



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2020. június 12.
(OR. en)

8797/20

**Intézményközi referenciaszám:
2020/0120(NLE)**

**ICAO 15
AVIATION 127
RELEX 446**

FEDŐLAP

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Jordi AYET PUIGARNAU igazgató
Az átvétel dátuma:	2020. június 12.
Címzett:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2020) 247 final
Tárgy:	javaslat – A TANÁCS HATÁROZATA az Európai Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetben a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 1. és 6. mellékletében foglaltaktól való, a Covid19-világjárvánnyal kapcsolatos eltérések bejelentése vonatkozásában képviselendő álláspontról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2020) 247 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2020) 247 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2020.6.12.
COM(2020) 247 final

2020/0120 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Európai Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetben a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 1. és 6. mellékletében foglaltaktól való, a Covid19-világjárvánnyal kapcsolatos eltérések bejelentése vonatkozásában képviselendő álláspontról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT TÁRGYA

A javaslat tárgya az Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetben (ICAO) a 2020. április 3-i AN 11/55-20/50. sz. körlevelére válaszul a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 1. és 6. mellékletében foglaltaktól való, a Covid19-világjárvánnyal kapcsolatos ideiglenes eltérések bejelentése vonatkozásában képviselendő álláspont.

1.1. A nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény

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

A Chicagói Egyezménynek valamennyi uniós tagállam részes fele.

1.2. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet

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

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

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

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

A Chicagói Egyezmény 38. cikke értelmében bármely olyan állam, amely úgy ítéli meg, hogy egy nemzetközi szabványt vagy eljárást nem képes minden tekintetben betartani, illetve saját szabályozását vagy gyakorlatát teljes mértékben összhangba hozni egy nemzetközi szabvánnyal vagy eljárással, vagy amely a nemzetközi szabvány által megállapított szabályoktól vagy gyakorlatoktól bármilyen szempontból eltérő szabályok vagy gyakorlatok elfogadását tartja szükségesnek, azonnal értesíti a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet a saját gyakorlata és a nemzetközi szabvány által előírt gyakorlat közötti eltérésekről.

1.3. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet tervezett jogi aktusa

Az ICAO a Covid19-világjárványra reagálva adta ki az AN 11/55-20/50. sz. körlevelet, elsősorban azzal a céllal, hogy koherens információkat szerezzen az államok által annak érdekében tett intézkedésekről, hogy a szolgáltatók és a személyzet tanúsítványai, engedélyei és egyéb jóváhagyásai a Covid19-világjárvány alatt megtartsák érvényességüket („a Covid19-világjárvánnyal kapcsolatos ideiglenes eltérések bejelentése”).

Az ICAO nyomtatékosan arra kérte az államokat, hogy a Chicagói Egyezmény 38. cikke értelmében közöljenek minden olyan ideiglenes eltérést, amely az adott állam Covid19-világjárvánnyal összefüggő ideiglenes intézkedéseinek következménye lehet, különösen azokat, amelyek az 1. és a 6. mellékletben foglalt engedélyekkel és minősítésekkel kapcsolatosak. Az államoknak azt is közölniük kell, hogy elismerik-e, illetve elfogadják-e a többi állam által a Covid19-világjárvánnyal kapcsolatban alkalmazott ideiglenes eltérések által érintett minősítések és engedélyek érvényességét.

Annak érdekében, hogy minden államnak és érdekelt félnek segítséget nyújtson, az ICAO létrehozott egy nyilvános weboldalt a Covid19-világjárvánnyal összefüggő üzemeltetésbiztonsági intézkedések számára. Minden államnak törekednie kell arra, hogy használja ezt a weboldalt és tájékoztassa az ICAO-t az adott országban bekövetkező legújabb fejleményekről.

Az ICAO elismeri, hogy a maximális rugalmasság biztosítása mellett garantálni kell a Chicagói Egyezmény betartását. Ebben a tekintetben az államok nem feledkezhetnek meg az egyezmény 38. cikke szerinti kötelezettségükről, miszerint minden esetleges eltérést be kell jelenteniük az ICAO-nak.

Az ICAO titkársága az ezen időszak alatt alkalmazott ideiglenes eltérések bejelentésének és terjesztésének megkönnyítése érdekében létrehozott és próbaképpen 2021. március 31-ig fenntart egy alrendszer a Covid19-világjárvány nyomán kialakult rendkívüli helyzettel összefüggő eltérések számára, amely az eltérések elektronikus bejelentésére (EFOD) szolgáló kezelőfelületen keresztül érhető el.

