



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 20. oktoober 2022
(OR. en)

13775/22

Institutsioonidevaheline
dokument:
2022/0336(NLE)

AVIATION 256
ICAO 88
RELEX 1377

ETTEPANEK

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	20. oktoober 2022
Saaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2022) 545 final
Teema:	Ettepanek: NÕUKOGU OTSUS, millega määratakse kindlaks Euroopa Liidu nimel võetav seisukoht rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 1., 2., 3., 4., 6., 7., 8., 10., 11., 12., 13., 14., 15., 18. ja 19. lisas esitatud rahvusvaheliste standardite vastuvõtmise, nende muutmise või nendega seotud erinevustest teatamise kohta

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2022) 545 final.

Lisatud: COM(2022) 545 final



Brüssel, 20.10.2022
COM(2022) 545 final

2022/0336 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS,

millega määratakse kindlaks Euroopa Liidu nimel võetav seisukoht rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 1., 2., 3., 4., 6., 7., 8., 10., 11., 12., 13., 14., 15., 18. ja 19. lisas esitatud rahvusvaheliste standardite vastuvõtmise, nende muutmise või nendega seotud erinevustest teatamise kohta

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Käesolevas ettepanekus käsitletakse Euroopa Liidu nimel võetavat seisukohta seoses järgmisega:

- Rahvusvahelise Tsiiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) nõukogu tsiiviillennundusohutust, aeronavigatsiooni ja lennuliikluse korraldamist käsitlevate õigusaktide vastuvõtmine rahvusvahelise tsiiviillennunduse konventsiooni (edaspidi „Chicago konventsioon“) 1., 2., 3., 4., 6., 7., 8., 10., 11., 12., 13., 14., 15., 18. ja 19. lisas;
- ICAO teavitamine Chicago konventsiooni eespool nimetatud lisadega hõlmatud valdkondades vastu võetud õigusliku toimega aktidega seotud erinevustest vastuseks osalisriikidele adresseeritud kirjadele, milles neid kutsutakse üles teatama oma mittenõustumisest või mis tahes erinevustest vastuvõetud meetmetega;
- ICAO teavitamine vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 38 sellistest eespool nimetatud lisades sätestatud olemasolevate standardite ja soovituslike tavadega seotud erinevustest, mis tulenevad liidu õigustiku muutmisest.

2. ETTEPANEKU TAUST

2.1. Chicago konventsioon

ICAO loodi Chicago konventsiooniga, mis allkirjastati 1944. aastal Chicagos ja mis jõustus 4. aprillil 1947. Kõik Euroopa Liidu liikmesriigid on selle konventsiooni osalised ja seega ICAO liikmed. Liidul on ICAOs vaatleja staatus ja ta on sõlminud ICAOga koostöömemorandumi, millega luuakse raamistik tõhustatud koostööks lennuohutuse, lennundusjulgestuse, lennuliikluse korraldamise ja keskkonnakaitse valdkonnas¹.

Chicago konventsioon koosneb 96 artiklist, milles on sätestatud ICAO aluseeskirjad ja -põhimõtted. Konventsioonil on ka 19 lisa, mis sisaldavad standardeid ja soovituslikke tavaid ja mida muudetakse korrapäraselt.

2.2. Rahvusvaheline Tsiiviillennunduse Organisatsioon

ICAO võtab vastu rahvusvahelisi tsiiviillennunduse standardeid, eelkõige lennuohutuse, aeronavigatsiooni ja lennuliikluse korraldamise, keskkonna, lennundusjulgestuse, lennutranspordi majandusliku arendamise, reisijate õiguste ja reisijateveo hõlbustamise valdkonnas. Neid teemasid käsitletakse Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) sätetes ja need kuuluvad suures osas Euroopa Liidu pädevusse. Liidu eesmärk on võimaluste piires tagada kooskõla rahvusvaheliste tsiiviillennunduse standarditega.

¹ Nõukogu 31. märtsi 2011. aasta otsus ((EL) 2011/530 Euroopa Liidu ja Rahvusvahelise Tsiiviillennunduse Organisatsiooni vahelise koostöömemorandumi (millega luuakse tõhustatud koostöö raamistik) liidu nimel allkirjastamise ja ajutise kohaldamise kohta (ELT L 232, 9.9.2011, lk 1–7).

