



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 5. helmikuuta 2021
(OR. en)

5842/21

Toimielinten välinen asia:
2021/0027 (NLE)

AVIATION 30
ICAO 12
RELEX 78

EHDOTUS

Lähetäjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	5. helmikuuta 2021
Vastaanottaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	COM(2021) 48 final
Asia:	Ehdotus NEUVOSTON PÄÄTÖS Euroopan unionin puolesta Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) neuvoston 222. istunnossa esitettävä kanta kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 1 muutoksen 177, liitteen 2 muutoksen 47, liitteen 8 muutoksen 108, liitteen 10 muutoksen 90 ja liitteen 10 uuden niteen VI suunniteltuun hyväksymiseen

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2021) 48 final.

Liite: COM(2021) 48 final



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 5.2.2021
COM(2021) 48 final

2021/0027 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

Euroopan unionin puolesta Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) neuvoston 222. istunnossa esitettävä kanta kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 1 muutoksen 177, liitteen 2 muutoksen 47, liitteen 8 muutoksen 108, liitteen 10 muutoksen 90 ja liitteen 10 uuden niteen VI suunniteltuun hyväksymiseen

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN KOHDE

Tämä ehdotus koskee

- i) unionin puolesta Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) neuvoston 222. istunnossa otettavaa kantaa kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 1 (*Personnel Licensing*) muutoksen 177, liitteen 2 (*Rules of the Air*) muutoksen 47, liitteen 8 (*Airworthiness of Aircraft*) muutoksen 108, liitteen 10 (*Aeronautical Telecommunications*) muutoksen 90 ja liitteen 10 uuden niteen VI suunniteltuun hyväksymiseen sekä
- ii) unionin puolesta otettavaa kantaa sen jälkeen, kun ICAO on ilmoittanut liitteen 1 muutoksen 177, liitteen 2 muutoksen 47, liitteen 8 muutoksen 108, liitteen 10 muutoksen 90 ja liitteen 10 uuden niteen VI hyväksymisestä valtioille osoitetuilla kirjeillä, joissa sopimusvaltioita kehoitetaan joko ilmoittamaan siitä, etteivät ne hyväksy muutosta, tai ilmoittamaan eroavuudet taikka ilmoittamaan noudattavansa hyväksytyjä toimenpiteitä.

2. EHDOTUKSEN TAUSTA

2.1. Kansainvälistä siviili-ilmailua koskeva yleissopimus

Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen, jäljempänä 'Chicagon yleissopimus', tavoitteena on säännellä kansainvälistä lentoliikennettä. Chicagon yleissopimus tuli voimaan 4. huhtikuuta 1947, ja sillä perustettiin kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö.

Kaikki EU:n jäsenvaltiot ovat Chicagon yleissopimuksen sopimuspuolia.

2.2. Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö

Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö on Yhdistyneiden Kansakuntien erityisjärjestö. Järjestön tavoitteena on kehittää kansainvälisen lentoliikenteen periaatteita ja tekniikoita sekä edistää kansainvälisen lentoliikenteen suunnittelua ja kehittämistä.

ICAOn neuvosto on ICAOn pysyvä elin, ja sen jäseninä ovat 36 sopimusvaltiota, jotka ICAOn yleiskokous valitsee kolmeksi vuodeksi. ICAOn neuvostossa on kaudella 2019–2022 seitsemän EU:n jäsenvaltiota.

Chicagon yleissopimuksen 54 artiklassa lueteltuihin ICAOn neuvoston pakollisiin tehtäviin kuuluu Chicagon yleissopimuksen liitteiksi otettavien kansainvälisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen hyväksyminen.

Chicagon yleissopimuksen 90 artiklan mukaan jokainen tällainen liite tai liitteen muutos tulee voimaan kolmen kuukauden kuluttua sen toimittamisesta ICAOn sopimusvaltioille tai ICAOn neuvoston mahdollisesti määräämän pitemmän ajanjakson päätyttyä, ellei ICAOn sopimusvaltioiden enemmistö sillä välin ilmoita, etteivät ne hyväksy kyseistä liitettä tai muutosta.

Tällaisten toimenpiteiden hyväksymisen jälkeen ICAOn valtioiden on joko ilmoitettava toimenpiteen hyväksymättä jättämisestä, ilmoitettava mahdolliset eroavuudet tai ilmoitettava noudattavansa toimenpidettä ennen kuin se tulee voimaan ja siitä tulee oikeudellisesti sitova.

Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaan valtio, joka ei joka suhteessa voi noudattaa jotain tällaista kansainvälistä standardia tai menettelytapaa tai saattaa omia määräyksiään tai menetelmiään täysin jonkin tällaisen kansainvälisen standardin tai menettelytavan mukaisiksi taikka pitää välttämättömänä joissakin kohdin kansainvälisillä standardeilla määrätystä

eroavien määräysten tai menetelmien hyväksymistä, on velvollinen heti ilmoittamaan ICAO:lle kansainvälisellä standardilla määrätyn ja oman menettelynsä eroavuuksista.

2.3. Suunnitellut ICAOn säädökset ja niiden suhde voimassa oleviin unionin sääntöihin

ICAOn neuvoston on määrä hyväksyä 222. istunnossaan tai jossakin sitä seuraavassa istunnossaan

liitteen 1 (*Personnel Licensing*) muutos 177, joka koskee C2-yhteyspalvelujärjestelmiä ja -menetelmiä ja on seurausta aiemmista muutoksista;

liitteen 2 (*Rules of the Air*) muutos 47, joka koskee kauko-ohjattujen ilma-alusjärjestelmien (RPAS) lentokelpoisuustodistusvaatimuksia ja on seurausta liitteeseen 8 tehdystä muutoksesta 108;

liitteen 8 (*Airworthiness of Aircraft*) muutos 108, joka liittyy kauko-ohjattuihin ilma-alusjärjestelmiin (RPAS);

liitteen 10 (*Aeronautical Telecommunications*), nide V, muutos 90, joka liittyy RPAS C2 -yhteyspalvelun taajuuspektriin, ja

liitteen 10 uusi nide VI, joka liittyy RPAS C2 -yhteyspalvelujärjestelmiin ja -menetelmiin. ('suunniteltu määräys').

Suunnitellun määräyksen tarkoituksena on

muuttaa Chicagon yleissopimuksen liitteessä 8 olevia standardeja ja suositeltuja menettelytapoja sisällyttämällä liitteessä 8 olevaan I osaan erityiset määritelmät ja termit, joita käytetään uusissa VIII, IX ja X osissa olevissa standardeissa. Lisäksi se sisältää liitteessä 8 olevaan II osaan ehdotuksia, joissa esitetään yleiskatsaus kauko-ohjattujen lentokoneiden (RPA) sertifiointia ja jatkuvaa lentokelpoisuutta koskevista yleisistä menetelmistä;

lisätä Chicagon yleissopimuksen liitteeseen 8 kauko-ohjattuja lentokoneita koskeva uusi VIII osa;

lisätä Chicagon yleissopimuksen liitteeseen 8 uusi IX osa, joka koskee kauko-ohjattuja helikoptereita;

lisätä Chicagon yleissopimuksen liitteeseen 8 uusi X osa, joka liittyy kauko-ohjauspaikkaan (RPS);

tehdä Chicagon yleissopimuksen liitteen 2 lisäykseen 4 muutos, joka on seurausta liitteeseen 8 tehdyistä muutoksista;

muuttaa Chicagon yleissopimuksen liitteessä 10 (nide V) olevia standardeja ja suositeltuja menettelytapoja siten, että määritetään yksinomaan ohjaus- ja hallintayhteyttä (C2-yhteyspalvelua) tai kauko-ohjattuja ilma-alusjärjestelmiä (RPAS) varten käytettävien taajuuksien hallinta;

lisätä liitteeseen 10 kauko-ohjattujen ilma-alusjärjestelmien C2-yhteyspalveluun liittyviä viestintäjärjestelmiä ja -menetelmiä koskeva uusi nide VI (*Communication Systems and Procedures relating to Remotely Piloted Aircraft Systems C2 Link*);

tehdä liitteisiin 1 ja 2 muutoksia, jotka johtuvat liitteen 10 (nide V) muuttamisesta ja uuden niteen VI lisäämisestä liitteeseen 10.

Ehdotettujen muutosten on määrä tulla voimaan 28. marraskuuta 2024.

