



Brüssel, 6. oktoober 2025
(OR. en)

13468/25

Institutsioonidevaheline
dokument:
2025/0314 (NLE)

AVIATION 131
ICAO 46
RELEX 1259

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	6. oktoober 2025
Saaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Teema:	Ettepanek: NÕUKOGU OTSUS, millega muudetakse otsust (EL) 2023/746 selle kohaldamisala laiendamise ja kohaldamisaja pikendamise ning liidu nimel Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis võetava seisukoha osas

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2025) 622 final.

Lisatud: COM(2025) 622 final



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 6.10.2025
COM(2025) 622 final

2025/0314 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS,

millega muudetakse otsust (EL) 2023/746 selle kohaldamisala laiendamise ja kohaldamisaja pikendamise ning liidu nimel Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis võetava seisukoha osas

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Käesolevas ettepanekus käsitletakse nõukogu otsuse (EL) 2023/746¹ artikli 7 lõike 3 kohast muudatust järgmise osas:

- otsuse kohaldamisaja pikendamine kuni 31. detsembrini 2028;
- rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni (edaspidi „Chicago konventsioon“) asjaomaste lisade loetelu muutmine, lisades 13. lisa (lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimine);
- kohaldamisala muutmine, lisades Chicago konventsiooni lisadega hõlmatud valdkondades soovituslike tavade erinevustest teatamise vastavalt konventsiooni artiklile 38 ja ICAO assamblee resolutsiooni A39-22 valguses nõukogu otsuse kohaldamisalasse, vastusena ICAO poolt riikidele saadetud kirjadele, milles kutsuti osalisriike üles teatama mis tahes erinevustest vastuvõetud rahvusvahelistes standardites ja soovituslikes tavades;
- kohaldamisala muutmine, et see hõlmaks selliste seisukohtade kehtestamist, mis võetakse, kui ICAO nõukogu kiidab heaks uued aeronavigatsiooniteenuste protseduurid või nende muudatused, mis tõenäoliselt avaldavad liidu õiguse sisule otsustavat mõju;
- kohaldamisala muutmine, et see hõlmaks seisukohtade kindlaksmääramist seoses ICAO nõukogu poolt Chicago konventsiooni 18. lisas (ohtlike kaupade ohutu õhuvedu) osutatud ohtlike kaupade ohutu õhuveo tehniliste suuniste muudatuste või uute versioonide heakskiitmisega (ICAO dokument 9284).

2. ETTEPANEKU TAUST

2.1. Chicago konventsioon

Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (ICAO) asutati Chicago konventsiooniga, mis allkirjastati 1944. aastal ja mis jõustus 4. aprillil 1947. Kõik Euroopa Liidu liikmesriigid (edaspidi „ELi liikmesriigid“) on konventsiooni osalised ja seega ICAO liikmed. Liidul on teatavates ICAO organites vaatleja staatus ja ta on sõlminud ICAOga koostöömemorandumi, millega luuakse raamistik tõhustatud koostööks lennundusohutuse, lennundusjulgestuse, lennuliikluse korraldamise, keskkonnakaitse ja suutlikkuse suurendamise, tehnilise abi ning rakendamise toetamise valdkonnas².

Konventsioon koosneb 96 artiklist, milles on sätestatud ICAO aluseeskirjad ja -põhimõtted. Sellel on ka 19 lisa, mis sisaldavad rahvusvahelisi standardeid ja soovituslikke tavasid ning mida muudetakse korrapäraselt.

¹ Nõukogu 28. märtsi 2023. aasta otsus (EL) 2023/746, millega kehtestatakse kriteeriumid ja menetlus, et määrata kindlaks Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis Euroopa Liidu nimel võetav seisukoht seoses rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade või nende muudatuste vastuvõtmise ning vastu võetud rahvusvaheliste standarditega seotud erinevustest teatamisega (ELT L 99, 12.4.2023, lk 7).

² Nõukogu 31. märtsi 2011. aasta otsus (EL) 2011/530 Euroopa Liidu ja Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni vahelise koostöömemorandumi (millega luuakse tõhustatud koostöö raamistik) liidu nimel allkirjastamise ja ajutise kohaldamise kohta (ELT L 232, 9.9.2011, lk 1).

