



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 21. juuni 2022
(OR. en)

10440/22

Institutsioonidevaheline
dokument:
2022/0203(NLE)

AVIATION 125
ICAO 26
RELEX 838

ETTEPANEK

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	20. juuni 2022
Saaja:	Nõukogu peasekretariaat
Komisjoni dok nr:	COM(2022) 312 final
Teema:	Ettepanek: NÕUKOGU OTSUS seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni nõukogu 226. istungjärgul seoses rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 6. lisa I osa 48. muudatuse kavandatud vastuvõtmisega

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2022) 312 final.

Lisatud: COM(2022) 312 final



Brüssel, 20.6.2022
COM(2022) 312 final

2022/0203 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni nõukogu 226. istungjärgul seoses rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 6. lisa I osa 48. muudatuse kavandatud vastuvõtmisega

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Käesoleva ettepaneku eesmärk on määrata kindlaks liidu nimel Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis (ICAO) võetav seisukoht ICAO-le teatatavate erinevuste kohta seoses rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 6. lisa I osa 48. muudatusega, mille ICAO nõukogu kavatseb vastu võtta oma 226. istungjärgul.

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

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 tavasid, mis on kindlaks määratud Chicago konventsiooni lisades.

Vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 90 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 enamik ICAO osalisriike teatanud oma mittenõustumisest.

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

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

2.3. Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni kavandatud aktid ja nende seos kehtivate liidu eeskirjadega

ICAO nõukogu võtab oma 226. istungjärgul eeldatavalt vastu Chicago konventsiooni 6. lisa I osa 48. muudatuse, milles käsitletakse vahendeid lennuki asukoha kindlakstegemiseks hädaolukorras.

2.3.1. ICAO 6. lisa I osa 48. muudatuse kohaldamisalasse kuuluvad standardid

ICAO 6. lisa I osa standardi 6.18.1 kohaselt peavad kõik lennukid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 27 000 kg ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. jaanuaril 2023 või pärast seda, edastama autonoomselt teavet, mille põhjal käitaja saab lennuki asukohta kindlaks määrata vähemalt üks kord minutis, kui tegemist on hädaolukorraga.

Standardi 6.18.1 eesmärk, mis on esitatud ICAO 6. lisa I osa 9. liites, on kindlaks määrata õnnetuskoha asukoht kuue meremiili raadiuses.

ICAO konventsiooni 6. lisa I osa standard 6.18.1 on üle võetud¹ komisjoni määruse (EL) nr 965/2012² (ELi lennutegevuseeskirjad) IV lisa (CAT-osa) punkti CAT.GEN.MPA.210, millega nõutakse järgmist:

„Alljärgnevalt loetletud lennukid peavad olema varustatud töökindla automaatseadmega, mis suudab pärast õnnetust ka lennuki ränkade kahjustuste korral täpselt kindlaks teha lennu lõppemise punkti:

- (1) kõik lennukid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 27 000 kg, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle 19 ning mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA)³ on välja antud 1. jaanuaril 2023 või pärast seda; ning
- (2) kõik lennukid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 45 500 kg ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2023 või pärast seda.“

2.3.2. ICAO 6. lisa I osa 48. muudatusettepaneku sisu

ICAO 6. lisa I osa 48. muudatusettepaneku kohaselt lükatakse standardi 6.18.1 kohaldamise alguskuupäev edasi 1. jaanuarile 2025 (varem ette nähtud kuupäeva 1. jaanuar 2023 asemel) ja piiratakse kõnealuse standardi kohaldamist lennukitega, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2024 või pärast seda (mitte lennukitega, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. jaanuaril 2023 või pärast seda). Kõnealuste muudatuste peamised põhjused on järgmised:

- olulised viivitused, mis on tekkinud lennukite varustamisel vajalike seadmetega ja mis mõjutavad kõiki asjaomased õhusõidukitootjad kogu maailmas,
- olulised viivitused 9. liite standardile 2.4⁴ vastava sidetaristu loomisel ja täieliku töövõime tagamisel ning

¹ Liikmesriikidel soovitati teatada ICAO standardiga 6.18.1 seotud erinevustest, sest lennukid, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni 19 ja mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on vahemikus 27 000–45 500 kg, ei kuulu punkti CAT.GEN.MPA.210 kohaldamisalasse.