3. UNIONIN PUOLESTA OTETTAVA KANTA

3.1. Tärkeimmät muutokset ja niiden suhde voimassa oleviin unionin sääntöihin

Kauko-ohjattuja ilma-alusjärjestelmiä käsittelevän ICAOn paneelin (RPASP) tehtävänä on laatia standardeja ja suositeltuja menettelytapoja, käsikirjoja ja ohjeaineistoa, jotka koskevat kauko-ohjattujen ilma-alusten käyttöä kansainvälisten rajojen yli mittarilentosääntöjen mukaisesti. Jäsenvaltioita on kuultu ehdotetuista muutoksista ICAOn kirjeillä AN 7/67.1.1-19/52 ja AN 3/5.12-19/53, mukaan lukien Chicagon yleissopimuksen liitteiden 8 ja 10 muuttamista koskevat ehdotukset sekä Chicagon yleissopimuksen liitteisiin 1 ja 2 niiden seurauksena tehtävät muutokset. Nämä ehdotukset ovat osa peräkkäin tehtävien muutosten sarjaa.

Valtioille osoitetussa kirjeessä AN 3/5.12-19/53 alun perin ehdotetut muutokset koskevat kauko-ohjattujen kiinteäsiipisten ilma-alusten lentokelpoisuutta, kauko-ohjattujen helikoptereiden lentokelpoisuutta ja kauko-ohjauspaikkaa (RPS). Nämä standardit ja suositellut menettelytavat laadittiin kauko-ohjatuille ilma-alusjärjestelmille, joihin sovelletaan ICAOn asiakirjan 10019 (*Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems*) mukaista tyyppihyväksyntämenettelyä, ja niitä vahvistetaan kauko-ohjattuja ilma-alusjärjestelmiä koskevan ICAOn operatiivisen toiminta-ajatuksen (CONOPS) sisällöllä ja olettamuksilla.

Kauko-ohjattujen ilma-alusjärjestelmien integroidun luonteen vuoksi kauko-ohjauspaikka voidaan sertifioida osana RPA-tyyppihyväksynnän haltijalle RPA-tyyppihyväksyntäprosessin tuloksena myönnettävää tyyppihyväksyntätodistusta. Kauko-ohjauspaikka voidaan kuitenkin hyväksyä myös erikseen. C2-yhteyspalvelu on tärkeä osa kauko-ohjattua ilma-alusjärjestelmää ja sen lentokelpoisuusstatusta, minkä vuoksi se sisällytetään komponenttina tyyppihyväksyntätodistukseen.

Valtioille osoitetussa kirjeessä AN 7/67.1.1-19/52 alun perin ehdotetut muutokset koskevat ohjaus- ja hallintayhteyttä (C2-yhteyspalvelua), ja niihin sisältyvät C2-yhteyspalvelumenetelmiä ja C2-yhteyspalvelujärjestelmiä koskevat teknologianeutraalit standardit ja suositellut menettelytavat. C2-yhteyspalvelu on tarkoitettu tietojenvaihtoon RPAS:n kahden tärkeimmän fyysisen osan eli kauko-ohjauspaikan (RPS) ja kauko-ohjatun ilma-aluksen (RPA) välillä. C2-yhteyspalvelu on näin ollen fyysisestä toteuttamistavastaan riippumatta looginen yhteys RPS:n ja RPA:n välisessä tietojenvaihdossa, jotta kauko-ohjaaja voi turvallisesti integroida RPAS:n ilmailun maailmanlaajuiseen toimintaympäristöön, erityisesti viestinnän, lentosuunnistuksen ja valvonnan osalta. Nämä standardit ja suositellut menettelytavat kuuluvat ensimmäiseen kahdesta suunnitellusta C2-yhteyspalvelupaketista.

RPASP valmistelee parhaillaan toista ja yksityiskohtaisempaa pakettia, joka sisältää teknologiakohtaiset standardit ja suositellut menettelytavat, vuodeksi 2022.

EASAn valtiolle osoitettuun kirjeeseen AN 3/5.12-19/53 antaman palautteen perusteella monet EU:n jäsenvaltiot ehdottivat, että lentotoiminnan harjoittajan ja suunnittelijan välisen vastuunjaon vuoksi valtioiden kirjekuulemista olisi jatkettava, kunnes liitteen 6 muuttamista koskeva aineistoluonnos on saatavilla, ja että liitteiden 6 ja 8 hyväksyminen olisi toteutettava rinnakkaisesti erityisesti kauko-ohjauspaikkojen (RPS) hyväksynnän ja jatkuvan lentokelpoisuuden ylläpitämiseen liittyvien sopimusvaltioiden vastuiden osalta. ICAO ei hyväksynyt tätä ehdotusta, mikä saattaa vaikeuttaa asiaan liittyvien ICAOn standardien ja suositeltujen menettelytapojen saattamista osaksi unionin lainsäädäntöä, koska kauko-ohjauspaikkaan liittyvät suunnittelijan ja lentotoiminnan harjoittajan vastuut on otettava huomioon.

