



Euroopa Liidu  
Nõukogu

Brüssel, 10. veebruar 2023  
(OR. en)

6062/23

---

---

Institutsioonidevaheline  
dokument:  
2023/0030(NLE)

---

---

AVIATION 20  
ICAO 3  
RELEX 146  
CLIMA 69  
ENV 122

#### ETTEPANEK

---

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	10. veebruar 2023
Saaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2023) 67 final
Teema:	Ettepanek: NÕUKOGU OTSUS seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) nõukogus seoses ettepanekutega muuta Chicago konventsiooni 16. lisa I–III köidet, milles käsitletakse keskkonnakaitsega seotud standardeid ja soovituslikke tavasid

---

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2023) 67 final.

---

Lisatud: COM(2023) 67 final



Brüssel, 10.2.2023  
COM(2023) 67 final

2023/0030 (NLE)

Ettepanek:

## **NÕUKOGU OTSUS**

**seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) nõukogus seoses ettepanekutega muuta Chicago konventsiooni 16. lisa I–III köidet, milles käsitletakse keskkonnakaitsega seotud standardeid ja soovituslikke tavaid**

## SELETUSKIRI

### **1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE**

Käesolevas ettepanekus käsitletakse nõukogu otsust, millega määratakse kindlaks Euroopa Liidu nimel võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Tsiivilennunduse Organisatsiooni (ICAO) nõukogus võetav seisukoht seoses ettepanekutega muuta Chicago konventsiooni 16. lisa I–III köidet, milles käsitletakse keskkonnakaitsega seotud standardeid ja soovituslikke tavasid.

### **2. ETTEPANEKU TAUST**

#### **2.1. Rahvusvahelise tsiivilennunduse konventsioon**

Rahvusvahelise tsiivilennunduse konventsiooni (edaspidi „Chicago konventsioon“) eesmärk on reguleerida rahvusvahelist lennutransporti. Konventsioon jõustus 4. aprillil 1947 ja sellega loodi ICAO.

Kõik ELi liikmesriigid on Chicago konventsiooni osalised.

#### **2.2. Rahvusvaheline Tsiivilennunduse Organisatsioon**

ICAO on ÜRO spetsialiseeritud asutus. Organisatsiooni eesmärkideks on arendada rahvusvahelise aeronavigatsiooni põhimõtteid ja meetodeid ning edendada rahvusvahelise lennutranspordi kavandamist ja arengut.

Üks ICAO nõukogu kohustuslikke ülesandeid, mis on loetletud Chicago konventsiooni artiklis 54, on võtta vastu Chicago konventsiooni lisades kindlaks määratud rahvusvahelisi standardeid ja soovituslikke tavasid.

ICAO nõukogu on ICAO alaline organ, kuhu kuulub 36 konventsiooniosalist riiki, mille ICAO assamblee on valinud kolmeks aastaks. ICAO nõukogus on esindatud mitu liikmesriiki.

EL on ajutine vaatleja paljudes ICAO organites (assamblees ja muudes tehnilistes organites).

#### **2.3. Rahvusvahelise Tsiivilennunduse Organisatsiooni nõukogu kavandatud aktid**

ICAO nõukogu võttis Chicago konventsiooni 16. lisana vastu keskkonnakaitsega seotud rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad. 16. lisa koosneb neljast köitest, mis hõlmavad järgmist:

- I köites käsitletakse õhusõidukite müraga seotud standardeid ja soovituslikke tavasid;
- II köites käsitletakse õhusõidukite mootorite heitega seotud standardeid ja soovituslikke tavasid;
- III köites käsitletakse õhusõidukite CO<sub>2</sub>-heitega seotud standardeid ja soovituslikke tavasid ning
- IV köites rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemiga (CORSIA) seotud standardeid ja soovituslikke tavasid.

ICAO nõukogu peaks oma 13.–31. märtsil 2023 toimuval 228. istungjärgul arutama kõnealustes köidetes tehtavaid võimalikke muudatusi. 2022. aasta juulis saadeti välja ICAO osalisriikidele adresseeritud kirjad,<sup>1</sup> mis sisaldasid kavandatavaid muudatusi, et riigid saaksid nende kohta märkusi esitada.

---

<sup>1</sup> SL 22/58, SL 22/59, SL 22/60 ja SL 22/61.

### 3. LIIDU NIMEL VÕETAV SEISUKOHT

#### 3.1. Taustteave

Vastavalt määruse (EL) 2018/1139<sup>2</sup> artikli 19 lõikele 3 on komisjonil õigus vastu võtta delegeeritud õigusakte, et muuta viiteid Chicago konventsiooni sätetele, millele on osutatud kõnealuse määruse artikli 9 lõike 2 esimeses lõigus, eesmärgiga ajakohastada nimetatud viiteid vastavalt kõnealustes sätetes tehtavatele ning pärast 4. juulit 2018 jõustuvatele ning kõikides liikmesriikides kehtima hakkavatele hilisematele muudatustele, eeldusel et selline kohandamine ei laienda kõnealuse määruse kohaldamisala.

