



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 5. veebruar 2021
(OR. en)

5842/21

Institutsioonidevaheline
dokument:
2021/0027(NLE)

AVIATION 30
ICAO 12
RELEX 78

ETTEPANEK

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	5. veebruar 2021
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2021) 48 final
Teema:	Ettepanek: NÕUKOGU OTSUS, milles käsitletakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) nõukogu 222. istungjärgul võetavat seisukohta seoses rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 1. lisa 177. muudatuse, 2. lisa 47. muudatuse, 8. lisa 108. muudatuse, 10. lisa 90. muudatuse ja 10. lisa uue VI kõite kavandatud vastuvõtmisega

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2021) 48 final.

Lisatud: COM(2021) 48 final

Brüssel, 5.2.2021
COM(2021) 48 final

2021/0027 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS,

milles käsitletakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) nõukogu 222. istungjärgul võetavat seisukohta seoses rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 1. lisa 177. muudatuse, 2. lisa 47. muudatuse, 8. lisa 108. muudatuse, 10. lisa 90. muudatuse ja 10. lisa uue VI kõite kavandatud vastuvõtmisega

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Käesolevas ettepanekus käsitletakse järgmist:

i) liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) nõukogu 222. istungjärgul võetav seisukoht seoses rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 1. lisa (Lennundusspetsialistide load) 177. muudatuse, 2. lisa (Lennureeglid) 47. muudatuse, 8. lisa (Õhusõiduki lennukõlblikkus) 108. muudatuse, 10. lisa (Lennunduse telekommunikatsioon) 90. muudatuse ja 10. lisa uue VI kõite kavandatud vastuvõtmisega, ning

ii) liidu nimel võetav seisukoht pärast seda, kui ICAO teatab 1. lisa 177. muudatuse, 2. lisa 47. muudatuse, 8. lisa 108. muudatuse, 10. lisa 90. muudatuse ja 10. lisa uue VI kõite vastuvõtmisest vastavate riikidele adresseeritud kirjadega ja kutsub osalisriike üles teatama meetmetega mittenõustumisest, võimalikest erinevustest või vastuvõetud meetme järgimisest.

2. ETTEPANEKU TAUST

2.1. Rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioon

Rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni (edaspidi „Chicago konventsioon“) eesmärk on reguleerida rahvusvahelist lennutransporti. Chicago konventsioon jõustus 4. aprillil 1947 ja sellega asutati Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon.

Kõik ELi liikmesriigid on Chicago konventsiooni osalised.

2.2. Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon

Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (edaspidi „ICAO“) on Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni spetsialiseeritud asutus. Organisatsiooni eesmärk on arendada rahvusvahelise aeronavigatsiooni põhimõtteid ja meetodeid ning edendada rahvusvahelise lennutranspordi kavandamist ja arendamist.

ICAO nõukogu on ICAO alaline organ, kuhu kuulub 36 konventsiooniosalist riiki, mille ICAO assamblee on valinud kolmeks aastaks. Ajavahemikul 2019–2022 on ICAO nõukogus esindatud seitse ELi liikmesriiki.

Chicago konventsiooni artiklis 54 loetletud ICAO nõukogu kohustuslike ülesannete seas on võtta vastu rahvusvahelisi standardeid ja soovituslikke tavaid, mis on kindlaks määratud Chicago konventsiooni lisades.

Chicago konventsiooni artikli 90 kohaselt jõustub asjaomane lisa või lisa muudatus selle ICAO osalisriikidele edastamisest kolme kuu jooksul või pärast ICAO nõukogu määratud pikemat perioodi juhul, kui selle aja jooksul ei ole enamus ICAO osalisriike teatanud oma mittenõustumisest.

Pärast selliste meetmete vastuvõtmist peavad ICAO riigid enne asjaomaste meetmete jõustumist ja õiguslikult siduvaks muutumist teatama meetmetega mittenõustumisest, võimalikest erinevustest või vastuvõetud meetme järgimisest.

