



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 21. kesäkuuta 2022
(OR. en)

10440/22

Toimielinten välinen asia:
2022/0203 (NLE)

AVIATION 125
ICAO 26
RELEX 838

EHDOTUS

Lähtettäjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	20. kesäkuuta 2022
Vastaanottaja:	Neuvoston pääsihteeristö
Kom:n asiak. nro:	COM(2022) 312 final
Asia:	Ehdotus NEUVOSTON PÄÄTÖKSEKSI Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston 226. istunnossa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta siltä osin kuin on kyse kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteessä 6 olevaan I osaan suunnitellun muutoksen 48 hyväksymisestä

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2022) 312 final.

Liite: COM(2022) 312 final



Bryssel 20.6.2022
COM(2022) 312 final

2022/0203 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston 226. istunnossa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta siltä osin kuin on kyse kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteessä 6 olevaan I osaan suunnitellun muutoksen 48 hyväksymisestä

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN KOHDE

Tässä ehdotuksessa on kyse Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä (ICAO) unionin puolesta otettavasta kannasta ICAO:lle ilmoitettaviin eroavuuksiin, jotka koskevat ICAOn neuvoston 226. istunnossaan hyväksymää kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteessä 6 olevaan I osaan tehtävää muutosta 48.

2. EHDOTUKSEN TAUSTA

2.1. Kansainvälinen siviili-ilmailun 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.

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

Chicagon yleissopimuksen 54 artiklassa lueteltuihin ICAO:n 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 ICAO:n sopimusvaltioille tai ICAO:n neuvoston mahdollisesti määräämän pitemmän ajanjakson päätyttyä, ellei ICAO:n sopimusvaltioiden enemmistö sillä välin ilmoita, etteivät ne hyväksy kyseistä liitettä tai muutosta.

Tällaisten toimenpiteiden hyväksymisen jälkeen ICAO:n 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 käytäntöjään täysin jonkin kansainvälisen standardin tai menettelytavan mukaisiksi viimeksi mainitun tultua muutetuksi taikka pitää välttämättömänä joissakin kohdin kansainvälisillä standardeilla määrätyistä eroavien määräysten tai käytäntöjen hyväksymistä, on velvollinen heti ilmoittamaan Kansainväliselle siviili-ilmailujärjestölle kansainvälisellä standardilla määrätyn ja oman käytäntönsä eroavuuksista.

2.3. Suunnitellut Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön säädökset ja niiden suhde voimassa oleviin unionin sääntöihin

ICAO:n neuvoston odotetaan 226. istunnossaan hyväksyvän Chicagon yleissopimuksen liitteessä 6 olevan I osan muutoksen 48, joka koskee keinoja hädässä olevan lentokoneen paikantamiseksi.

2.3.1. ICAOn liitteessä 6 olevan I osan muutoksen 48 soveltamisalaan kuuluvat standardit

ICAOn liitteessä 6 olevan I osan standardin 6.18.1 mukaan kaikkien lentokoneiden, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on yli 27 000 kg ja joille on ensimmäisen kerran myönnetty ilma-aluskohtainen lentokelpoisuustodistus 1. tammikuuta 2023 tai sen jälkeen, on lähetettävä itsenäisesti tiedot, joista lentotoiminnan harjoittaja voi hätässä määrittää sijainnin vähintään kerran minuutissa.

ICAOn liitteen 6 osan I lisäyksessä 9 esitetyn standardin 6.18.1 tarkoituksena on määrittää onnettomuuspaikan sijainti kuuden meripeninkulman säteellä.

ICAOn liitteessä 6 olevan I osan standardi 6.18.1 on saatettu osaksi¹ komission asetuksen (EU) N:o 965/2012², jäljempänä 'EU:n lentotoimintasäännöt', liitteessä IV (osa CAT) olevaa CAT.GEN.MPA.210 kohtaa, jossa edellytetään seuraavaa:

”Seuraavat lentokoneet on varustettava luotettavalla automaattisella menetelmällä, jolla voidaan lentokoneen vakavaan vaurioitumiseen johtaneen onnettomuuden tapahduttua määrittää tarkasti, mikä koneen sijainti oli lennon päättymishetkellä:

- (1) kaikki lentokoneet, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on yli 27 000 kg ja suurin käytettävä matkustajapaikkaluku yli 19 ja joille on ensimmäisen kerran annettu ilma-aluskohtainen lentokelpoisuustodistus³ 1 päivänä tammikuuta 2023 tai sen jälkeen; ja
- (2) kaikki lentokoneet, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on yli 45 500 kg ja joille on ensimmäisen kerran annettu ilma-aluskohtainen lentokelpoisuustodistus 1 päivänä tammikuuta 2023 tai sen jälkeen.”

