



Euroopa Liidu  
Nõukogu

Brüssel, 8. juuni 2021  
(OR. en)

8507/21

---

---

Institutsioonidevaheline  
dokument:  
2018/0004 (NLE)

---

---

AVIATION 114  
RELEX 396  
ENV 282  
CLIMA 96

#### **SEADUSANDLIKUD AKTID JA MUUD DOKUMENDID**

---

Teema: NÕUKOGU RAAMOTSUS, millega määratakse kindlaks Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni poolt lennundusohutuse valdkonnas vastu võetud rahvusvaheliste standarditega seotud erinevustest teatamise kriteeriumid ja kord

---

**NÕUKOGU RAAMOTSUS (EL) 2021/...,**

...

**millega määratakse kindlaks Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni poolt  
lennundusohutuse valdkonnas vastu võetud rahvusvaheliste standarditega seotud  
erinevustest teatamise kriteeriumid ja kord**

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, millele kirjutati alla 7. detsembril 1944 Chicagos ja millega reguleeritakse rahvusvahelist lennutransporti (edaspidi „Chicago konventsioon“), 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 vaateleja staatus.
- (3) Chicago konventsiooni artikli 54 kohaselt võib ICAO nõukogu võtta vastu lennundust käsitlevad rahvusvahelised standardid (edaspidi „standardid“) ja soovituslikud tavad ning määrata need Chicago konventsiooni lisadeks (edaspidi „ICAO lisad“), eelkõige tsiviillennundusohutuse osas.
- (4) Chicago konventsiooni artikli 90 kohaselt 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.
- (5) Pärast vastuvõtmist ja jõustumist on standardid siduvad kõikide ICAO osalisriikide, sealhulgas kõikide liidu liikmesriikide jaoks kooskõlas Chicago konventsiooniga ja sellega ette nähtu piires.

- (6) Chicago konventsiooni artikli 38 kohaselt peab iga ICAO osalisriik, kes ei suuda järgida mõne standardi kõiki aspekte või viia oma norme ja tavasid 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 nõukogu kuuekümnepäeva jooksul alates standardi muudatuse vastuvõtmisest või viitama, millise meetme ta kavatseb võtta.
- (7) ICAO sisereeglid, eelkõige tähtajad, mille ICAO on kehtestanud ICAO osalisriikidele erinevustest teatamiseks, ning lennundusohutuse valdkonnas igal aastal teatatavate erinevuste suur arv raskendavad liidu nimel võetava seisukoha õigeaegset kindlaksmääramist aluslepingu artikli 218 lõikel 9 põhineva nõukogu otsusega iga teatatava erinevuse kohta. Lisaks puudutavad ICAO nõukogu poolt lennundusohutuse valdkonnas vastu võetud standardid suures osas liidu ainupädevusse kuuluvaid küsimusi. Seepärast on tõhus ja asjakohane kehtestada raamotsuses kriteeriumid ja kord, mida tuleb järgida liidu ainupädevusse kuuluvate lennundusohutuse valdkonna standarditega seotud erinevustest teatamiseks, ilma et see piiraks Chicago konventsioonist tulenevaid liikmesriikide õigusi ja kohustusi.

- (8) Võttes arvesse lennundusohutuse valdkonna eripära võrreldes muude ICAO käsitletavate valdkondadega, eelkõige ICAO nõukogu poolt selles valdkonnas vastu võetud standardite suurt arvu ja igal aastal teatavate erinevuste arvu, käsitleb käesolev raamotsus vaid lennundusohutuse valdkonda, et lihtsustada protsesse ja tegeleda tõhusalt suure hulga teadetega. ICAO tasandil sisalduvad lennundusohutusstandardid peamiselt ICAO 1., 6., 8., 14., 18. ja 19. lisas. Liidu tasandil kajastuvad kõnealustes standardites sisalduvad nõuded peamiselt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2018/1139,<sup>1</sup> ning selle alusel vastu võetud rakendusaktides ja delegeeritud õigusaktides, eelkõige komisjoni määrustes (EL) nr 1178/2011,<sup>2</sup> (EL) nr 748/2012,<sup>3</sup> (EL) nr 965/2012,<sup>4</sup> (EL) nr 139/2014,<sup>5</sup> (EL) nr 452/2014,<sup>6</sup> (EL) nr 1321/2014<sup>7</sup> ja (EL) 2015/640<sup>8</sup> ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrustes (EÜ) nr 2111/2005<sup>9</sup> ja (EL) nr 376/2014<sup>10</sup>.

---

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

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</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 (ELT L 224, 21.8.2012, lk 1).

<sup>4</sup> 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).

<sup>5</sup> 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).

<sup>6</sup> 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).

<sup>7</sup> 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).

<sup>8</sup> 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).

<sup>9</sup> 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).

<sup>10</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta määrus (EL) nr 376/2014, mis käsitleb tsiviillennunduses 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).