2.3. ICAO nõukogu kavandatavad aktid, millel on liidus õiguslik toime

ICAO tegevust suunab jätkuvalt ICAO nõukogu, mis on üks kahest ICAO juhtorganist. ICAO nõukogu tuleb kokku mitu korda aastas.

ICAO nõukogu võtab vastavalt Chicago konventsiooni artikli 54 punktile 1 vastu rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad, määrab need Chicago konventsiooni lisadeks ning teavitab võetud meetmetest kõiki osalisriike. Lisaks vaatab ICAO nõukogu vastavalt Chicago konventsiooni artikli 54 punktile m läbi ka aeronavigatsioonikomisjoni soovitusel lisade muutmiseks. Vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 90 on lisade vastuvõtmiseks või muutmiseks vajalik ICAO nõukogu liikmete kahekolmandikuline häälteenamus.

3. LIIDU NIMEL VÕETAV SEISUKOHT

Tehakse ettepanek, et liidu nimel ICAO nõukogu istungitel võetava seisukoha kindlaksmääramisel kasutatakse kaheetapilist lähenemisviisi. Esmalt kehtestatakse käesoleva nõukogu otsuse 1. lisas liidu seisukohti kajastavad mitmeaastased juhtpõhimõtted ja tegevussuunad. Seejärel edastab komisjon iga ICAO nõukogu istungi kohta kirjaliku dokumendi vormis üksikasjaliku seisukoha nõukogule arutamiseks ja heakskiitmiseks. Komisjon esitab kirjalikus dokumendis üksikasjaliku seisukoha, mis põhineb 1. lisas sätestatud juhtpõhimõtetel ja tegevussuundadel ning 2. lisas sätestatud menetlusel.

Sellist lähenemisviisi rakendatakse praegu ka muudes rahvusvahelistes organisatsioonides ja transpordisektori puhul eelkõige sadamariigi kontrolli käsitleva vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi sadamariigi kontrollikomitees².

Ka lennundussektoris on vastu võetud selletaoline nõukogu otsus, millega määratakse kindlaks liidu nimel võetav seisukoht seoses ICAO teavitamisega erinevustest (nõukogu otsus (EL) 2021/1092³), kuid see kaotab kehtivuse 30. novembril 2022. Seepärast on käesoleva ettepaneku eesmärk muu hulgas tagada kõnealuse nõukogu otsuse järjepidevus ja vaadata läbi selle kohaldamise tingimused, mis võimaldab käsitleda Chicago konventsiooniga seotud asjakohaseid küsimusi kooskõlastatult liidu tasandil.

ICAO otsustusprotsessi iseärasuste tõttu teeb komisjon ettepaneku kohaldada eespool nimetatud lähenemisviisi järgmistel juhtudel:

- (a) uute või muudetud õigusaktide vastuvõtmisel;
- (b) pärast seda, kui osalisriike teavitatakse uute õigusaktide vastuvõtmisest riikidele adresseeritud kirja vormis ja kutsutakse neid üles teatama oma mittenõustumisest või mis tahes erinevustest ning vastuvõetud meetmetega kooskõlla viimise kuupäevast ja
- (c) seoses nõudega teatada erinevustest olemasolevate standardite ja soovituslike tavadega.

² Nõukogu 14. märtsi 2016. aasta otsus (EL) 2016/381 seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel sadamariigi kontrolli käsitleva vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi sadamariigi kontrollikomitees (ELT L 72, 17.3.2016, lk 53).

³ Nõukogu 11. juuni 2021. aasta otsus (EL) 2021/1092, millega määratakse kindlaks Rahvusvahelise Tsiviilennunduse Organisatsiooni poolt lennundusohutuse valdkonnas vastu võetud rahvusvaheliste standarditega seotud erinevustest teatamise kriteeriumid ja kord (ELT L 236, 5.7.2021, lk 51).

