



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2021. február 5.
(OR. en)

5842/21

Intézményközi referenciaszám:
2021/0027(NLE)

AVIATION 30
ICAO 12
RELEX 78

JAVASLAT

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2021. február 5.
Címzett:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2021) 48 final
Tárgy:	Javaslat – A TANÁCS HATÁROZATA a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Tanácsának 222. ülésén az Európai Unió által a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 1. függeléke 177. módosításának, 2. függeléke 47. módosításának, 8. függeléke 108. módosításának, 10. függeléke 90. módosításának és a 10. függelék új VI. kötetének tervezett elfogadása tekintetében képviselendő álláspontról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2021) 48 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2021) 48 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2021.2.5.
COM(2021) 48 final

2021/0027 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Tanácsának 222. ülésén az Európai Unió által a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 1. függeléke 177. módosításának, 2. függeléke 47. módosításának, 8. függeléke 108. módosításának, 10. függeléke 90. módosításának és a 10. függelék új VI. kötetének tervezett elfogadása tekintetében képviselendő álláspontról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT TÁRGYA

E javaslat tárgya:

i. a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Tanácsának 222. ülésén az Unió által a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 1. függeléke (*Szakszemélyzet jogosítása*) 177. módosításának, 2. függeléke (*Repülési szabályok*) 47. módosításának, 8. függeléke (*A légijármű légialkalmassága*) 108. módosításának, 10. függeléke (*Légiforgalmi távközlés*) 90. módosításának és 10. függeléke új VI. kötetének tervezett elfogadásával kapcsolatban képviselendő álláspont, valamint

ii. az Unió által azt követően képviselendő álláspont, hogy az ICAO körlevélben bejelenti az 1. függelék 177. módosításának, a 2. függelék 47. módosításának, a 8. függelék 108. módosításának, a 10. függelék 90. módosításának és a 10. függelék új VI. kötetének elfogadását, és felkéri a szerződő államokat, hogy jelentsék be egyet nem értésüket, az esetleges eltéréseket vagy azt, hogy megfelelnek az elfogadott intézkedéseknek.

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 (ICAO) az ENSZ egyik szakosított intézménye. Az ICAO 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 függelégeit képező nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok (SARP-ok) elfogadása.

A Chicagói Egyezmény 90. cikke értelmében bármely ilyen függelék vagy annak módosítása az ICAO szerződő államainak való megküldésétől számított három hónap – vagy az ICAO Tanács által esetlegesen előírt hosszabb időtartam – elteltével lép hatályba, kivéve, ha időközben az ICAO szerződő államainak többsége ellenvéleményt jelent be.

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 eltéréseket, illetve 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 betartsa, saját szabályát vagy eljárását valamely nemzetközi szabvánnyal vagy eljárással teljesen összhangba hozza, illetőleg amely szükségesnek tartja olyan szabály vagy gyakorlat elfogadását, amely valamely kérdésben eltér a nemzetközi szabványban foglalt szabálytól vagy gyakorlattól, haladéktalanul tájékoztatja az ICAO-t saját gyakorlata és a nemzetközi szabványban meghatározott gyakorlat közötti eltérésekről.

2.3. Az ICAO tervezett jogi aktusai és azok kapcsolata a meglévő uniós szabályokkal

222. ülésén vagy azt követő bármely ülésén az ICAO Tanács várhatóan elfogadja a következőket:

az 1. függelék (*Szakszemélyzet jogosítása*) 177. módosítása, amely egy, a vezérlési és irányítási kapcsolat rendszereit és eljárásait érintő, kapcsolódó módosítás;

a 2. függelék (*Repülési szabályok*) 47. módosítása, amely a 8. függelék 108. módosításának következményeként a távirányítású légi jármű-rendszerekre (RPAS) vonatkozó légialkalmassági tanúsítással kapcsolatos követelményeket érinti;

a 8. függelék (*A légi jármű légialkalmassága*) 108. módosítása, amely a távirányítású légi jármű-rendszereket (RPAS) érinti;

a 10. függelék (*Légiforgalmi távközlés*) V. kötetének 90. módosítása, amely az RPAS vezérlési és irányítási kapcsolatok frekvenciaspektrumát érinti; valamint

a 10. függelék új VI. kötete az RPAS vezérlési és irányítási kapcsolatok rendszereire és eljárásaira vonatkozóan (a továbbiakban: a tervezett jogi aktus).