Nõukogu 30. mai 2016. aasta otsuses (EL) 2016/915<sup>3</sup> (muudetud nõukogu 9. juuni 2020. aasta otsusega (EL) 2020/768<sup>4</sup>) määrati kindlaks seisukoht, mis võetakse liidu nimel seoses rahvusvahelise vahendiga, mis koostatakse ICAO organites ning mille eesmärk on rakendada alates 2020. aastast rahvusvahelisest lennundusest tuleneva heite suhtes ühtset üleilmset turupõhist meedet ehk rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemi (CORSIA). Kõnealune otsus jääb kehtima. Seetõttu kasutatakse seda otsust alusena liidu seisukoha kindlaksmääramiseks seoses 16. lisa IV kõite muudatustega.

#### 3.2. Liidu nimel võetav seisukoht

Enne ICAO nõukogu 13.–31. märtsil 2023 toimuvat 228. istungjärku on vaja vastu võtta liidu nimel võetav seisukoht, et liikmesriikidel oleks võimalik osaleda Chicago konventsiooni 16. lisa I–III kõite kavandatavaid muudatusi käsitlevate otsuste tegemises.

I kõite puhul hõlmavad riikidele adresseeritud kirjas (millele on osutatud eespool) esitatud kavandatavad muudatused järgmist:

a) parandatakse modaalverbide kasutust, et viia 16. lisa I kõide kooskõlla dokumendi 8143 □□ „Juhised osakondlikeks aeronavigatsioonialasteks kohtumisteks ja nende läbiviimise kord“ (Directives to Divisional-type Air Navigation Meetings and Rules of Procedure for their Conduct) II osaga „Rahvusvahelisi standardeid, soovituslikke tavasid ja menetlusi käsitlevate ettepanekute sõnastamine“ (Formulation of Proposals for International Standards, Recommended Practices and Procedures);

b) 16. lisa I kõite liitele H lisatakse soovituslikud juhised kopterite ripplennu müra mõõtmiseks;

c) lisatakse muudatused, mis käsitlevad spetsifikatsioonides esinevaid puudusi katsepäeva mürarõhutaseme (SPL) võrdlustingimustele kohandamisel, ning

d) parandatakse trükivead.

II kõite puhul hõlmavad riikidele adresseeritud kirjas (millele on osutatud eespool) esitatud kavandatavad muudatused järgmist:

a) muudetakse kõite struktuuri ning ajakohastatakse asjaomaseid viiteid, et tagada kooskõla dokumendi 8143 □□ „Juhised osakondlikeks aeronavigatsioonialasteks kohtumisteks ja nende

<sup>2</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrus (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet (ELT L 212, 22.8.2018, lk 1).

<sup>3</sup> Nõukogu 30. mai 2016. aasta otsus (EL) 2016/915 seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel seoses rahvusvahelise vahendiga, mis koostatakse Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsiooni organites ning mille eesmärk on rakendada alates 2020. aastast rahvusvahelisest lennundusest tuleneva heite suhtes ühtset üleilmset turupõhist meedet (ELT L 153, 10.6.2016, lk 32).

<sup>4</sup> Nõukogu 9. juuni 2020. aasta otsus (EL) 2020/768, millega muudetakse nõukogu otsust (EL) 2016/915 seoses CO2 heite kasvu mõõtmiseks ette nähtud võrdlusperioodiga, et võtta arvesse COVID-19 pandeemia tagajärgi CORSIA kontekstis (ELT L 187, 12.6.2021, lk 10).

läbiviimise kord“ II osaga „Rahvusvahelisi standardeid, soovituslikke tavasid ja menetlusi käsitlevate ettepanekute sõnastamine“;

b) suurendatakse keelelist ühtsust, muu hulgas parandades modaalverbide kasutust ning ühtlustades märkuste ja soovitude lisamise korda, et tagada kooskõla dokumendi 8143 □□ „Juhised osakondlikeks aeronavigatsioonialasteks kohtumisteks ja nende läbiviimise kord“ II osaga „Rahvusvahelisi standardeid, soovituslikke tavasid ja menetlusi käsitlevate ettepanekute sõnastamine“;

c) täpsustatakse keelekasutust, et muu hulgas kajastada suitsuindeksi ja mittelenduvate tahkete osakeste massikontsentratsiooni standardite kohaldamist mootorite suhtes;