2.3.2. ICAOn liitteessä 6 olevan I osan muutosluonnokseen 48 sisältyvät muutokset

ICAOn liitteen 6 osan I muutosluonnoksessa 48 lykätään standardin 6.18.1 soveltamis päivää 1 päivään tammikuuta 2025 (1 päivän tammikuuta 2023 sijasta) ja rajoitetaan sen soveltaminen lentokoneisiin, joille on ensimmäisen kerran annettu ilma-aluskohtainen lentokelpoisuustodistus 1. tammikuuta 2024 tai sen jälkeen (eikä lentokoneisiin, joille on ensimmäisen kerran annettu ilma-aluskohtainen lentokelpoisuustodistus 1. tammikuuta 2023 tai sen jälkeen). Tärkeimmät syyt näiden muutosten ehdottamiseen ovat seuraavat:

- ilma-alusten kaikkien asiaankuuluvien valmistajien maailmanlaajuisesti kokemat huomattavat viiveet lentokoneiden varustamisessa tarvittavilla laitteilla,
- huomattavat viiveet viestintäinfrastruktuurin perustamisessa lisäyksen 9 standardin 2.4⁴ noudattamiseksi ja täyden toimintavalmiuden saavuttamiseksi, ja

¹ Jäsenvaltioille suositeltiin, että ne ilmoittavat eroavuudesta ICAOn standardiin 6.18.1 nähden, koska lentokoneet, joiden suurin käytettävä matkustajapaikkaluku on enintään 19 ja suurin sallittu lentoonlähtömassa 27 000 – 45 500 kg, eivät kuulu CAT.GEN.MPA.210 kohdan soveltamisalaan.

² 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.

³ CoFA.

⁴ ICAOn liitteen 6 osan I lisäyksessä 9 olevassa standardissa 2.4 edellytetään, että organisaatioihin, joilla on oltava pääsy lähetettyihin tietoihin, on sisällyttävä vähintään ilmaliikennepalveluyksiköt sekä etsintä- ja pelastustoiminnan koordinoitikeskukset ja alakeskukset.

- pelastustoiminnan koordinoitikeskuksilla ja ilmaliikennepalveluyksiköillä ei ole riittävästi aikaa valmistella ja mukauttaa menettelyjään.

Huom. CAT.GEN.MPA.210 kohdan osalta vaatimusten täyttämiseksi hyväksyttäviin menetelmiin sisältyy ehtoja, jotka ovat varmuuden ja tarkkuuden osalta tiukempia kuin ICAOn liitteessä 6 olevan I osan 6.18 kohdassa ja lisäyksessä 9. Ilma-alusten valmistajat pyrkivät varustamaan lentokoneensa ICAO-standardin 6.18.1 ja CAT.GEN.MPA.210 kohdan mukaisilla laitteilla, jotta näitä lentokoneita voidaan käyttää EU:ssa ja maailmanlaajuisesti ilman muutostöitä tai rajoituksia. Tämä on taasen lisännyt huomattavasti laitteiden suunnitteluun ja sertifiointiin tarvittavaa työtä.

3. UNIONIN PUOLESTA OTETTAVA KANTA

3.1. Tärkeimmät muutokset ja niiden suhde voimassa oleviin unionin sääntöihin

ICAOn liitteen 6 muutosluonnoksella 48 lykätään ICAOn liitteessä 6 olevan I osan standardin 6.18.1 soveltamispäivää kahdella vuodella:

”6.18.1 Kaikkien lentokoneiden, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on yli 27 000 kg ja joille on ensimmäisen kerran myönnetty ilma-aluskohtainen lentokelpoisuustodistus 1 päivänä tammikuuta 2024 tai sen jälkeen, on 1 päivästä tammikuuta 2025 alkaen lähetettävä itsenäisesti tiedot, joista lentotoiminnan harjoittaja voi lisäyksen 9 mukaisesti hädässä määrittää sijainnin vähintään kerran minuutissa.”

3.2. Unionin puolesta otettava kanta

Kaikilla ilma-alusten valmistajilla on huomattavia viiveitä ICAOn liitteessä 6 olevan I osan standardin 6.18.1 ja EU:n lentotoimintasääntöjen CAT.GEN.MPA.210 kohdan noudattamisessa. Nykyisen soveltamispäivän säilyttäminen johtaa luultavasti tilanteeseen, jossa monien EU:hun sijoittautuneiden ilma-alusten käyttäjien on pyydettävä väliaikaisia poikkeuksia vuonna 2023 toimitettaville lentokoneille ja suoritettava hyvin kalliita laitteiden jälkiasennuksia. Väliaikaisia poikkeuksia saatetaan joutua jatkamaan vuoteen 2024, jotta kaikkiin asianomaisiin lentokoneisiin voidaan tehdä jälkiasennukset. Lisäksi viestintäinfrastruktuurin täyttä toimintavalmiutta ja ilmaliikennepalveluyksiköiden ja pelastustoiminnan koordinoitikeskusten täyttä valmiutta ei ehkä saavuteta ennen vuotta 2024. EU:hun sijoittautuneilla ilma-alusten käyttäjillä ei ole juurikaan vaikutusvaltaa nopeuttaa ICAOn standardin 6.18.1 ja CAT.GEN.MPA.210 kohdan täytäntöönpanoa.