Chicago konventsiooni artikli 38 kohaselt peab osalisriik, kelle arvates ei ole mõne rahvusvahelise standardi või menetluse kõiki aspekte võimalik järgida või viia oma norme ja tavaid täielikult kooskõlla rahvusvahelise standardi või menetlusega pärast selle muutmist või kes peab vajalikuks vastu võtta norme või tavaid, mis mingis üksikasjas erinevad rahvusvahelise standardiga kehtestatud normidest või tavadest, viivitamata teatama ICAO-le oma tava ja rahvusvahelise standardiga kehtestatud tava erinevustest.

2.3. ICAO kavandatud aktid ja nende seos kehtivate liidu eeskirjadega

ICAO nõukogu võtab oma 222. istungjärgul või sellele järgneval istungjärgul eeldatavalt vastu järgmised muudatused:

1. lisa (Lennundusspetsialistide load) 177. muudatus, mis on juhtimis- ja kontrollisüsteemi ühenduse (C2 Link) süsteemide ja protseduuridega seotud ning neist tulenev muudatus;

2. lisa (Lennureeglid) 47. muudatus, mis seondub 8. lisa 108. muudatusest tulenevate kaugjuhitavate õhusõidukite süsteemide (RPAS) lennukõlblikkuse sertifitseerimise nõuetega;

8. lisa (Õhusõiduki lennukõlblikkus) 108. muudatus, mis seondub RPASidega;

10. lisa (Lennunduse telekommunikatsioon) V köite 90. muudatus, mis on seotud RPAS C2 Link sagedusalaga, ja

10. lisa uus VI köide, mis on seotud RPAS C2 Link süsteemide ja protseduuridega (edaspidi „kavandatud õigusakt“).

Kavandatud õigusakti eesmärk on:

muuta Chicago konventsiooni 8. lisa olemasolevaid standardeid ja soovituslikke tavaid, lisades 8. lisa I osasse konkreetsed määratlused ja mõisted, mida kasutatakse uue VIII, IX ja X osa standardites. See hõlmab ka ettepanekuid 8. lisa II osa kohta, milles antakse ülevaade kaugjuhitavate õhusõidukite (RPA) sertifitseerimiseks ja jätkuva lennukõlblikkuse tagamiseks kohaldatavatest üldistest protseduuridest;

lisada Chicago konventsiooni 8. lissasse uus VIII osa RPAd kohta;

lisada Chicago konventsiooni 8. lissasse uus IX osa kaugjuhitavate helikopterite kohta;

lisada Chicago konventsiooni 8. lissasse uus X osa kaugjuhtimisjaamade (RPS) kohta;

muuta Chicago konventsiooni 2. lisa 4. liidet seoses 8. lisa muudatustega;

muuta olemasolevaid standardeid ja soovituslikke tavaid Chicago konventsiooni 10. lisa V köites, milles määratakse kindlaks üksnes C2 Linki või RPASide puhul kasutatava sagedusala haldamine;

lisada 10. lisale uus VI köide RPAS C2 Link sidesüsteemide ja protseduuride kohta;

teha 1. ja 2. lisa muudatused, mis tulenevad 10. lisa V köite muutmisest ja 10. lisale uue VI köite lisamisest.

Kavandatud muudatusi hakatakse eeldatavalt kohaldama 28. novembril 2024.

3. LIIDU NIMEL VÕETAV SEISUKOHT

3.1. Peamised muudatused ja nende seos olemasolevate liidu eeskirjadega

ICAO kaugjuhitavate õhusõidukite süsteemide paneelile (RPASP) on tehtud ülesandeks koostada standardid ja soovituslikud tavad, käsiraamatud ja juhendmaterjalid, millega valmistatakse ette kaugjuhitavate õhusõidukite instrumentaallennureeglite kohast käitamist üle riigipiiride. Liikmesriikidega on kavandatud muudatuste, sealhulgas Chicago konventsiooni 8. ja 10. lisa muutmise ettepanekute ning neist tulenevate Chicago konventsiooni 1. ja 2. lisa muudatuste osas konsulteeritud ICAO poolt riikidele adresseeritud kirjades AN 7/67.1.1-19/52 ja AN 3/5.12-19/53. Need ettepanekud kuuluvad muudatuste seeriasse, mis esitatakse järjestikku.