2.2. Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon

ICAO võtab vastu rahvusvahelisi tsiviillennunduse standardeid, eelkõige lennundusohutuse, aeronavigatsiooni ja lennuliikluse korraldamise, keskkonna, lennundusjulgestuse, lennutranspordi majandusliku arendamise, reisijate õiguste ja reisijateveo hõlbustamise valdkonnas. Neid teemasid käsitletakse Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) alusel vastu võetud sätetes ja need kuuluvad õigusvaldkonda, mis on suures osas reguleeritud liidu eeskirjadega. Liidu eesmärk on tagada kooskõla rahvusvaheliste tsiviillennunduse standarditega.

2.3. ICAO nõukogu kavandatavad aktid, millel on liidus õiguslik toime

ICAO tegevust suunab jätkuvalt ICAO nõukogu, mis on üks kahest ICAO juhtorganist. ICAO nõukogu tuleb kokku mitu korda aastas.

ICAO nõukogu võtab vastavalt Chicago konventsiooni artikli 54 punktile l vastu rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad, määrab need konventsiooni lisadeks ning teavitab võetud meetmetest kõiki osalisriike. Lisaks vaatab ICAO nõukogu vastavalt konventsiooni artikli 54 punktile m läbi ka aeronavigatsioonikomisjoni soovitused lisade muutmiseks. Vastavalt konventsiooni artiklile 90 on lisade vastuvõtmiseks või muutmiseks vajalik ICAO nõukogu liikmete kahekolmandikuline häälteenamus.

Lisaks kehtestab ICAO Chicago konventsiooni artikli 37 kohaselt rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad ning protseduurid, mis käsitlevad näiteks sidesüsteeme ja aeronavigatsioonivahendeid, lennuregleid ja lennujuhtimistavasid ning muid aeronavigatsiooni ohutuse, korrapärasuse ja tõhususega seotud küsimusi, ning vajaduse korral muudab neid.

3. LIIDU NIMEL VÕETAV SEISUKOHT

Tehakse ettepanek, et seisukoht, mis võetakse liidu nimel ICAO nõukogu istungitel seoses uute rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade vastuvõtmise, aeronavigatsiooniteenuste protseduuride heakskiitmise ja tehniliste suuniste või nende muudatuste heakskiitmisega, kehtestatakse kaheastmelise lähenemisviisi kohaselt. Esiteks on muudetava nõukogu otsusega (EL) 2023/746 kehtestatud kriteeriumid ja menetlus liidu seisukoha kehtestamiseks nõukogus. Seejärel edastab komisjon iga ICAO nõukogu istungi kohta kirjaliku dokumendi vormis üksikasjaliku seisukoha nõukogule arutamiseks ja heakskiitmiseks. Komisjon esitab kirjalikus dokumendis üksikasjaliku seisukoha, mis põhineb muudetud otsuse lisas sätestatud juhtpõhimõtetel ja tegevussuundadel.

Nõukogu otsus (EL) 2023/746 kaotab kehtivuse 31. detsembril 2025. Seetõttu esitab komisjon artikli 7 lõike 3 kohaselt nõukogule otsuse kohaldamisala pikendamise ettepaneku ja teeb ettepaneku otsust muuta, et tagada järjepidevus ja Chicago konventsiooni asjakohaste küsimuste ühtne käsitlemine liidu tasandil.

Eelkõige tuleb märkida, et vastavalt ICAO sisereeglitele võib ICAO nõukogule dokumente esitada kümme päeva kuni 24 tundi enne istungi algust (sõltuvalt dokumentide laadist). Alles sel hetkel muutuvad kõik esitatud dokumendid kättesaadavaks ning komisjonil on võimalik neid analüüsida, et valmistada ette liidu seisukoht ELi pädevusse kuuluvate küsimuste arutamiseks ja asjakohaste otsuste vastuvõtmiseks ICAO nõukogus. See lühike ajavahemik dokumentide kättesaadavaks tegemise ja ICAO nõukogu istungi alguse vahel võib tekitada probleeme ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 alusel nõutava nõukogu otsuse (ELi seisukoha kohta) õigeaegsel ettevalmistamisel ja vastuvõtmisel.