A tervezett jogi aktus céljai a következők:

módosítani a Chicagói Egyezmény 8. függelékében szereplő meglévő SARP-okat oly módon, hogy a 8. függelék I. részébe felvételre kerüljenek egyes, az új VIII., IX. és X. részek szabványaiban használt fogalmak és kifejezések. A módosítás javaslatokat tartalmaz 8. függelék II. részét érintően is, melyek áttekintést adnak a távirányított légi járművek (RPA) tekintetében alkalmazandó általános légialkalmassági tanúsítási eljárásokról és folyamatos légialkalmassági eljárásokról;

beilleszteni a Chicagói Egyezmény 8. függelékének a távirányított légi járművekkel kapcsolatos új VIII. részét;

beilleszteni a Chicagói Egyezmény 8. függelékének a távirányított helikopterekre vonatkozó új IX. részét;

beilleszteni a Chicagói Egyezmény 8. függelékének a távirányító állomásra (RPS) vonatkozó új X. részét;

beilleszteni egy, a Chicagói Egyezmény 2. függeléke 4. mellékletét érintő módosítást, amely kapcsolódik a 8. függelék módosításaihoz;

módosítani a Chicagói Egyezmény 10. függelékének V. kötetében lévő SARP-okat, amelyek a kizárólag a vezérlési és irányítási kapcsolatra vagy a távirányítású légi jármű-rendszerekre (RPAS) alkalmazott spektrumgazdálkodást határozzák meg;

beilleszteni a 10. függelékbe egy új VI. kötetet (A távirányítású légi jármű-rendszerek vezérlési és irányítási kapcsolatára vonatkozó kommunikációs rendszerek és eljárások);

beilleszteni az 1. és 2. függelékkel érintő módosításokat, melyek kapcsolódnak az 10. függelék V. kötetének módosításához és a 10. függelék új VI. kötetének beillesztéséhez.

A javasolt módosítások a tervek szerint 2024. november 28-án válnak alkalmazandóvá.

3. AZ UNIÓ ÁLTAL KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT

3.1. Főbb változtatások és azoknak a meglévő uniós szabályokhoz fűződő viszonya

Az ICAO távirányítású légi jármű-rendszerekkel foglalkozó testülete (RPASP) megbízást kapott olyan SARP-ok, kézikönyvek és útmutató anyagok kidolgozására, amelyek lehetővé teszik a távirányított légi járművek nemzetközi határokon átnyúló, műszeres repülési szabályok szerinti üzemeltetését. A tagállamok az ICAO AN 7/67.1.1-19/52. sz. és AN 3/5.12-19/53 sz. körlevélben konzultáltak a javasolt módosításokról, ideértve a Chicagói Egyezmény 8. és 10. függelékének módosítására irányuló javaslatokat, valamint a Chicagói Egyezmény 1. és 2. függelékét érintő, kapcsolódó módosításokat. Ezek a javaslatok egy sor egymást követő módosítás részét képezik.

Az AN 3/5.12-19/53. sz. körlevélben eredetileg javasolt módosítások a távirányított merevszárnyú légi járművek légialkalmasságára, a távirányított helikopterek légialkalmasságára és a távirányító állomásra (RPS) vonatkoznak. Ezek a SARP-ok az 10019. sz. ICAO-dokumentummal, a távirányítású légi jármű-rendszerekről szóló kézikönyvvel összhangban lévő típustanúsítási eljárásnak alávetendő távirányítású légi jármű-rendszerekre vonatkozóan kerültek kidolgozásra, majd az ICAO RPAS üzemeltetési útmutatójának (CONOPS) tartalma és feltételezései révén kerültek megerősítésre.

A távirányítású légi jármű-rendszerek integrált jellege miatt az RPA típusalkalmassági bizonyítvány jogosultja az RPS-tanúsítást az RPA típustanúsítási eljárás eredményeként kiadott típusalkalmassági bizonyítvány részeként szerezheti meg. Ez nem zárja ki annak lehetőségét, hogy az RPS-t külön hagyják jóvá. A vezérlési és irányítási kapcsolat a távirányítású légi jármű-rendszereknek és azok légialkalmasságának egyik alapvető eleme, ezért a típusalkalmassági bizonyítvány egyik elemét képezi.

Az AN 7/67.1.1-19/52. sz. körlevélben eredetileg javasolt módosítások a vezérlési és irányítási kapcsolatot érintik, és technológiasemleges SARP-okat tartalmaznak a vezérlési és irányítási kapcsolat eljárásaira és rendszereire vonatkozóan. A vezérlési és irányítási kapcsolat a távirányítású légi jármű-rendszerek két fő fizikai komponense, és a távirányító állomás (RPS) és a távirányított légi jármű (RPA) közötti információcserére szolgál. A vezérlési és irányítási kapcsolat tehát az RPS és az RPA közötti információcserére szolgáló logikai, egyszersmind fizikailag is megvalósuló kapcsolat, amely lehetővé teszi a távpilóta számára, hogy biztonságosan integrálja a távirányítású légi jármű-rendszereket a globális légi közlekedés üzemeltetési környezetébe, különösen a kommunikációba, a navigációba és a légter-ellenőrzésbe. Ezek a SARP-ok képezik a vezérlési és irányítási kapcsolat két tervezett csomagjából az elsőt.

Az RPASP jelenleg dolgozik a második és részletesebb csomagon, amely technológiaspecifikus SARP-okat tartalmaz; a csomag elkészültének tervezett ideje 2022.

Az EASA által az AN 3/5.12-19/53. sz. körlevéllel kapcsolatban tett észrevételt követően számos uniós tagállam azt javasolta, hogy a felelősségi köröknek az üzemben tartó és a tervező közötti sajátos megosztása miatt a körlevélben folytatott konzultációt hosszabbítsák meg mindaddig, amíg rendelkezésre nem áll a 6. függelék módosításához szükséges tervezet, és ezzel párhuzamosan fogadják el a 6. és a 8. függelék, különös tekintettel a távirányító állomások jóváhagyására és a szerződő államoknak a távirányító állomások folyamatos légialkalmasságával kapcsolatos felelősségére. Ezt a javaslatot az ICAO nem fogadta el, ami bonyolulttá teheti a kapcsolódó ICAO SARP-ok uniós jogba való átültetését, mivel előbb tisztázni kell az üzemben tartónak és a tervezőnek távirányító állomással kapcsolatos felelősségi köreit.

A tervezett módosítások meghatározó módon befolyásolhatják az uniós szabályozás tartalmát, nevezetesen a 748/2012/EU bizottsági rendeletet¹, az 1321/2014/EU bizottsági rendeletet², az 1178/2011/EU³ bizottsági rendeletet, a 965/2012/EU bizottsági rendeletet⁴, valamint esetlegesen a 452/2014/EU bizottsági rendeletet⁵ és az (EU) 2017/373 bizottsági végrehajtási rendeletet⁶. Az uniós szintű jogszabályokba új ICAO SARP-okat kell felvenni a jelenlegi jogi keret módosítására annak érdekében, hogy szabályozásra kerüljön a távirányítású légijármű-rendszerek tervezése, típusalkalmassági tanúsítása, valamint a nemzetközi határokon átnyúló és a nyílt tengeren történő üzemeltetése.