Riikidele adresseeritud kirjas AN 3/5.12-19/53 algselt kavandatud muudatused seonduvad kaugjuhitavate jäigatiivaliste õhusõidukite lennukõlblikkuse, kaugjuhitavate helikopterite lennukõlblikkuse ja RPSiga. Need standardid ja soovituslikud tavad töötati välja RPASide jaoks, mis läbivad ICAO dokumendi 10019 (kaugjuhitavate õhusõidukite süsteemide (RPAS) käsiraamat) kohase tüübisertifitseerimise protsessi ning mida täiendavad ICAO kaugjuhitavate õhusõidukite süsteemide operatsiooni kontseptsiooni sisu ja eeldused.

RPASide integreerituse tõttu võib RPSi sertifitseerida RPA tüübisertifitseerimise protsessi raames tüübisertifikaadi omanikule antud tüübisertifikaadi osana. See ei välista võimalust, et RPSi võib sertifitseerida eraldi. C2 Link on RPASi ja selle lennukõlbliku oleku oluline osa, mistõttu tüübisertifikaadi seisukohast on tegu komponendiga.

Riikidele saadetud kirjas AN 7/67.1.1-19/52 algselt kavandatud muudatused on seotud C2 Linkiga ning hõlmavad tehnoloogianeutraalseid standardeid ja soovituslikke tavasid C2 Link protseduuride ja sidesüsteemide kohta. C2 Link on ette nähtud RPASi kahe peamise füüsilise komponendi: kaugjuhtimisjaama (RPS) ja kaugjuhitava õhusõiduki (RPA) vaheliseks teabevahetuseks. Seega on C2 Link selle füüsilisest teostusest sõltumata loogiline ühendus RPSi ja RPA vaheliseks teabevahetuseks, et kaugpiloodil oleks võimalik RPAS ohutult integreerida ülemaailmsesse lennunduskeskkonda, eelkõige sidosse, navigatsiooni ja seiresse. Kõnealused standardid ja soovituslikud tavad kujutavad endast esimest kahest kavandatud C2 Link väljundist.

RPASP töötab praegu teise ja üksikasjalikuma paketi kallal, mis sisaldab tehnoloogiaspetsiifilisi standardeid ja soovituslikke tavasid, mille valmimine on kavandatud 2022. aastaks.

Pärast EASA tagasisidet riikidele saadetud kirja AN 3/5.12-19/53 kohta tegi mitu ELi liikmesriiki ettepaneku, et vastutusalade konkreetse jaotuse tõttu käitaja ja projekteerija vahel tuleks riikidele saadetud kirjade teel konsulteerimist pikendada seni, kuni 6. lisa muutmiseks vajalike materjalide kavand on kättesaadav ning et 6. ja 8. lisa vastuvõtmine toimuks paralleelselt, eelkõige seoses kaugjuhtimisjaamade (RPS) loamenetlusega ja osalisriikide kohustustega RPASide jätkuva lennukõlblikkuse tagamisel. ICAO ei kiitnud seda ettepanekut heaks, mis võib komplitseerida seonduvate ICAO standardite ja soovituslike tavade ülevõtmist liidu õigusesse, kuna on vaja käsitleda RPASide projekteerijate ja käitajate kohustusi.

