



Az Európai Unió  
Tanácsa

Brüsszel, 2022. június 21.  
(OR. en)

10440/22

---

---

Intézményközi referenciaszám:  
2022/0203(NLE)

---

---

AVIATION 125  
ICAO 26  
RELEX 838

## JAVASLAT

---

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2022. június 20.
Címzett:	a Tanács Főtitkársága
Biz. dok. sz.:	COM(2022) 312 final
Tárgy:	Javaslat – A TANÁCS HATÁROZATA az Európai Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsának 226. ülészakán a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 6. függeléke I. részét érintő 48. módosítás tervezett elfogadásával kapcsolatban képviselendő álláspontról

---

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2022) 312 final számú dokumentumot.

---

Melléklet: COM(2022) 312 final



Brüsszel, 2022.6.20.  
COM(2022) 312 final

2022/0203 (NLE)

Javaslat

## **A TANÁCS HATÁROZATA**

**az Európai Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsának  
226. ülészakán a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 6. függeléke I. részét  
érintő 48. módosítás tervezett elfogadásával kapcsolatban 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 6. függeléke I. részét érintő 48., az ICAO Tanács által annak 226. ülészakán elfogadandó módosítás tekintetében az ICAO-nak bejelentendő eltérésekkel kapcsolatosan képviselendő álláspont.

### **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. 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 függelékeit 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 ellenvéleményüket, az esetleges eltéréseket, 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 vagy gyakorlattól, haladéktalanul értesíti a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet a saját gyakorlata és a nemzetközi szabványban meghatározott gyakorlat közötti eltérésekről.

### 2.3. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet tervezett jogi aktusai és azok kapcsolata a meglévő uniós szabályokkal

Az ICAO Tanács 226. ülészakán várhatóan elfogadja a Chicagói Egyezmény 6. függeléke I. részének a vészhelyzetben lévő repülőgépek helymeghatározásának módjaira vonatkozó 48. módosítását.

#### 2.3.1. A Chicagói Egyezmény 6. függeléke I. részét érintő 48. módosítás hatálya alá tartozó szabványok

A Chicagói Egyezmény 6. függeléke I. részének 6.18.1. szabványa előírja, hogy minden olyan 27 000 kg feletti maximális engedélyezett felszállótömegű repülőgépnek, amelyet egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2023. január 1-jén vagy az után láttak el, legalább percenként automatikusan továbbítania kell azokat az információkat, amelyek alapján az üzemeltető vészhelyzet esetén helymeghatározást végezhet.

A Chicagói Egyezmény 6. függeléke I. részének 9. függelékében foglaltak szerint a 6.18.1. szabvány célja a baleset helyszínének 6 tengeri mérföld sugarú körzeten belüli meghatározása.

A Chicagói Egyezmény 6. függeléke I. részének 6.18.1. szabványát átültették<sup>1</sup> a 965/2012/EU bizottsági rendelet<sup>2</sup> (a továbbiakban: uniós járatüzemeltetési szabályok) IV. mellékletének (CAT rész) CAT.GEN.MPA.210 pontjába, amely a következőket írja elő:

„Az alábbi repülőgépeket robusztus és automatikus rendszerrel kell felszerelni a repülés végpontjának pontos meghatározására egy, a repülőgép súlyos sérülésével járó baleset után:

- (1) valamennyi 27 000 kg-ot meghaladó maximális engedélyezett felszállótömegű és 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú olyan repülőgép, amelyet egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal (CofA)<sup>3</sup> először 2023. január 1-jén vagy az után láttak el; valamint
- (2) valamennyi 45 500 kg-ot meghaladó maximális engedélyezett felszállótömegű olyan repülőgép, amelyet egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2023. január 1-jén vagy az után láttak el.”