3.2. Az Unió által képviselendő álláspont

Az Unió elismeri, hogy nemzetközi szinten harmonizált szabályozási keretet kell létrehozni, amely lehetővé teszi a távirányított légi járművek tervezését, típusalkalmassági tanúsítását, valamint nemzetközi határokon átnyúló és a nyílt tengeren történő üzemeltetését a műszeres repülési szabályok alapján. Az ICAO két körlevelében javasolt módosítások támogatják ezt a célt.

Ezért az Unió által képviselendő javasolt álláspont az, hogy a javasolt módosításokat teljes egészükben támogatni kell.

¹ 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.).

² A Bizottság 1321/2014/EU rendelete (2014. november 26.) a légi járművek és repülőtechnikai 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 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 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.).

⁵ 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.).

⁶ A Bizottság (EU) 2017/373 végrehajtási rendelete (2017. március 1.) a légiforgalmi szolgáltatást/léginavigációs szolgáltatásokat 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.).

Feltéve, hogy az ICAO Tanács lényegi változtatás nélkül elfogadja a Chicagói Egyezmény javasolt módosításait, az Unió nevében képviselendő álláspont az, hogy az Unió ne jelentsen be ellenvéleményt, és az ICAO vonatkozó körleveleire válaszul küldjön értesítést az elfogadott intézkedésnek való megfelelésről. Amennyiben az uniós szabályozás eltérne az újonnan elfogadott szabványoktól és ajánlott gyakorlatoktól az említett szabványok és ajánlott gyakorlatok alkalmazásának tervezett kezdőnapját, azaz 2024. november 28-át követően, az ICAO-t értesíteni kell a szóban forgó szabványok és ajánlott gyakorlatoktól való eltérésről.

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 szervezetben 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 megállapodásnak⁷.

A „*joghatással bíró jogi aktus*” fogalmába beletartoznak a nemzetközi jognak a szóban forgó szervet szabályozó szabályai szerint joghatással bíró jogi aktusok. Ezenfelül a fogalom magában foglalja azokat az eszközöket is, amelyek a nemzetközi jog szerint nem bírnak kötelező erővel, de „*meghatározó módon befolyásolják az uniós jogalkotó által [...] elfogadott szabályozás tartalmát*”⁸.

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 függelégeit képezik. Ezek joghatással bíró jogi aktusok. E jogi aktusok bizonyos joghatásai az egyet nem értésről és az eltérésekről szóló bejelentésektől és a bejelentések feltételeitől függhetnek. Ezért az ilyen bejelentésekkel kapcsolatos uniós álláspont elfogadása az EUMSZ 218. cikke (9) bekezdésének hatálya alá tartozik.

A tervezett jogi aktusok meghatározó módon befolyásolhatják az uniós szabályozás tartalmát, nevezetesen a 748/2012/EU bizottsági rendeletet⁹, az 1321/2014/EU bizottsági rendeletet¹⁰, az

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

⁸ A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64. pont.

⁹ 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.).

1178/2011/EU¹¹ bizottsági rendeletet, a 965/2012/EU bizottsági rendeletet¹², valamint esetlegesen a 452/2014/EU bizottsági rendeletet¹³ és az (EU) 2017/373 bizottsági végrehajtási rendeletet¹⁴. Az uniós szintű jogszabályokba új ICAO SARP-okat kell felvenni a jelenlegi jogi keret módosítására annak érdekében, hogy szabályozásra kerüljön a távirányítású légi járműrendszerek tervezése, típusalkalmassági tanúsítása, valamint a nemzetközi határokon átnyúló és a nyílt tengeren történő üzemeltetése. Ezért az uniós szabályozást ennek megfelelően módosítani kell.

A javasolt módosítások fő célja, hogy jogi keretet hozzanak létre a távirányított légi járművek tervezéséhez, típusalkalmassági tanúsításához, valamint a nemzetközi határokon átnyúló és a nyílt tengeren történő, műszeres repülési szabályok szerinti üzemeltetéséhez. Az Unió az EUMSZ 3. cikke (2) bekezdésének megfelelően kizárólagos külső hatáskörrel rendelkezik ebben a kérdésben.