Kavandatud muudatused võivad otsustavalt mõjutada ELi õigusaktide, täpsemalt komisjoni määruse (EL) nr 748/2012,¹ komisjoni määruse (EL) nr 1321/2014,² komisjoni määruse (EL) nr 1178/2011,³ komisjoni määruse (EL) nr 965/2012⁴ ning võimalik, et komisjoni määruse (EL) nr 452/2014⁵ ja komisjoni rakendusmääruse (EL) 2017/373⁶ sisu. ICAO uued standardid ja soovituslikud tavad tuleb lisada kogu ELi hõlmavatesse õigusaktidesse, et muuta kehtivat õigusraamistikku, reguleerimaks rahvusvaheliselt ja avamere kohal käitatavate RPASide projekteerimist, tüübisertifitseerimist ja käitamist.

3.2. Liidu nimel võetav seisukoht

Liit tunnistab vajadust kehtestada rahvusvahelisel tasandil ühtlustatud õigusraamistik, mis võimaldab rahvusvaheliselt ja avamere kohal instrumentaallennureeglite kohaselt käitatavate RPASide projekteerimist, tüübisertifitseerimist ja käitamist. Kahes ICAO poolt riikidele adresseeritud kirjas esitatud muudatused toetavad seda eesmärki.

Seega on liidu nimel võetavaks seisukohaks toetada kavandatavaid muudatusi tervikuna.

Seisukoht, mis võetakse liidu nimel tingimusel, et ICAO nõukogu võtab Chicago konventsiooni kavandatud muudatused ilma sisuliste muudatusteta vastu, on mitte teatada oma mittenõustumisest ning teatada vastuvõetud meetme järgimisest, vastates asjaomastele ICAO poolt riikidele adresseeritud kirjadele. Kui liidu õigusaktid kalduvad vastuvõetud uutest standarditest ja soovituslikest tavadest kõrvale pärast kõnealuste standardite ja soovituslike tavade kohaldamise kavandatud kuupäeva, st pärast 28. novembrit 2024, tuleks ICAO-le teatada erinevusest nende konkreetsete standardite ja soovituslike tavadega.

¹ 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 1–85).

² 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 1–194).

³ Komisjoni 3. novembri 2011. aasta määrus (EL) nr 1178/2011, millega kehtestatakse tsiviillennunduses 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 1–193).

⁴ 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 1–148).

⁵ Komisjoni 29. aprilli 2014. aasta määrus (EL) nr 452/2014, millega kehtestatakse kolmandate riikide käitajate lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 133, 6.5.2014, lk 12–26).

⁶ Komisjoni 1. märtsi 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/373, millega sätestatakse lennuliikluse korraldamise teenuste ja aeronavigatsiooniteenuste osutajate ning muude lennuliikluse korraldamise võrgustiku funktsioonide suhtes ja kõigi nende järelevalve suhtes kohaldatavad ühisnõuded ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 482/2008, rakendusmäärused (EL) nr 1034/2011, (EL) nr 1035/2011 ja (EL) 2016/1377 ning muudetakse määrust (EL) nr 677/2011 (ELT L 62, 8.3.2017, lk 1–126).

4. ÕIGUSLIK ALUS

4.1. Menetlusõiguslik alus

4.1.1. Põhimõtted

Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) 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 kokkuleppe osaline⁷.

Termin „õigusliku toimega aktid“ hõlmab akte, millel on õiguslikud tagajärjed asjaomase organi suhtes kehtiva rahvusvahelise õiguse normide alusel. Selle mõiste alla kuuluvad ka sellised õiguslikud vahendid, mis ei ole rahvusvahelise õiguse kohaselt siduvad, kuid mis „võivad mõjutada otsustavalt liidu seadusandja vastu võetud õigusaktide sisu“⁸.

4.1.2. Kohaldamine käesoleval juhtumil

ICAO nõukogu on lepinguga, täpsemalt rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooniga (edaspidi „Chicago konventsioon“) loodud organ.

Chicago konventsiooni artikli 54 kohaselt võtab ICAO nõukogu vastu rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad, mis määratakse kindlaks Chicago konventsiooni lisades. Need on õigusliku toimega aktid. Nende aktide teatav õiguslik toime võib oleneda mittenõustumist ja erinevusi käsitlevatest teadetest ning nende teadete tingimustest. Seetõttu kuulub selliste teadete kohta liidu seisukoha vastuvõtmine ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohaldamisalasse.

Kavandatud õigusaktid võivad otsustavalt mõjutada ELi õigusaktide, täpsemalt komisjoni määruse (EL) nr 748/2012,⁹ komisjoni määruse (EL) nr 1321/2014,¹⁰ komisjoni määruse (EL) nr 1178/2011,¹¹ komisjoni määruse (EL) nr 965/2012¹² ning võimalik, et komisjoni määruse

⁷ Euroopa Kohtu 7. oktoobri 2014. aasta otsus kohtuasjas C-399/12: Saksamaa vs. nõukogu, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

⁸ Euroopa Kohtu 7. oktoobri 2014. aasta otsus kohtuasjas C-399/12: Saksamaa vs. nõukogu, ECLI:EU:C:2014:2258, punktid 61–64.

⁹ 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 1–85).

¹⁰ 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 1–194).

¹¹ Komisjoni 3. novembri 2011. aasta määrus (EL) nr 1178/2011, millega kehtestatakse tsiviillennunduses 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 1–193).

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 1–148).

(EL) nr 452/2014¹³ ja komisjoni rakendusmääruse (EL) 2017/373¹⁴ sisu. ICAO uued standardid ja soovituslikud tavad tuleb lisada kogu ELi hõlmavatesse õigusaktidesse, et muuta kehtivat õigusraamistikku, reguleerimaks rahvusvaheliselt ja avamere kohal käitatavate RPASide projekteerimist, tüübisertifitseerimist ja käitamist. Seetõttu tuleb ELi õigusakte vastavalt muuta.

Kavandatud muudatuste peamine eesmärk on kehtestada rahvusvaheliselt ja avamere kohal instrumentaallennureeglite kohaselt käitatavate RPASide projekteerimise, tüübisertifitseerimise ja käitamise õigusraamistik. ELi toimimise lepingu artikli 3 lõike 2 kohaselt on liidul selles küsimuses ainuvälispädevus.

Vastuvõetud aktiga ei täiendata ega muudeta lepingu institutsioonilist raamistikku.

Seega on esildatud otsuse menetlusõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 218 lõige 9.

4.2. Materiaalõiguslik alus

4.2.1. Põhimõtted

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

4.2.2. Kohaldamine käesoleval juhtumil

Vastuvõetud akti põhieesmärk ja sisu on seotud ühise transpordipoliitikaga.

Seepärast on esildatud otsuse materiaaloõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 100 lõige 2.

4.3. Kokkuvõte

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

¹³ Komisjoni 29. aprilli 2014. aasta määrus (EL) nr 452/2014, millega kehtestatakse kolmandate riikide käitajate lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 133, 6.5.2014, lk 12–26).

¹⁴ Komisjoni 1. märtsi 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/373, millega sätestatakse lennuliikluse korraldamise teenuste ja aeronavigatsiooniteenuste osutajate ning muude lennuliikluse korraldamise võrgustiku funktsioonide suhtes ja kõigi nende järelevalve suhtes kohaldatavad ühisnõuded ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 482/2008, rakendusmäärused (EL) nr 1034/2011, (EL) nr 1035/2011 ja (EL) 2016/1377 ning muudetakse määrust (EL) nr 677/2011 (ELT L 62, 8.3.2017, lk 1–126).

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS,

milles käsitletakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) nõukogu 222. istungjärgul võetavat seisukohta seoses rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 1. lisa 177. muudatuse, 2. lisa 47. muudatuse, 8. lisa 108. muudatuse, 10. lisa 90. muudatuse ja 10. lisa uue VI kõite kavandatud vastuvõtmisega

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“), mille eesmärk on reguleerida rahvusvahelist lennutransporti, jõustus 4. aprillil 1947. Sellega loodi Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (edaspidi „ICAO“).
- (2) Liikmesriigid on Chicago konventsiooni osalisriigid ja ICAO liikmed ning liidul on teatavates ICAO organites vaatleja staatus. ICAO nõukogus on esindatud seitse liikmesriiki.
- (3) Chicago konventsiooni artikli 54 kohaselt võib ICAO nõukogu võtta vastu rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad ning määrata need kindlaks Chicago konventsiooni lisades.
- (4) ICAO nõukogu kavatseb oma 222. istungjärgul vastu võtta Chicago konventsiooni 1. lisa (Lennundusspetsialistide load) 177. muudatuse, 2. lisa (Lennureeglid) 47. muudatuse, 8. lisa (Õhusõiduki lennukõlblikkus) 108. muudatuse, 10. lisa (Lennunduse telekommunikatsioon) V kõite 90. muudatuse kaugjuhitavate õhusõidukite süsteemide (RPAS) C2 Link süsteemide ja protseduuride kohta ning 10. lisa uue VI kõite.
- (5) Kavandatud muudatuste peamine eesmärk on kehtestada rahvusvaheliselt ja avamere kohal instrumentaallennureeglite kohaselt käitatavate RPASide projekteerimise, tüübisertifitseerimise ja käitamise õigusraamistik. Liit toetab kindlalt ICAO jõupingutusi kõnealuse õigusraamistiku kehtestamisel.
- (6) On asjakohane määrata liidu nimel ICAO nõukogus võetav seisukoht, sest 1. lisa 177. muudatus, 2. lisa 47. muudatus, 8. lisa 108. muudatus, 10. lisa V kõite 90. muudatus ja 10. lisa uue VI kõite vastuvõtmine on liidu jaoks siduv ja võib otsustavalt mõjutada

liidu õiguse sisu, täpsemalt komisjoni määrust (EL) nr 748/2012,¹⁵ komisjoni määrust (EL) nr 1321/2014,¹⁶ komisjoni määrust (EL) nr 1178/2011,¹⁷ komisjoni määrust (EL) nr 965/2012¹⁸ ning võimalik, et komisjoni määrust (EL) nr 452/2014¹⁹ ja komisjoni rakendusmäärust (EL) 2017/373²⁰.

- (7) Liidu seisukoht ICAO nõukogu 222. istungjärgul või sellele järgneval istungjärgul seoses 1. lisa 177. muudatuse, 2. lisa 47. muudatuse, 8. lisa 108. muudatuse, 10. lisa V kõite 90. muudatuse kavandatud vastuvõtmisega ja 10. lisa uue VI kõite vastuvõtmisega riikidele adresseeritud kirjades AN 7/67.1.1-19/52 ja AN 3/5.12-19/53 esitatud kujul, peaks olema neid muudatusi tervikuna toetada. Kõnealust seisukohta peaksid väljendama ühiselt liidu nimel tegutsedes liidu liikmesriigid, kes on ICAO nõukogu liikmed.
- (8) Kui Chicago konventsiooni 1., 2., 8. ja 10. lisa muudatused vastu võetakse, on need siduvad kõikide ICAO liikmete, sh kõikide liidu liikmesriikide jaoks kooskõlas Chicago konventsiooniga ja sellega ette nähtu piires.
- (9) Chicago konventsiooni artikli 38 kohaselt peaks osalisriik, kelle arvates ei ole mõne rahvusvahelise standardi või menetluse kõiki aspekte võimalik järgida või viia oma norme ja tavaid täielikult kooskõlla rahvusvahelise standardi või menetlusega pärast selle muutmist või kes peab vajalikuks vastu võtta norme või tavaid, mis mingis üksikasjas erinevad rahvusvahelise standardiga kehtestatud normidest või tavadest, viivitamata teatama ICAO-le oma tava ja rahvusvahelise standardiga kehtestatud tava erinevustest.
- (10) Chicago konventsiooni artikli 90 kohaselt jõustub asjaomane lisa või lisa muudatus selle ICAO osalisriikidele edastamisest kolme kuu jooksul või pärast ICAO nõukogu määratud pikemat perioodi juhul, kui selle aja jooksul ei ole enamus ICAO osalisriike teatanud oma mittenõustumisest.
- (11) Liidu seisukoht pärast 1. lisa 177. muudatuse, 2. lisa 47. muudatuse, 8. lisa 108. muudatuse ja 10. lisa V kõite 90. muudatuse vastuvõtmist ning 10. lisa uue VI kõite

¹⁵ 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 1–85).

¹⁶ 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 1–194).

¹⁷ Komisjoni 3. novembri 2011. aasta määrus (EL) nr 1178/2011, millega kehtestatakse tsiviillennunduses 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 1–193).

¹⁸ 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 1–148).

¹⁹ Komisjoni 29. aprilli 2014. aasta määrus (EL) nr 452/2014, millega kehtestatakse kolmandate riikide käitajate lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 133, 6.5.2014, lk 12–26).

²⁰ Komisjoni 1. märtsi 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/373, millega sätestatakse lennuliikluse korraldamise teenuste ja aeronavigatsiooniteenuste osutajate ning muude lennuliikluse korraldamise võrgustiku funktsioonide suhtes ja kõigi nende järelevalve suhtes kohaldatavad ühisnõuded ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 482/2008, rakendusmäärused (EL) nr 1034/2011, (EL) nr 1035/2011 ja (EL) 2016/1377 ning muudetakse määrust (EL) nr 677/2011 (ELT L 62, 8.3.2017, lk 1–126).

vastuvõtmist ICAO nõukogu poolt, millest ICAO peasekretär teatab ICAO riikidele adresseeritud kirjaga, peaks olema mitte teatada oma mittenõustumisest ning teatada vastuvõetud muudatuste järgimisest. Kui liidu õigusaktid kalduvad vastuvõetud uutest standarditest ja soovituslikest tavadest kõrvale pärast kõnealuste standardite ja soovituslike tavade kohaldamise kavandatud kuupäeva, st pärast 28. novembrit 2024, tuleks ICAO-le teatada erinevusest nende konkreetsete standardite ja soovituslike tavadega. Seda seisukohta peaksid väljendama kõik liidu liikmesriigid,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

1. ICAO nõukogu 222. istungjärgul või ühel sellele järgneval istungjärgul liidu nimel võetav seisukoht on toetada Chicago konventsiooni kavandatud muudatusi, nimelt 1. lisa 177. muudatust, 2. lisa 47. muudatust, 8. lisa 108. muudatust, 10. lisa V köite 90. muudatust ja 10. lisa uue VI köite vastuvõtmist tervikuna.
2. Seisukoht, mis võetakse liidu nimel tingimusel, et ICAO nõukogu võtab ilma sisuliste muudatusteta vastu Chicago konventsiooni kavandatud muudatused, millele on osutatud lõikes 1, nimelt 1. lisa 177. muudatuse, 2. lisa 47. muudatuse, 8. lisa 108. muudatuse, 10. lisa V köite 90. muudatuse ja 10. lisa uue VI köite, on mitte teatada oma mittenõustumisest ning teatada vastuvõetud meetme järgimisest, vastates ICAO poolt riikidele adresseeritud asjaomastele kirjadele. Kui liidu õigusaktid kalduvad vastuvõetud uutest standarditest ja soovituslikest tavadest kõrvale pärast kõnealuste standardite ja soovituslike tavade kohaldamise kavandatud kuupäeva, st pärast 28. novembrit 2024, tuleks ICAO-le teatada erinevusest nende konkreetsete standardite ja soovituslike tavadega.

Artikkel 2

Artikli 1 lõikes 1 viidatud seisukoha esitavad ühiselt tegutsedes liidu liikmesriigid, kes on ICAO nõukogu liikmed.

Artikli 1 lõikes 2 viidatud seisukohta väljendavad kõik liidu liikmesriigid.

Artikkel 3

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

*Nõukogu nimel
eesistuja*