Suunnitellut muutokset voivat vaikuttaa perinpohjaisesti EU:n lainsäädäntöön eli komission asetukseen (EU) N:o 748/2012¹, komission asetukseen (EU) N:o 1321/2014², komission asetukseen (EU) N:o 1178/2011³, komission asetukseen (EU) N:o 965/2012⁴ sekä mahdollisesti komission asetukseen (EU) N:o 452/2014⁵ ja komission täytäntöönpanoasetukseen (EU) 2017/373⁶. EU:n lainsäädäntöön on sisällytettävä ICAOn uudet standardit ja suositellut menettelytavat, joilla muutetaan voimassa olevaa oikeudellista kehystä sellaisten kauko-ohjattujen ilma-alusjärjestelmien suunnittelun, tyyppihyväksynnän ja lennätyksen sääntelemiseksi, joita käytetään kansainvälisten rajojen yli ja aavalla merellä.

3.2. Unionin puolesta otettava kanta

Unioni toteaa, että on tarpeen luoda kansainvälisellä tasolla yhdenmukaistettu sääntelykehys, joka mahdollistaa kauko-ohjattujen ilma-alusten suunnittelun, tyyppihyväksynnän ja lennätyksen kansainvälisten rajojen yli ja aavalla merellä mittarilentosääntöjen mukaisesti. ICAOn kahdessa valtioille osoitetussa kirjeessä ehdotetut muutokset tukevat tätä tavoitetta.

Sen vuoksi ehdotettu unionin puolesta otettava kanta on tukea ehdotettuja muutoksia kokonaisuudessaan.

Edellyttäen, että ICAOn neuvosto hyväksyy Chicagon yleissopimukseen tehtävät muutokset ilman merkittäviä muutoksia, unionin puolesta otettavana kantana on jättää ilmaisematta vastustusta ja ilmoittaa hyväksytyn toimenpiteen noudattamisesta vastauksena asiaa koskeviin ICAOn valtioille osoitettuihin kirjeisiin. Jos unionin lainsäädäntö poikkeaisi hiljattain hyväksytyistä standardeista ja suositelluista menettelytavoista niiden suunnitellun soveltamispäivän eli 28. päivän marraskuuta 2024 jälkeen, ICAO:lle olisi ilmoitettava eroavuudesta kyseisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen suhteen.

4. OIKEUSPERUSTA

4.1. Menettelyllinen oikeusperusta

4.1.1. Periaatteet

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT-sopimus', 218 artiklan 9 kohdassa määrätään päätöksistä ”*sopimuksella perustetussa elimessä unionin puolesta*

¹ Komission asetus (EU) N:o 748/2012, annettu 3 päivänä elokuuta 2012, ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuus- ja ympäristöhyväksyntää sekä suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden hyväksyntää koskevista täytäntöönpanosäännöistä (EUVL L 224, 21.8.2012, s. 1–85).

² Komission asetus (EU) N:o 1321/2014, annettu 26 päivänä marraskuuta 2014, ilma-alusten sekä ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden jatkuvan lentokelpoisuuden ylläpidosta ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksymisestä (EUVL L 362, 17.12.2014, s. 1–194).

³ Komission asetus (EU) N:o 1178/2011, annettu 3 päivänä marraskuuta 2011, siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla (EUVL L 311, 25.11.2011, s. 1–193).

⁴ Komission asetus (EU) N:o 965/2012, annettu 5 päivänä lokakuuta 2012, lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 296, 25.10.2012, s. 1–148).

⁵ Komission asetus (EU) N:o 452/2014, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2014, kolmansien maiden lentotoiminnan harjoittajien lentotoimintaan liittyvien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen vahvistamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 133, 6.5.2014, s. 12–26).

⁶ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/373, annettu 1 päivänä maaliskuuta 2017, ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalvelujen sekä muiden ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen palveluntarjoajia koskevista yhteisistä vaatimuksista ja näiden palveluntarjoajien valvonnasta, asetuksen (EY) N:o 482/2008 sekä täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 1034/2011, (EU) N:o 1035/2011 ja (EU) 2016/1377 kumoamisesta ja asetuksen (EU) N:o 677/2011 muuttamisesta (EUVL L 62, 8.3.2017, s. 1–126).

esitettävien kantojen vahvistamisesta, silloin kun tämän elimen on annettava säädöksiä, joilla on oikeusvaikutuksia, lukuun ottamatta säädöksiä, joilla täydennetään tai muutetaan sopimuksen institutionaalisia rakenteita”.

SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohtaa sovelletaan riippumatta siitä, onko unioni kyseisen elimen jäsen vai kyseisen sopimuksen osapuoli.⁷

Ilmaisu *’säädökset, joilla on oikeusvaikutuksia’* kattaa myös säädökset, joilla on oikeusvaikutuksia kyseiseen elimeen sovellettavan kansainvälisen oikeuden nojalla. Se kattaa myös välineet, joilla ei ole sitovaa vaikutusta kansainvälisen oikeuden nojalla, mutta jotka *”voivat vaikuttaa ratkaisevasti sen säännösten sisältöön, jonka unionin lainsäätävä antaa”*.⁸

4.1.2. Soveltaminen käsillä olevassa asiassa

ICAOn neuvosto on sopimuksella eli kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksella, jäljempänä *’Chicagon yleissopimus’*, perustettu elin.

Chicagon yleissopimuksen 54 artiklan mukaan ICAOn neuvosto hyväksyy Chicagon yleissopimuksen liitteiksi otettavat kansainväliset standardit ja suositellut menettelytavat. Nämä ovat säädöksiä, joilla on oikeusvaikutuksia. Näiden säädösten tietyt oikeusvaikutukset voivat riippua hyväksymättä jättämisestä tai eroavuuksia koskevien ilmoitusten toimittamisesta ja kyseisten ilmoitusten ehdoista. Sen vuoksi näitä ilmoituksia koskevan unionin kannan hyväksyminen kuuluu SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan soveltamisalaan.

Suunnitellut määräykset voivat vaikuttaa EU:n lainsäädäntöön perinpohjaisesti, erityisesti komission asetukseen (EU) N:o 748/2012⁹, komission asetukseen (EU) N:o 1321/2014¹⁰, komission asetukseen (EU) N:o 1178/2011¹¹, komission asetukseen (EU) N:o 965/2012¹² sekä mahdollisesti komission asetukseen (EU) N:o 452/2014¹³ ja komission täytäntöönpanoasetukseen (EU) 2017/373¹⁴. EU:n lainsäädäntöön on sisällytettävä ICAOn uudet standardit ja suositellut menettelytavat, joilla muutetaan voimassa olevaa oikeudellista kehystä sellaisten kauko-ohjattujen ilma-alusjärjestelmien suunnittelun, tyyppihyväksynnän ja

⁷ Unionin tuomioistuimen tuomio 7.10.2014, Saksa v. neuvosto, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64 kohta.

⁸ Unionin tuomioistuimen tuomio 7.10.2014, Saksa v. neuvosto, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64 kohta.

⁹ Komission asetus (EU) N:o 748/2012, annettu 3 päivänä elokuuta 2012, ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuus- ja ympäristöhyväksyntää sekä suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden hyväksyntää koskevista täytäntöönpanosäännöistä (EUVL L 224, 21.8.2012, s. 1–85).

¹⁰ Komission asetus (EU) N:o 1321/2014, annettu 26 päivänä marraskuuta 2014, ilma-alusten sekä ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden jatkuvan lentokelpoisuuden ylläpidosta ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksymisestä (EUVL L 362, 17.12.2014, s. 1–194).

¹¹ Komission asetus (EU) N:o 1178/2011, annettu 3 päivänä marraskuuta 2011, siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla (EUVL L 311, 25.11.2011, s. 1–193).

¹² Komission asetus (EU) N:o 965/2012, annettu 5 päivänä lokakuuta 2012, lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 296, 25.10.2012, s. 1–148).

¹³ Komission asetus (EU) N:o 452/2014, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2014, kolmansien maiden lentotoiminnan harjoittajien lentotoimintaan liittyvien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen vahvistamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 133, 6.5.2014, s. 12–26).