d) võetakse kasutusele mõiste „samaväärne menetlus“ uus määratlus ning viiakse seejärel sisse muudatused, et tagada 16. lisa II köite keeleline ühtsus;

e) täpsustatakse mõisteid, kirjeldusi ja viiteid ning tehakse keelelisi parandusi, mis muu hulgas hõlmavad üksikasjalikumaid selgitusi, meetoodilisi kirjeldusi, menetluslikke vaheetappe ning täiendavaid märkusi ja soovitusi;

f) täiustatakse mittelenduvate tahkete osakeste heite mõõtmisprotseduuri vastavalt standardite SAE ARP 6320A ja AIR 6241A (milles käsitletakse õhusõiduki turbiinmootorist pärit mittelenduvate tahkete osakeste heite kindlaksmääramist pideva proovivõtu ja mõõtmise abil) viimastele ajakohastatud versioonidele ning

g) parandatakse üldisemat laadi tehniliste ning nomenklatuuri- ja tüpograafia-alaste küsimustega seotud ebatäpsusi, et suurendada kogu dokumendi selgust ja keelelist ühtsust.

III köite puhul hõlmavad riikidele adresseeritud kirjas (millele on osutatud eespool) esitatud kavandatavad muudatused järgmist:

a) täpsustatakse määratlusi, kirjeldusi, viiteid ja tehakse keelelisi parandusi, muu hulgas eesmärgiga vältida võimalikku väärtõlgendamist ja esitada geomeetrilise võrdlusteguriga RGF seotud täiendavaid selgitusi;

b) tagatakse keeleline ühtsus, võttes 16. lisa III köites kasutusele mõiste „samaväärne menetlus“ uue määratluse.

Kõiki kavandatavaid muudatusi hakatakse eeldatavasti kohaldama 1. jaanuaril 2024.

Kavandatud akti reguleerimisese puudutab valdkonda, milles liidul on ELi toimimise lepingu artikli 3 lõike 2 viimase osa kohaselt ainuvälispädevus, kuna kavandatud aktid võivad mõjutada järgmisi ühisnorme või muuta nende kohaldamisala:

– Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrus (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet<sup>5</sup>;

– 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<sup>6</sup>;

Võttes arvesse asjakohaseid liidu õigusakte, peaks ICAO nõukogus liidu nimel võetav seisukoht olema toetada I, II ja III köite kavandatavaid muudatusi.

<sup>5</sup> ELT L 212, 22.8.2018, lk 1.

<sup>6</sup> ELT L 224, 21.8.2012, lk 1.

#### 4. KOOSKÕLA MUUDE LIIDU TEGEVUSPÕHIMÕTETEGA

Kavandatav otsus on kooskõlas muude liidu tegevuspõhimõtetega, eelkõige energia-, keskkonna- ja transpordipoliitikaga, ning täiendab neid.

#### 5. ÕIGUSLIK ALUS

##### 5.1. Menetlusõiguslik alus

###### 5.1.1. Põhimõtted

Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 218 lõike 9 kohaselt võetakse vastu 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 osaline<sup>7</sup>.

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“<sup>8</sup>.

###### 5.1.2. Kohaldamine käesoleval juhul

ICAO nõukogu on lepinguga, täpsemalt Chicago konventsiooniga loodud organ.

Kavandatud aktidel on õiguslik toime ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 tähenduses.

Chicago konventsiooni artikli 54 kohaselt võtab ICAO nõukogu vastu rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad, mis määratakse kindlaks Chicago konventsiooni lisades. Sellised standardid ja soovituslikud tavad on rahvusvahelise õiguse alusel siduvad vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 90 niivõrd, kui need muutuvad siduvaks kõigile ICAO osalisriikidele, välja arvatud juhul, kui enamik neist teatab ICAO nõukogule oma mittenõustumisest.

Lisaks võivad kavandatud aktid, mis võivad kaasa tuua muudatusi, mõjutada otsustavalt ELi õigusaktide sisu, nimelt määrust (EL) 2018/1139 ja komisjoni määrust (EL) nr 748/2012 niivõrd, kui neis viidatakse sõnaselgelt Chicago konventsiooni 16. lisa I–III kõitele.

Kavandatud aktid ei täienda ega muuda lepingu institutsioonilist raamistikku.

Seetõttu kuulub selliste teadete kohta liidu seisukoha vastuvõtmine ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohaldamisalasse.

##### 5.2. Materiaalõiguslik alus

###### 5.2.1. Põhimõte

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

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

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohase otsuse materiaalõiguslik alus sõltub eelkõige selle vastuvõetud akti eesmärgist ja sisust, mille kohta liidu nimel seisukoht võetakse.

Kui kavandatud 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.

#### *5.2.2. Kohaldamine käesoleval juhul*

Vastuvõetud akti peamine eesmärk ja sisu on seotud transpordipoliitikaga.