ICAOn liitteessä 6 olevan I osan standardin 6.18.1 soveltamispäivään ehdotettu muutos vaikuttaa vain vähän ilmailun turvallisuuteen, koska kyseinen ICAOn standardi on vain yksi toimenpiteistä, joita ICAO on toteuttanut helpottaakseen hädässä olevien ilma-alusten paikantamista. Lentotoiminnan harjoittajan on myös seurattava useimpia standardin 6.18.1 soveltamisalaan kuuluvia lentokoneita, kun ne lentävät valtamerialueilla ICAOn liitteessä 6 olevan I osan 3.5.3 kohdan mukaisesti (saatettu osaksi EU:n lentotoimintasääntöjen CAT.GEN.MPA.205 kohtaa) ja kun ne on varustettu kahdella ICAOn liitteessä 6 olevan I osan standardin 6.17.3 mukaisella hätäpaikannuslähettimellä (saatettu osaksi EU:n lentotoimintasääntöjen CAT.IDE.A.280 kohtaa).

Sen vuoksi unionin olisi puollettava ehdotusta ICAOn liitteessä 6 olevan I osan standardin 6.18.1 soveltamispäivän lykkäämisestä.

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 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 tai kyseisen sopimuksen osapuoli.⁵

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”.⁶

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 asiakirjojen tietyt oikeusvaikutukset voivat riippua eroavuuksista koskevien ilmoitusten toimittamisesta ja näiden ilmoitusten edellytyksistä. Sen vuoksi näitä ilmoituksia koskevan unionin kannan hyväksyminen kuuluu SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan soveltamisalaan.

Suunniteltu säädös voi vaikuttaa ratkaisevasti EU:n lainsäädännön sisältöön eli komission asetuksessa (EU) N:o 965/2012 olevaan CAT.GEN.MPA.210 kohtaan.

4.2. Aineellinen oikeusperusta

4.2.1. Periaatteet

SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan nojalla annettavan päätöksen aineellinen oikeusperusta määräytyy ensisijaisesti sen hyväksytyyn asiakirjan tavoitteen ja sisällön perusteella, jota unionin puolesta otettava kanta koskee. Jos hyväksytyllä säädöksellä 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

Hyväksytyyn asiakirjan pääasiallinen tarkoitus ja sisältö liittyvät yhteiseen liikennepolitiikkaan.

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

⁵ Unionin tuomioistuimen tuomio 7.10.2014, Saksa v. neuvosto, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64 kohta.

⁶ Unionin tuomioistuimen tuomio 7.10.2014, Saksa v. neuvosto, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64 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

Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston 226. istunnossa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta siltä osin kuin on kyse kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteessä 6 olevaan I osaan suunnitellun muutoksen 48 hyväksymisestä

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 nykyään edustettuina seitsemän jäsenvaltiota.
- (3) Chicagon yleissopimuksen 54 artiklan mukaan ICAOn neuvosto voi hyväksyä kansainvälisiä standardeja ja suositeltuja menettelytapoja ja ottaa niitä Chicagon yleissopimuksen liitteiksi.
- (4) 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, että ne vastustavat kyseistä liitettä tai muutosta.
- (5) 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 määräytyistä eroavien määräysten ja menetelmien hyväksymistä, on velvollinen heti ilmoittamaan Kansainväliselle siviili-ilmailujärjestölle kansainvälisellä standardilla määrätyn ja oman menettelynsä eroavuuksista.
- (6) ICAOn neuvoston on määrä hyväksyä 226. istunnossaan muutos 48 Chicagon yleissopimuksen liitteessä 6 olevaan I osaan.
- (7) Liitteessä 6 olevaan I osaan tehtävän muutoksen 48 päätarkoituksen odotetaan siirtävän siinä olevan standardin 6.18.1 soveltamispäivän 1 päivään tammikuuta 2025.
- (8) On aiheellista vahvistaa ICAOn neuvoston 226. istunnossa unionin puolesta otettava kanta suunniteltuun muutokseen 48 liitteessä 6 olevaan I osaan. Tämän kannan olisi

oltava muutoksen puoltaminen, ja sen esittävät ne unionin jäsenvaltiot, jotka ovat ICAOn neuvoston jäseniä, toimien yhdessä unionin puolesta,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) neuvoston 226. istunnossa tai missä tahansa sitä myöhemmässä istunnossa unionin puolesta otettavana kantana on puoltaa kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 6 osaan I ehdotettua muutosta 48 kokonaisuudessaan.

2 artikla

Edellä 1 artiklassa tarkoitetun kannan esittävät ne unionin jäsenvaltiot, jotka ovat ICAOn neuvoston jäseniä, toimien yhdessä unionin puolesta.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

*Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja*