



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2022. január 18.
(OR. en)

5149/22

Intézményközi referenciaszám:
2022/0003(NLE)

AVIATION 3
ICAO 2
RELEX 20

JAVASLAT

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2022. január 17.
Címzett:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2022) 10 final
Tárgy:	Javaslat – A TANÁCS HATÁROZATA a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Tanácsának 225. ülésén az Európai Unió által a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 1. függeléke 178. módosításának, 6. függeléke I. része 47. módosításának, 6. függeléke II. része 40. módosításának, 6. függeléke III. része 24. módosításának, 7. függeléke 7. módosításának, 8. függeléke 109. módosításának, 10. függeléke IV. kötete 91. módosításának, 14. függeléke I. kötete 17. módosításának, 17. függeléke 18. módosításának és 9. függeléke 29. módosításának tervezett elfogadása tekintetében képviselendő álláspontról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2022) 10 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2022) 10 final

Brüsszel, 2022.1.17.
COM(2022) 10 final

2022/0003 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Tanácsának 225. ülésén az Európai Unió által a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 1. függeléke 178. módosításának, 6. függeléke I. része 47. módosításának, 6. függeléke II. része 40. módosításának, 6. függeléke III. része 24. módosításának, 7. függeléke 7. módosításának, 8. függeléke 109. módosításának, 10. függeléke IV. kötete 91. módosításának, 14. függeléke I. kötete 17. módosításának, 17. függeléke 18. módosításának és 9. függeléke 29. módosításának tervezett elfogadása tekintetében képviselendő álláspontról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT TÁRGYA

E javaslat tárgya:

- i. az Európai Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Tanácsának 225. ülésén a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 1. függeléke 178. módosításának, 6. függeléke I. része 47. módosításának, 6. függeléke II. része 40. módosításának, 6. függeléke III. része 24. módosításának, 7. függeléke 7. módosításának, 8. függeléke 109. módosításának, 10. függeléke IV. kötete 91. módosításának, 14. függeléke I. kötete 17. módosításának, 17. függeléke 18. módosításának és 9. függeléke 29. módosításának tervezett elfogadása tekintetében képviselendő álláspont; és
- ii. az Európai Unió által azt követően képviselendő álláspont, hogy az ICAO körlevélben bejelenti a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 1. függeléke 178. módosításának, 6. függeléke I. része 47. módosításának, 6. függeléke II. része 40. módosításának, 6. függeléke III. része 24. módosításának, 7. függeléke 7. módosításának, 8. függeléke 109. módosításának, 10. függeléke IV. kötete 91. módosításának, 14. függeléke I. kötete 17. módosításának, 17. függeléke 18. módosításának és 9. függeléke 29. módosításának 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 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 egyet nem értésüket, 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 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

225. vagy azt követő valamely ülésén az ICAO Tanács várhatóan elfogadja:

- az 1. függeléknek az elektronikus szakszolgálati engedélyek (EPL) globális elismeréshez kapcsolódó 178. módosítását,
- a 6. függelék I. részének a meghosszabbított kitérésű műveletekhez (EDTO), a csecsemőknek szánt mentőmellényekhez, a földközelség-jelző rendszerekhez, a futópálya-túlfutási figyelmeztető és riasztórendszerekhez, valamint a műveleti engedményekhez kapcsolódó 47. módosítását,
- a 6. függelék II. részének az általános célú légi közlekedésre (GA) vonatkozó műveleti engedményekhez és arányos mentési és tűzoltási (RFF) rendelkezésekhez kapcsolódó 40. módosítását,
- a 6. függelék III. részének a műveleti engedményekhez, a nagy hatótávolságú helikopteres műveletek esetében használt tengeri kitérő repülőterekhez és a veszélyes árukhoz kapcsolódó 24. módosítását,
- a 7. függeléknek a légi járművek lajstromba vételéhez, lajstromból való törléséhez és más lajstromba történő átvezetéséhez kapcsolódó 7. módosítását;
- a 8. függeléknek a harmadik fél által végzett módosítások és javítások esetén fennálló állami felelősségi körökhöz, a raktérben történő tűzoltásra vonatkozó rendelkezésekhez, valamint a nem a karbantartó szervezet jóváhagyását kiadó államban nyilvántartásba vett légi járművek karbantartásához kapcsolódó 109. módosítását,
- a 10. függelék IV. kötetének az összeütközési veszélyt jelző ACAS X fedélzeti rendszer bevezetéséhez és a jelenlegi, hibrid légtérelenőrző képességgel rendelkező ACAS-rendszerrel felszerelt légi járművekre vonatkozó téves ACAS riasztások előfordulásának csökkentéséhez kapcsolódó 91. módosítását,
- a 14. függelék I. kötetének az általános célú légi közlekedéssel kapcsolatos mentéshez és tűzoltáshoz kapcsolódó 17. módosítását,
- a 17. függeléknek a légiközlekedés-védelmi munkabizottság 2021. május 31. és június 4. között tartott harminckettedik ülése (AVSECP/32) általi felülvizsgálatából eredő 18. módosítását,
- a 9. függeléknek a légi közlekedésben megjelenő egészségügyi problémákhoz és az emberkereskedelem elleni küzdelemhez kapcsolódó, az egyszerűsítési munkabizottság 2021. július 13. és 23. között tartott tizenkettedik ülésén (FALP/12) megfogalmazott ajánlásokon alapuló 29. módosítását

(a továbbiakban: a tervezett jogi aktusok).

A tervezett jogi aktusok céljai a következők:

Az 1. függelék 178. módosítása

A „Szakszolgálati engedélyekre vonatkozó előírások” című 5. fejezet beillesztése az 1. függelékbe az elektronikus szakszolgálati engedélyek (EPL) rendszerének megvalósítására vonatkozóan az ilyen engedélyek hatékonyságának és globális elismerésének javítása érdekében.

A módosítás előreláthatólag 2022. november 3-án válik alkalmazandóvá.

A 6. függelék I. részének 47. módosítása

A meghosszabbított kitérésű műveletek (EDTO) tekintetében a 4. fejezet módosítása, valamint a teljes C. melléklet törlése. A változtatás az EDTO szempontjából lényeges rendszerekre vonatkozik és egyértelműsíteni kívánja, hogy az EDTO-kitérések hosszára vonatkozó legszigorúbb korlátozásokat nem lehet túllépni, valamint hogy ezt az elbocsátáskor figyelembe kell venni. Az iránymutató anyagként szolgáló C. melléklet azért kerül törlésre, mivel az EDTO-kézikönyv (10085. sz. dokumentum) az EDTO-ra vonatkozó teljes iránymutatást tartalmaz.

A csecsemőknek szánt mentőmellények tekintetében egy új megjegyzés beillesztése a 6. függelék I. részébe, amely további útmutatást tartalmaz az ilyen mentőmellények szállítására vonatkozóan. A szerződő államok tekintetében nem áll fenn jogi kötelezettség a megjegyzéseknek való megfelelés vagy az azoktól való eltérés bejelentésére vonatkozóan.

A földközelség-jelző rendszerek (GPWS) tekintetében – a közelmúltbeli balesetek felülvizsgálata alapján – a meglévő ajánlás szabványra való korszerűsítése a 6. függelék I. részében az 5 700 kg-ot meg nem haladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű (MCTOM) és ötnél több, de legfeljebb kilenc utas szállítására engedéllyel rendelkező légi járművek GPWS-ének vonatkozásában.

A futópálya-túlfutási figyelmeztető és riasztórendszerek (ROAA) tekintetében egy új szabvány és új fogalom meghatározások bevezetése az 1. fejezetben, amelyek előírják a ROAAS alkalmazását a kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő légi járművek vonatkozásában annak az új járművekbe való beépítése révén.

A 6. függelék I. részének 47. módosítása, a 6. függelék II. részének 40. módosítása és a 6. függelék III. részének 24. módosítása a teljesítményalapú repülőtér használati minimumokhoz (PBAOM) és a fedélzeti adatrögzítőkhöz kapcsolódóan

A PBAOM keretében vett műveleti engedmények tekintetében a PBAOM fogalma lehetővé teszi a műveleti engedmények biztosítását, vagyis az alacsonyabb minimumok alkalmazását a földi infrastruktúra és a légijármű-rendszerek teljesítménye alapján.

A 6. függelék módosításainak egyik célja a konkrét rendszerekre – például a látásjavító rendszerekre (EVS) és a szem elé vetített kijelzőkre (HUD) – való hivatkozások elkerülése, valamint általánosabb jellegű és technológiasegélyesebb szövegezés alkalmazása az e területen történő további fejlesztések lehetővé tétele érdekében. Egy másik változás a normál, illetve a fejlett légi járművek fogalom meghatározásának bevezetése – a fejlett légi járművek az üzemeltetéshez szükséges berendezések mellett kiegészítő berendezésekkel is rendelkeznek szemben a normál légi járművekkel, amelyek csupán a szükséges berendezésekkel vannak felszerelve, és ezért műveleti engedményekre nem jogosultak. Ez a változtatás a PBAOM fogalmának a kereskedelmi műveletekbe való beépítéséhez vezető első lépcsőfok a fogalom megértésének megkönnyítésére és a szabványok általánosabb jellegű megfogalmazásának lehetővé tételére irányulóan.

Ezenkívül a 6. függelék I. részének H. mellékletét el kell hagyni, mivel az automatikus leszállási rendszerek, a szem elé vetített kijelzők és a látórendszerek használatára vonatkozó

információkat ezentúl az Időjárástól független légi jármű-üzemeltetés kézikönyve (9365. sz. dokumentum) tartalmazza. A szerződő államok tekintetében nem áll fenn jogi kötelezettség az útmutató dokumentumoknak való megfelelés vagy az azoktól való eltérés bejelentésére vonatkozóan.

A fedélzeti adatrögzítők tekintetében a 6. függelékben szereplő szabványok módosítása a fedélzeti adatrögzítő rendszerek gyártóira és üzembe helyezőire vonatkozó, arra irányuló követelmények bevezetése érdekében, hogy biztosítsák a fedélzeti adatrögzítők üzemképességének fenntartásához szükséges információkat. A követelmények a fedélzeti adatrögzítőre vonatkozó karbantartási feladatok gyakoriságát is egyértelműsítik.

A 6. függelék II. részének 40. és a 14. függelék I. kötetének 17. módosítása az általános célú légi közlekedésre (GA) vonatkozó mentési és tűzoltási (RFF) rendelkezésekhez kapcsolódóan

Új ajánlás beillesztése a 6. függelék II. részének 2. szakaszába (Általános légi közlekedési műveletek) és új szabványok beillesztése a 6. függelék II. részének 3. szakaszába (Nagy és sugárhajtóműves repülőgépek), valamint a 14. függelék I. kötetének 9. fejezetébe.

A 6. függelék II. részének 2. és 3. szakaszával kapcsolatosan annak egyértelmű rögzítése, hogy az üzemben tartónak mérlegelnie kell az RFF-létesítmények és -szolgáltatások rendelkezésre állását a tervezett üzemeltetés helyéül szolgáló repülőtéren.

A 6. függelék II. részének 2. szakaszában javasolt ajánlás lehetővé teszi az érintett GA üzemben tartók (az uniós rendszerben NCO üzemben tartók) számára, hogy értékeljék a tervezett üzemeltetés helyéül szolgáló repülőtér alkalmasságát, illetve hogy ebbe az értékelésbe az RFF-létesítmények rendelkezésre állását is belevonják. A 6. függelék II. része 3. szakaszának hatálya alá tartozó azon üzemben tartók (az uniós rendszerben NCC üzemben tartók) esetében, akiknek repülésbiztonsági menedzsmentrendszer (SMS) kell alkalmazniuk, az üzemeltetés helyeként szolgáló repülőtér kiválasztásának során a megfelelő RFF-létesítmények meglétének mérlegelését az üzemben tartó SMS-ének keretében kell elvégezni.

Az ICAO ezen túlmenően azt javasolja, hogy a GA-t vonják ki az RFF-rendelkezések hatálya alól a 14., „Repülőterek” című függelék, I., „Repülőtér-tervezés és -üzemeltetés” című kötetében. Egyes államok a jelenlegi szöveget oly módon értelmezik, hogy minden repülőtéren – a műveletek méretétől és típusától függetlenül – kötelező kijelölt RFF-létesítményekkel rendelkeznie. A kis méretű, kizárólag GA-repülőterek esetében ez jelentős terhet jelent, és az üzemidő korlátozásához, vagy akár a repülőtér bezárásához vezetett. A repülőterek ideiglenes bezárása, illetve korlátozott üzemideje önmagában is veszélyt jelent, különösen a GA légi járművek tekintetében, amelyeknek esetében az üzemanyag hatótávolsága korlátozottabb, műveleteik gyakran a nappali repülésre korlátozódnak, és mozgásterüket nagyobb mértékben szűkítik az időjárási viszonyok. Az RFF-re vonatkozó jelenlegi követelmény nem arányos, elsősorban azért, mert a kis GA légi járművek alacsony tömege, felszállási és leszállási sebessége és korlátozott üzemanyag-kapacitása valószínűsíthetően nem eredményez olyan típusú felszállási vagy leszállási balesetet, amely repülőtéri tűzoltóság meglétét tenné szükségessé.

A 6. függelék III. részének 24. módosítása

A nagy hatótávolságú helikopteres műveletek esetében használt tengeri kitérő repülőtereket illetően a szabványok és ajánlott gyakorlatok módosítása annak érdekében, hogy törlésre kerüljön az a jelenlegi ajánlott gyakorlat, miszerint a kedvezőtlen területeken nem vehetők igénybe tengeri kitérő repülőterek. Mostantól az üzemeltetőnek az előírás szerint valamennyi releváns tényezőt figyelembe kell vennie az azok alkalmazására vonatkozó döntés meghozatalakor. Ez a változtatás lehetővé teszi az üzemeltető számára, hogy egy

kockázatértékelés végrehajtását követően tengeri kiterő repülőtér alkalmazására vonatkozó tervet határozzon meg a kedvezőtlen területeken. A cél az, hogy az üzemeltető biztonságosan és hatékonyan kezelje az optimalizált hasznos terhet az üzemanyagra, a hatótávolságra és a kiterésre vonatkozó szükségletek figyelembevételével, ugyanakkor legalább a jelenlegi rendelkezésben meghatározottal egyenértékű biztonsági szintet tartson fenn.

A veszélyes áruk helikopterrel történő szállításának vonatkozásában egy új, 12. fejezet beillesztése a 6. függelék III. részébe. A III. rész jelenleg nem rögzít megfelelő szabványokat, különös tekintettel az üzemben tartó államára vonatkozó felelősségi körökhöz kapcsolódó rendelkezésekre. Ezekre a rendelkezésekre a veszélyes árukkal kapcsolatos műveletek biztonságos felügyeletének biztosítása és a veszélyes áruk szállítására engedéllyel nem rendelkező üzemben tartókra vonatkozó követelmények egyértelműsítése érdekében van szükség. A rendelkezések a 6. függelék I. részében szereplő rendelkezéseket veszik alapul, és igazodnak a 6. függelék III. részében foglaltakhoz. A rendelkezések összhangban állnak a „Műszaki utasítás veszélyes áruk biztonságos légi szállításához” című dokumentummal (9284. sz. dokumentum, Műszaki utasítások).

A 6. függelék I., II. és III. részének, valamint a 14. függelék. I. kötetének módosításai előreláthatólag 2022. november 3-án válnak alkalmazandóvá.

A 7. függelék 7. módosítása

A légi járművek egyik állam lajstromából másik állam lajstromába történő átvezetésének megkönnyítése, a jelenlegi gyakorlatok összehangolása, valamint a légi járművek tulajdonjogára vonatkozó adatok államok közötti cseréjének átláthatóvá és konzisztenssé tétele.

A légi jármű lajstromozását illetően a lajstromozási bizonyítvány módosítása annak feltüntetése érdekében, hogy azt a légi jármű tulajdonosa, a légijármű üzemben tartója vagy egyéb személy számára állították-e ki. E módosítás célja, hogy tükrözze a légi közlekedési ágazat jelenlegi kereskedelmi gyakorlatait, például a lízinget, amely során a légi járművet a légi jármű tulajdonosától eltérő jogalany tartja üzemben.

A légi jármű lajstromból való törlésével kapcsolatban a lajstromból való törlésről szóló bizonyítvány kiállítására vonatkozó követelmény bevezetése a lajstromból való törlés esetére. A különböző államok által kiadott értesítések vagy a lajstromból való törlésről szóló bizonyítványok formátuma és adatsora jelenleg nem egységes, ami késedelmet okoz a lajstromba vételben.

A 7. függelék 7. módosítása előreláthatólag 2023. november 2-án válik alkalmazandóvá. A lajstromozási bizonyítványra vonatkozó rendelkezések azonban előreláthatólag csak 2026. november 26-tól válnak alkalmazandóvá.

A 8. függelék 109. módosítása

A 8. függelékben szereplő szabványok és ajánlott gyakorlatok módosítása az egyértelműség javítása és annak biztosítása érdekében, hogy az átalakításokat és javításokat jóváhagyó államok (azaz az átalakításokat tervező államok) tisztában legyenek a folyamatos légialkalmasságra vonatkozó felelősségükkel, valamint a nagy repülőgépek, helikopterek és kisrepülőgépek rakterében történő tűzoltásra irányuló tervezési lehetőségek egyértelműsítése céljából. A szöveg továbbá egy olyan megjegyzéssel is kiegészül, amely rögzíti, hogy a II. rész 6. fejezetében javasolt rendelkezések nem gátolják meg a karbantartó szervezetet abban, hogy olyan légi járműveken végezzen karbantartást, amelyeket nem abban az államban vettek nyilvántartásba, amely a karbantartó szervezet jóváhagyását kiadta, valamint a nyilvántartásba nem vett légi járműveken. A szerződő államok tekintetében nem áll fenn jogi

kötelezettség a megjegyzéseknek való megfelelés vagy az azoktól való eltérés bejelentésére vonatkozóan.

A 8. függelék 109. módosítása alkalmazásának kezdő dátuma 2022. november 3.

A 10. függelék IV. kötetének 91. módosítása

A 10. függelék IV. kötetében szereplő szabványok és ajánlott gyakorlatok módosítása az összeütközési veszélyt jelző ACAS X fedélzeti rendszer bevezetésével a biztonság javítása, a felesleges riasztások számának csökkentése, új eljárások bevezetése és az új légitársaság-típusokat támogató egyéb légtérelőrzési források használatának lehetővé tétele, valamint a téves ACAS-riasztások előfordulásának csökkentése érdekében. A módosítás előreláthatólag 2022. november 3-án válik alkalmazandóvá.

A 17. függelék 18. módosítása

Új szabványok és ajánlott gyakorlatok beillesztése és/vagy a meglévő szabványok és ajánlott gyakorlatok módosítása a Chicagói Egyezmény 17. függelékében a biztonsági kultúrához; a légitársaság-üzembentartók biztonsági programjaihoz; a feladott poggyászban lévő robbanóanyagok felderítésére szolgáló módszerekhez; és a nemzeti polgári légiközlekedés-védelmi minőségbiztosítási programhoz kapcsolódóan. A 18. módosítás előreláthatólag 2022 novemberében válik alkalmazandóvá.

A 9. függelék 29. módosítása

A 9. függelék javasolt 29. módosítása többek között új és/vagy felülvizsgált rendelkezéseket tartalmaz a népegészségügyi szükséghelyzetekre, az utazási és egészségügyi igazoló dokumentumok biztonságára, a segély- és repatriáló járatokra, a fogyatékossgal élő személyek légi közlekedésének megkönnyítésére, a légi balesetek áldozatainak és családjaiknak nyújtott támogatásra, az emberkereskedelemre, valamint az utas-nyilvántartási adatállomány (PNR) adataihoz kapcsolódó megjegyzéshez fűzött kismértékű, a „push” kifejezés meghatározására irányuló változtatásra vonatkozóan.

Különös tekintettel az egészségügyre, a Légi Közlekedési Bizottság (ATC) (C-DEC 219/3) 2020. április 15-én jóváhagyta egy olyan munkacsoport feladatmeghatározását, melynek megbízatása a 9. függelékben szereplő valamennyi egészségügyi vonatkozású szabvány és ajánlott gyakorlat, valamint a kapcsolódó útmutató anyagok felülvizsgálatára, a 9. függelék új és/vagy felülvizsgált rendelkezéseire irányuló javaslatok kidolgozására, valamint releváns útmutató anyagok létrehozására irányul. Ezeknek célja, hogy olyan hatékony, a légiközlekedési hatóságon keresztül végrehajtandó ICAO-intézkedéseket biztosítsanak az államok számára, amelyek követelményeket határoznak meg a légi járművek és a repülőterek üzemeltetői, valamint egyéb érdekelt felek vonatkozásában is.

Az új és felülvizsgált, egészségügyi vonatkozású szabványok és ajánlott gyakorlatok beillesztésének mérlegelése során a munkacsoport új fogalommeghatározásokat és módosításokat javasolt az 1. fejezet (a légi járművek rovarmentesítése és fertőtlenítése), a 6. fejezet (az egészségügyi járványok kezelésére szolgáló repülőterei vészhelyzeti tervről) és a 8. fejezet (az egészségügyi dokumentáció összegyűjtéséről, lehetőség szerint elősegítve a digitális megoldásokat) tekintetében, és megállapodott egy új fejezet (10. fejezet) létrehozásáról a 9. függelékben (Egyszerűsítés). Az új 10. fejezet célja az egészségüggyel kapcsolatos új és felülvizsgált szabványok és ajánlott gyakorlatok csoportosítása, ideértve néhány meglévő egészségügyi vonatkozású szabvány és ajánlott gyakorlat áthelyezését a 9. függelék más fejezeteiből a javasolt új 10. fejezetbe. Ez a fejezet három szakaszból áll majd: A. Nemzetközi egészségügyi rendszabályok és a kapcsolódó intézkedések; B. Az egészségügyi dokumentáció ellenőrzése; és C. A fertőző betegségek megelőzése és enyhítése. Az új és felülvizsgált szabványokkal és ajánlott gyakorlatokkal kapcsolatos intenzív munka és

az időkorlátok miatt azonban a munkacsoport nem tudta úgy csoportosítani a szabványokat és ajánlott gyakorlatokat, hogy egy új 10. fejezet jöhessen teljeskörűen létre.

A 12. egyszerűsítési munkabizottság áttekintette és beépítette zárójelentésébe a munkacsoport ajánlásait, valamint annak megjegyzésekkel kiegészített, javasolt szabványait és ajánlott gyakorlatait. A munkabizottsági folyamat során néhány szabvány és ajánlott gyakorlat módosításra került, és végül konszenzus alakult ki a résztvevők között. A megbeszélések témái közé tartozott a kontaktkutatásra vonatkozó szakpolitika, valamint az egészségügyi dokumentáció státusza be-, illetve átutazás esetén. A munkabizottság továbbá megállapodott abban, hogy kisebb módosításokat vezet be az utaslokalizáló űrlap tekintetében.

Az ICAO egyszerűsítési munkabizottságának emberkereskedelemmel foglalkozó munkacsoportja (WGHT) ezenkívül egy átfogó stratégiát dolgozott ki. A stratégia magában foglalja az iránymutatások kidolgozását, valamint a tagállamok részére az alábbiak terén nyújtott segítségnyújtást:

a) a polgári légi közlekedés területén az emberkereskedelem elleni küzdelemre irányuló átfogó, az egyszerűsítéshez kapcsolódó stratégia kidolgozása és végrehajtása; valamint

b) az emberkereskedelem gyanítható eseteire (eseteire) történő reagáláshoz kapcsolódó politikák és protokollok kidolgozása, amelyek magukban foglalják a bűnüldöző hatóságok felé történő bejelentés egyértelmű irányvonalait, a lehetséges emberkereskedelem eseteire való reagálást, valamint az állami ügynökségek és az államok közötti, illetve az érdekelt felekkel (többek között a repülőterekkel és a légitársaságokkal) való koordinációt.

Ez az átfogó stratégia kiegészíti az ICAO emberkereskedelem elleni küzdelemre irányuló meglévő politikáit, iránymutatásait és egyéb olyan erőforrásait, amelyeket azért dolgoztak ki, hogy iránymutatást nyújtsanak a légi közlekedési ágazat számára az emberkereskedelem elleni erőfeszítések tekintetében, ideértve egy általános állásfoglalást, két ajánlott gyakorlatot, képzési iránymutatásokat, jelentéstételi iránymutatásokat, egy képzési programot, valamint egy tagállami felmérést.

Ezek a 29. módosításban meghatározott változások előreláthatólag 2022 novemberében válnak alkalmazandóvá.

3. AZ UNIÓ ÁLTAL KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT

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

Az 1. függelék az elektronikus szakszolgálati engedélyek (EPL) globális elismeréshez kapcsolódó 178. módosítása

Az ICAO Közgyűlésének 39. ülészakán tett ajánlásaira reagálva az ICAO Titkársága megvizsgálta a szabványok kidolgozásának megvalósíthatóságát az 1. függelékben (Szakszolgálati engedélyezés) egy olyan elektronikus szakszolgálati engedélyezési rendszer megvalósítására vonatkozóan, amelynek célja a biztonság és a hatékonyság javítása. Az elemzés rámutatott, hogy az 1. függelék olyan jellegű módosítása, amely lehetővé teszi az elektronikus személyzeti engedélyek opcionális használatát, mindaddig megvalósítható, amíg kellő figyelmet fordítanak arra, hogy az ne jelentsen indokolatlan terhet az olyan egyéb államokra nézve, amelyeknek ellenőrizniük kell az adott engedélyek hitelességét és érvényességét. Létrejött az elektronikus szakszolgálati engedélyekkel foglalkozó munkacsoport (EPL-TF), amelynek feladata többek között az ICAO Titkársága által végzett elemzés felülvizsgálata, valamint olyan javasolt rendelkezések kidolgozása, amelyek körültekintően mérlegelik az elektronikus engedélyek más államok általi elfogadását.

A javasolt módosításokról a tagállamokkal az AN 12/1.1.25–20/112 jelzetű ICAO-körlevél útján konzultáltak, beleértve a Chicagói Egyezmény 1. függelékének módosítására irányuló javaslatokat is.

Az AN 12/1.1.25–20/112 jelzetű körlevélben eredetileg javasolt módosítások az első osztályú papíron vagy más megfelelő anyagon – ideértve többek között a műanyag kártyát – kiadott engedélyek mellett a különálló mobil elektronikus vizuális kijelzőeszközökön megjelenő elektronikus szakszolgálati engedélyek bevezetésére is irányulnak.

Az EASA AN 12/1.1.25–20/112 jelzetű körlevélre vonatkozó ajánlását követően számos uniós tagállam elismerte az elektronikus engedély által nyújtott előnyöket, és semmilyen konkrét hátrányt nem fogalmaznak meg.

A tervezett módosítások meghatározó módon befolyásolhatják az uniós jogszabályok, konkrétan az 1178/2011/EU bizottsági rendelet¹ és az (EU) 2015/340 bizottsági rendelet² tartalmát. Új ICAO-szabványokat és ajánlott gyakorlatokat kell majd bevezetni az uniós szintű jogszabályokba a jelenlegi jogi keret annak érdekében történő módosítása céljából, hogy szabályozásra kerüljön ezeknek a különálló mobil elektronikus vizuális kijelzőeszközöknek a formátuma, típusa és tanúsítása, valamint a releváns adatokhoz internetkapcsolaton keresztül és anélkül való hozzáférés lehetősége a személyes adatok sértetlenségének, védelmének és biztonságának megőrzése mellett.

A 6. függelék I. részének 47. módosítása, a 6. függelék II. részének 40. módosítása, a 6. függelék III. részének 24. módosítása és a 14. függelék I. kötetének 17. módosítása

A 6. függelék I. részének a meghosszabbított kitérési időre (EDTO) vonatkozó 47. módosítását át kell ültetni a 965/2012/EU bizottsági rendeletbe³.

A 6. függelék I. részének a csecsemők számára készült mentőmellényekre vonatkozó 47. módosítása megfelel a 965/2012/EU bizottsági rendelet meglévő szabályainak, amelyek a mentőmellények vagy az azokkal egyenértékű, csecsemőknek szánt, lebegést biztosító eszközök felszerelésére és elhelyezésére vonatkoznak. Ugyanez vonatkozik a földközelségjelző rendszerekre is (GPWS). Az EASA adatokat nyújtott be az ICAO által végzett költség-haszon elemzés alátámasztására. Ez az elemzés pozitív költség-haszon arányt állapított meg e változás vonatkozásában az új járművekbe való beépítés esetében, azonban nem elégségeset ahhoz, hogy az indokolná az utólagos beépítés alkalmazását. Az uniós szabályok módosítása nem szükséges.

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 (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.).

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.).

A 6. függelék I. részének a futópálya-túlfutási figyelmeztető és riasztórendszerekhez (ROAAS) kapcsolódó 47. módosítása megfelel az (EU) 2015/640 bizottsági rendeletben foglalt meglévő szabályoknak⁴. Az uniós szabályok módosítása nem szükséges.

A 6. függelék I. részének 47. módosítása, a 6. függelék II. részének 40. módosítása és a 6. függelék III. részének 24. módosítása a teljesítményalapú repülőtér-használati minimumokhoz (PBAOM) kapcsolódóan megfelel a 965/2012/EU bizottsági rendelet meglévő szabályainak. Az uniós szabályok módosítása nem szükséges.

A 6. függelék I. részének 47. módosítása, a 6. függelék II. részének 40. módosítása és a 6. függelék III. részének 24. módosítása a fedélzeti adatrögzítőkhöz kapcsolódóan. Több államban akadályozta a balesetek és súlyos repülőesemények kivizsgálását az, hogy az érintett légi járművekbe beépített fedélzeti adatrögzítő rendszereket (repülésiadat-rögzítő rendszereket és/vagy pilótafülke-hangrögzítő rendszereket) nem tartották üzemképes állapotban. Ez problémákat okozott a fedélzeti adatrögzítőkről lekérdezett rögzített fájlokban (például hiányzó információk, érvénytelen paraméterértékek vagy nem érthető hangfelvételek). A probléma egyik kiváltó oka az, hogy a fedélzeti adatrögzítő rendszerek üzemképességének fenntartásához szükséges információk gyakran hiányosak. Az üzemben tartók kötelesek biztosítani a fedélzeti adatrögzítő rendszerek folyamatos üzemképességét, a megfelelő információk hiányában azonban nem tudnak eleget tenni ennek a követelménynek.

Az ICAO SP 55/4-20/94 jelzetű körlevelében szereplő javaslatok a 6. függelék I. részének 8. mellékletében, a 6. függelék II. részének 2.3. mellékletében és a 6. függelék III. részének 4. mellékletében szereplő ICAO-szabványokat módosítják. Ezek a javaslatok:

1. Módosítják a fedélzeti adatrögzítő rendszer gyártójára vonatkozó ICAO-szabványokat, és a fedélzeti adatrögzítő rendszer üzembe helyezőjére alkalmazandó ICAO-szabványokat vezetnek be annak előírása céljából, hogy ezek a szervezetek elegendő információt bocsássanak az üzemben tartók rendelkezésére a fedélzeti adatrögzítők üzemképes állapotjának fenntartásához.
2. Módosítják a repülésiadat-rögzítő karbantartására („a repülésiadat-rögzítő kalibrálása”) alkalmazandó ICAO-szabványokat a feladat gyakoriságának egyértelműsítése céljából.

Az e körlevélre adandó válaszra vonatkozó, az uniós tagállamoknak küldött ajánlásában az EASA támogatta az 1. pontban ismertetett javasolt módosítások szándékát, de néhány változtatást javasolt azok megfogalmazását illetően. A 2. pontot illetően az EASA megjegyezte, hogy a módosítandó ICAO-előírások egyikét inkább el kellene hagyni.

Az ICAO SP 55/4-20/94 jelzetű körlevelére adott válaszában tizenkét uniós tagállam ismételte meg az EASA elemzését és észrevételeit. A többi uniós tagállam nem válaszolt a körlevélre.

Az SP 55/4-20/94 jelzetű körlevélről folytatott konzultációt követően az ICAO Titkársága elfogadta az EASA és az uniós tagállamok által javasolt nem szerkesztési jellegű változtatásokat, mely alól kivételt képez az az ICAO-szabvány, amelynek elhagyását az EASA javasolta. A tervezett módosítások nem érintik az uniós rendeleteket, de minden valószínűség szerint egyes AMC-szabályok légi OPS-szabályokká való átalakítását és/vagy a légialkalmassági előírások kisebb módosításait (CS-ETSO, CS-25 és CS-29) eredményezik.

⁴ A Bizottság (EU) 2015/640 rendelete (2015. április 23.) az adott üzembentartási típusra vonatkozó kiegészítő légialkalmassági előírásokról és a 965/2012/EU rendelet módosításáról (HL L 106., 2015.4.24., 18. o.).

Az általános célú légi közlekedésre (GA) vonatkozó mentési és tűzoltási (RFF) rendelkezésekhez kapcsolódóan a 6. függelék II. részének 40. módosítását a 965/2012/EU bizottsági rendeletbe, a 14. függelék I. kötetének 17. módosítását pedig a 139/2014/EU⁵ bizottsági rendeletbe kell átültetni.

A 6. függelék III. részének a nagy hatótávolságú helikopteres műveletek esetében használt tengeri kitérő repülőterekre vonatkozó 24. módosítása biztonsági kritériumokra, valamint az engedélyezés követelményére tesz javaslatot. Ezek a javaslatok megfelelnek a 965/2012/EU bizottsági rendeletben foglalt szabályoknak. Az uniós rendeletek módosítása nem szükséges.

A 6. függelék III. részének 24. módosítása a veszélyes árukra vonatkozóan nem teszi szükségessé az uniós rendeletek módosítását, mivel a 965/2012/EU bizottsági rendelet közvetlenül hivatkozik az ICAO-egyezmény 18. függelékére, valamint a kapcsolódó Műszaki utasításokra.

A 7. függeléknek a légi járművek lajstromba vételéhez, lajstromból való törléséhez és más lajstromba történő átvezetéséhez kapcsolódó 7. módosítása

A 7. függelék 7. módosítása meghatározza a légi járművek lajstromozásának végrehajtási szabályait a lajstromozási bizonyítvány mintájának kiigazítása és a lajstromból való törlésről szóló bizonyítvány mintájának bevezetése révén.

Míg a légi járművek lajstromozására vagy lajstromból való törlésére vonatkozó bizonyítványokat jelenleg nem szabályozza az uniós jog, a 7. függelék 7. módosítása a légi járművek uniós szintű nyilvántartásba vételének általános keretét létrehozó 1008/2008/EK rendelet⁶ hatálya alá tartozó területre vonatkozik. A 7. függeléknek a [légi járművek egyik állam lajstromából másik állam lajstromába történő átvezetésének megkönnyítését](#) célzó 7. módosításának alapelve megfelel az 1008/2008/EK rendeletben foglalt szabályoknak.

A 8. függelék 109., a harmadik felek általi módosítások és javítások esetén fennálló állami felelősségre vonatkozó módosítása

A 8. függelék. I. részének és II. része 4. fejezetének módosítása egyértelműen rögzíti az átalakítást tervező állam felelősségi körét, és megfelelően elkülöníti azt a légi jármű, hajtómű vagy légszár eredeti tervező vagy gyártó államától. Ez magában foglalja a hibákra vonatkozó információk fogadását és értékelését, valamint a folyamatos légialkalmasságra vonatkozó kötelező információk kidolgozását és terjesztését. Az új szabványok és ajánlott gyakorlatok csak a folyamatos légialkalmassággal kapcsolatos kötelező információk egyértelműsítésére korlátozódnak, mivel a meglévő szabványok és ajánlott gyakorlatok már előírják, hogy ezen átalakítások és/vagy javítások tervezése és/vagy gyártása az érintett légi jármű lajstromozási állama számára elfogadható kell, hogy legyen.

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.).

⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 1008/2008/EK rendelete a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról, HL L 293., 2008.10.31., 3. o.

A 748/2012/EU bizottsági rendelet⁷ már rendelkezik arról a rendszerről, amelynek értelmében az EASA-nak eleget kell tennie felelősségeinek (mint a tervező állam vagy az átalakítást tervező állam). Ez a rendszer magában foglalja a hibákra vonatkozó információk fogadását és értékelését, valamint a folyamatos légialkalmasságra vonatkozó kötelező információk kidolgozását és terjesztését.

A 8. függelék 109. módosítása a raktérben való tűzoltásra vonatkozó rendelkezésekre vonatkozóan

A módosítás egyértelműsíti a nagy repülőgépek raktérben történő tűzoltásra vonatkozó tervezési képességeket. A módosítás nem vezet be új követelményeket a jelenlegi flottát illetően. Ehelyett egységesíti az aktuális légialkalmassági alapkövetelményekben a tervező államok számára előírt, a meglévő flottára vonatkozóan már elfogadott és az új tervezésű légi járművekre alkalmazandó elvárások megfogalmazását.

Ezek a javasolt szabványok és ajánlott gyakorlatok nem érintik a 748/2012/EU bizottsági rendeletet, mivel a kapcsolódó követelményeket az EASA által az (EU) 2018/1139 rendelet 76. cikkének 3. pontja értelmében kiadott tanúsítási előírások (CS-25 „nagy repülőgépek”) már tükrözik.

Emellett a módosítás olyan új rendelkezéseket vezet be, amelyek előírják (a nagy repülőgépek esetében), illetve javasolják (a helikopterek és kisrepülőgépek esetében), hogy a tervjóváahagyás jogosultja bocsássa az üzemben tartó rendelkezésére a rakterek új gyártású és tervezésű légi járművekre vonatkozóan hitelesített tűzvédelmi képességeire vonatkozó információkat. Az EASA részt vett ezeknek a szabványoknak és ajánlott gyakorlatoknak a kidolgozásában, és úgy véli, hogy azok segítenek majd az üzemben tartóknak meghatározni az adott légi járművek rakterei tűzoltási rendszereinek korlátait.

Ezek az új szabványok és ajánlott gyakorlatok érintik az (EU) 2015/640 bizottsági rendeletet. Az EASA egy, az e szabványok és ajánlott gyakorlatok átültetését célzó szabályalkotási feladatot kíván tervbe venni azoknak az ICAO Tanácsa általi elfogadását követően.

A 10. függelék IV. kötetének 91. módosítása

A végrehajtási határidő lejártá után egy ACAS X/TCAS 7.1 felszereltségű légi járművekből álló vegyes flotta jön létre, amelyet a földi rendszereknek ki kell szolgálniuk. Az ICAO-nak pontosabban meg kell határozni és részleteznie kell az ilyen vegyes felszereltségű flotta léginavigációs szolgáltatókra gyakorolt hatását. Habár az előző körlevél ezt nem tartalmazta, a repülőesemények kivizsgálásának megkönnyítése érdekében a léginavigációs szolgáltatóknak frissíteniük kell földi rendszerüket az ACAS-szoftverrészt számjelének kinyerése érdekében. Emellett előfordulhat, hogy az elkerülési javaslatot (RA) alkalmazó léginavigációs szolgáltatóknak módosítaniuk kell az elkerülési javaslatról szóló jelentés dekódolását attól függően, hogy milyen részletes RA-jelentési információkat jelenítenek meg az irányítóik számára. Mivel az ACAS II és az ACAS Xa között működési különbségek vannak, ezeknek a különbségeknek a hatását az ACAS-kézikönyvben (9863. sz. dokumentum) részletezni kell.

A légi jármű-üzembentartók számára ez a hatás korlátozott mértékű, mivel az ACAS X berendezés bevezetése opcionális. Az ACAS X fő különbségei az ütközésselhárítás

⁷ 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.).

logikájában és a légtérellenőrzési adatok forrásaiban rejlenek. Az, hogy az elhárítási algoritmus átlátható a pilóta számára, és figyelembe véve annak lecsökkent valószínűségét, hogy a pilóta ACAS II elkerülési javaslatot kapna, valamint az, hogy az eljárások nem változnak, felvetheti a képzés szükségességét. Olyan potenciális konfliktushelyzetekben azonban, amikor az összeütközési veszélyt jelző fedélzeti rendszer (ACAS) beavatkozására van szükség, az ACAS Xa a TCAS II 7.1. verziójához hasonló, de azzal nem azonos riasztási időzítéssel, időtartamokkal és sorrendekkel rendelkező megoldási útmutatással szolgál. Mivel ez az optimalizált biztonsági logika várhatóan csökkenti a felesleges, nem konfliktushelyzetekben történő riasztások számát, az ACAS Xa elkerülési javaslatainak kiadási feltételei esetlegesen eltérhetnek a TCAS II 7.1. verziójának feltételeitől.

Mivel a 7.1. ütközésselhárítási logikai verzióval rendelkező ACAS II és az ACAS Xa között működési különbségek vannak (még akkor is, ha az eljárások azonosak), a különbségeket meg kell határozni. A módosítás valójában azt mondja ki, hogy mind a TCAS 7.1-nek, mind pedig az ACAS X-nek megfelelő rendszerekre vonatkozó útmutató anyagok megtalálhatók az összeütközési veszélyt jelző fedélzeti rendszer (ACAS) kézikönyvében (9863. sz. dokumentum). Az ACAS-kézikönyv (9863. sz. dokumentum) módosításait azonban ez idáig nem véglegesítették.

Az európai szabályozási keretet frissíteni kell az ACAS X alkalmazásának belefoglalásával.

Az érintett rendeletek és/vagy a kapcsolódó útmutató anyagok közé tartozik az 1332/2011/EU bizottsági rendelet (a levegőben történő ütközések elhárítását szolgáló közös légtérhasználati követelmények és üzemeltetési eljárások meghatározásáról)⁸ és a 965/2012/EU bizottsági rendelet (légi járművek üzemben tartása). Ez más rendeleteket és az azoknak való megfelelés elfogadható módjait, valamint útmutató anyagokat is érinthet. Az EASA légi kommunikációs navigációra és légtérellenőrzésre vonatkozó légialkalmassági előírásai (CS-ACN), valamint az európai műszaki szabványrendelet szerinti légialkalmassági előírások (CS-ETSO) szintén frissítésre szorulnak.

A 17. függelék 18. módosítása

Az ICAO légiközlekedés-védelmi munkabizottsága a 2021. május 31. és június 4. között virtuálisan megtartott harminckettedik ülésén felülvizsgálta a 17. függelékét. Az ICAO Tanács 2021. június 25-én, 223. ülészakájának tizenegyedik ülésén foglalkozott a 17. függelék módosítására irányuló, előterjesztett javaslatokkal. Az ICAO főtitkára a 2021 július 20-i „AS 8/2.1-21/48 Bizalmas” jelzetű körlevélben tájékoztatta az államokat a 17. függelék 18. módosítására irányuló javaslatról.

A javasolt módosítások új szabványokat és ajánlott gyakorlatokat illesztenek be és/vagy módosítják a meglévő szabványokat és ajánlott gyakorlatokat a 17. függelékben a biztonsági kultúrához; a légijármű-üzembentartók biztonsági programjaihoz; a feladott poggyászban lévő robbanóanyagok felderítésére szolgáló módszerekhez; és a nemzeti polgári légiközlekedés-védelmi minőségbiztosítási programhoz kapcsolódóan.

A 17. függelék 18. módosításával bevezetett legtöbb új vagy felülvizsgált rendelkezés nem teszi szükségessé az uniós jog módosítását, mivel azok már annak részét képezik. A megelőző biztonsági intézkedések területén bevezetett egyik új szabvány azonban szükségessé tesz egy,

⁸ A Bizottság 1332/2011/EU rendelete (2011. december 16.) a levegőben történő ütközések elhárítását szolgáló közös légtérhasználati követelmények és üzemeltetési eljárások meghatározásáról (HL L 336., 2011.12.20., 20. o.).

az (EU) 2015/1998 bizottsági végrehajtási rendeletet⁹ érintő módosítást. Ez a módosítás biztosítani fogja, hogy az azonosítatlan poggyászok kezelésére létrehozott eljárásokat kiterjesszék a gyanús tárgyakra is.

A 9. függelék 29. módosítása

A 9. függelék 29. módosításával javasolt legtöbb új vagy felülvizsgált rendelkezés nem teszi szükségessé az uniós jog módosítását, mivel azok már annak részét képezik. Az emberkereskedelmet érintő rész vonatkozásában a közlekedéssel kapcsolatos nemzeti jogszabályok közé tartozik az Európai Unió Tanácsának 2002. évi kerethatározata a jogellenes be- és átutazáshoz, valamint a jogellenes tartózkodáshoz történő segítségnyújtás elleni küzdelem büntetőjogi keretének megerősítéséről¹⁰; az Európa Tanács 2005. évi egyezménye az emberkereskedelem elleni fellépésről¹¹; valamint az emberkereskedelem megelőzéséről, az ellene folytatott küzdelemről, az áldozatok védelméről szóló 2011. évi európai uniós irányelv¹². Az utas-nyilvántartási adatállományt (PNR) illetően csupán a „push” kifejezést meghatározó tájékoztató megjegyzés került módosításra. Ezek az elemek már az utas-nyilvántartási adatállománynak (PNR) a terrorista bűncselekmények és súlyos bűncselekmények megelőzése, felderítése, nyomozása és a vádeljárás lefolytatása érdekében történő felhasználásáról szóló (EU) 2016/681 irányelvben is szerepeltek¹³.

3.2. Az Unió által képviselendő álláspont

Az Unió elismeri, hogy egy nemzetközi szintű, harmonizált szabályozási keret létrehozására van szükség.

Egy elektronikus engedélyező rendszer megvalósulása előnyösnek tekinthető, és támogatása helyénvaló.

A 6. függelék és a 14. függelék I. kötete javasolt módosításai foglalkoznak a tengeri kiterő repülőterekkel, az általános célú légi közlekedéssel kapcsolatos mentéssel és tűzoltással, számos más, a Repülési műveletek munkabizottság 5. és 6. üléséről származó útmutatással, valamint a fedélzeti adatrögzítők folyamatos üzemképességével. Mivel a 6. függelék új módosításainak többsége megfelel a meglévő uniós szabályoknak, a többi pedig megfelelőnek tekinthető, az Unió nevében képviselendő javasolt álláspont a módosítások támogatása.

Mivel a 8. függelék 109. módosításában szereplő új szabványok és ajánlott gyakorlatok többsége megfelel a meglévő uniós szabályoknak, a többi pedig megfelelőnek tekinthető, az Unió által képviselendő javasolt álláspont a javaslat támogatása.

⁹ A Bizottság (EU) 2015/1998 végrehajtási rendelete (2015. november 5.) a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról (HL L 299., 2015.11.14., 1. o.).

¹⁰ A Tanács kerethatározata (2002. november 28.) a jogellenes be- és átutazáshoz, valamint a jogellenes tartózkodáshoz történő segítségnyújtás elleni küzdelem büntetőjogi keretének megerősítéséről (HL L 328., 2002.12.5., 1. o.).

¹¹ Az Európa Tanács egyezménye az emberkereskedelem elleni fellépésről (CETS No. 197.), elérhető a <https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/197> címen.

¹² Az Európai Parlament és a Tanács 2011/36/EU irányelve (2011. április 5.) az emberkereskedelem megelőzéséről, és az ellene folytatott küzdelemről, az áldozatok védelméről (HL L 101., 2011.4.15., 1. o.).

¹³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/681 irányelve (2016. április 27.) az utasnyilvántartási adatállománynak (PNR) a terrorista bűncselekmények és súlyos bűncselekmények megelőzése, felderítése, nyomozása és a vádeljárás lefolytatása érdekében történő felhasználásáról (HL L 119., 2016.5.4., 132. o.).

Emellett az Unió elismeri, hogy a 10. függelék IV. kötetének módosításában javasoltaknak megfelelően szükséges a harmonizált biztonsági szintek biztosítása, valamint a fejlettebb technológiák bevezetése.

Ezért – 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 ICAO-szabványoktól azok alkalmazásának tervezett kezdőnapját, azaz 2022. november 3-át követően, az ICAO-t értesíteni kell a szóban forgó szabványoktól való eltérésekről, de csupán azon idő vonatkozásában, amennyi azoknak az uniós jogszabályokba való átültetéséhez szükséges.

A 17. függelék javasolt 18. módosítása többek között az alábbiakra vonatkozóan határoz meg új és/vagy felülvizsgált rendelkezéseket: egy új, a biztonsági kultúrára vonatkozó ajánlott gyakorlat; egy, a légi jármű-üzembentartók biztonsági programjaira vonatkozó új szabvány; egy, a feladott poggyászban lévő robbanóanyagok felderítésére szolgáló módszerekre vonatkozó új szabvány; valamint egy olyan új szabvány, amely rögzíti a nemzeti polgári légitársaságok védelmi minőségbiztosítási program alapvető elemeit.

Mindezen rendelkezések célja a világszintű légitársaságok védelmi alapkövetelmények megerősítése, ezért helyénvaló teljes egészében támogatni őket. A javasolt rendelkezések többsége már az uniós jog részét képezi, és így a tagállamok által végrehajtottak.

A 7. függelék 7. módosításának célja [a légi járművek egyik állam lajstromából másik állam lajstromába történő átvezetésének megkönnyítése](#). A meglévő uniós szabályok ugyanezen az elven alapulnak, mivel engedélyezik a légi járművek más tagállamban vagy harmadik országban történő lajstromozását. A módosítás támogatása ezért helyénvaló.

A 9. függelék 29. módosításának célja a jövőbeli világlégi járványokra való felkészültség fokozása levonva a Covid19-világlégi járvány tanulságait és meghatározva a jövőbeli világlégi járványokra adandó első megfelelő egészségügyi választ, valamint egyúttal az emberkereskedelem elleni küzdelem folytatása egy átfogó stratégia kidolgozása révén. Ez a módosítás továbbá kisebb, de hasznos módosításokat is tartalmaz a repatriáló járatok és a fogyatékossgal élő utasok légi közlekedése vonatkozásában, valamint egy változtatást a PNR-szakaszban található egyik megjegyzést illetően. A módosítás támogatása ezért helyénvaló.

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 megállapodásnak¹⁴.

¹⁴ A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64. pont.

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, amelyek a nemzetközi jog szerint nem bírnak kötelező erővel, de „meghatározó módon befolyásolják az uniós jogalkotó által [...] elfogadott szabályozás tartalmát”¹⁵.

4.1.2. *A jelen esetre történő alkalmazás*

Az ICAO Tanácsát megállapodás, nevezetesen a Chicagói Egyezmény hozta létre.

Az ICAO Tanács a Chicagói Egyezmény 54. cikkének megfelelően nemzetközi szabványokat és ajánlott gyakorlatokat fogad el, amelyek a Chicagói Egyezmény függelékét 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 legtöbbje meghatározó módon befolyásolhatja az uniós szabályozás tartalmát, nevezetesen az 1178/2011/EU bizottsági rendeletet, az (EU) 1139/2018 bizottsági rendeletet, a 965/2012/EU bizottsági rendeletet, az (EU) 2015/640 bizottsági rendeletet, az 1008/2008/EK rendeletet, a 139/2014/EU bizottsági rendeletet, az 1332/2011/EU bizottsági rendeletet, valamint az (EU) 2015/1998 bizottsági rendeletet.

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.

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.

¹⁵ A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64. pont.

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Tanácsának 225. ülésén az Európai Unió által a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 1. függeléke 178. módosításának, 6. függeléke I. része 47. módosításának, 6. függeléke II. része 40. módosításának, 6. függeléke III. része 24. módosításának, 7. függeléke 7. módosításának, 8. függeléke 109. módosításának, 10. függeléke IV. kötete 91. módosításának, 14. függeléke I. kötete 17. módosításának, 17. függeléke 18. módosításának és 9. függeléke 29. módosításának tervezett elfogadása tekintetében képviselendő álláspontról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 100. cikke (2) bekezdésére, összefüggésben annak 218. cikkének (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 (SARP-okat) fogadhat el, és kijelölheti azokat a Chicagói Egyezmény függelékeiként.
- (4) 225. ülésén az ICAO Tanács elfogadni készül nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 1. függeléke 178. módosítását, 6. függeléke I. része 47. módosítását, 6. függeléke II. része 40. módosítását, 6. függeléke III. része 24. módosítását, 7. függeléke 7. módosítását, 8. függeléke 109. módosítását, 10. függeléke IV. kötete 91. módosítását, 14. függeléke I. kötete 17. módosítását, 17. függeléke 18. módosítását és 9. függeléke 29. módosítását.
- (5) Az 1. függelék módosításának fő célja, hogy a hatékonyság növelése érdekében lehetővé tegye egy elektronikus szakszolgálati engedélyezési rendszer megvalósítását.
- (6) A 6. függelék I., II. és III. részeire vonatkozó módosítások fő célja a Chicagói Egyezmény fedélzeti adatrögzítők folyamatos üzemképességét biztosító jogi keretének megerősítése; a meghosszabbított kitérési időhöz (EDTO) és a csecsemők számára

készült mentőmellényekhez kapcsolódó rendelkezések egyértelműbbé tétele; a földközelségjelző rendszerek (GPWS) alkalmazásának előírása bizonyos repülőgépeken; a repülőgépeknek bizonyos feltételek mellett futópálya-túlfutási figyelmeztető és riasztórendszerekkel (ROAAS) való felszerelésére vonatkozó új szabvány bevezetése; műveleti engedmények biztosítása a teljesítményalapú repülőter-használati minimumokkal (PBAOM) összefüggésben; annak biztosítása, hogy a tervezett üzemeltetés helyéül szolgáló repülőtéren megfelelő mentési és tűzoltó (RFF) létesítmények, illetve szolgáltatások álljanak rendelkezésre; a nagy hatótávolságú helikopteres műveletek esetében használt tengeri kitérő repülőterek meghatározására vonatkozó rendelkezések naprakésszé tétele; a veszélyes áruk helikopteren történő szállítására vonatkozó rendelkezések beillesztése, valamint a kapcsolódó képzési rendelkezések naprakésszé tétele.

- (7) A 14. függelék I. kötete az általános célú légi közlekedésre vonatkozó mentési és tűzoltási (RFF) rendelkezésekhez kapcsolódó módosításának fő célja az általános célú légi közlekedés kivonása a 14. függelék RFF-re vonatkozó rendelkezéseinek hatálya alól.
- (8) A 7. függelék módosításának fő célja a légi járművek egyik állam lajstromából másik állam lajstromába történő átvezetésének megkönnyítése a lajstromozási bizonyítvány mintájának kiigazítása és a lajstromból való törlésről szóló bizonyítvány mintájának bevezetése révén.
- (9) A 8. függelék módosításának fő célja az egyértelműség javítása és annak biztosítása, hogy az átalakításokat és javításokat jóváhagyó államok tisztában legyenek a folyamatos légialkalmasságra vonatkozó felelősségükkel, valamint a nagy méretű repülőgépek, a helikopterek és a kis méretű repülőgépek rakterében történő tűzoltással kapcsolatos tervezési lehetőségek pontosítása.
- (10) A 10. függelék IV. kötetét érintő módosítás fő célja az ACAS X bevezetése, valamint a téves ACAS-riasztások előfordulásának csökkentése.
- (11) A 17. függelék 18. módosításának fő célja az új szabványok és ajánlott gyakorlatok beillesztése a 17. függelékbe, illetve az ott szereplő, ilyen jellegű meglévő szabványok és ajánlott gyakorlatok módosítása a biztonsági kultúrával; a légijármű-üzembentartók biztonsági programjaival; a feladott poggyászsban lévő robbanóanyagok felderítésére szolgáló módszerekkel; valamint a nemzeti polgári légiközlekedés-védelmi minőségbiztosítási programmal kapcsolatosan;
- (12) A 9. függelék 29. módosításának fő célja az államok jövőbeli világjárványokra való felkészültségének fokozása levonva a Covid19-világjárvány tanulságait és meghatározva a jövőbeli világjárványokra adandó első megfelelő egészségügyi választ a 9. függelékben. A módosítás továbbá az emberkereskedelem elleni küzdelemmel is foglalkozik annak révén, hogy lefekteti egy átfogó stratégia normáit. A módosítás ezenkívül kisebb, de hasznos módosításokat is tartalmaz a repatriáló járatok és a fogyatékosággal élő utasok légi közlekedése vonatkozásában, valamint egy változtatást az utas-nyilvántartási adatállomány (PNR) adataira vonatkozó szakaszban található, a „push” kifejezés jelentését meghatározó megjegyzésben.
- (13) Helyénvaló meghatározni az ICAO Tanácsban az Unió által képviselendő álláspontot, mivel Chicagói Egyezmény 1. függelékének 178. módosítása, 6. függeléke I. részének 47. módosítása, 6. függeléke II. részének 40. módosítása, 6. függeléke III. részének 24. módosítása, 7. függelékének 7. módosítása, 8. függelékének 109. módosítása, 10. függeléke IV. kötetének 91. módosítása, 14. függeléke I. kötetének 17. módosítása,

17. függelékének 18. módosítása és 9. függelékének 29. módosítása meghatározó módon befolyásolhatja az uniós szabályozás tartalmát, nevezetesen az 1178/2011/EU bizottsági rendeletet, az (EU) 1139/2018 bizottsági rendeletet, a 965/2012/EU bizottsági rendeletet, az (EU) 2015/640 bizottsági rendeletet, a 139/2014/EU bizottsági rendeletet, az 1332/2011/EU bizottsági rendeletet, valamint az (EU) 2015/1998 bizottsági rendeletet.

- (14) Az Unió álláspontja az ICAO Tanács 225. vagy azt követő bármely ülésén a Chicagói Egyezmény 1. függelékének 178., 6. függeléke I. részének 47., 6. függeléke II. részének 40., 6. függeléke III. részének 24., 7. függelékének 7., 8. függelékének 109., 10. függeléke IV. kötetének 91., 14. függeléke I. kötetének 17., 17. függelékének 18. és 9. függelékének 29., az AN 12/1.1.25-20/112, AN 11/1.1.34-20/75, AN 3/45-20/85, valamint az AN 3/1.2-20/76, AN 7/1.3.105-20/42, SP 55/4-20/94, AS 8/2.1-21/48 Confidential és az EC 6/3 – 21/67 jelzetű körlevelekben felvázolt, tervezett módosításának elfogadásával kapcsolatosan az, hogy ezeket a módosításokat teljes egészükben támogatni kell. Ezt az álláspontot az Unió azon tagállamai képviselik az Unió nevében együttesen eljárva, amelyek tagjai az ICAO Tanácsnak.
- (15) Az Unió álláspontja a Chicagói Egyezmény 1. függeléke 178. módosításának, 6. függeléke I. része 47. módosításának, 6. függeléke II. része 40. módosításának, 6. függeléke III. része 24. módosításának, 7. függeléke 7. módosításának, 8. függeléke 109. módosításának, 10. függeléke IV. kötete 91. módosításának, 14. függeléke I. kötete 17. módosításának, 17. függeléke 18. módosításának és 9. függeléke 29. módosításának az ICAO Tanács általi, az ICAO főtitkára által az ICAO eljárása szerinti körlevélben bejelentendő elfogadását követően az, hogy az Unió ne jelentsen be ellenvéleményt, és küldjön értesítést a megfelelésről, feltéve, hogy a módosítások lényegi változtatások kerülnek elfogadásra. Amennyiben az uniós szabályozás eltérne az újonnan elfogadott szabványoktól és ajánlott gyakorlatoktól az említett szabványok és ajánlott gyakorlatok alkalmazásának tervezett kezdőnapját követően, az ICAO-t a Chicagói Egyezmény 38. cikkével összhangban értesíteni kell a szóban forgó szabványoktól és ajánlott gyakorlatoktól való eltérésről azon időszak vonatkozásában, amelynek során ez az eltérés fennáll.
- (16) Ezt az álláspontot az Unió valamennyi tagállama képviseli,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

1. Az Unió nevében képviselendő álláspont az ICAO Tanács 225. vagy azt követő bármely ülésén az, hogy a Chicagói Egyezmény 1. függelékének 178. módosítását, 6. függeléke I. részének 47. módosítását, 6. függeléke II. részének 40. módosítását, 6. függeléke III. részének 24. módosítását, 7. függelékének 7. módosítását, 8. függelékének 109. módosítását, 10. függeléke IV. kötetének 91. módosítását, 14. függeléke I. kötetének 17. módosítását, 17. függelékének 18. módosítását és 9. függelékének 29. módosítását teljes egészében támogatni kell.
2. Feltéve, hogy az ICAO Tanács lényegi változtatás nélkül elfogadja a Chicagói Egyezmény (1) bekezdésben említett, 1. függelékének javasolt 178. módosítását, 6. függeléke I. részének javasolt 47. módosítását, 6. függeléke II. részének javasolt 40. módosítását, 6. függeléke III. részének javasolt 24. módosítását, 7. függelékének javasolt 7. módosítását, 8. függelékének javasolt 109. módosítását, 10. függeléke IV. kötetének javasolt 91. módosítását, 14. függeléke I. kötetének javasolt 17. módosítását, 17. függelékének javasolt 18. módosítását és 9. függelékének

javasolt 29. módosítását, az Unió nevében képviselendő álláspont az, hogy az Unió ne jelentsen be ellenvéleményt, és az ICAO vonatkozó körlevelére 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 követően, az ICAO-t értesíteni kell a szóban forgó szabványoktól és ajánlott gyakorlatoktól való eltérésről.

2. cikk

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

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

3. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről
az elnök*