2. AZ UNIÓ ÁLTAL KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT

2.1. Az ICAO AN 11/55-20/50 sz. körlevele és a meglévő uniós szabályok közötti kapcsolat

Az ICAO AN 11/55-20/50. sz. körlevele a Chicagói Egyezmény 1. és 6., a személyzetet és a légi üzemeltetőket érintő vonatkozásokat tartalmazó mellékletében foglaltaktól való, a Covid19-világjárvánnyal kapcsolatos ideiglenes eltérésekről szól.

A Chicagói Egyezmény 1. melléklete – „A személyzet szakszolgálati engedélyei” – szabványokat és ajánlott gyakorlatokat ír elő a hajózó személyzet, a légiforgalmi irányítók, a légiforgalmi állomásüzemeltetők, a légijármű-szerelők és a repülésüzemi tisztek szakszolgálati engedélyeire vonatkozóan. E szabályok értelmében az engedély kérelmezőjének teljesítenie kell bizonyos, az elvégzendő feladatok összetettségével arányos követelményeket. Ezek a követelmények tükröződnek az uniós jogszabályokban, azaz a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról szóló, 2018 július 4-i (EU) 1139/2018 európai parlamenti és tanácsi rendeletben,¹ valamint a kapcsolódó végrehajtási és felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban². Az 1178/2011/EU bizottsági rendelet például a polgári légi közlekedésben foglalkoztatott személyekhez kapcsolódó egyedi követelményeket és eljárásokat állapít meg és meghatározza a személyzet szakszolgálati engedélyeire, valamint repülőorvosi vizsgálatára és egészségügyi alkalmassági vizsgálatára vonatkozó korlátozásokat és határidőket (azaz az I. melléklet FCL részében és a IV. melléklet MED részében foglalt rendelkezések). A Covid19-világjárvány súlyos következményei miatt – például azért, mert

¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139 rendelete (2018. július 4.) a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről, 20–28. cikk, HL L 212., 2018.8.22.

² 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., 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.

egyáltalán nem vagy csak korlátozott mértékben lehetett igénybe venni a repülőorvos szakértők vagy a repülőorvosi központok szolgáltatásait – több tagállam ideiglenesen 4 hónapra hosszabbította meg az orvosi minősítések érvényességét, miközben az ICAO által elfogadott vonatkozó szabványok és ajánlott gyakorlatok maximum 45 napos időszakot írnak elő az újbóli orvosi vizsgálat elvégzésére és az orvosi minősítés meghosszabbítására vonatkozóan. Néhány tagállam a pilóta-szakszolgálati engedélyekre is alkalmazza az érvényesség meghosszabbítását – 4 és 8 hónap közötti időtartamra –, ha a pilóták nem tudnak időben repülésszimulátorhoz eljutni és hozzáférni, hogy teljesíthessék a szükséges szinten tartó képzésre és ellenőrzésre vonatkozó követelményeket.

A személyzet szakszolgálati engedélyei érvényességének meghosszabbítása azon engedélyekre vonatkozik, amelyek a 2020. március 1. és 2020. október 31. közötti referencia-időszakban járnak le.

A Chicagói Egyezmény 6. mellékletének – „Légi jármű üzemeltetése” – célja, hogy a nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légi járművek üzemeltetésére vonatkozó egységesített szabályokat hozzon létre. Az említett nemzetközi követelményeket uniós szinten az (EU) 2018/1139 rendelet, az 1178/2011/EU bizottsági rendelet és a 965/2012/EU bizottsági rendelet³ tartalmazza. A Covid19-világjárvány a kereskedelmi légi szállítási műveletek jelentős visszaeséséhez vezetett, aminek következtében nehézséget jelentett olyan helyekre eljutni, ahol megfelelő repülésszimulátorok állnak rendelkezésre. Emiatt sok pilóta nem tudta teljesíteni a 965/2012/EU bizottsági rendelet III. mellékletének (ORO rész) ORO.FC.100 pontjában és az 1178/2011/EU bizottsági rendelet I. mellékletének (FCL rész) FCL.060 pontjában megállapított, a közelmúltbeli tapasztalatra vonatkozó követelményeket.

Az ICAO által elfogadott szabványok és ajánlott gyakorlatok előírják, hogy az üzemeltető csak akkor jelölheti ki a parancsnokot vagy a másodpilótát egy repülőgéptípus repülési kezelőszerveinek működtetésére felszállás és leszállás idejére, ha a szóban forgó pilóta a megelőző 90 nap folyamán legalább 3 alkalommal kezelte az adott repülőgéptípus repülési kezelőszerveit felszállás és leszállás alkalmával. A Covid19-világjárvány által az üzemeltetés tekintetében előidézett súlyos akadályok miatt a pilótáknak és a személyzet tagjainak korlátozott lehetőségeik vannak a közelmúltbeli tapasztalatra vonatkozó követelmény teljesítésére. Ebből a célból és annak lehetővé tétele érdekében, hogy a személyzet tagjai repülhessenek a légiközlekedési tevékenységek újrakezdésekor, a tagállamok e szabály alóli mentesítéseket alkalmaznak annak előírásával, hogy az üzemeltetők végezzenek kockázatértékelést, hogy megállapítsák, hogy a repülési feladatokat huzamosabb ideig nem ellátó személyzet esetében mennyire valószínű és potenciálisan milyen mértékű lehet az alkalmassági szint csökkenése. A tagállamok megfelelő, az azonosított kockázatokat minimalizáló kockázatsökkentő intézkedéseket is előírnak, a teljes hajózó személyzetre vonatkozó egy vagy több üzemeltetési korlátozás alkalmazásával (pl. a legnagyobb megengedett oldalszélre vonatkozó érték csökkentése, magasabb megközelítési minimum értékek alkalmazása, a kifutópályára vonatkozó megengedett körülmények korlátozása, az automatikus leszálló rendszer bekapcsolása, ha a repülőgép rendelkezik ilyennel).

Az említett üzemeltetési szabályok alóli mentesítések a 2020. március 1. és 2020. október 31. közötti referencia-időszakban történő műveletekre vonatkoznak, és maximum 8 hónapos időszakra szólnak.

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.

Az ICAO-szabályoktól való, fent említett eltérések az (EU) 2018/1139 rendelet 71. cikkének alkalmazásából következnek, amely bizonyos rugalmasságot biztosít a tagállamok számára, lehetővé téve számukra, hogy mentesítést adjanak az (EU) 2018/1139 rendeletben, valamint a hozzá kapcsolódó végrehajtási és felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban meghatározott követelmények alól – az alapvető követelmények kivételével – előre nem látható kényszerítő körülmények vagy az üzemben tartással kapcsolatos sürgős igények esetén és az említett cikkben megállapított feltételek mellett. Az egyik feltétel az, hogy a mentesítés hatálya és időtartama a feltétlenül szükséges mértékre korlátozódjon. Ilyen esetben az érintett tagállamnak az (EU) 2018/1139 rendelet 74. cikke alapján létrehozott adattár útján haladéktalanul értesítenie kell a Bizottságot, az Ügynökséget (EASA) és a többi tagállamot az adott mentesítésről, annak időtartamáról és indokáról, valamint – adott esetben – a szükségessé vált és alkalmazott kockázatsökkentő intézkedésekről. A Covid19-világjárvány súlyos következményeivel kapcsolatban több tagállam alkalmazta ezt a mechanizmust, ami az ICAO-szabályoktól való eltérésekhez vezetett. Ez a tanácsi határozat figyelembe veszi a 71. cikk szerinti mentesítéseket a Chicagói Egyezmény 1. és 6. mellékletével kapcsolatos eltéréseknek az Unió által az ICAO-nak történő bejelentése céljából.

2.2. Az Unió által képviselendő álláspont

Az ICAO-nak bejelentendő eltérések a Chicagói Egyezmény 1. és 6., a személyzetet és a légi üzemeltetőket érintő vonatkozásokat tartalmazó mellékletével kapcsolatosak, amint ezt az e határozat mellékletében található táblázat ismerteti, és ezzel kapcsolatban minden egyes tagállami bejelentés további részleteket tartalmaz az (EU) 2018/1139 rendelet 71. cikke alapján alkalmazott egyedi mentesítéssel összhangban.

A harmadik országok által kiadott, a Covid19-világjárvánnyal kapcsolatos ideiglenes intézkedések által érintett minősítések és engedélyek érvényességének elismerése vagy elfogadása tekintetében a harmadik országbeli üzemeltetők légiközlekedési tevékenységére vonatkozó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a rögzítéséről szóló 452/2014/EU rendelet⁴ alkalmazandó. Általános szabály, hogy a 452/2014/EU rendelet melléklete ART 200. pontjának d) alpontja szerint az EASA a tagállamokkal konzultálva azonosítja azon ICAO-előírásokat, amelyekre vonatkozóan kockázatsökkentő intézkedéseket fogadhat el abban az esetben, ha az üzemeltető állama vagy a lajstromozó állam bejelentette az eltérést az ICAO-nak. Az Ügynökség akkor fogadja el a kockázatsökkentő intézkedéseket, ha meggyőződött arról, hogy azok alkalmazása egyenértékű biztonsági szintet garantál azzal, amelyet a bejelentett eltéréssel érintett előírás biztosítana. Ahogy azt az AN 11/55 20/50. sz. körlevélben kérte, az ICAO-t tájékoztatni kell a vonatkozó uniós jogi aktusoknak a harmadik országok által bevezetett eltérések elismerése tekintetében történő alkalmazásáról, amint azt az e határozat mellékletében szereplő táblázat utolsó oszlopa feltünteti.

Az Unió által az AN 11/55 20/50. sz. körlevélre válaszul az ICAO-ban képviselendő álláspont az, hogy a Covid19-világjárvánnyal kapcsolatos ideiglenes intézkedések miatt a Chicagói Egyezmény 1. és 6. melléklete tekintetében alkalmazott eltéréseket be kell jelenteni, amely eltérések az e határozat mellékletében szereplő táblázatban vannak felsorolva, és amelyekről minden egyes bejelentő tagállam további részleteket közöl az (EU) 2018/1139 rendelet 71. cikke alapján alkalmazott egyedi mentesítésével összhangban.

⁴ 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.

3. JOGALAP

3.1. 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 megállapodásnak⁵.

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”.⁶

4.1.2. A jelen esetre történő alkalmazás

A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsa egy megállapodás, mégpedig a Chicagói Egyezmény által létrehozott szerv.

Az ICAO Tanács a Chicagói Egyezmény 54. cikkének megfelelően nemzetközi szabványokat és ajánlott gyakorlatokat fogad el, amelyek a Chicagói Egyezmény mellékleteit képezik. Ezek 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.

Az ICAO AN 11/55-20/50. sz. körlevelére válaszul bejelentendő eltérések kihatnak a Chicagói Egyezmény alapján meghatározott szabványok által kifejtett joghatásokra.

Ezek a joghatások az uniós szabályok – konkrétan az (EU) 2018/1139 rendelet, az 1178/2011/EU bizottsági rendelet, az 1321/2014/EU bizottsági rendelet és a 965/2012/EU bizottsági rendelet – által jelentős részben lefedett tárgykörhöz tartoznak. Ez azt jelenti, hogy az Unió az EUMSZ 3. cikke (2) bekezdésének megfelelően kizárólagos külső hatáskörrel rendelkezik ebben a kérdésben.

Mivel ezek az intézkedések – jöllehet csak ideiglenesek – az ICAO által elfogadott szabványoktól és ajánlott gyakorlatoktól való eltérésekhez vezetnek, szükség van az uniós álláspontra. Minden tagállamnak be kell jelentenie a Chicagói Egyezmény 1. mellékletében foglalt, a személyzet szakszolgálati engedélyeinek meghosszabbított érvényességi ideje miatti eltéréseket és a Chicagói Egyezmény 6. melléklete – „Légi jármű üzemeltetése” – szerinti szabványoktól és ajánlott gyakorlatoktól való eltéréseket a Chicagói Egyezmény 38. cikkének megfelelően.

A tervezett jogi aktus nem egészíti ki és nem is módosítja a megállapodás intézményi keretét.

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

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

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

4.2. Anyagi jogalap

4.2.1. Általános elvek

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

4.2.2. A jelen esetre történő alkalmazás

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

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Európai Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetben a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 1. és 6. mellékletében foglaltaktól való, a Covid19-világjárvánnyal kapcsolatos eltérések bejelentése vonatkozásában képviselendő álláspontról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) A nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény (a továbbiakban: Chicagói Egyezmény), amely a nemzetközi légi közlekedést szabályozza, 1947. április 4-én lépett hatályba. Az egyezmény létrehozta a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet (ICAO).
- (2) A tagállamok a Chicagói Egyezmény szerződő államai és az ICAO tagjai, az Unió pedig megfigyelői státusszal rendelkezik bizonyos ICAO-szervekben.
- (3) A Chicagói Egyezmény 54. cikke értelmében az ICAO Tanács nemzetközi szabványokat és ajánlott gyakorlatokat (SARP) fogadhat el.
- (4) A Chicagói Egyezmény 38. cikke értelmében bármely olyan állam, amely úgy ítéli meg, hogy egy nemzetközi szabványt vagy eljárást nem képes minden tekintetben betartani, illetve saját szabályozását vagy gyakorlatát teljes mértékben összhangba hozni egy nemzetközi szabvánnyal vagy eljárással, vagy amely a nemzetközi szabvány által megállapított szabályoktól vagy gyakorlatoktól bármilyen szempontból eltérő szabályok vagy gyakorlatok elfogadását tartja szükségesnek, azonnal értesíti az ICAO-t a saját gyakorlata és a nemzetközi szabvány által előírt gyakorlat közötti eltérésekről.
- (5) A Chicagói Egyezmény 39. cikke értelmében amennyiben a nemzetközi légi forgalomban részt vevő személyzet orvosi minősítése nem felel meg a minimális előírásoknak, csatolni kell azon körülmények teljes felsorolását, amelyek tekintetében a minősítés nem tesz eleget az említett előírásoknak. Ebben az esetben a körülmények az orvosi minősítés érvényességi időtartamához kapcsolódó konkrét eltérésekkel kapcsolatosak.
- (6) Továbbá a Chicagói Egyezmény 40. cikke értelmében az ilyen minősítéssel rendelkező személyzet csak azon állam vagy államok engedélyével vehetne részt a nemzetközi légi forgalomban, amely(ek) területére a repülőgép belép.
- (7) Az ICAO a Covid19-világjárványra való tekintettel az eltérések elektronikus bejelentésére (EFOD) szolgáló rendszeren belül létrehozott egy alrendszert a kialakult rendkívüli helyzettel összefüggő eltérések számára, ami lehetővé teszi az államok számára a Chicagói Egyezmény 1. és 6. mellékletétől való ideiglenes eltérések

bejelentését, ugyanakkor annak jelzését is, hogy milyen szabványt vagy eljárást tartanak megfelelőnek a nemzetközi műveletek megkönnyítése és a 40. cikk szerinti kötelezettségek teljesítése szempontjából.

- (8) A Chicagói Egyezmény 1. melléklete – „A személyzet szakszolgálati engedélyei” – szabványokat és ajánlott gyakorlatokat ír elő a hajózó személyzet, a légiforgalmi irányítók, a légiforgalmi állomásüzemeltetők, a légijármű-szerelők és a repülésüzemi tisztek szakszolgálati engedélyeire vonatkozóan. E szabályok értelmében az engedély kérelmezőjének előírt határidőn belül teljesítenie kell bizonyos, az elvégzendő feladatok összetettségével arányos követelményeket.
- (9) A Chicagói Egyezmény 1. mellékletében meghatározott követelmények tükröződnek az uniós jogszabályokban, azaz a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról szóló, 2018. július 4-i (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendeletben,⁷ valamint a kapcsolódó végrehajtási és felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban. Az 1178/2011/EU bizottsági rendelet⁸ melléklete például a polgári légi közlekedésben foglalkoztatott személyekhez kapcsolódó egyedi követelményeket és eljárásokat állapít meg és meghatározza a személyzet szakszolgálati engedélyeire, valamint repülőorvosi vizsgálatára és egészségügyi alkalmassági vizsgálatára vonatkozó korlátozásokat és határidőket, míg az 1321/2014/EU bizottsági rendelet⁹ a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légi alkalmasságának biztosítására és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyására vonatkozó szabályokat hozza létre.
- (10) A Covid19-világjárvány súlyos következményei miatt – például azért, mert egyáltalán nem vagy csak korlátozott mértékben lehetett igénybe venni a repülőorvos szakértők vagy a repülőorvosi központok szolgáltatásait – több tagállam ideiglenesen 4 hónapra hosszabbította meg az orvosi minősítések érvényességét, eltérve az ICAO által elfogadott vonatkozó szabványoktól és ajánlott gyakorlatoktól. Néhány tagállam a pilóta-szakszolgálati engedélyek érvényességét is meghosszabbítja – 4, maximum 8 hónappal –, ha a pilóták nem tudnak időben repülésszimulátorhoz eljutni és hozzáférni, hogy elvégezzék a szükséges képzést és ellenőrzést. Az érvényesség meghosszabbítása azon engedélyekre vonatkozik, amelyek a 2020. március 1. és 2020. október 31. közötti referencia-időszakban járnak le.
- (11) A Chicagói Egyezmény 6. melléklete – „Légi jármű üzemeltetése” – a nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légi járművek számára egységesített üzemeltetési követelményeket ír elő, amelyek a legmagasabb szintű biztonságot és hatékonyságot biztosítják. Az említett nemzetközi követelményeket uniós szinten az (EU) 2018/1139

⁷ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139 rendelete (2018. július 4.) a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről, HL L 212., 2018.8.22.

⁸ 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.

⁹ 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.

rendelet, az 1178/2011/EU bizottsági rendelet és a 965/2012/EU bizottsági rendelet¹⁰ tartalmazza.

- (12) A Covid19-világjárvány a kereskedelmi légi szállítási műveletek jelentős visszaeséséhez vezetett, aminek következtében nehézséget jelentett olyan helyekre eljutni, ahol megfelelő repülésszimulátorok állnak rendelkezésre. A Covid19-világjárvány által az üzemeltetés tekintetében előidézett súlyos akadályok miatt a pilótáknak és a személyzetnek tagjainak korlátozott lehetőségeik vannak a közelmúltbeli tapasztalatra vonatkozó ICAO-követelmények teljesítésére. Ezért annak lehetővé tétele érdekében, hogy a személyzet tagjai repülhessenek a légiközlekedési tevékenységek újrakezdésekor, a tagállamok a közelmúltbeli tapasztalatra vonatkozó követelmények alóli mentesítéseket alkalmaznak, és bizonyos üzemeltetési feltételek és kockázatértékelésen alapuló megfelelő kockázatsökkentő intézkedések mellett engedélyezik a műveleteket. Az említett mentesítések a 2020. március 1. és 2020. október 31. közötti referencia-időszakban történő műveletekre vonatkoznak, és maximum nyolc hónapos időszakra szólnak.
- (13) A fent említett nemzeti intézkedéseket – amelyek eltérnek a Chicagói Egyezmény 1. és 6. mellékletében foglaltaktól – az (EU) 2018/1139 rendelet 71. cikke alapján fogadták el, amely által a tagállamok bármely természetes vagy jogi személy részére mentesítést adhatnak az adott személyre vonatkozó uniós követelmények alól – az alapvető követelmények kivételével – az e személyeket érintő, előre nem látható kényszerítő körülmények vagy e személyeknek az üzemben tartással kapcsolatos sürgős igényei esetén, amennyiben az említett cikkben megállapított összes feltétel teljesül. E rendelkezés alkalmazásában és tekintettel a Covid19-világjárvány által előidézett következményekre, több tagállamban alkalmaznak vagy kell alkalmazni az (EU) 2018/1139 rendeletben, az 1178/2011/EU rendeletben, az 1321/2014/EU rendeletben és a 965/2012/EU rendeletben megállapított uniós szabályok alóli mentességeket.
- (14) Mivel az eltérések bejelentése kihat a Chicagói Egyezmény alapján meghatározott szabványok által kifejtett joghatásokra, az ilyen bejelentéssel kapcsolatos uniós álláspont elfogadása az EUMSZ 218. cikke (9) bekezdésének hatálya alá tartozik.
- (15) Ezért helyénvaló meghatározni az Unió által az ICAO AN 11/55-20/50 sz. körlevelére válaszul képviselendő álláspontot, azaz azt, hogy a tagállamok által a Covid19-világjárvánnyal kapcsolatban alkalmazott ideiglenes üzemeltetési intézkedések miatt a Chicagói Egyezmény 1. és 6. mellékletében foglaltak tekintetében történő eltéréseket be kell jelenteni. Az uniós álláspontot azon uniós tagállamoknak kell képviselniük, amelyek az (EU) 2018/1139 rendelet 71. cikke alapján egyedi mentesítéseket fogadtak el, ami az AN 11/55-20/50 sz. körlevél tárgyát képező eltérésekhez vezetett,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet 2020. április 3-i AN 11/55-20/50. sz. körlevelére válaszul képviselendő álláspontot e határozat melléklete tartalmazza, és minden egyes bejelentő tagállam további részleteket közöl az (EU) 2018/1139 rendelet 71. cikke alapján alkalmazott egyedi mentesítésével összhangban.

¹⁰ 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.

2. cikk

Az 1. cikkben említett álláspontot azon uniós tagállamoknak kell képviselniük, amelyek tagjai az ICAO-nak és az (EU) 2018/1139 rendelet 71. cikke alapján egyedi mentesítéseket fogadtak el, ami az AN 11/55-20/50 sz. körlevél tárgyát képező eltérésekhez vezetett.

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről
az elnök*