¹⁴ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/373, annettu 1 päivänä maaliskuuta 2017, ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalvelujen sekä muiden ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen palveluntarjoajia koskevista yhteisistä vaatimuksista ja näiden palveluntarjoajien valvonnasta, asetuksen (EY) N:o 482/2008 sekä täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 1034/2011, (EU) N:o 1035/2011 ja (EU) 2016/1377 kumoamisesta ja asetuksen (EU) N:o 677/2011 muuttamisesta (EUVL L 62, 8.3.2017, s. 1–126).

lennätyksen sääntelemiseksi, joita käytetään kansainvälisten rajojen yli ja aavalla merellä. Sen vuoksi EU:n lainsäädäntöä on muutettava vastaavasti.

Ehdotettujen muutosten päätarkoituksena on luoda kansainvälisellä tasolla yhdenmukaistettu sääntelykehys, joka mahdollistaa kauko-ohjattujen ilma-alusten suunnittelun, tyyppihyväksynnän ja lennätyksen yli kansainvälisten rajojen ja aavalla merellä mittarilentosääntöjen mukaisesti. Unionilla on SEUT-sopimuksen 3 artiklan 2 kohdan mukaisesti yksinomainen ulkoinen toimivalta tässä asiassa.

Hyväksytyllä määräyksellä ei täydennetä eikä muuteta sopimuksen institutionaalisia rakenteita.

Sen vuoksi ehdotetun päätöksen menettelyllinen oikeusperusta on SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohta.

4.2. Aineellinen oikeusperusta

4.2.1. Periaatteet

SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan nojalla annettavan päätöksen aineellinen oikeusperusta määräytyy ensisijaisesti sen hyväksytyn asiakirjan tavoitteen ja sisällön perusteella, jota unionin puolesta otettava kanta koskee. Jos hyväksytyllä asiakirjalla on kaksi tavoitetta tai siihen sisältyy kaksi osatekijää ja jos näistä tavoitteista tai osatekijöistä toinen on mahdollista määritellä pääasialliseksi tavoitteeksi tai osatekijäksi, johon nähden toinen tavoite tai osatekijä on liitännäinen, SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan nojalla hyväksyttävällä päätöksellä on oltava vain yksi aineellinen oikeusperusta eli se, jota pääasiallinen tai ensisijainen tavoite tai osatekijä edellyttää.

4.2.2. Soveltaminen käsillä olevassa asiassa

Hyväksytyn asiakirjan pääasiallinen tarkoitus ja sisältö liittyvät yhteiseen liikennepolitiikkaan.

Sen vuoksi ehdotetun päätöksen aineellinen oikeusperusta on SEUT-sopimuksen 100 artiklan 2 kohta.

4.3. Päätelmät

Ehdotetun neuvoston päätöksen oikeusperustana on SEUT-sopimuksen 100 artiklan 2 kohta yhdessä sen 218 artiklan 9 kohdan kanssa.

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

Euroopan unionin puolesta Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) neuvoston 222. istunnossa esitettävä kanta kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 1 muutoksen 177, liitteen 2 muutoksen 47, liitteen 8 muutoksen 108, liitteen 10 muutoksen 90 ja liitteen 10 uuden niteen VI suunniteltuun hyväksymiseen

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 100 artiklan 2 kohdan yhdessä sen 218 artiklan 9 kohdan kanssa,

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Kansainvälistä siviili-ilmailua koskeva yleissopimus, jäljempänä 'Chicagon yleissopimus', joka sääntelee kansainvälistä lentoliikennettä, tuli voimaan 4 päivänä huhtikuuta 1947. Sillä perustettiin Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö (ICAO).
- (2) Jäsenvaltiot ovat Chicagon yleissopimuksen sopimusvaltioita ja ICAOn jäseniä, ja unionilla on tarkkailijan asema tietyissä ICAOn elimissä. ICAOn neuvostossa on edustettuina seitsemän jäsenvaltiota.
- (3) Chicagon yleissopimuksen 54 artiklan mukaan ICAOn neuvosto voi hyväksyä kansainvälisiä standardeja ja suositeltuja menettelytapoja (SARPs) ja ottaa niitä Chicagon yleissopimuksen liitteiksi.
- (4) ICAOn neuvoston on 222. istunnossaan määrää hyväksyä Chicagon yleisliitteen, nide V, liitteeseen 1 (*Personnel Licensing*) muutos 177, liitteeseen 2 (*Rules of the Air*) muutos 47, liitteeseen 8 (*Airworthiness of Aircraft*) muutos 108, liitteeseen 10 (*Aeronautical Telecommunications*) muutos 90, jotka koskevat kauko-ohjattujen ilma-alusjärjestelmien (RPAS) C2-yhteyspalvelujärjestelmiä ja -menetelmiä, sekä uusi nide VI liitteeseen 10.
- (5) Ehdotettujen muutosten päätarkoituksena on luoda kansainvälisellä tasolla yhdenmukaistettu sääntelykehys, joka mahdollistaa kauko-ohjattujen ilma-alusten suunnittelun, tyyppihyväksynnän ja lennätyksen yli kansainvälisten rajojen ja aavalla merellä mittarilentosääntöjen mukaisesti. Unioni tukee voimakkaasti ICAOn pyrkimyksiä ottaa tämä oikeudellinen kehys käyttöön.
- (6) On asianmukaista vahvistaa unionin puolesta ICAOn neuvostossa esitettävä kanta, koska liitteen 1 muutos 177, liitteen 2 muutos 47, liitteen 8 muutos 108, liitteen 10 (nide V) muutos 90 sekä uuden niteen VI hyväksyminen liitteeseen 10 ovat unionia sitovia ja voivat vaikuttaa perinpohjaisesti unionin lainsäädännön sisältöön eli komission asetukseen (EU) N:o 748/2012¹⁵, komission asetukseen (EU) N:o

¹⁵ Komission asetukset (EU) N:o 748/2012, annettu 3 päivänä elokuuta 2012, ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuus- ja ympäristöhyväksyntää sekä suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden hyväksyntää koskevista täytäntöönpanosäännöistä (EUVL L 224, 21.8.2012, s. 1–85).

1321/2014¹⁶, komission asetukseen (EU) N:o 1178/2011¹⁷, komission asetukseen (EU) N:o 965/2012¹⁸ sekä mahdollisesti komission asetukseen (EU) N:o 452/2014¹⁹ ja komission täytäntöönpanoasetukseen (EU) 2017/373²⁰.

- (7) ICAOn neuvoston 222. istunnossa tai sitä seuraavissa istunnoissa esitettävän unionin kannan, joka koskee suunniteltua muutosta 177 liitteeseen 1, muutosta 47 liitteeseen 2, muutosta 108 liitteeseen 8, muutosta 90 liitteeseen 10 (nide V) ja liitteen 10 uuden niteen VI hyväksymistä valtioille osoitetuissa kirjeissä AN 7/67.1.1-19/52 ja AN 3/5.12-19/53 esitetyn mukaisesti, olisi oltava näiden muutosten tukeminen kokonaisuudessaan. Niiden unionin jäsenvaltioiden, jotka ovat ICAOn neuvoston jäseniä, olisi esitettävä tämä kanta toimien yhdessä unionin puolesta.
- (8) Kun muutokset Chicagon yleissopimuksen liitteisiin 1, 2, 8 ja 10 on hyväksytty, ne sitovat kaikkia ICAOn jäseninä olevia valtioita, myös kaikkia EU:n jäsenvaltioita, Chicagon yleissopimuksen mukaisesti ja sen määrittämissä rajoissa.
- (9) Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaan valtio, joka ei joka suhteessa voi noudattaa jotain tällaista kansainvälistä standardia tai menettelytapaa tai saattaa omia määräyksiään tai menetelmiään täysin jonkin kansainvälisen standardin tai menettelytavan mukaisiksi viimeksimainitun tultua muutetuksi taikka pitää välttämättömänä joissakin kohdin kansainvälisillä standardeilla määrätystä eroavien määräysten ja menetelmien hyväksymistä, on velvollinen heti ilmoittamaan Kansainväliselle siviili-ilmailujärjestölle kansainvälisellä standardilla määrätyn ja oman menettelynsä eroavuuksista.
- (10) Chicagon yleissopimuksen 90 artiklan mukaan jokainen tällainen liite tai liitteen muutos tulee voimaan kolmen kuukauden kuluttua sen toimittamisesta ICAOn sopimusvaltioille tai ICAOn neuvoston mahdollisesti määräämän pitemmän ajanjakson päätyttyä, ellei ICAOn sopimusvaltioiden enemmistö sillä välin ilmoita, etteivät ne hyväksy kyseistä liitettä tai muutosta.
- (11) Unionin kantana sen jälkeen, kun muutos 177 liitteeseen 1, muutos 47 liitteeseen 2, muutos 108 liitteeseen 8, muutos 90 liitteeseen 10 (nide V) on hyväksytty ja ICAOn neuvosto on hyväksynyt uuden niteen VI liitteeseen 10, mistä ICAOn pääsihteeri ilmoittaa ICAOn valtioille osoitettavaa kirjemenettelyä noudattaen, olisi jättää ilmaisematta vastustusta ja ilmoittaa hyväksytyn toimenpiteen noudattamisesta. Jos unionin lainsäädäntö poikkeaisi hiljattain hyväksytyistä standardeista ja suositelluista