#### 2.3.2. A Chicagói Egyezmény 6. függeléke I. részét érintő 48. módosítástervezet szerint bevezetendő változások

A Chicagói Egyezmény 6. függeléke I. részét érintő 48. módosítástervezet 2023. január 1-je helyett 2025. január 1-jére halasztja a 6.18.1. szabvány alkalmazásának kezdőnapját, és a szabvány alkalmazhatóságát az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2024. január 1-jén vagy az után ellátott repülőgépekre korlátozza (az egyedi légialkalmassági

<sup>1</sup> A Bizottság azt ajánlotta a tagállamoknak, hogy jelentsék be a 6.18.1. ICAO-szabványtól való eltérést, mivel a legfeljebb 19 maximális utasülésszám-konfigurációjú (MOPSC) és 27 000 kg és 45 500 kg közötti maximális engedélyezett felszállótömegű repülőgépek nem tartoznak a CAT.GEN.MPA.210 pont hatálya alá.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> CofA: légialkalmassági bizonyítvány.

bizonyítvánnyal először 2023. január 1-jén vagy az után ellátott repülőgépek helyett). A módosításokra irányuló javaslat fő okai a következők:

- világszerte minden érintett légitársaság-gyártó jelentős késedelemmel látja el a repülőgépeket a szükséges berendezésekkel,
- jelentős késedelmek tapasztalhatók a 9. függelék 2.4. szabványának<sup>4</sup> megfelelő kommunikációs infrastruktúra kiépítése és teljes körű működőképességének elérése terén, valamint
- nincs elegendő idő arra, hogy a mentésösszehangoló központok és a légiforgalmi szolgálati egységek előkészítsék és kiigazítsák eljárásaikat.

Megjegyzés: a CAT.GEN.MPA.210 pont esetében a megfelelés elfogadható módzatai olyan feltételeket írnak elő, amelyek a robusztusság és a pontosság tekintetében szigorúbbak, mint a Chicagói Egyezmény 6. függeléke I. részének 6.18. pontjában és 9. függelékében meghatározottak. A légitársaság-gyártók arra törekednek, hogy repülőgépeiket olyan berendezésekkel szereljék fel, amelyek megfelelnek mind az ICAO 6.18.1. szabványnak, mind a CAT.GEN.MPA.210 pontnak, és így ezeket a repülőgépeket átalakítás vagy korlátozás nélkül lehessen üzemeltetni az EU-n belül és világszerte egyaránt. Ez azonban jelentősen növeli az említett berendezések tervezéséhez és tanúsításához szükséges munka mennyiségét.

### **3. AZ UNIÓ ÁLTAL KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT**

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

A Chicagói Egyezmény 6. függelékének 48. módosítástervezete két évvel elhalasztja a Chicagói Egyezmény 6. függeléke I. részének 6.18.1. szabványát illetően az alkalmazás kezdőnapját:

*„6.18.1. 2025. január 1-jétől minden olyan 27 000 kg feletti maximális engedélyezett felszállótömegű repülőgépre, amelyet egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2024. január 1-jén vagy az után láttak el, a 9. függelékkel összhangban legalább percenként automatikusan továbbítania kell azokat az információkat, amelyek alapján az üzemeltető vészhelyzet esetén helymeghatározást végezhet.”*

#### **3.2. Az Unió által képviselendő álláspont**

Valamennyi légitársaság-gyártó jelentős késedelemmel szembesül a Chicagói Egyezmény 6. függeléke I. része 6.18.1. szabványának és az uniós járatüzemeltetési szabályok CAT.GEN.MPA.210 pontjának való megfelelés folyamatában. Az alkalmazás jelenleg érvényes kezdőnapjának fenntartása valószínűleg azt eredményezné, hogy számos uniós székhelyű légitársaság-üzemeltetőnek átmeneti mentességet kellene kérnie a 2023-ban leszállított repülőgépekre vonatkozóan, és a repülőgép-berendezéseken igen költséges utólagos átalakítást kellene végeznie. Előfordulhat, hogy ezeket az ideiglenes mentességeket 2024-ig meg kell hosszabbítani annak érdekében, hogy elegendő idő álljon rendelkezésre valamennyi érintett repülőgép utólagos átalakítására. Emellett az is előfordulhat, hogy 2024

<sup>4</sup> A Chicagói Egyezmény 6. függeléke I. része 9. függelékének 2.4. szabványa előírja, hogy azoknak a szervezeteknek, amelyeknek hozzáféréssel kell rendelkezniük a továbbított információkhoz, magukban kell foglalniuk legalább a légiforgalmi szolgálati egység(ek)e(t), valamint a felkutatás- és mentésösszehangoló központ(ka)t és alközpontokat.

előtt nem érhető el a kommunikációs infrastruktúra teljes körű működőképessége, sem a légiforgalmi szolgálati egységek és a mentésösszehangoló központok teljes körű felkészültsége. Az uniós székhelyű légi jármű-üzembentartóknak kevés befolyásuk van a 6.18.1. ICAO-szabvány és a CAT.GEN.MPA.210 pont végrehajtásának felgyorsítására.