- (9) Käesolevas raamotsuses tuleks seejuures piirduda seisukohtadega, mis võetakse ICAOs liidu nimel liidu ainupädevusse kuuluvates valdkondades.
- (10) ICAO nõukogu vastu võetud standarditega seotud erinevused võivad tuleneda liidu õigusest, kui ICAO nõukogu on võtnud vastu uue või muudetud standardi või kui liidu õigusakte on muudetud. Liidu nimel võetav seisukoht selliste erinevuste suhtes peaks põhinema kirjalikul dokumendil, mille komisjon esitab aegsasti nõukogule arutamiseks ja heakskiitmiseks.
- (11) ICAO nõukogu poolt lennundusohutuse valdkonnas 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 raamotsuses kindlaks menetlus, mida tuleb selliste erinevuste määratlemisel järgida. Kõnealune menetlus peaks subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt sõltuma vastu võetud riiklike meetmete ulatusest ja kestusest ning peaks võimaldama liikmesriikidel täita viivitamata Chicago konventsiooni artiklist 38 tulenevaid rahvusvahelisi kohustusi. Kõnealune menetlus ei tohiks piirata määruse (EL) 2018/1139 artiklis 71 sätestatud tingimuste ja menetluse kohaldamist.

- (12) ICAO-le teatatavad erinevused peaksid põhinema eelkõige tabel, mille Euroopa Liidu Lennundusohutusamet määruse (EL) 2018/1139 artikli 90 lõike 4 kohaselt vajaduse korral esitab. Erinevuste puhul tuleks järgida vormingut, mille ICAO on kindlaks määranud vastavusest või erinevusest teatamise vormil või erinevusest teatamise elektroonilises EFOD-süsteemis, kui ICAO seda nõuab. Kui käesoleva raamotsuse 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 teatamisel tuleks liikmesriikidele võimaldada paindlikkust. Lisaks peaks komisjon püüdma alustada sellise dokumendi ettevalmistamist võimalikult kiiresti, et anda piisavalt aega selliseks ettevalmistuseks, sealhulgas asjakohasteks ekspertide tasandi konsultatsioonideks.
- (13) Käesoleva raamotsuse rakendamisega ei tohiks kaasneda liikmesriikide liidu õigusest tulenevate kohustuste ega nende Chicago konventsioonist tulenevate rahvusvaheliste kohustuste rikkumist, eelkõige ICAO-le erinevustest teatamise tähtajast kinnipidamise osas.
- (14) Käesolevat raamotsust tuleks kohaldada piiratud ajavahemiku jooksul kuni ICAO järgmise assamblee järgse ICAO nõukogu istungini, et nõukogul oleks võimalik hinnata käesoleva raamotsuse tõhusust ja otsustada komisjoni ettepaneku põhjal selle kohaldamisega pikendada või seda muul viisil muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA RAAMOTSUSE:

### *Artikkel 1*

Seisukoht, mis võetakse liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsioonis (ICAO) seoses rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni (edaspidi „Chicago konventsioon“) 1., 6., 8., 12., 13., 14., 18. ja 19. lisas sisalduvate lennundusohutuse valdkonna standarditega seotud erinevustest teatamisega, niivõrd kui need standardid kuuluvad liidu ainupädevusse, määratakse kindlaks käesoleva raamotsuse artiklites 2 ja 3 sätestatud kriteeriumide ja korra kohaselt.

### *Artikkel 2*

Kui liidu õigus erineb käesoleva raamotsuse artiklis 1 osutatud standarditest, mistõttu tuleb nende standardite ja soovituslike tavadega seotud erinevustest teatada ICAO-le kooskõlas Chicago konventsiooni artikliga 38, 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 tabelil, kui see on asjakohane, ja mis sisaldab üksikasjalikku teavet erinevuste kohta, millest peab ICAO-le teatama.

### *Artikkel 3*

1. 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 raamotsuse artiklis 1 osutatud standarditest, ning mis eeldavad nende standarditega seotud erinevustest teatamist kooskõlas Chicago konventsiooni artikliga 38, teavitab asjaomane liikmesriik viivitamata komisjoni kõikidest teatatud erinevustest.
2. 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 1 kohaselt teavitanud, nõukogule arutamiseks ja heakskiitmiseks kirjaliku dokumendi, mis põhineb eelkõige EASA poolt kõnealuse määruse artikli 90 lõike 4 kohaselt esitatud tabel ning liikmesriikide poolt kõnealuse määruse artikli 71 kohaselt esitatud tabel ja mis sisaldab üksikasjalikku teavet erinevuste kohta, millest peab ICAO-le teatama.

### *Artikkel 4*

Käesoleva raamotsuse rakendamise ega ei tohi kaasneda liikmesriikide liidu õiguse kohaste ega nende Chicago konventsiooni artikli 38 kohaste rahvusvaheliste kohustuste rikkumist.

*Artikkel 5*

ICAOs liidu nimel võetava seisukoha esitavad liikmesriigid.

*Artikkel 6*

Käesolevat raamotsust kohaldatakse kuni 30. novembrini 2022. Komisjoni poolt esitatud ettepaneku põhjal võib nõukogu selle kohaldamisega pikendada või seda muul viisil muuta.

*Artikkel 7*

Käesolev raamotsus jõustub selle vastuvõtmise päeval.

...

*Nõukogu nimel  
eesistuja*