Az elfogadott jogi aktus nem egészíti ki és nem módosítja 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 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 jellegüként 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.

¹⁰ 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.).

¹¹ 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.).

¹² A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzemen 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.).

¹³ 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.).

¹⁴ A Bizottság (EU) 2017/373 végrehajtási rendelete (2017. március 1.) a légiforgalmi szolgáltatást/léginavigációs szolgáltatásokat 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.).

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.

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Tanácsának 222. ülésén az Európai Unió által a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 1. függeléke 177. módosításának, 2. függeléke 47. módosításának, 8. függeléke 108. módosításának, 10. függeléke 90. módosításának és a 10. függelék új VI. kötetének tervezett 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) Az ICAO Tanács a Chicagói Egyezmény 54. cikke értelmében nemzetközi szabványokat és ajánlott gyakorlatokat (a továbbiakban: SARP-ok) fogadhat el, és kijelölheti azokat a Chicagói Egyezmény függelékeiként.
- (4) 222. ülésén az ICAO Tanács elfogadni készül a Chicagói Egyezmény 1. függeléke (*Szakszemélyzet jogosítása*) 177. módosítását, 2. függeléke (*Repülési szabályok*) 47. módosítását, 8. függeléke (*A légijármű légi alkalmassága*) 108. módosítását, 10. függeléke (*Légiforgalmi távközlés*) 90. módosítását, valamint 10. függeléke V. kötetét és az RPAS vezérlési és irányítási kapcsolatok rendszereire és eljárásaira vonatkozó új VI. kötetét.
- (5) A javasolt módosítások fő célja, hogy jogi keretet hozzanak létre a távirányított légi járművek tervezéséhez, típusalkalmassági tanúsításához, valamint a nemzetközi határokon átnyúló és a nyílt tengeren történő, műszeres repülési szabályok szerinti üzemeltetéséhez. Az Unió elkötelezetten támogatja az ICAO törekvéseit e jogi keret kialakítására.

- (6) Helyénvaló meghatározni az ICAO Tanácsban az Unió által képviselendő álláspontot, mivel a 1. függelék 177. módosítása, a 2. függelék 47. módosítása, a 8. függelék 108. módosítása, a 10. függelék V. kötetének 90. módosítása és a 10. függelék új VI. kötetének elfogadása kötelező érvényű lesz az Unióra nézve és meghatározó módon befolyásolhatja az uniós szabályozás tartalmát, nevezetesen a 748/2012/EU bizottsági rendeletet¹⁵, az 1321/2014/EU bizottsági rendeletet¹⁶, az 1178/2011/EU bizottsági rendeletet¹⁷, a 965/2012/EU bizottsági rendeletet¹⁸, valamint esetlegesen a 452/2014/EU bizottsági rendeletet¹⁹ és az (EU) 2017/373 bizottsági végrehajtási rendeletet²⁰.
- (7) Az ICAO Tanács 222. ülésén vagy azt követő bármely ülésén az AN 7/67.1.1-19/52. sz. és az AN 3/5.12-19/53 sz. körlevelekben foglalt módosításoknak, azaz az 1. függelék 177. módosításának, a 2. függelék 47. módosításának, a 8. függelék 108. módosításának, a 10. függelék V. kötetének 90. módosításának, valamint a 10. függelék új VI. kötetének elfogadása tekintetében az uniós álláspontnak ezeket a módosításokat teljes egészükben támogatnia kell. Ezt az álláspontot az Unió azon tagállamai képviselik az Unió nevében együttesen eljárva, amelyek tagjai az ICAO Tanácsnak.
- (8) Elfogadásuk után a Chicagói Egyezmény 1., 2., 8. és 10. függelékének módosításai valamennyi ICAO-tagállamra nézve kötelező érvényűek lesznek, beleértve az összes uniós tagállamot is, a Chicagói Egyezményben meghatározott feltételek mellett és között.
- (9) 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 teljesen összhangba hozza, illetőleg amely szükségesnek tartja olyan szabály vagy gyakorlat elfogadását, amely valamely kérdésben eltér a nemzetközi szabványban foglalt szabálytól vagy gyakorlattól, haladéktalanul tájékoztatja az ICAO-t saját gyakorlata és a nemzetközi szabványban meghatározott gyakorlat közötti eltérésekről.

¹⁵ 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.).

¹⁶ A Bizottság 1321/2014/EU rendelete (2014. november 26.) a légi járművek és repülőtechnikai 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.).

¹⁷ 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.).

¹⁸ A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzemen 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.).

¹⁹ 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.).

²⁰ A Bizottság (EU) 2017/373 végrehajtási rendelete (2017. március 1.) a légiforgalmi szolgáltatást/léginavigációs szolgáltatásokat 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 hatályaon kívül helyezéséről, továbbá a 677/2011/EU rendelet módosításáról (HL L 62., 2017.3.8., 1. o.).

- (10) A Chicagói Egyezmény 90. cikke értelmében bármely ilyen függelék vagy annak módosítása az ICAO szerződő államainak való megküldésétől számított három hónap – vagy az ICAO Tanács által esetlegesen előírt hosszabb időtartam – elteltével lép hatályba, kivéve, ha időközben az ICAO szerződő államainak többsége ellenvéleményt jelent be.
- (11) Miután az ICAO Tanács elfogadta az 1. függelék 177. módosítását, a 2. függelék 47. módosítását, a 8. függelék 108. módosítását, a 10. függelék V. kötetének 90. módosítását és az 10. függelék új VI. kötetét, és azt az ICAO főtitkára az ICAO eljárása szerint körlevélben közzétette, az Unió álláspontjának annak kell lennie, hogy nem jelent be ellenvéleményt és értesítést küld a módosításoknak való megfelelésről. Amennyiben az uniós szabályozás eltérne az újonnan elfogadott szabványoktól és ajánlott gyakorlatoktól az említett szabványok és ajánlott gyakorlatok alkalmazásának tervezett kezdőnapját, azaz 2024. november 28-át követően, az ICAO-t értesíteni kell a szóban forgó szabványok és ajánlott gyakorlatoktól való eltérésről. Ezt az álláspontot az Unió valamennyi tagállama képviseli,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

- (1) Az ICAO Tanács 222. ülésén vagy azt követő bármely ülésén az Unió által képviselendő álláspont az, hogy a Chicagói Egyezmény 1. függelékének javasolt 177. módosítását, 2. függelékének javasolt 47. módosítását, 8. függelékének javasolt 108. módosítását, 10. függelék V. kötetének javasolt 90. módosítását és a 10. függelék új VI. kötetének elfogadását teljes egészükben támogatni kell.
- (2) Feltéve, hogy az ICAO Tanács lényegi változtatás nélkül elfogadja az (1) bekezdésben említett, a Chicagói Egyezmény 1. függelékének javasolt 177. módosítását, 2. függelékének javasolt 47. módosítását, 8. függelékének javasolt 108. módosítását, 10. függelék V. kötetének javasolt 90. módosítását és a 10. függelék új VI. kötetét, az Unió nevében képviselendő álláspont az, hogy az Unió ne jelentsen be ellenvéleményt, és az ICAO vonatkozó körleveleire válaszul küldjön értesítést az elfogadott intézkedésnek való megfelelésről. Amennyiben az uniós szabályozás eltérne az újonnan elfogadott szabványoktól és ajánlott gyakorlatoktól az említett szabványok és ajánlott gyakorlatok alkalmazásának tervezett kezdőnapját, azaz 2024. november 28-át követően, az ICAO-t értesíteni kell a szóban forgó szabványok és ajánlott gyakorlatoktól való eltérésről.

2. cikk

Az 1. cikk (1) bekezdésében említett álláspontot az Unió azon tagállamai képviselik közösen eljárva, amelyek tagjai az ICAO Tanácsnak.

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

3. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről
az elnök*