² 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.

³ CofA: lennukõlblikkussertifikaat

⁴ ICAO 6. lisa I osa 9. liite standardis 2.4 nõutakse, et juurdepääs edastatud teabele tuleb tagada vähemalt järgmistele organisatsioonidele: lennuliiklusteenindusüksus(ed), lennu- ja merepääste koordinatsioonikeskus(ed) ja selle/nende alakeskus(ed).

- lennu- ja merepääste koordineerimiskeskuste ja lennuliiklusteenindusüksuste ei jää oma protseduuride ettevalmistamiseks ja kohandamiseks piisavalt aega.

Märkus: punkti CAT.GEN.MPA.210 nõuete täitmise vastuvõetavad meetodid sisaldavad tingimusi, mis on töökindluse ja täpsuse seisukohalt rangemad kui need, mis on sätestatud ICAO 6. lisa I osa punktis 6.18 ja 9. liites. Õhusõidukitootjate eesmärk on varustada oma lennukid seadmetega, mis vastavad nii ICAO standardile 6.18.1 kui ka punktile CAT.GEN.MPA.210, et neid lennukid saaks kasutada ELis ja kogu maailmas, ilma et oleks vaja teha muudatusi või järgida piiranguid. See omakorda on märkimisväärselt suurendanud nende seadmete projekteerimiseks ja sertifitseerimiseks vajalike tööde mahtu.

3. LIIDU NIMEL VÕETAV SEISUKOHT

3.1. Peamised muudatused ja nende seos kehtivate liidu eeskirjadega

ICAO 6. lisa 48. muudatusettepaneku kohaselt lükatakse ICAO 6. lisa I osa standardi 6.18.1 kohaldamise alguskuupäeva kahe aasta võrra edasi:

„6.18.1. *Alates 1. jaanuarist 2025 peavad kõik lennukid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 27 000 kg ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. jaanuaril 2024 või pärast seda, edastama autonoomselt teavet, mille põhjal käitaja saab kooskõlas 9. liitega vähemalt üks kord minutis kindlaks määrata hädaolukorras oleva lennuki asukoha.*“

3.2. Liidu nimel võetav seisukoht

Kõikidel õhusõidukitootjatel on ICAO 6. lisa I osa standardi 6.18.1 ja ELi lennutegevuseeskirjade punkti CAT.GEN.MPA.210 nõuete täitmisel esinenud märkimisväärsed viivitusi. Praeguse kohaldamiskuupäeva muutmata jätmine toob tõenäoliselt kaasa olukorra, kus paljud ELis asuvad õhusõidukikäitajad peavad taotlema ajutisi erandeid 2023. aastal tarnitud lennukitele ja tegema varustuse moderniseerimiseks väga suuri kulutusi. Võib juhtuda, et selliseid ajutisi erandeid tuleb pikendada 2024. aastani, et anda piisavalt aega kõigi asjaomaste lennukite moderniseerimiseks. Lisaks võib juhtuda, et sidetaristu täielikku töövõimet ning lennuliiklusteenindusüksuste ning lennu- ja merepääste koordineerimiskeskuste täielikku valmisolekut ei saavutata enne 2024. aastat. ELi õhusõidukikäitajate võimalused ICAO standardi 6.18.1 ja punkti CAT.GEN.MPA.210 kiiremaks rakendamiseks midagi ette võtta on väga piiratud.

ICAO 6. lisa I osa standardi 6.18.1 kohaldamiskuupäeva kavandataval muutmisel on lennuohutusele piiratud mõju, kuna ICAO standard on vaid üks meetmetest, mida ICAO on võtnud selleks, et hõlbustada hädaolukorras olevate õhusõidukite asukoha kindlakstegemist. Enamikku standardi 6.18.1 kohaldamisalasse kuuluvaid lennukid peab käitaja vastavalt ICAO 6. lisa I osa standardile 3.5.3 (üle võetud ELi lennutegevuseeskirjade punktiga CAT.GEN.MPA.205) jälgima ka siis, kui nad lendavad üle ookeanialade; lisaks peavad asjaomased lennukid vastavalt ICAO 6. lisa I osa standardile 6.17.3 (üle võetud ELi lennutegevuseeskirjade punktiga CAT.IDE.A.280) olema varustatud ka avariimajakaga.

Seepärast peaks liit toetama ettepanekut ICAO 6. lisa I osa standardi 6.18.1 kohaldamiskuupäeva edasilükkamise kohta.

4. ÕIGUSLIK ALUS

4.1. Menetlusõiguslik alus

4.1.1. Põhimõtted

Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 218 lõikes 9 on sätestatud: „Nõukogu võtab komisjoni [...] ettepaneku põhjal vastu otsuse, 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 osaline⁵.

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, kuid mis „võivad mõjutada otsustavalt liidu seadusandja vastu võetud õigusaktide sisu“⁶.

4.1.2. Kohaldamine käesoleval juhul

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 erinevustest teatamisest ja nende teadete tingimustest. Seetõttu kuulub selliste teadete kohta liidu seisukoha vastuvõtmine ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohaldamisalasse.

Kavandatud akt võib otsustavalt mõjutada ELi õigusaktide sisu, nimelt komisjoni määruse (EL) nr 965/2012 punkti CAT.GEN.MPA.210.

4.2. Materiaalõiguslik alus

4.2.1. Põhimõtted

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 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 materiaalõiguslik alus, st peamise või ülekaaluka eesmärgi või valdkonna tõttu nõutav õiguslik alus.

4.2.2. Kohaldamine käesoleval juhul

Vastuvõetud akti põhieesmärk ja sisu on seotud ühise transpordipoliitikaga.

Seepärast on kavandatava otsuse materiaalõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 100 lõige 2.

4.3. Järeldus

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

⁵ Euroopa Kohtu 7. oktoobri 2014. aasta otsus kohtuasjas Saksamaa vs. nõukogu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

⁶ Euroopa Kohtu 7. oktoobri 2014. aasta otsus kohtuasjas Saksamaa vs. nõukogu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punktid 61–64.

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni nõukogu 226. istungjärgul seoses rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 6. lisa I osa 48. muudatuse 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 praegu 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) 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 enamuse ICAO osalisriike teatanud oma mittenõustumisest.
- (5) Chicago konventsiooni artikli 38 kohaselt peaks osalisriik, kelle arvates ei ole võimalik mõne rahvusvahelise standardi või menetluse kõiki aspekte järgida või viia oma norme ja tavasid täielikult kooskõlla rahvusvahelise standardi või menetlusega või kes peab vajalikuks vastu võtta norme või tavasid, mis mingis üksikasjas erinevad rahvusvahelise standardiga kehtestatud normidest või tavadest, viivitamata teatama ICAO-le oma tava ja rahvusvahelise standardiga kehtestatud tava erinevustest.
- (6) ICAO nõukogu kavatseb oma 226. istungjärgul vastu võtta Chicago konventsiooni 6. lisa I osa 48. muudatuse.
- (7) 6. lisa I osa 48. muudatuse peamine eesmärk on standardi 6.18.1 kohaldamiskuupäeva edasi lükata kuni 1. jaanuarini 2025.
- (8) On asjakohane määrata kindlaks liidu nimel ICAO nõukogu 226. istungjärgul võetav seisukoht seoses 6. lisa I osa 48. muudatuse kavandatud vastuvõtmisega. Kõnealune seisukoht peaks olema toetada kõnealust muudatust ja selle peaksid esitama liidu nimel ühiselt tegutsevad liidu liikmesriigid, kes on ICAO nõukogu liikmed,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

ICAO nõukogu 226. istungjärgul või mis tahes hilisemal istungjärgul liidu nimel võetav seisukoht on toetada rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 6. lisa I osa kavandatavat 48. muudatust tervikuna.

Artikkel 2

Artiklis 1 osutatud seisukoha esitavad ühiselt liidu nimel tegutsevad liidu liikmesriigid, kes on ICAO nõukogu liikmed.

Artikkel 3

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

*Nõukogu nimel
eesistuja*