Eelkõige tuleb märkida, et vastavalt ICAO sisereeglitele võib ICAO nõukogule dokumente esitada kümme päeva kuni 24 tundi enne istungi algust (sõltuvalt dokumentide laadist). Alles sel hetkel muutuvad kõik esitatud dokumendid kättesaadavaks ning komisjonil on võimalik neid analüüsida, et valmistada ette liidu seisukoht ELi pädevusse kuuluvate küsimuste arutamiseks ja asjakohaste otsuste vastuvõtmiseks ICAO nõukogus. See lühike ajavahemik dokumentide kättesaadavaks tegemise ja ICAO nõukogu istungi alguse vahel võib tekitada probleeme õiguslikult nõutava nõukogu otsuse õigeaegsel ettevalmistamisel ja vastuvõtmisel vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 218 lõikele 9.

Tagamaks liidu seisukoha järjepidevus kogu ICAO otsustusprotsessi vältel, tuleks kavandatud kaheetapilist protsessi kohaldada nii Chicago konventsiooni artikli 90 kohase mittenõustumisest teatamise kui ka Chicago konventsiooni artikli 38 kohase erinevustest teatamise suhtes.

Seepärast tehakse ettepanek võtta ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 alusel vastu nõukogu otsus, millega kehtestatakse Euroopa Liidu nimel võetav seisukoht rahvusvaheliste standardite, nende muudatuste või erinevustest teatamise kohta järgmistel juhtudel:

- (a) iga ICAO nõukogu istungi korral;
- (b) kui vastuseks ICAO poolt riikidele adresseeritud kirjale tuleb teatada vastuvõetud meetmetega mittenõustumisest või nendega seotud erinevustest;
- (c) kui on vaja teatada erinevustest, mis tulenevad liidu õigustiku muutmisest.

4. ÕIGUSLIK ALUS

4.1. Menetlusõiguslik alus

4.1.1. Põhimõtted

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõikega 9 on ette nähtud otsused, millega kehtestatakse „lepingus sätestatud organis liidu nimel võetavad seisukohad, kui asjaomasel organil tuleb vastu võtta õigusliku toimega akte, välja arvatud õigusaktid, millega täiendatakse või muudetakse lepingu institutsioonilist raamistikku“.

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõiget 9 kohaldatakse olenemata sellest, kas liit on asjaomase organi liige või asjaomase lepingu osaline⁴.

Mõiste „õigusliku toimega aktid“ hõlmab akte, millel on õiguslik toime asjaomase organi suhtes kehtiva rahvusvahelise õiguse normide alusel. Siia hulka kuuluvad ka sellised õiguslikud vahendid, mis ei ole rahvusvahelise õiguse kohaselt siduvad, aga mis „võivad mõjutada otsustavalt liidu seadusandja vastu võetud õigusaktide sisu“⁵.

4.1.2. Kohaldamine käesoleval juhul

ICAO on lepinguga, s.t Chicago konventsiooniga ettenähtud organ.

⁴ Kohtuasi C-399/12: Saksamaa vs. nõukogu (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

⁵ Kohtuasi C-399/12: Saksamaa vs. nõukogu (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punktid 61–64.

Aktid, mille ICAO peab vastu võtma, on õigusliku toimega aktid. Seda põhjusel, et ICAO vastu võetud standardeid ja soovituslikke tavasid kohaldatakse Chicago konventsiooni alusel (välja arvatud juhul, kui osalisriik teatab ICAO-le erinevusest (Chicago konventsiooni artikkel 38)), ning asjaomased standardid ja soovituslikud tavad on pärast vastuvõtmist ja jõustumist siduvad kõikide ICAO osalisriikide jaoks vastavalt Chicago konventsioonile ja sellega ette nähtud piires. Vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 37 kohustub iga osalisriik tegema koostööd, et tagada selliste standardite ja soovituslike tavade võimalikult suur ühtsus. Lisaks kajastuvad asjaomased standardid ja soovituslikud tavad niivõrd, kui see on võimalik, liidu õiguses ning võivad seetõttu otsustavalt mõjutada liidu tsiviillennundusvaldkonna õigusaktide sisu.

Kavandatavad aktid ei täienda ega muuda lepingu institutsioonilist raamistikku.

Kavandatava otsuse menetlusõiguslik alus on seega ELi toimimise lepingu artikli 218 lõige 9.

4.2. Materiaalõiguslik alus

4.2.1. Põhimõtted

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohase otsuse materiaalõiguslik alus sõltub eelkõige selle kavandatava akti eesmärgist ja sisust, mida liidu nimel võetav seisukoht puudutab. Kui kavandatava aktiga taotletakse kahte eesmärki või reguleeritakse kahte valdkonda ning üht neist võib pidada peamiseks või ülekaalukaks, samas kui teine on kõrvalise tähtsusega, peab ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohasel otsusel olema üksainus materiaalõiguslik alus, st peamise või ülekaaluka eesmärgi või valdkonna tõttu nõutav õiguslik alus.

4.2.2. Kohaldamine käesoleval juhul

Kavandatavate aktidega taotletakse eesmäärke ühise transpordipoliitika valdkonnas ja reguleeritakse seda valdkonda.

Kavandatava otsuse materiaalõiguslik alus on seega Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 100 lõige 2.

4.3. Kokkuvõte

Nõukogu kavandatava otsuse õiguslik alus on ELi toimimise lepingu artikli 100 lõige 2 koostoimes ELi toimimise lepingu artikli 218 lõikega 9.

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS,

millega määratakse kindlaks Euroopa Liidu nimel võetav seisukoht rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 1., 2., 3., 4., 6., 7., 8., 10., 11., 12., 13., 14., 15., 18. ja 19. lisas esitatud rahvusvaheliste standardite vastuvõtmise, nende muutmise või nendega seotud erinevustest teatamise kohta

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 100 lõiget 2 koostoimes artikli 218 lõikega 9,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

- (1) Rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioon (edaspidi „Chicago konventsioon“), mis allkirjastati 7. detsembril 1944 Chicagos ja millega reguleeritakse rahvusvahelist lennutransporti, jõustus 4. aprillil 1947. Sellega loodi Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (ICAO).
- (2) Liidu liikmesriigid on Chicago konventsiooni osalised ja ICAO osalisriigid ning liidul on teatavates ICAO organites vaatlaja staatus.
- (3) Vastavalt Chicago konventsiooni artikli 54 punktile 1 võib ICAO nõukogu tsiviillennunduse valdkonnas vastu võtta rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad ning määrata need Chicago konventsiooni lisadeks (edaspidi „ICAO lisad“).
- (4) Kuna ICAO standardid ja soovituslikud tavad võivad oluliselt mõjutada liidu õiguse sisu tsiviillennunduse valdkonnas, niivõrd kui need kajastuvad põhjendustes 9 ja 10 osutatud õigusaktides, on asjakohane kindlaks määrata liidu nimel ICAO nõukogu võetav seisukoht.
- (5) Vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 90 jõustub ICAO lisa või ICAO lisa muudatus selle ICAO osalisriikidele edastamisest kolme kuu jooksul või pärast ICAO nõukogu määratud pikemat perioodi, välja arvatud juhul, kui selle aja jooksul on enamus ICAO osalisriike teatanud oma mittenõustumisest. Pärast standardite vastuvõtmist ja jõustumist on need siduvad kõikide ICAO osalisriikide, sealhulgas kõikide liidu liikmesriikide jaoks vastavalt Chicago konventsioonile ning konventsiooniga – eelkõige selle artiklitega 37 ja 38 – ette nähtud piires.
- (6) Vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 38 peab iga ICAO osalisriik, kes ei suuda järgida mõne standardi kõiki aspekte või viia oma norme ja tavaid täielikult kooskõlla standardiga pärast selle muutmist või kes peab vajalikuks vastu võtta norme või

tavasid, mis mingis üksikasjas erinevad standardiga kehtestatud normidest või tavadest, viivitamata teatama ICAO-le oma normi või tava ja standardiga kehtestatud normi või tava erinevustest. Standardite muutmise korral peab riik, kes ei tee asjaomaseid muudatusi oma normides või tavades, teavitama sellest ICAO-d kuuekümnepäeva jooksul alates standardi muudatuse vastuvõtmisest või viitama, millise meetme ta kavatses võtta.

- (7) ICAO sisereeglid, eelkõige lühike ajavahemik, mille jooksul on võimalik tutvuda dokumentidega, mille alusel ICAO nõukogu teeb standardite vastuvõtmise või olemasolevate standardite muutmise seotud otsuseid, tähtajad, mille ICAO on kehtestanud ICAO osalisriikidele vastuvõetud standarditega seotud erinevustest teatamiseks, ning mitmesugused lennuohutuse, aeronavigatsiooni ja lennuliikluse korraldamise valdkonnaga seotud erinevused, millest igal aastal tuleb teatada, raskendavad ELi toimimise lepingu artikli 218 lõikel 9 põhineva nõukogu otsuse suhtes võetava seisukoha õigeaegset kindlaksmääramist.
- (8) Lisaks puudutavad ICAO nõukogu poolt lennuohutuse, aeronavigatsiooni ja lennuliikluse korraldamise valdkondades vastu võetud standardid suures osas liidu ainupädevusse kuuluvaid küsimusi. Seepärast on tõhus ja asjakohane kehtestada raamistik, et võtta liidu ainupädevusse kuuluvates lennuohutuse, aeronavigatsiooni ja lennuliikluse korraldamise valdkondades vastu uued standardid või nende standardite muudatused või teatada nendega seotud erinevustest, ilma et see piiraks Chicago konventsioonist tulenevaid liikmesriikide õigusi ja kohustusi. ICAO tasandil on lennuohutuse, aeronavigatsiooni ja lennuliikluse korraldamisega seotud standardid esitatud peamiselt ICAO konventsiooni 1., 2., 3., 4., 6., 7., 8., 10., 11., 12., 13., 14., 15., 18. ja 19. lisas.
- (9) Liidu tasandil kajastuvad kõnealustes lennuohutusstandardites sisalduvad nõuded peamiselt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2018/1139⁶, määruses (EL) 996/2010,⁷ määruses (EÜ) nr 2111/2005⁸ ja määruses (EL) nr 376/2014⁹ ning nende alusel vastu võetud rakendusaktides ja delegeeritud õigusaktides, eelkõige komisjoni määrustes (EL) nr 1178/2011,¹⁰ (EL) nr 748/2012,¹¹ (EL) nr 965/2012,¹² (EL)

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrus (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviilennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91 (ELT L 212, 22.8.2018, lk 1).

⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. oktoobri 2010. aasta määrus (EL) nr 996/2010 tsiviilennunduses toimivate lennuõnnetuste ja intsidentide uurimise ja ennetamise kohta ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 94/56/EÜ (ELT L 295, 12.11.2010, lk 35).

⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2005. aasta määrus (EÜ) nr 2111/2005, mis käsitleb ühenduse nimekirja, millesse kantakse lennuettevõtjad, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu, koostamist ja lennureisijate teavitamist lendu teenindavast lennuettevõtjast ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiivi 2004/36/EÜ artikkel 9 (ELT L 344, 27.12.2005, lk 15).

⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta määrus (EL) nr 376/2014, mis käsitleb tsiviilennunduses toimunud juhtumitest teatamist ning juhtumite analüüsi ja järelemeid, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 996/2010 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2003/42/EÜ ja komisjoni määrused (EÜ) nr 1321/2007 ja (EÜ) nr 1330/2007 (ELT L 122, 24.4.2014, lk 18).

¹⁰ Komisjoni 3. novembri 2011. aasta määrus (EL) nr 1178/2011, millega kehtestatakse tsiviilennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 311, 25.11.2011, lk 1).

nr 139/2014¹³, (EL) nr 452/2014,¹⁴ (EL) nr 1321/2014,¹⁵ (EL) 2015/640,¹⁶ (EL) 2019/947,¹⁷ (EL) 2019/945¹⁸ ja (EL) 2021/664¹⁹.

- (10) Liidu tasandil kajastuvad kõnealustes aeronavigatsiooni ja lennuliikluse korraldamise standardites sisalduvad nõuded peamiselt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 549/2004,²⁰ määruses (EÜ) nr 550/2004,²¹ määruses (EÜ) nr 551/2004²² ning nende alusel vastu võetud rakendusaktides ja delegeeritud õigusaktides, eelkõige komisjoni määrustes (EL) nr 923/2012,²³ (EL) nr 1332/2011,²⁴ (EL) 2018/1048²⁵ ja (EL) 2015/340²⁶.

¹¹ Komisjoni 3. augusti 2012. aasta määrus (EL) nr 748/2012, millega nähakse ette õhusõidukite ja nendega seotud toodete, osade ja seadmete lennukõlblikkuse ja keskkonnaohutuse sertifitseerimise ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimise rakenduseeskirjad (ELT L 224, 21.8.2012, lk 1).

¹² Komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 296, 25.10.2012, lk 1).

¹³ Komisjoni 12. veebruari 2014. aasta määrus (EL) nr 139/2014, millega kehtestatakse lennuväljadega seotud nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 44, 14.2.2014, lk 1).

¹⁴ Komisjoni 29. aprilli 2014. aasta määrus (EL) nr 452/2014, millega kehtestatakse kolmandate riikide käitajate lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 216/2008 kohaselt (ELT L 133, 6.5.2014, lk 12).

¹⁵ Komisjoni 26. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1321/2014 õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta (ELT L 362, 17.12.2014, lk 1).

¹⁶ Komisjoni 23. aprilli 2015. aasta määrus (EL) 2015/640, milles käsitletakse teatavat liiki lennutegevuse suhtes kohaldatavaid täiendavaid lennukõlblikkustingimusi ja millega muudetakse määrust (EL) nr 965/2012 (ELT L 106, 24.4.2015, lk 18).

¹⁷ Komisjoni 24. mai 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/947 mehitamata õhusõidukite käitamise normide ja menetluste kohta (ELT L 152, 11.6.2019, lk 45).

¹⁸ Komisjoni 12. märtsi 2019. aasta delegeeritud määrus (EL) 2019/945 mehitamata õhusõidukite süsteemide ja mehitamata õhusõidukite süsteemide kolmandate riikide käitajate kohta (ELT L 152, 11.6.2019, lk 1).

¹⁹ Komisjoni 22. aprilli 2021. aasta rakendusmäärus (EL) 2021/664 U-space'i õigusraamistiku kohta (ELT L 139, 23.4.2021, lk 161).

²⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus) (ELT L 096, 31.3.2004, lk 1–8).

²¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 550/2004, 10. märts 2004, aeronavigatsiooniteenuste osutamise kohta ühtses Euroopa taevas (teenuse osutamise määrus) (ELT L 96, 31.3.2004, lk 10).

²² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 551/2004 õhuruumi korraldamise ja kasutamise kohta ühtses Euroopa taevas (õhuruumi määrus) (ELT L 96, 31.3.2004, lk 20).

²³ Komisjoni 26. septembri 2012. aasta rakendusmäärus (EL) nr 923/2012, millega kehtestatakse ühised lennureeglid ning aeronavigatsiooniteenuseid ja -protseduure käsitlevad käitamissätted ning muudetakse rakendusmäärust (EL) nr 1035/2011 ning määruseid (EÜ) nr 1265/2007, (EÜ) nr 1794/2006, (EÜ) nr 730/2006, (EÜ) nr 1033/2006 ja (EL) nr 255/2010 (ELT L 281, 13.10.2012, lk 1).

²⁴ Komisjoni 16. detsembri 2011. aasta määrus (EL) nr 1332/2011, millega kehtestatakse ühised õhuruumi kasutamise nõuded ja käitamisprotseduurid õhukokkupõrke vältimiseks (ELT L 336, 20.12.2011, lk 20).

²⁵ Komisjoni 18. juuli 2018. aasta rakendusmäärus (EL) 2018/1048, millega kehtestatakse suutlikkusel põhineva navigatsiooni suhtes kohaldatavad õhuruumi kasutamise nõuded ja käitamisprotseduurid (ELT L 189, 26.7.2018, lk 3).

²⁶ Komisjoni 20. veebruari 2015. aasta määrus (EL) 2015/340, millega kehtestatakse lennujuhtide lubade ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 216/2008 kohaste sertifikaatidega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused, muudetakse komisjoni rakendusmäärust (EL) nr 923/2012 ja tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrus (EL) nr 805/2011 (ELT L 63, 6.3.2015, lk 1).

- (11) Võttes arvesse tsiviillennundusohutuse, aeronavigatsiooni ja lennuliikluse korraldamise eripära võrreldes muude ICAOs käsitletavate valdkondadega, eelkõige ICAO nõukogu poolt nendes valdkondades vastu võetud standardite ja muude asjaomaste otsuste suurt arvu ja igal aastal teatatavate erinevuste arvu, oleks otstarbekas kehtestada selline juhtpõhimõtetest ja tegevussuundadest koosnev seisukoht mitmeks aastaks. Samal ajal arutatakse ICAO nõukogus enamasti teemasid, mis puudutavad iga kolme aasta järel kohtuva ICAO assamblee kehtestatud tööprogrammiga seotud küsimusi. Seega on võimalik kindlaks määrata liidu poolt ICAO nõukogus võetav üldine seisukoht.
- (12) Võttes arvesse vajadust edendada ohutut, turvalist, tõhusat, toimivat, avatud, majanduslikult elujõulist ja keskkonnahoidlikku lennutranspordisüsteemi, tuleks liidu üksikasjalik seisukoht kindlaks määrata 1. lisas sätestatud juhtpõhimõtete ja tegevussuundade ning 2. lisas sätestatud menetluse alusel, võttes arvesse liidu poolt ühise lennunduspoliitika raames taotletavaid eesmärke.
- (13) ICAO-le teatatavad erinevused peaksid põhinema eelkõige tabel, mille Euroopa Liidu Lennundusohutusamet määruse (EL) 2018/1139 artikli 90 lõike 4 kohaselt vajaduse korral esitab. Erinevustest teatamisel tuleks järgida vormingut, mille ICAO on kindlaks määranud erinevustest teatamise elektroonilises süsteemis, kui ICAO seda nõuab. Kui käesoleva otsuse kohaselt määratakse liidu nimel võetav seisukoht kindlaks kirjalikus dokumendis, mille komisjon esitab nõukogule arutamiseks ja heakskiitmiseks, tuleks sellises dokumendis vajaduse korral ja igal üksikjuhul eraldi märkida, kas kõnealustest erinevustest teatamise puhul tuleks liikmesriikidele võimaldada paindlikkust teate vormi osas. Lisaks peaks komisjon püüdma alustada asjaomase dokumendi ettevalmistamist võimalikult kiiresti, et anda piisavalt aega selliseks ettevalmistuseks, sealhulgas asjakohasteks konsultatsioonideks ekspertide tasandil.
- (14) ICAO nõukogu poolt lennuohutuse, aeronavigatsiooni ja lennuliikluse valdkondades vastu võetud standarditega seotud erinevused võivad tuleneda ka riiklikest meetmetest, mis on võetud määruse (EL) 2018/1139 artikli 71 kohaselt kiireloomuliste ettenägematute asjaolude puhul, kui need meetmed erinevad standarditest ja eeldavad seega ICAO teavitamist erinevustest vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 38. Seepärast on samuti asjakohane määrata käesolevas otsuses kindlaks menetlus, mida tuleb selliste erinevuste määratlemisel järgida. Kõnealune menetlus peaks sõltuma vastu võetud riiklike meetmete ulatusest ja kestusest ning peaks võimaldama liikmesriikidel viivitamata täita Chicago konventsiooni artiklist 38 tulenevaid rahvusvahelisi kohustusi. Kõnealune menetlus ei tohiks piirata määruse (EL) 2018/1139 artiklis 71 sätestatud tingimuste ja menetluse kohaldamist.
- (15) Liidu seisukohta väljendavad need liidu liikmesriigid, kes on ICAO liikmed, kes tegutsevad ühiselt liidu huvides ja keda abistab komisjon vastavalt liidu vaatlejastaatusele.
- (16) Käesoleva otsuse rakendamine peaks võimaldama liikmesriikidel täita Chicago konventsioonist tulenevaid kohustusi.
- (17) Käesolevat otsust tuleks kohaldada piiratud aja jooksul kuni ICAO nõukogu 42. assambleele järgneva ICAO nõukogu istungi lõpuni,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Seisukoht, mis võetakse liidu nimel Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsiooni nõukogus, kui kõnealusel organil tuleb vastu võtta otsuseid tsiviillennundusohutuse, aeronavigatsiooni ja lennuliikluse korraldamise valdkonnas seoses 1., 2., 3., 4., 6., 7., 8., 10., 11., 12., 13., 14., 15., 18. ja 19. lisaga, on esitatud 1. lisas.

Artikkel 2

Seisukohta, mis võetakse liidu nimel igal ICAO nõukogu istungil, täpsustatakse vastavalt 2. lisale.

Artikkel 3

Seisukoht, mis võetakse liidu nimel seoses ICAO teavitamisega Chicago konventsiooni eespool nimetatud lisades sätestatud standarditega seotud erinevustest, määratakse kindlaks vastavalt 1. lisas esitatud seisukohale.

Artikkel 4

Kui liidu õigus erineb käesoleva otsuse artiklis 1 osutatud standarditest, mistõttu ICAO-d tuleb vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 38 nende standardite ja soovituslike tavadega seotud erinevustest teavitada, esitab komisjon aegsasti ja vähemalt kaks kuud enne ICAO poolt erinevustest teatamiseks kehtestatud tähtaega nõukogule arutamiseks ja heakskiitmiseks kirjaliku dokumendi, mis põhineb eelkõige Euroopa Liidu Lennundusohutusameti (EASA) poolt määruse (EL) 2018/1139 artikli 90 lõike 4 kohaselt esitataval teabel, kui see on asjakohane, ja mis sisaldab üksikasjalikku teavet erinevuste kohta, millest ICAO-le tuleb teatada, ning mis vajaduse korral kajastab liikmesriikidele antud paindlikkust teate esitamise vormi osas.

Artikkel 5

Kui liikmesriik võtab kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikliga 71 vastu riiklikud meetmed, millega tehakse füüsilistele või juriidilistele isikutele erandeid või mille kogukestus ei ületa kaheksat kuud ja kui need riiklikud meetmed erinevad käesoleva otsuse artiklis 3 osutatud standarditest, ning mis eeldavad nende standarditega seotud erinevustest teatamist vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 38, teavitab asjaomane liikmesriik viivitamata komisjoni kõikidest teatatud erinevustest.

Kui määruse (EL) 2018/1139 artikli 71 kohaselt tehtud erandid on üldkohaldatavad ja nende kogukestus ületab kaheksat kuud, esitab komisjon hiljemalt kaks nädalat pärast seda, kui asjaomane liikmesriik on teda kõnealustest eranditest määruse (EL) 2018/1139 artikli 71 lõike 2 kohaselt teavitanud, nõukogule arutamiseks ja heakskiitmiseks kirjaliku dokumendi, mis põhineb asjaomase liikmesriigi esitatud teabel ja vajaduse korral EASA poolt kõnealuse määruse artikli 90 lõike 4 kohaselt esitatud teabel ning sisaldab üksikasjalikku teavet erinevuste kohta, millest ICAO-d peab teavitama.

Artikkel 6

Käesoleva otsuse rakendamine aitab liikmesriikidel täita Chicago konventsioonist tulenevaid kohustusi.

Artikkel 7

Liidu nimel ICAOs võetavat seisukohta väljendavad ICAO organites ühiselt liidu huvides tegutsevad liikmesriigid, keda abistab komisjon vastavalt liidu vaatejastaatusele.

Artikkel 8

Käesolevat otsust kohaldatakse kuni 31. detsembrini 2025. Komisjoni poolt esitatud ettepaneku põhjal võib nõukogu selle kohaldamisaega pikendada või seda muul viisil muuta.

Artikkel 9

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

*Nõukogu nimel
eesistuja*