Esildatud otsuse materiaalõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 100 lõige 2. Vastavalt eespool osutatud artiklile võivad Euroopa Parlament ja nõukogu seadusandliku tavamenetluse kohaselt kehtestada asjakohased lennutranspordialased sätted.

### **5.3. Kokkuvõte**

Esildatud otsuse õiguslik alus peaks olema ELi toimimise lepingu artikli 100 lõige 2 koostoimes sama lepingu artikli 218 lõikega 9.

Ettepanek:

## NÕUKOGU OTSUS

**seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) nõukogus seoses ettepanekutega muuta Chicago konventsiooni 16. lisa I–III köidet, milles käsitletakse keskkonnakaitsega seotud standardeid ja soovituslikke tavasid**

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“), millega reguleeritakse rahvusvahelist lennutransporti, jõustus 4. aprillil 1947. Sellega loodi Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (ICAO).
- (2) Kõik liikmesriigid on Chicago konventsiooni osalisriigid ja ICAO liikmed ning liidul on teatavates ICAO organites vaatlaja staatus.
- (3) Vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 54 võib ICAO nõukogu võtta vastu rahvusvahelisi standardeid ja soovituslikke tavasid.
- (4) ICAO nõukogu võttis Chicago konventsiooni 16. lisa I–IV köitena vastu rahvusvahelised keskkonnakaitsega seotud standardid ja soovituslikud tavad.
- (5) ICAO nõukogu võtab 13.–31. märtsil toimuval 228. istungjärgul vastu mitu Chicago konventsiooni 16. lisa I–III köitega seotud muudatust.
- (6) On asjakohane määrata kindlaks liidu nimel ICAO nõukogus võetav seisukoht, kuna kavandatavatel muudatustel on õiguslik mõju, sest need on rahvusvahelise õiguse alusel siduvad ja võivad otsustavalt mõjutada liidu õiguse sisu, nimelt määrust (EL) 2018/1139 ja komisjoni määrust (EL) nr 748/2012.
- (7) Liidu nimel võetav seisukoht peaks olema toetada I–III köite muudatusi.
- (8) Liidu seisukohta peaksid väljendama liidu nimel ühiselt tegutsedes liidu liikmesriigid, kes on ICAO nõukogu liikmed,
- (9) Liidu seisukoht pärast Chicago konventsiooni 16. lisa I–III köite muudatuste vastuvõtmist ICAO nõukogu poolt, millest ICAO peasekretär teatab ICAO poolt riikidele adresseeritud kirjaga, peaks olema mitte teatada oma mittedõustumisest ning teatada nende meetmete järgimisest. Kui liidu õigusaktid kalduvad vastuvõetud uutest standarditest ja soovituslikest tavadest kõrvale pärast kõnealuste standardite ja soovituslike tavade kohaldamise kavandatud kuupäeva, tuleks ICAO-le teatada erinevusest nende konkreetsete standardite ja soovituslike tavadega.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

*Artikkel 1*

- (1) Liidu nimel ICAO nõukogu 228. istungjärgul või mis tahes hilisemal istungjärgul võetav seisukoht seoses rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 16. lisa I–III kõite muudatustega on toetada kavandatavaid muudatusi täies ulatuses.
- (2) Seega on seisukoht, mis võetakse liidu nimel tingimusel, et ICAO nõukogu võtab ilma sisuliste muudatusteta vastu rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 16. lisa I–III kõite kavandatavad muudatused, millele on osutatud lõikes 1, mitte teatada oma mittenõustumisest ning teatada vastuvõetud meetme järgimisest, vastates ICAO poolt riikidele adresseeritud asjaomasele kirjale. Kui liidu õigusaktid kalduvad vastuvõetud standarditest ja soovituslikest tavadest kõrvale pärast kõnealuste standardite ja soovituslike tavade kohaldamise kavandatud kuupäeva, tuleb ICAO-le teatada erinevusest nende konkreetsete standardite ja soovituslike tavadega. Sel juhul esitab komisjon aegsasti ja vähemalt kaks kuud enne ICAO poolt erinevustest teatamiseks kehtestatud tähtaega nõukogule arutamiseks ja heakskiitmiseks ettevalmistava dokumendi, milles esitatakse üksikasjalikult erinevused, millest liikmesriigid peavad ICAO-le liidu nimel teatama.

*Artikkel 2*

Artikli 1 lõikes 1 osutatud seisukohta väljendavad ühiselt liidu nimel tegutsevad liidu liikmesriigid, kes on Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni nõukogu liikmed.

Artikli 1 lõikes 2 viidatud seisukohta väljendavad kõik liidu liikmesriigid.

*Artikkel 3*

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

*Nõukogu nimel  
eesistuja*