A Chicagói Egyezmény 6. függeléke I. részének 6.18.1. szabványát illetően az alkalmazás kezdőnapjának javasolt módosítása korlátozott hatással van a légi közlekedés biztonságára, mivel ez az ICAO-szabvány csak egyike az ICAO azon intézkedéseinek, amelyek megkönnyítik a vészhelyzetben lévő légi járművek helymeghatározását. A 6.18.1. szabvány hatálya alá tartozó repülőgépek többségét az óceáni területek feletti repülések alkalmával az üzembentartóknak is nyomon kell követnie a Chicagói Egyezmény 6. függeléke I. részének 3.5.3. szabványa szerint (a szabványt az uniós járatüzemeltetési szabályok CAT.GEN.MPA.205 pontjába ültették át), és két vészhelyzeti helyzetjeladóval kell felszerelnie a Chicagói Egyezmény 6. függeléke I. részének 6.17.3. szabványa szerint (a szabványt az uniós járatüzemeltetési szabályok CAT.IDE.A.280 pontjába ültették át).

Az Uniónak ezért támogatnia kell a Chicagói Egyezmény 6. függeléke I. részének 6.18.1. szabványát illetően az alkalmazás kezdőnapjának elhalasztására irányuló javaslatot.

## **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 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 megállapodásnak<sup>5</sup>.

A „joghatással bíró jogi aktus” fogalmába beletartoznak a nemzetközi jognak a kérdéses szervezet 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”<sup>6</sup>.

#### *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

<sup>5</sup> A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12. sz. ügy, ECLI:EU:C:2014:2258, 64. pont.

<sup>6</sup> A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12. sz. ügy, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64. pont.

joghatással bíró jogi aktusok. E jogi aktusok bizonyos joghatásai az eltérésekről 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.

A tervezett jogi aktus meghatározó módon befolyásolhatja az uniós jogszabályok, nevezetesen a 965/2012/EU bizottsági rendelet CAT.GEN.MPA.210 pontjának tartalmát.

## **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 anyagi 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.

Javaslat

## A TANÁCS HATÁROZATA

**az Európai Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsának  
226. ülészakán a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 6. függeléke I. részét  
érintő 48. módosítás tervezett elfogadásával kapcsolatban 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 jelenleg 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) 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.
- (5) 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.

- (6) Az ICAO Tanács 226. ülészakán várhatóan elfogadja a Chicagói Egyezmény 6. függeléke I. részét érintő 48. módosítást.
- (7) A 6. függelék I. részét érintő 48. módosítás elsődleges célja, hogy 2025. január 1-jére halassza a 6.18.1. szabvány alkalmazásának kezdőnapját.
- (8) Helyénvaló meghatározni az ICAO Tanács 226. ülészakán a 6. függelék I. részét érintő tervezett 48. módosítással kapcsolatban az Unió által képviselendő álláspontot. Ezen álláspont az említett módosítás támogatása kell, hogy legyen, és ezen álláspontot az ICAO Tanácsban tagsággal rendelkező uniós tagállamoknak az Unió nevében együttesen eljárva kell képviselniük,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

*1. cikk*

Az ICAO Tanács 226. vagy azt követő bármely ülészakán az Unió által képviselendő álláspont az, hogy a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 6. függelékének I. részét érintő javasolt 48. módosítást támogatni kell.

*2. cikk*

Az 1. cikkben említett álláspontot az ICAO Tanácsban tagsággal rendelkező uniós tagállamok az Unió nevében együttesen eljárva képviselik.

*3. cikk*

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről  
az elnök*