



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 2. juuli 2020
(OR. en)

8899/20

Institutsioonidevaheline
dokument:
2020/0120 (NLE)

ICAO 16
AVIATION 129
RELEX 456

SEADUSANDLIKUD AKTID JA MUUD DOKUMENDID

Teema:	NÕUKOGU OTSUS seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis seoses teavitamisega rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 1. ja 6. lisa käsitlevatest erinevustest, mis tulenevad COVID-19 pandeemia tõttu võetud ajutistest meetmetest
--------	--

NÕUKOGU OTSUS (EL) 2020/...,

...,

**seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel
Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis seoses teavitamisega
rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 1. ja 6. lisa käsitlevatest erinevustest,
mis tulenevad COVID-19 pandeemia tõttu
võetud ajutistest meetmetest**

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, mis allkirjastati 7. detsembril 1944 Chicagos ja mis reguleerib rahvusvahelist lennutransporti (edaspidi „Chicago konventsioon“), jõustus 4. aprillil 1947. Sellega loodi Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (ICAO).
- (2) Liikmesriigid on Chicago konventsiooni osalisriigid ja ICAO liikmed ning liidul on teatavates ICAO organites vaatlaja staatus.
- (3) Chicago konventsiooni artikli 54 kohaselt võib ICAO nõukogu võtta vastu rahvusvahelisi standardeid ja soovituslikke tavasid.
- (4) Chicago konventsiooni artikli 38 kohaselt peab osalisriik, kelle arvates ei ole mõne rahvusvahelise standardi või menetluse kõiki aspekte võimalik järgida või viia oma norme või tavasid täielikult kooskõlla rahvusvahelise standardi või menetlusega pärast selle muutmist või kes peab vajalikuks vastu võtta norme või tavasid, mis mingis üksikasjas erinevad rahvusvahelise standardi või menetlusega kehtestatud normidest või tavadest, viivitamata teavitama ICAO-d oma normide või tava ja rahvusvahelise standardi või menetlusega kehtestatud normi või tava erinevustest.

- (5) Chicago konventsiooni artiklis 39 on sätestatud, et kui rahvusvahelises lennuliikluses osaleva töötaja tervisetõend ei vasta miinimumnormidele, tuleb sellele lisada loetelu kõigist üksikasjadest, mille suhtes asjaomane isik normidele ei vasta. Sellisel juhul peavad üksikasjad käsitlema tervisetõendi kehtivusega seotud konkreetseid erinevusi.
- (6) Lisaks ei ole Chicago konventsiooni artikli 40 kohaselt sellise tervisetõendiga töötajatel võimalik rahvusvahelises lennuliikluses osaleda ilma sellise riigi või riikide loata, kelle territooriumile sisenetakse.
- (7) COVID-19 pandeemiat arvesse võttes lõi ICAO erinevuste elektroonilise esitamise (Electronic Filing of Differences, EFOD) süsteemi eriolukorraga seotud erinevuste (Contingency-Related Differences, CCRD) COVID-19 allsüsteemi, mis võimaldab riikidel teavitada Chicago konventsiooni 1. ja 6. lisa käsitlevatest ajutistest erinevustest ning samal ajal näidata, millist standardit või menetlust nad rahvusvahelise käitamise hõlbustamiseks ja Chicago konventsiooni artiklis 40 sätestatud kohustuste täitmiseks vastuvõetavaks peavad.
- (8) Chicago konventsiooni 1. lisa (Lennundusspetsialistide load) (edaspidi „Chicago konventsiooni 1. lisa“) on esitatud standardid ja soovituslikud tavad lennumeeskonna liikmete, lennujuhtide, lennuse raadiojaamade operaatorite, hooldustehnikute ja lennukorraldajate litsentsimiseks. Nimetatud reeglite kohaselt peab loa taotleja täitma teatavad konkreetsete tähtaegadega nõuded, mis vastavad täidetava ülesande keerukusele.

- (9) Liidu tasandil on Chicago konventsiooni 1. lisas esitatud nõuded kajastatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2018/1139 ning sellega seotud rakendusaktides ja delegeeritud õigusaktides¹. Eelkõige on komisjoni määruse (EL) nr 1178/2011² lisades kehtestatud tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud konkreetsed nõuded ja menetlused ning töötajate litsentsimise ja nende lennundustegevuseks vajaliku tervisliku seisundi kontrolli piirangud ja tähtajad. Komisjoni määruses (EL) nr 1321/2014³ on kehtestatud õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise normid.

-
- ¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrus (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse 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).
- ² 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).
- ³ 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).

- (10) COVID-19 pandeemia tõsiste tagajärgede tõttu, nagu piiratud või olematu võimalus pöörduda lennundusarsti poole või minna lennundusmeditsiini keskusesse, on mitmed liikmesriigid pikendanud tervisetõendite kehtivust ajutiselt nelja kuu võrra, tehes erandi asjakohastest ICAO standarditest ja soovituslikest tavadest. Mõned liikmesriigid on samuti pikendanud piloodilubasid nelja kuni kaheksa kuu võrra, kui pilootidel ei ole võimalik õigel ajal kasutada lennusimulaatoreid, et läbida vajalik koolitus ja kontroll. Neid pikendamisi kohaldatakse lubadele, mis kaotavad kehtivuse viiteperioodil 1. märtsist kuni 31. oktoobrini 2020 (edaspidi „viiteperiood“).
- (11) Chicago konventsiooni 6. lisa (Õhusõidukite käitamine) (edaspidi „Chicago konventsiooni 6. lisa“) on kehtestatud rahvusvahelises lennutranspordis osaleva õhusõiduki käitamise standardsed normid, et tagada ohutuse ja tõhususe kõrgeim tase. Liidu tasandil kajastatakse neid rahvusvahelisi nõudeid määrustes (EL) 2018/1139 ja (EL) nr 1178/2011 ning komisjoni määruses (EL) nr 965/2012¹.

¹ 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).

- (12) COVID-19 pandeemia tõttu vähenes äriplane lennutransport märkimisväärselt ning seetõttu on raske pääseda ligi kohtadele, kus asuvad sobivad lennusimulaatorid. COVID-19 pandeemia põhjustatud tõsised takistused käitamisele piiravad pilootide ja lennumeeskondade võimalusi ICAO hiljutise kogemuse nõude täitmiseks. Et meeskondadel oleks pärast lennutegevuse taastumist võimalik lennata, teevad liikmesriigid seetõttu vastava hiljutise kogemuse nõuetest erandeid, võimaldades teatavate käitamistingimuste ja riskihindamise alusel kehtestatud sobivate leevendusmeetmete korral käitamist. Neid erandeid kohaldatakse käitamisele viiteperioodil ja kõige rohkem kaheksa kuud.
- (13) Kõnealused riiklikud meetmed, mis erinevad Chicago konventsiooni 1. ja 6. lisast, on vastu võetud määruse (EL) 2018/1139 artikli 71 alusel. Nimetatud artikli kohaselt võivad liikmesriigid teha füüsilisele või juriidilisele isikule erandeid selle isiku suhtes kohaldatavatest liidu nõuetest, välja arvatud olulistest nõuetest, seda isikut mõjutavate teatavate kiireloomuliste ettenägematute asjaolude või kiireloomuliste käitamisevajaduste puhul ja tingimusel, et kõik määruse (EL) 2018/1139 artiklis 71 sätestatud tingimused on täidetud. Nimetatud artikli kohaldamiseks ja COVID-19 pandeemia tagajärgi arvestades kohaldavad või hakkavad mitmed liikmesriigid kohaldama erandeid määrustes (EL) 2018/1139, (EL) nr 1178/2011, (EL) nr 1321/2014 ja (EL) nr 965/2012 sätestatud liidu normidest.

- (14) Kuna Chicago konventsiooni 1. ja 6. lisa käsitlevatest erinevustest teavitamine mõjutab Chicago konventsiooni alusel kehtestatud standardite õiguslikku toimet, kuulub liidu seisukoha vastuvõtmine selliste teadete suhtes Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohaldamisalasse.
- (15) On asjakohane määrata kindlaks liidu nimel võetav seisukoht seoses teavitamisega Chicago konventsiooni 1. ja 6. lisa käsitlevatest erinevustest, mis tulenevad COVID-19 pandeemia tõttu võetud ajutistest meetmetest, vastusena ICAO poolt 3. aprillil 2020 riikidele saadetud kirjale AN 11/55-20/50, mis puudutas COVID-19 pandeemia ajal turvalise käitumise tagamiseks võetavaid operatiivmeetmeid (edaspidi „riikidele saadetud ICAO kiri AN 11/55-20/50“).
- (16) Liidu seisukoht ICAOs peaks põhinema Euroopa Liidu Lennundusohutusameti ja liikmesriikide ekspertide edastatud teabel ning tabelil, mis on lisatud ICAO koostatud COVID-19 pandeemiast tulenevatest ajutistest erinevustest teavitamise vormile, mille iga teavitav liikmesriik peaks täitma ja esitama vastavalt sellele, milliseid üksikerandeid ta on määruse (EL) 2018/1139 artikli 71 alusel teinud. Seisukoha peaksid esitama liikmesriigid, kes on ICAO liikmed ja kes on teinud määruse (EL) 2018/1139 artikli 71 alusel üksikerandeid, mille tulemusena on tekkinud erinevused, millest tuleb teavitada vastavalt riikidele saadetud ICAO kirjale AN 11/55-20/50,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Seisukoht, mis võetakse liidu nimel Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis (ICAO) vastusena riikidele saadetud ICAO kirjale AN 11/55-20/50 seoses teavitamisega rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 1. ja 6. lisa käsitletavatest erinevustest, mis tulenevad COVID-19 pandeemia tõttu võetud ajutistest meetmetest, põhineb tabelil, mis on lisatud COVID-19 pandeemiast tulenevatest ajutistest erinevustest teavitamise vormile, mille iga teavitav liikmesriik peaks täitma ja esitama vastavalt sellele, milliseid üksikerandeid ta on määruse (EL) 2018/1139 artikli 71 alusel teinud.¹

Artikkel 2

Artiklis 1 osutatud seisukoha esitavad liikmesriigid, kes on ICAO liikmed ja kes on teinud määruse (EL) 2018/1139 artikli 71 alusel üksikerandeid, mille tulemusena on tekkinud erinevused, millest tuleb teavitada vastavalt riikidele saadetud ICAO kirjale AN 11/55-20/50.

¹ Vt dokument ST 8916/20 veebilehel <http://register.consilium.europa.eu>.

Artikkel 3

Käesolev otsus jõustub selle vastuvõtmise päeval.

...

Nõukogu nimel
eesistuja
