont alapján a tagállamoknak be kell jelenteniük, hogy megfelelnek-e az elfogadott intézkedésnek.

3.3.2. A futópálya-felület állapotára vonatkozó új átfogó ICAO-jelentéstételi formátum alkalmazásának kezdőnapja tekintetében

Ami a futópálya-felület állapotára vonatkozó új átfogó ICAO-jelentéstételi formátum bevezetését illeti, annak teljes körű támogatása mellett, de szem előtt tartva a Covid19-válság hatásait a tagállamok és az érintett üzemeltetők azon képességére, hogy a végrehajtás az ICAO-szabályok által jelenleg előírt módon történjen, az Unió által képviselendő javasolt álláspont a következő:

– Amennyiben a határidő későbbre halasztásának kérdése nem szerepel az ICAO Tanács 220. vagy 221. ülésének napirendjén, vagy amennyiben az ICAO Tanács nem fogadja el a 6 hónappal későbbre történő halasztást, az Unió álláspontja alapján be kell jelenteni az eltéréseket a vonatkozó uniós jogszabályokban előírt határidő 6 hónappal későbbre történő halasztása esetén. Az uniós tagállamok az esetleges eltérések bejelentése mellett egyúttal tájékoztatni fogják az ICAO-t arról, hogy a végrehajtás, azaz a futópálya-felület állapotára vonatkozó új átfogó ICAO-jelentéstételi formátum bevezetésének való megfelelés várhatóan 6 hónappal későbbre tolódik.

4. JOGALAP

4.1. Eljárási jogalap

4.1.1. Általános elvek

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (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[3].

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 kötelező erővel, de „*meghatározó módon befolyásolják az uniós jogalkotó által […] elfogadott szabályozás tartalmát*”[4].

4.1.2. A jelen esetre történő alkalmazás

A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet egy megállapodás, mégpedig a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény által létrehozott szerv.

A 10. melléklet III. kötetének Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által elfogadandó 91. módosítása joghatással bíró jogi aktus. Joghatással bír, mivel olyan szabványokat módosít, melyek a nemzetközi jog alapján jogilag kötelező erejű kötelezettséget teremthetnek.

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

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

A 10. melléklet III. kötete 91. módosításának megfelelően továbbá az egyik ajánlásból szabvány lesz, és egy szabvány ajánlássá minősül vissza. Megnevezésük ellenére, ezek az „ajánlások” természetükből fakadóan megváltoztatják a meglévő szabványok nyomán kialakult jogi helyzetet. A rendelkezések státuszának megváltozása különböző kötelezettségeket ró az államokra.

Ami a futópályafelület-állapotára vonatkozó új átfogó ICAO-jelentéstételi formátum alkalmazásának kezdőnapját illeti, az e tekintetben fennálló eltérésekről szóló bejelentéssel kapcsolatban kialakított közös uniós álláspont biztosítaná, hogy – az Unió kizárólagos hatáskörén alapuló jelen határozat keretein belül – valamennyi tagállam bejelentse az eltéréseket, ezáltal megfeleljenek a Chicagói Egyezmény 38. cikkének, és ne lehessen úgy tekinteni, hogy megszegték a Chicagói Egyezményből eredő kötelezettségeiket.

A szóban forgó módosítások nem egészítik ki és nem módosítják a megállapodás 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 tervezett jogi aktus célkitűzésétől és tartalmától függ, amellyel kapcsolatban az Unió által képviselendő álláspont meghatározásra kerül. Amennyiben a tervezett 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

A tervezett jogi aktusok 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 határozat jogalapja ezért az EUMSZ 100. cikkének (2) bekezdése, összefüggésben az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdésével.

2020/0098 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Európai Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsában a 10. melléklet III. kötete 91. módosításának tervezett elfogadása, valamint a 14. melléklet I. kötete 13. módosításának, a 6. melléklet 40C. módosításának, a 3. melléklet 77B. módosításának és a 15. melléklet 39. módosításának alkalmazási kezdőnapjától való eltérésről szóló bejelentés 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 lépett hatályba. 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.

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

(4) Az ICAO Tanács egyik soron következő ülésén el fogja fogadni a Chicagói Egyezmény 10. melléklete III. kötetének 91. módosítását a szelektív hívórendszerre (SELCAL) vonatkozóan.

(5) Helyénvaló meghatározni az Unió által az ICAO Tanácsban képviselendő álláspontot, mivel a 10. melléklet III. kötetének 91. módosítása kötelező érvényű lesz az Unióra nézve és meghatározó módon befolyásolhatja az uniós szabályozás, nevezetesen az (EU) 2017/373 bizottsági végrehajtási rendelet[5] tartalmát. Elfogadása után a módosítás valamennyi ICAO-államra nézve kötelező érvényű lesz, beleértve az összes uniós tagállamot is, a Chicagói Egyezményben meghatározott feltételek mellett és között. A Chicagói Egyezmény 38. cikke előírja a szerződő államok számára, hogy amennyiben el kívánnak térni valamely szabványtól, azt jelentsék be az ICAO-nak az eltérések bejelentését célzó eljárás keretében.

[5] 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.).

(6) A 10. melléklet III. kötete 91. módosításának elsődleges célja, hogy új jelzőhangokat vezessen be a rendelkezésre álló SELCAL-kódok állományának bővítése érdekében, csökkentve ezzel a pilótafülkében fogadott téves jelzések előfordulását. A módosítás továbbá változtatásokat eredményez a rendszer jellemzőire vonatkozó követelmények tekintetében, és olyan mechanizmust léptet életbe, amely úgy teszi lehetővé az új kódok bevezetését, hogy az minimális hatást gyakoroljon a légijármű-üzemeltetőkre.

(7) Az Unió határozottan támogatja az ICAO arra irányuló erőfeszítéseit, hogy megbízható és precíz kommunikációs, navigációs és légtérellenőrző szolgáltatások biztosítása révén javuljon a légi közlekedés biztonsága. Az Uniónak ezért támogatnia kell a fent említett módosításokat.

(8) Az ICAO Tanács egyik soron következő ülésén az 10. melléklet III. kötetének tervezett 91. módosításával kapcsolatban képviselendő uniós álláspontot az ICAO Tanácsban tagsággal rendelkező uniós tagállamoknak az Unió nevében együttesen eljárva kell képviselniük.

(9) Azt követően, hogy az ICAO Tanácsa elfogadta az 10. melléklet 91. módosítását, amelyet az ICAO főtitkára az ICAO eljárása szerint körlevélben tesz közzé, az Unió valamennyi tagállama által képviselendő uniós álláspont alapján be kell jelenteni a módosításnak való megfelelést.

(10) 2016-ban az ICAO Tanács módosításokat fogadott el a Chicagói Egyezmény több mellékletéhez, amelyek célja a futópálya-elhagyással kapcsolatos események és balesetek számának csökkentése volt. E módosítások (a továbbiakban: módosítások) ismertetésére az AN 4/1 2.26-16/19, az AN 2/24-16/18, az AN 10/1.1-16/17 és az AN 11/1.3.29-16/12 számú körlevélben került sor, és azok az ICAO szerződő államaiban 2020. november 5-től alkalmazandók.

(11) Az Unió elkötelezetten támogatja az ICAO repülésbiztonság javítására irányuló törekvéseit. A változtatások keretében új, harmonizált módszertan került bevezetésre a futópálya-felület állapotának értékelésére és jelentésére vonatkozóan, ami várhatóan hozzájárul a szennyeződésre – például hó, jég, sár vagy víz – visszavezethető futópálya-elhagyással kapcsolatos események kockázatának csökkentéséhez.

(12) A módosításokat az (EU) 2019/1397 bizottsági végrehajtási rendelet[6] és az (EU) 2020/469 bizottsági végrehajtási rendelet[7] építi be az uniós jogba.

(13) Az (EU) 2020/469 és az (EU) 2019/1387 végrehajtási rendelet a módosítások alkalmazásának kezdőnapjával összhangban 2020. november 5-től részlegesen alkalmazandó. A Covid19-járvány azonban jelentős mértékben befolyásolta a tagállamok és a légi közlekedésben érdekelt felek azon erőfeszítéseit, hogy felkészüljenek a Chicagói Egyezmény 3. mellékletének 77B. módosításában, 14. mellékletének 13. módosításában, 6. mellékletének 40C. módosításában és 15. mellékletének 39. módosításában felsorolt új intézkedések alkalmazására.

(14) Az előrelépést elsősorban a kijárási korlátozások és a személyzet részleges munkanélkülisége, valamint a Covid19-válság valamennyi érdekelt félre gyakorolt jelentős negatív következményeinek kezeléséhez szükséges többletmunka akadályozta.

(15) Mind az illetékes hatóságok, mind a piaci szereplők nehézségekbe ütköznek a módosítások végrehajtására való felkészülés során. Ezért szükség lehet az alkalmazás

[6] HL L 229., 2019.9.5., 1. o.
[7] HL L 104., 2020.4.3., 1. o.

(EU) 2020/469 és (EU) 2019/1387 végrehajtási rendeletekben előírt kezdőnapjának 6 hónappal későbbre történő halasztására.

(16) Amennyiben az ICAO Tanács nem halasztja el 6 hónappal a módosítások alkalmazásának kezdőnapját, míg az uniós jog 6 hónappal elhalasztja a vonatkozó ICAO-szabványok alkalmazásának időpontját, az uniós álláspont az, hogy a Chicagói Egyezmény 38. cikkével összhangban be kell jelenteni az esetleges eltéréseket, és tájékoztatni kell az ICAO-t a módosítások alkalmazási kezdőnapjának 6 hónappal későbbre történő halasztására irányuló szándékról,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (a továbbiakban: ICAO) Tanácsának egyik soron következő ülésén az Unió által képviselendő álláspont az, hogy teljes egészében támogatni kell a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény (a továbbiakban: Chicagói Egyezmény) 10. melléklete III. kötetének 91. módosítását.

A Chicagói Egyezmény 10. melléklete III. kötete 91. módosításának az ICAO Tanács általi elfogadását követően az Unió nevében képviselendő álláspont az, hogy az ICAO vonatkozó körlevelére válaszul be kell jelenteni az elfogadott intézkedésnek való megfelelést.

2. cikk

Ha az ICAO Tanács nem halasztja későbbre a Chicagói Egyezmény 3. melléklete 77B. módosítása, 14. melléklete 13. módosítása, 6. melléklete 40C. módosítása és 15. melléklete 39. módosítása alkalmazásának kezdőnapját, és az Unió módosítja az (EU) 2020/469 és az (EU) 2019/1387 végrehajtási rendeletet, valamint a C(2020)710 final felhatalmazáson alapuló rendeletet[8] annak érdekében, hogy azok alkalmazásának kezdetét 6 hónappal későbbre halassza, be kell jelenteni a Chicagói Egyezmény 3. melléklete 77B. módosítása, 14. melléklete 13. módosítása, 6. melléklete 40C. módosítása és 15. melléklete 39. módosítása alkalmazásának kezdőnapjától való 6 hónapos eltérést.

3. cikk

Az 1. cikk (1) bekezdésében említett álláspontot az ICAO Tanácsban tagsággal rendelkező uniós tagállamok közösen eljárva képviselik.

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

[8] A Bizottság C(2020)710 final felhatalmazáson alapuló rendelete a 139/2014/EU rendeletnek a futópályabiztonság és a légiforgalmi adatok tekintetében történő módosításáról.

4. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

a Tanács részéről
az elnök