Tagamaks liidu ulatuslikumat paindlikkust ICAO otsustusprotsessis osalemisel, tuleks kasutatud kaheetapilist protsessi kohaldada nii Chicago konventsiooni artikli 90 kohase mittenõustumisest teatamise kui ka Chicago konventsiooni artikli 38 kohase erinevustest teatamise suhtes. Kavandatava muudatusega laiendatakse nõukogu otsust selliselt, et see hõlmaks lennundusohutuse ja aeronavigatsioonialaste soovituslike tavade erinevustest teatamist.

Lennundusohutuse ja aeronavigatsioonialaste soovituslike tavade erinevustest teatamine

Kõik ICAO osalisriigid, sealhulgas ELi liikmesriigid, võtsid vastu assamblee resolutsiooni A39-22, milles käsitletakse lennundusohutuse ja aeronavigatsiooni valdkonda. ICAO assamblee on otsustanud, et nõukogu peaks kutsuma liikmesriike üles teatama ICAO-le kõikidest erinevustest, mis esinevad nende riiklike eeskirjade ja tavade ning rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade sätete vahel. Seda on üksikasjalikumalt kirjeldatud ICAO erinevustest teatamise käsiraamatus (ICAO dokument 10055).

ICAO peab soovituslike tavadega seotud erinevustest teatamist oluliseks asjaolu tõttu, kuna selliste erinevuste tundmine võib olla oluline ka aeronavigatsiooni ohutuse, korrapärasuse ja tõhususe seisukohast, ning on kutsunud riike tungivalt üles teatama Chicago konventsiooni artikli 38 kohastest soovituslikest tavadest³. Tuleb märkida, et Euroopa Liidu Lennundusohutusameti poolt 2025. aasta veebruaris ja märtsis tehtud ICAO üldise ohutusjärelvalve auditeerimisprogrammi auditi raames leiti, et lennundusohutuse ja aeronavigatsiooni valdkonna soovituslike tavade erinevustest teatamata jätmine ei vasta rahvusvahelistele standarditele ja soovituslikele tavadele ega kohustustele, mis tulenevad rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioonist.

Seetõttu esitatakse ettepanek muuta nõukogu otsust (EL) 2023/746, et määrata kindlaks liidu seisukoht ka seoses soovituslike tavade erinevustest teatamisega. ICAO sõnul tekib vajadus sellise teatamise järele eelkõige järgmistel juhtudel:

- (a) vastusena ICAO poolt riikidele adresseeritud kirjale, milles taotletakse erinevustest teatamist vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 38, ja samuti ICAO assamblee resolutsiooni A39-22 valguses;
- (b) liidu õigustiku muudatuste tõttu.

13. lisa – lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimine

Selleks et tagada ICAO nõukogus lennundusohutuse ja aeronavigatsiooni valdkonnas arutatavate ja hääletatavate küsimuste käsitlemisel kõikehõlmav ja järjepidev lähenemisviis, tehakse muudatusettepanekuga ettepanek lisada nõukogu otsuse kohaldamisalasse 13. lisa (lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimine). 13. lisa kuulub liidu pädevusse, kuna sellega reguleeritakse aspekte, mis kuuluvad mitme ELi õigusakti kohaldamisalasse. On asjakohane laiendada nõukogu otsuse (EL) 2023/746 kohaldamisala selliselt, et see hõlmaks kõiki Chicago konventsiooni lisasid lennundusohutuse ja aeronavigatsiooni valdkonnas, mis sisalduvad liidu tsiviillennundusohutuse eeskirjades, st mitte ainult määruses 2018/1139,⁴ aga

³ Dokument 10055 – „Manual on Notification and Publication of Differences“, lk (v) ja punkt 1.3.

⁴ 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).

ka teistes lennundusohutust käsitlevates määrustes, nagu määrus 376/2014 lennundusohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise kohta,⁵ määrus 996/201 lennuõnnetuste uurimise kohta⁶ ja määrus 2111/2005 tegevuskeeluga lennuettevõtjate ELi nimekirja kohta⁷.

Aeronavigatsiooniteenuste protseduurid

Lisaks on liidu õigusaktides mõnel juhul otseselt osutatud aeronavigatsiooniteenuste protseduuridele. Seetõttu võivad aeronavigatsiooniteenuste protseduuride muudatused mõnel juhul otsustavalt mõjutada liidu õigusaktide sisu. ICAO nõukogu kiidab uued aeronavigatsiooniteenuste protseduurid või nende muudatused ICAO aeronavigatsioonikomisjoni ettepanekul heaks vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 37. Juhul kui aeronavigatsiooniteenuste protseduuridel on tõenäoliselt otsustav mõju liidu õiguse sisule, kehtestatakse ELi seisukoht nõukogu otsuse (EL) 2023/746 kohaselt kehtestatud menetlusega. Seetõttu esitatakse selle kohta muudatusettepanek.

Ohtlike kaupade ohutu õhuveo tehnilised suunised

Määruse 965/2012⁸ IV lisa punktis CAT.GEN.MPA.200 „Ohtlike kaupade vedu“ on esitatud otseviide 18. lisa (ohtlike kaupade ohutu õhuvedu) kohasele ohtlike ainete lennutranspordiga ohutu veo tehnilisele juhendile (ICAO dokument 9284). Sellest tulenevalt mõjutab ICAO tehniliste suuniste muutmine tõenäoliselt otsustavalt ohtlike kaupade vedu käsitlevate ELi õigusaktide sisu. Sellistel juhtudel kehtestatakse ELi seisukoht nõukogu otsusega (EL) 2023/746 kehtestatud menetlusega. Seetõttu esitatakse selle kohta asjakohane muudatusettepanek.

Vastavalt artikli 7 lõikele 2 esitati nõukogule aruanne nõukogu otsuse (EL) 2023/746 kohaldamise ning eelkõige selle tõhususe ja kasutamise sageduse kohta⁹. Selles esitati tõenditel põhinev hinnang, et veelgi parandada liidu menetlusi liidu seisukoha kehtestamiseks enne liikmesriikide arutelu Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni nõukogus. Ettepanek kajastab seda analüüsi.

⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta määrus (EL) nr 376/2014, mis käsitleb tsiviillennunduses toimunud juhtumitest teatamist ning juhtumite analüüsi ja järeelmeid, 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).

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. oktoobri 2010. aasta määrus (EL) nr 996/2010 tsiviillennunduses toimivate lennuõnnetuste ja intsidentide uurimise ja ennetamise kohta ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 94/56/EÜ (ELT L 295, 12.11.2010, lk 35).

⁷ 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).

⁸ 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).

⁹ Komisjoni aruanne nõukogu otsuse (EL) 2023/746 kohaldamise kohta, WK 9372 2025.

4. ÕIGUSLIK ALUS

4.1. Menetlusõiguslik alus

4.1.1. Põhimõtted

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõikega 9 on ette nähtud võtta 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 osaline¹⁰.

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“¹¹.

4.1.2. Kohaldamine käesoleval juhul

ICAO on lepinguga, s.t Chicago konventsiooniga ettenähtud organ.

Aktidel, mille ICAO peab vastu võtma, on õiguslik toime. Selle põhjuseks on asjaolu, et ICAO poolt vastu võetud rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad on Chicago konventsiooni alusel siduvad, välja arvatud juhul, kui osalisriikide enamus teatab ICAO nõukogule mittenõustumisest (Chicago konventsiooni artikkel 90). Lisaks on rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad niivõrd, kui see on võimalik, inkorporeeritud liidu õigusesse, mistõttu võivad need otsustavalt mõjutada liidu tsiviillennundusvaldkonna õigusaktide sisu.

Lisaks kiidab ICAO nõukogu uued aeronavigatsiooniteenuste protseduurid või nende muudatused ICAO aeronavigatsioonikomisjoni ettepanekul heaks vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 37. Mõnel juhul mõjutavad aeronavigatsiooniteenuste protseduuride muudatused tõenäoliselt otsustavalt liidu õigusaktide sisu. Seda seetõttu, et aeronavigatsiooniteenuste protseduuridele on otseselt osutatud liidu õigusaktides, täpsemalt komisjoni rakendusmääruses (EL) 2017/373¹².

18. lisa (ohtlike kaupade ohutu õhuvedu) kohaselt ohtlike kaupade ohutu õhuveo tehniliste suuniste (ICAO dokument 9284) heakskiitmine ICAO nõukogu poolt vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 37 mõjutab tõenäoliselt otsustavalt ohtlike kaupade vedu käsitlevate ELi õigusaktide sisu. See tuleneb asjaolust, et määruse 965/2012¹³ IV lisa punktis CAT.GEN.MPA.200 „Ohtlike kaupade vedu“ on kõnealustele tehnilistele suunistele esitatud otseviide.

¹⁰ Kohtuasi C-399/12: Saksamaa vs. nõukogu (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

¹¹ Kohtuasi C-399/12: Saksamaa vs. nõukogu (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punktid 61–64.

¹² Komisjoni 1. märtsi 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/373, millega sätestatakse lennuliikluse korraldamise teenuste ja aeronavigatsiooniteenuste osutajate ning muude lennuliikluse korraldamise võrgustiku funktsioonide suhtes ja kõigi nende järelevalve suhtes kohaldatavad ühised nõuded ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 482/2008, rakendusmäärused (EL) nr 1034/2011, (EL) nr 1035/2011 ja (EL) 2016/1377 ning muudetakse määrust (EL) nr 677/2011 (ELT L 62, 8.3.2017).

¹³ 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).

Kavandatavad aktid ei täienda ega muuda lepingu institutsioonilist raamistikku.

Seega on esildatud otsuse menetlusõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 218 lõige 9.

4.2. Materiaalõiguslik alus

4.2.1. Põhimõtted

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohase otsuse materiaaloõiguslik alus sõltub eelkõige selle kavandatava akti eesmärgist ja sisust, mille kohta liidu nimel seisukoht võetakse. Kui kavandatava aktiga taotletakse kahte eesmärki või reguleeritakse kahte valdkonda ning üht neist võib pidada peamiseks või ülekaalukaks ja teine on kõrvalise tähtsusega, peab ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohasel otsusel olema üksainus, peamisest või ülekaalukast eesmärgist või valdkonnast tulenev materiaaloõiguslik alus.

4.2.2. Kohaldamine käesoleval juhul

Kavandatavate aktide peamine eesmärk ja sisu on seotud ühise transpordipoliitikaga.

Seega on esildatud otsuse materiaaloõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 100 lõige 2.

4.3. Järeldus

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

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS,

millega muudetakse otsust (EL) 2023/746 selle kohaldamisala laiendamise ja kohaldamisaja pikendamise ning liidu nimel Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis võetava seisukoha osas

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 (ICAO).
- (2) Liikmesriigid on Chicago konventsiooni osalisriigid ja ICAO liikmed ning liidul on teatavates ICAO organites vaatleja staatus. ICAO nõukogus on hetkeseisuga esindatud kuus liikmesriiki.
- (3) Chicago konventsiooni artikli 37 kohaselt peab ICAO kehtestama rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad, mis käsitlevad näiteks sidesüsteeme ja aeronavigatsioonivahendeid, lennureegleid ja lennujuhtimistavasid ning muid aeronavigatsiooni ohutuse, korrapärasuse ja tõhususega seotud küsimusi, ning neid vajaduse korral muutma.
- (4) Vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 38 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. Riik, kes ei tee asjaomaseid muudatusi oma normides või tavades, peab teavitama sellest ICAO nõukogu kuuekümne päeva jooksul alates standardi muudatuse vastuvõtmisest või viitama, millise meetme ta kavatses võtta.
- (5) Chicago konventsiooni artikli 54 kohaselt võtab ICAO nõukogu vastu rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad ning määrab need kindlaks konventsiooni lisades.
- (6) Aktidel, mille ICAO peab vastu võtma, on õiguslik toime.
- (7) Seepärast on vaja kehtestada kriteeriumid ja menetlused seisukohtade jaoks, mis võetakse liidu nimel ICAO nõukogus kuni 31. detsembrini 2028.
- (8) ICAO nõukogu kodukorra (dokument 7559) kohaldamisest tuleneb, et dokumendid, mille ICAO nõukogu peab vastu võtma, tehakse kättesaadavaks vahetult enne iga istungit. Alles hetkel, mil ICAO nõukogu muudab kõik esitatud dokumendid kättesaadavaks, on komisjonil võimalik neid põhjalikult analüüsida, et valmistada ette liidu seisukoht tema pädevusse kuuluvate küsimuste arutamiseks ja nõukogupoolseks

heakskiitmiseks enne ICAO nõukogu istungit. See loob olukorra, mis võib ohustada ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohaselt nõutava nõukogu otsuse õigeaegset ettevalmistamist ja vastuvõtmist.

- (9) Sellega seoses tõi otsusega (EL) 2023/746¹⁴ kehtestatud menetlus kaasa tõhusama protsessi ja andis rohkem aega sisuliseks aruteluks. Seepärast tuleks kõnealuse otsuse kohaldamise aega pikendada veel ühe ICAO kolmeaastase tsükli võrra, st kuni 31. detsembrini 2028.
- (10) Otsuse (EL) 2023/746 kohaldamisel saadud kogemustest on ilmnunud mõningad vastuolud ja lüngad seoses uute aeronavigatsiooniteenuste protseduuride heakskiitmisega, mis mitmel juhul on otseselt tulenenud otsuse kohaldamisalas kuuluvate teatavate rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade muudatustest, teatatud soovituslikest tavadest erinevuste välja jätmisest või kohaldamisala kitsendamisest, jättes hõlmamata Chicago konventsiooni 13. lisa (lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimine), mida on muudetud otsuse kohaldamisalas kuuluva 6. lisa muudatustest tulenevalt. Selleks et tagada ICAO nõukogu arutelude eel üldine ja järjepidev lähenemisviis liidu otsustusprotsessile või ICAO-le erinevustest teatamisel, tuleks otsust (EL) 2023/746 muuta.
- (11) Otsusega (EL) 2023/746 kehtestatud menetlust tuleks laiendada Chicago konventsiooni 13. lisa (lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimine) muudatustele, tingimusel et kohaldatakse teatavaid kaitsemeetmeid. On asjakohane laiendada otsuse (EL) 2023/746 kohaldamisala selliselt, et see hõlmaks kõiki Chicago konventsiooni lisasid lennundusohutuse ja aeronavigatsiooni valdkonnas. See puudutab eelkõige Chicago konventsiooni lisasid, mis kajastuvad liidu tsiviillennundusohutuse eeskirjades, mitte ainult Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses 2018/1139,¹⁵ vaid ka muudes lennundusohutust käsitlevates määrustes nagu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus 376/2014,¹⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus 996/2010¹⁷ ja määrus 2111/2005.
- (12) Otsusega (EL) 2023/746 kehtestatud menetlust tuleks laiendada uutele aeronavigatsiooniteenuste protseduuridele, millel on tõenäoliselt otsustav mõju liidu

¹⁴ Nõukogu 28. märtsi 2023. aasta otsus (EL) 2023/746, millega kehtestatakse kriteeriumid ja menetlus, et määrata kindlaks Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis Euroopa Liidu nimel võetav seisukoht seoses rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade või nende muudatuste vastuvõtmise ning vastu võetud rahvusvaheliste standarditega seotud erinevustest teatamisega (ELT L 99, 12.4.2023, lk 7, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2023/746/oj>).

¹⁵ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>).

¹⁶ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj>).

¹⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. oktoobri 2010. aasta määrus (EL) nr 996/2010 tsiviillennunduses toimuvate lennuõnnetuste ja intsidentide uurimise ja ennetamise kohta ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 94/56/EÜ (ELT L 295, 12.11.2010, lk 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj>).

õiguse sisule, kuna neile on liidu õigusaktides otseselt viidatud, et tagada järjepidev lähenemisviis aeronavigatsiooni käsitlevatele eeskirjadele.

- (13) Otsusega (EL) 2023/746 kehtestatud menetlust tuleks laiendada ka juhtumitele, kus ICAO nõukogul palutakse heaks kiita Chicago konventsiooni 18. lisas (ohtlike kaupade ohutu õhuvedu) kohaste ohtlike kaupade ohutu õhuveo tehniliste suuniste (ICAO dokument 9284) uued versioonid. Kõnealustele tehnilistele suunistele on otseselt viidatud komisjoni määruse (EL) nr 965/2012¹⁸ IV lisa punktis CAT.GEN.MPA.200 „Ohtlike kaupade vedu“. Selle otseviite tõttu mõjutab tehniliste suuniste mis tahes muudatus tõenäoliselt otsustavalt liidu õigusaktide sisu.
- (14) ICAO peab soovituslike tavadega seotud erinevustest teatamist oluliseks, kuna selliste erinevuste tundmine võib olla oluline ka aeronavigatsiooni ohutuse, korrapärasuse ja tõhususe seisukohast. Seda kaalutlust tugevdab ja toetab veelgi ICAO assamblee resolutsioon A39-22 lennundusohutuse ja aeronavigatsiooni valdkonnas, mida on üksikasjalikult kirjeldatud ICAO erinevustest teatamise käsiraamatus (ICAO dokument 10055), mille kohaselt on kõik ICAO osalisriigid teatanud oma kavatsusest tegutseda vastavalt.
- (15) EASA poolt 2025. aasta veebruaris ja märtsis tehtud ICAO üldise ohutusjärelvalve auditeerimisprogrammi auditi raames leiti, et lennundusohutuse ja aeronavigatsiooni valdkonna soovituslike tavade erinevustest teatamata jätmine ei vasta auditeerimisprogrammi nõuetele.
- (16) Seetõttu peaks soovituslike tavade erinevustest teatamist käsitleva liidu seisukoha sõnaselge lisamine nõukogu soovitusse võimaldama ühtlustatumat, järjepidevamat ja tõhusamat liidu poolt vastuvõtmise protsessi ning toetama liikmesriike ICAO assamblee resolutsiooni A39-22 täitmisel lennundusohutuse ja aeronavigatsiooni valdkonnas.
- (17) Liidu pädevusse kuuluvate Chicago konventsiooni lisade, uute aeronavigatsiooniteenuste protseduuride ja tehniliste suuniste uute versioonide puhul, millel on tõenäoliselt otsustav mõju liidu õiguse sisule ja mis nõuavad seega liidu seisukoha sõnastamist, tuleks ühiselt taotleda suuremat paindlikkust, eelkõige juhul, kui ICAO nõukogu istungi päevakorda saab veidi enne selle toimumist muuta.
- (18) Käesoleva ettepaneku eesmärk on veelgi parandada liidu liikmesriikide poolt ICAOs otsuste tegemise protsesse. Kavandatud muudatuste eesmärk on need eesmärgid saavutada.
- (19) Käesoleva otsuse rakendamisel peaksid liikmesriigid ja komisjon kooskõlas liidu vaatejastaatusega tegema tihedat koostööd vastavalt oma lojaalse koostöö kohustusele.
- (20) Otsust (EL) 2023/746 tuleks seetõttu vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Otsust (EL) 2023/746 muudetakse järgmiselt.

¹⁸ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

(1) Pealkiri asendatakse järgmisega:

„Nõukogu otsus (EL) 2023/746, 28. märts 2023, millega kehtestatakse kriteeriumid ja menetlus, et määrata kindlaks Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis Euroopa Liidu nimel võetav seisukoht seoses rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade või nende muudatuste vastuvõtmisega, ohtlike kaupade ohutu õhuveo uute tehniliste suuniste või aeronavigatsiooniteenuste protseduuride heakskiitmisega ning vastu võetud rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavadega seotud erinevustest teatamisega“.

(2) Artikkel 1 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 1

Seisukoht, mis võetakse liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni nõukogus (edaspidi „ICAO nõukogu“), kui kõnealusel organil palutakse vastu võtta uued rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad või rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade muudatused tsiviillennundusohutuse, aeronavigatsiooni ja lennuliikluse korraldamise valdkonnas seoses rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni (edaspidi „Chicago konventsioon“) 1., 2., 3., 4., 6., 8., 10., 11., 13., 14., 15., 18. ja 19. lisaga, või kiita heaks ohtlike kaupade ohutu õhuveo tehniliste suuniste (edaspidi „tehnilised suunised“) uued versioonid või aeronavigatsiooniteenuste protseduurid, kui sellistel rahvusvahelistel standarditel ja soovituslikel taval, tehnilistel suunistel ja aeronavigatsiooniteenuste protseduuridel on ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 tähenduses õiguslik toime, määratakse kindlaks käesoleva otsuse artiklis 2 sätestatud kriteeriumide ja menetluse kohaselt.“

(3) Artikli 2 lõike 1 esimene lause ja punkt a asendatakse järgmisega:

„1. Kui ICAO nõukogu kavatseb võtta vastu uued rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad või rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade muudatused või kiita heaks uued aeronavigatsiooniteenuste protseduurid või tehniliste suuniste uued versioonid, nagu on osutatud artiklis 1, teeb komisjon järgmist:

- (a) esitab nõukogule arutamiseks ja heakskiitmiseks õigeaegselt ja vähemalt üks kuu enne ICAO nõukogu istungit, kus võetakse vastu uued rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad või rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade muudatused või kiidetakse heaks uued aeronavigatsiooniteenuste protseduurid või tehniliste suuniste uued versioonid, dokumendi, milles esitatakse liidu nimel võetava seisukoha eelnõu üksikasjad. Erandlikel asjaoludel võib seda tähtaega lühendada, kui uued rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad või muudatus võetakse kiiresti vastu või kui rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade või muudatuste jõustumine ajutiselt peatatakse või kui uued aeronavigatsiooniteenuste protseduurid või tehniliste suuniste uus versioon kiidetakse kiiresti heaks ning kui asjaomaste standardite ja soovituslike tavade või muudatuste eelnõu tekst või uute aeronavigatsiooniteenuste protseduuride või tehniliste suuniste uue versiooni kavand on kättesaadav vähem kui kuu aega enne ICAO nõukogu istungit, kus kõnealused standardid ja soovituslikud tavad või muudatused vastu võetakse või aeronavigatsiooniteenuste protseduurid või tehnilised suunised heaks kiidetakse. Komisjon püüab esitada dokumendi põhjendamatu viivituse ja igal juhul hiljemalt viis päeva pärast Rahvusvaheliselt Tsiviillennunduse

Organisatsioonilt (ICAO) uute rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade või muudatuste või aeronavigatsiooniteenuste protseduuride või tehniliste suuniste versioonide kättesaamist;“.

- (4) Artikkel 3 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 3

Seisukoht, mis võetakse liidu nimel ICAOs seoses Chicago konventsiooni 1., 2., 3., 4., 6., 8., 10., 11., 13., 14., 15., 18. ja 19. lisas sisalduvate uute rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade või nende muudatustega seotud erinevustest teatamisega vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 38 ja ICAO assamblee resolutsiooni A39-22 valguses, kehtestatakse käesoleva otsuse artiklites 4 ja 5 sätestatud kriteeriumide ja menetluse kohaselt.“

- (5) Artikkel 4 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 4

Kui liidu õigus erineb käesoleva otsuse artiklis 3 osutatud rahvusvahelistest standarditest või soovitatud tavadest, mistõttu ICAO-d tuleb vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 38 ja ICAO assamblee resolutsiooni A39-22 valguses kõnealustest erinevustest teavitada, esitab komisjon aegsasti ja vähemalt kaks kuud enne ICAO poolt erinevustest teatamiseks kehtestatud tähtaega nõukogule arutamiseks ja heakskiitmiseks dokumendi, mis põhineb eelkõige EASA poolt määruse (EL) 2018/1139 artikli 90 lõike 4 kohaselt esitatud teabel, kui see on asjakohane, ja sisaldab üksikasjalikku teavet erinevuste kohta, millest ICAO-le tuleb teatada, ning vajaduse korral kajastab liikmesriikidele teate esitamise vormi osas antud paindlikkust.

Käesoleva artikli kohaselt võetavat seisukohta väljendavad kõik liikmesriigid, tegutsedes ühiselt liidu huvides.“

- (6) Artikli 7 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Käesolevat otsust kohaldatakse kuni 31. detsembrini 2028.“

- (7) Lisa asendatakse käesoleva otsuse lisa tekstiga.

Artikkel 2

Artiklites 1 ja 3 nimetatud seisukoha esitavad liidu huvides ühiselt tegutsevad liidu liikmesriigid, kes on ICAO nõukogu liikmed.

Artikkel 3

Käesolev otsus jõustub kahekümnenadal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Brüssel,

*Nõukogu nimel
eesistuja*