¹⁶ Komission asetus (EU) N:o 1321/2014, annettu 26 päivänä marraskuuta 2014, ilma-alusten sekä ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden jatkuvan lentokelpoisuuden ylläpidosta ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksymisestä (EUVL L 362, 17.12.2014, s. 1–194).

¹⁷ Komission asetus (EU) N:o 1178/2011, annettu 3 päivänä marraskuuta 2011, siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla (EUVL L 311, 25.11.2011, s. 1–193).

¹⁸ Komission asetus (EU) N:o 965/2012, annettu 5 päivänä lokakuuta 2012, lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 296, 25.10.2012, s. 1–148).

¹⁹ Komission asetus (EU) N:o 452/2014, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2014, kolmansien maiden lentotoiminnan harjoittajien lentotoimintaan liittyvien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen vahvistamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 133, 6.5.2014, s. 12–26).

²⁰ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/373, annettu 1 päivänä maaliskuuta 2017, ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalvelujen sekä muiden ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen palveluntarjoajia koskevista yhteisistä vaatimuksista ja näiden palveluntarjoajien valvonnasta, asetuksen (EY) N:o 482/2008 sekä täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 1034/2011, (EU) N:o 1035/2011 ja (EU) 2016/1377 kumoamisesta ja asetuksen (EU) N:o 677/2011 muuttamisesta (EUVL L 62, 8.3.2017, s. 1–126).

menettelytavoista niiden suunnitellun soveltamispäivän eli 28. päivän marraskuuta 2024 jälkeen, ICAO:lle olisi ilmoitettava eroavuudesta kyseisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen suhteen. Kaikkien unionin jäsenvaltioiden olisi ilmaista tämä kanta,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

1. Unionin puolesta Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) neuvoston 222. istunnossa tai myöhemmissä istunnoissa otettava kanta on seuraava: tuetaan Chicagon yleissopimukseen ehdotettua liitteen 1 muutosta 177, liitteen 2 muutosta 47, liitteen 8 muutosta 108, liitteen 10 (nide V) muutosta 90 ja liitteen 10 uuden niteen VI hyväksymistä.
2. Edellyttäen, että ICAO:n neuvosto hyväksyy ilman merkittäviä muutoksia 1 kohdassa tarkoitetun Chicagon yleissopimukseen ehdotetun muutoksen 177 liitteeseen 1, muutoksen 47 liitteeseen 2, muutoksen 108 liitteeseen 8, muutoksen 90 liitteeseen 10 (nide V) sekä uuden niteen VI liitteeseen 10, unionin puolesta esitettävänä kantana on jättää ilmoittamatta vastustuksesta ja ilmoittaa hyväksytyn toimenpiteen noudattamisesta vastauksena asiaa koskeviin ICAO:n valtioille osoitettuihin kirjeisiin. Jos unionin lainsäädäntö poikkeaisi hiljattain hyväksytyistä standardeista ja suositelluista menettelytavoista niiden suunnitellun soveltamispäivän eli 28. päivän marraskuuta 2024 jälkeen, ICAO:lle olisi ilmoitettava eroavuudesta kyseisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen suhteen.

2 artikla

Edellä 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun kannan esittävät ne unionin jäsenvaltiot, jotka ovat jäseninä ICAO:n neuvostossa, toimien yhdessä

Edellä 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun kannan esittävät kaikki unionin jäsenvaltiot.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

*Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja*