



Euroopa Liidu  
Nõukogu

Brüssel, 18. jaanuar 2022  
(OR. en)

5149/22

---

---

Institutsioonidevaheline  
dokument:  
2022/0003(NLE)

---

---

AVIATION 3  
ICAO 2  
RELEX 20

## ETTEPANEK

---

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	17. jaanuar 2022
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2022) 10 final
Teema:	Ettepanek: NÕUKOGU OTSUS Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) nõukogu 225. istungjärgul võetava seisukoha kohta seoses rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 1. lisa 178. muudatuse, 6. lisa I osa 47. muudatuse, 6. lisa II osa 40. muudatuse, 6. lisa III osa 24. muudatuse, 7. lisa 7. muudatuse, 8. lisa 109. muudatuse, 10. lisa IV köite 91. muudatuse, 14. lisa I köite 17. muudatuse, 17. lisa 18. muudatuse ja 9. lisa 29. muudatuse kavandatud vastuvõtmisega

---

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2022) 10 final.

Lisatud: COM(2022) 10 final



Brüssel, 17.1.2022  
COM(2022) 10 final

2022/0003 (NLE)

Ettepanek:

## **NÕUKOGU OTSUS**

**Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) nõukogu 225. istungjärgul võetava seisukoha kohta seoses rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 1. lisa 178. muudatuse, 6. lisa I osa 47. muudatuse, 6. lisa II osa 40. muudatuse, 6. lisa III osa 24. muudatuse, 7. lisa 7. muudatuse, 8. lisa 109. muudatuse, 10. lisa IV köite 91. muudatuse, 14. lisa I köite 17. muudatuse, 17. lisa 18. muudatuse ja 9. lisa 29. muudatuse kavandatud vastuvõtmisega**

## SELETUSKIRI

### **1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE**

Käesolevas ettepanekus käsitletakse otsust, millega kehtestatakse:

- i) liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) nõukogu 225. istungjärgul võetav seisukoht seoses rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 1. lisa 178. muudatuse, 6. lisa I osa 47. muudatuse, 6. lisa II osa 40. muudatuse, 6. lisa III osa 24. muudatuse, 7. lisa 7. muudatuse, 8. lisa 109. muudatuse, 10. lisa IV kõite 91. muudatuse, 14. lisa I kõite 17. muudatuse, 17. lisa 18. muudatuse ja 9. lisa 29. muudatuse kavandatud vastuvõtmisega ning
- ii) liidu nimel võetav seisukoht pärast seda, kui ICAO teatab rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 1. lisa 178. muudatuse, 6. lisa I osa 47. muudatuse, 6. lisa II osa 40. muudatuse, 6. lisa III osa 24. muudatuse, 7. lisa 7. muudatuse, 8. lisa 109. muudatuse, 10. lisa IV kõite 91. muudatuse, 14. lisa I kõite 17. muudatuse, 17. lisa 18. muudatuse ja 9. lisa 29. muudatuse vastuvõtmisest vastavate riikidele adresseeritud kirjadega ning kutsub osalisriike üles teatama meetmetega mittenõustumisest, võimalikest erinevustest või vastuvõetud meetme järgimisest.

### **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 arendamist.

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 rahvusvaheliste normide ja soovituslike tavade vastuvõtmine, mis määratakse kindlaks Chicago konventsiooni lisades.

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 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 mõne rahvusvahelise standardi või menetluse kõiki aspekte võimalik järgida või viia oma norme ja tavaid täielikult kooskõlla rahvusvahelise standardi või menetlusega pärast selle muutmist

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.

### **2.3. ICAO kavandatud aktid ja nende seos kehtivate liidu eeskirjadega**

ICAO nõukogu võtab oma 225. istungjärgul või sellele järgneval istungjärgul eeldatavalt vastu järgmised muudatused:

- 1. lisa 178. muudatus, milles käsitletakse lennundusspetsialistide elektrooniliste lubade üleilmset tunnustamist;
- 6. lisa I osa 47. muudatus, milles käsitletakse pikema kõrvalekaldumisajaga lendusid (EDTO), imikute päästeveste, maapinnaga kokkupõrke vältimise süsteeme, lennurajalt väljasõitmise eest hoiatavaid süsteeme ja vähendatud käitamismiinimume;
- 6. lisa II osa 40. muudatus, milles käsitletakse vähendatud käitamismiinimume ning üdlennunduse pääste- ja tuletõrjeteenustega seotud vastavaid sätteid;
- 6. lisa III osa 24. muudatus, milles käsitletakse vähendatud käitamismiinimume, avamerel asuvate varulennuväljade kasutamist kopterite pikamaalendudel, ja ohtlikke kaupu;
- 7. lisa 7. muudatus, milles käsitletakse õhusõidukite registreerimist, registrist kustutamist ja registreeringute ülekandmist;
- 8. lisa 109. muudatus, milles käsitletakse riigi kohustusi seoses kolmandate isikute tehtavate muudatus- ja remonditöödega, lastiruumis tule summutamist puudutavaid sätteid ning selliste õhusõidukite hooldust, mis ei ole registreeritud hooldusorganisatsiooni sertifikaadi välja andnud riigis;
- 10. lisa IV köite 91. muudatus, milles käsitletakse õhus kokkupõrke vältimise süsteemi X (ACAS X) kasutuselevõtmist ja õhus kokkupõrke vältimise süsteemi valesignaalide arvu vähendamist õhusõidukite puhul, millel on praegune hübriidseiresuutlikkusega õhus kokkupõrke vältimise süsteem;
- 14. lisa I köite 17. muudatus, milles käsitletakse üdlennunduse pääste- ja tuletõrjeteenuseid;
- 17. lisa 18. muudatus, mis tuleneb 17. lisa läbivaatamisest lennundusjulgestuse komisjoni 32. kohtumisel (AVSECP/32), mis toimus 31. maist kuni 4. juunini 2021;
- 9. lisa 29. muudatus, milles käsitletakse terviseprobleemide tekkimist lennunduses ja inimkaubandusevastast võitlust ning mis tuleneb 13.–23. juulil 2021 toimunud protseduuride lihtsustamise komisjoni 12. kohtumisel (FALP/12) antud soovitudest

(edaspidi „kavandatud aktid“).

Kavandatud aktide eesmärgid on järgmised.

#### **1. lisa 178. muudatus**

Lisada 1. lissasse 5. peatükk „Lennundusspetsialistide lubade spetsifikatsioonid“, milles käsitletakse lennundusspetsialistide elektrooniliste lubade süsteemi rakendamist, et parandada nimetatud lubade tõhusust ja üleilmset tunnustamist.

Muudatust on kavas kohaldada alates 3. novembrist 2022.

#### **6. lisa I osa 47. muudatus**

Muuta seoses pikema kõrvalekaldumisajaga lendudega (EDTO) 4. peatükki ja jätta välja kogu C liide. Muudatus on seotud EDTO oluliste süsteemidega ja selle eesmärk on selgitada, et EDTO kõrvalekaldumise kestuse rangeimat piirangut ei tohi ületada ning seda tuleb lähtekohas arvesse võtta. C liide kui juhendmaterjal jäetakse välja, sest EDTO käsiraamat (dokument 10085) sisaldab kõiki EDTOga seotud juhiseid.

Lisada seoses imikute päästevestidega 6. lisa I osasse uus märkus koos lisasuunistega imikute päästevestide veo kohta. Osalisriikidel ei ole juriidilist kohustust teatada märkuste järgimisest või nendega seotud erinevustest.

Seoses maapinnaga kokkupõrke vältimise süsteemidega (GPWS) muuta hiljutiste õnnetuste läbivaatamise põhjal standardiks 6. lisa I osa praegune soovitus, mis käsitleb maapinnaga kokkupõrke vältimise süsteeme õhusõidukite puhul, mille suurim lubatud stardimass on 5 700 kg ja millega on lubatud vedada rohkem kui viit, kuid mitte rohkem kui üheksat reisijat.

Kehtestada 1. peatükis seoses lennurajalt väljasõitmisest eest hoiatavate süsteemidega (ROAAS) uusi määratlusi sisaldav uus standard, millega nõutakse, et äriliseks lennutranspordiks kasutatavad õhusõidukid peavad tulevikus olema varustatud lennurajalt väljasõitmisest eest hoiatavate süsteemidega ja neid süsteeme kasutama.

***6. lisa I osa 47. muudatus, 6. lisa II osa 40. muudatus ja 6. lisa III osa 24. muudatus, milles käsitletakse suutlikkusel põhinevaid lennuväljade käitamisiinimume (PBAOM) ja lennuandmete pardasalvesteid***

Suutlikkusel põhinevate lennuväljade käitamisiinimumide (PBAOM) kontseptsioon võimaldab kehtestada vähendatud käitamisiinimumid, st kohaldada maapealse taristu ja õhusõidukite süsteemide suutlikkust arvesse võttes tavapärasest madalamaid miinimummäärasid.

6. lisa muudatuste üks eesmärk on vältida viiteid konkreetsetele süsteemidele, nagu täiustatud vaatlussüsteemid (EVS) ja esiklaasinäiturid (HUD), ning esitada üldisem, tehnoloogianeutraalsem tekst, et võimaldada edasist arengut selles valdkonnas. Samuti kehtestatakse baasõhusõiduki ja täiustatud võimekusega õhusõiduki määratlused – täiustatud võimekusega õhusõidukil on peale käitamiseks vajaliku varustuse ka lisavarustus, kuid baasõhusõidukil on üksnes vajalik varustus, mistõttu selle puhul ei saa kohaldada vähendatud käitamisiinimume. See muudatus on esimene etapp suutlikkusel põhinevate lennuväljade käitamisiinimumide (PBAOM) kontseptsiooni kasutuselevõtul ärilises lennutegevuses, et hõlbustada kõnealusekontseptsiooni mõistmist ja võimaldada kasutusele võtta üldisemalt kirjeldatud standardid.

Lisaks jäetakse välja 6. lisa I osa H liide, sest teave automaatmaandumissüsteemide, esiklaasinäiturite ja vaatlussüsteemide kasutamise kohta on nüüd esitatud igailmalendude käsiraamatus (dokument 9365). Osalisriikidel ei ole juriidilist kohustust teatada juhendmaterjali järgimisest või sellega seotud erinevustest.

Muuta 6. lisa lennuandmete pardasalvestite suhtes praegu kohaldatavaid standardeid, et kehtestada lennuandmete pardasalvestisüsteemide tootjatele ja paigaldajatele nõuded lennuandmete pardasalvestite töökorras hoidmiseks vajaliku teabe andmiseks. Nõuetes täpsustatakse ka lennuandmete pardasalvesti hooldustööde sagedust.

***6. lisa II osa 40. muudatus ja 14. lisa I köite 17. muudatus, milles käsitletakse ülldlennunduse pääste- ja tuletõrjeteenustega seotud sätteid***

Lisada 6. lisa II osa 2. jakku (ülldlennundus) uus soovitus ja 6. lisa II osa 3. jakku (suured ja turboreaktiivlennukid) ning 14. lisa I köite 9. peatükki uued standardid.

Määrata 6. lisa II osa 2. ja 3. jao puhul selgelt kindlaks, kas käitajal on vaja võtta arvesse pääste- ja tuletõrjerajatiste ja -teenuste kättesaadavust lennuväljal, kus toimub kavandatud käitamine.

6. lisa II osa 2. jaos esitatud kavandatud soovitus võimaldab asjaomastel üdlenunduse käitajatel (ELi süsteemis muude kui keerukate mootorõhusõidukitega teostatava mitteäriilise lennutranspordi (NCO) käitajad) hinnata selle lennuvälja sobivust, kus toimub kavandatud käitamine, ning võtta hindamisel arvesse pääste- ja tuletõrjerajatiste olemasolu. 6. lisa II osa 3. jaos käsitletud käitajate (ELi süsteemis keerukate mootorõhusõidukitega teostatava mitteäriilise lennutranspordi (NCC) käitajad) puhul, kellelt nõutakse ohutusjuhtimise süsteemi (SMS) olemasolu, tuleks käitaja ohutusjuhtimise süsteemis käsitleda vajadust võtta lennuvälja valimisel arvesse asjakohaseid pääste- ja tuletõrjerajatise.

Samuti teeb ICAO ettepaneku jätta 14. lisa (lennuväljad) I köite (lennuväljade kavandamine ja käitamine) pääste- ja tuletõrjeteenustega seotud sätetest välja üdlenundus. Mõned riigid tõlgendavad praegust teksti nii, et kõikidel lennuväljadel peavad olema olenemata lennutegevuse ulatusest ja liigist sihtotstarbelised pääste- ja tuletõrjerajatised. See tekitab väikestele üksnes üdlenunduse õhusõidukitele mõeldud lennuväljadele suure koormuse ning on viinud tööaja piiramise või isegi lennuvälja sulgemiseni. Lennujaamade ajutine sulgemine või piiratud tööaeg kujutab endast ohtu, eelkõige üdlenunduse õhusõidukitele, mille kütusemahutavus on piiratud, mis sageli tohivad lennata üksnes päevavalguses ja mis sõltuvad rohkem ilmastikutingimustest. Praegune pääste- ja tuletõrjerajatiste nõue ei ole proportsionaalne peamiselt seetõttu, et väikeste üdlenunduse õhusõidukite väikest massi, kiirust õhkutõusul ja maandumisel ning piiratud kütusemahutavust arvestades ei juhtu nende õhkutõusul või maandumisel tõenäoliselt sellist laadi õnnetust, mis nõuaks tuletõrjeteenistuse olemasolu lennuväljal.

#### **6. lisa III osa 24. muudatus**

Seoses avamerel asuvate varulennuväljade kasutamisega kopterite pikamaalendudel muudetakse standardeid ja soovituslikke tavasid, et jätta välja praegune soovituslik tava, mille kohaselt varulennuväljana ei kasutata avamerel maandumiseks sobimatul alal asuvaid lennuvälju. Nüüd nõutakse, et käitaja võtaks nende kasutamise üle otsustamisel arvesse kõiki asjakohaseid tegureid. Muudatusega võimaldatakse käitajal kavandada avamerel maandumiseks sobimatul alal asuva lennuvälja kasutamist varulennuväljana tingimusel, et tehakse riskihindamine. Eesmärk on võimaldada käitajal hallata optimeeritud nimikoormust ohutult ja tõhusalt kütuse, lennuulatuse ja ümbersuunamisega seotud nõuete alusel, säilitades samal ajal vähemalt võrdväärse ohutustaseme sellega, mis on ette nähtud praeguses sättes.

Lisada seoses ohtlike kaupade veoga kopteritel 6. lisa III osasse uus 12. peatükk. Praegu puuduvad III osas piisavad standardid, eelkõige seoses käitaja päritoluriigi kohustusi puudutavate sätetega. Selliseid sätteid on vaja, et käsitleda ohtlike kaupade veo ohutut järelevalvet ja selgitada nõudeid, mida kohaldatakse käitajatele, kellel ei ole ohtlike kaupade veoks luba. Sätted põhinevad 6. lisa I osas esitatud sätetel ja neid on kohandatud 6. lisa III osa jaoks. Need on kooskõlas dokumendiga „Ohtlike kaupade ohutu õhuveo tehnilised juhendid“ (dokument 9284, tehnilised juhendid).

6. lisa I, II ja III osa ning 14. lisa I köite muudatusi on kavas kohaldada alates 3. novembrist 2022.

#### **7. lisa 7. muudatus**

Muudatus on kavas teha selleks, et hõlbustada õhusõidukite ülekandmist ühe riigi registrist teise riigi registrisse, ühtlustada praegust tava ning suurendada läbipaistvust ja järjepidevust õhusõidukite omandiõigust käsitlevate andmete vahetamisel riikide poolt.

Õhusõiduki registreerimise puhul tuleks registreerimissertifikaati muuta nii, et oleks näha, kas asjaomane sertifikaat on välja antud õhusõiduki omanikule, õhusõiduki käitajale või mõnele muule üksusele. Muudatuse eesmärk on kajastada lennundussektori praegusi kaubandustavasid, näiteks rentimist, mille puhul õhusõidukit ei käita mitte selle omanik, vaid mõni muu üksus.

Õhusõidukite registrist kustutamise puhul tuleks kehtestada nõue, et selle kohta väljastatakse asjakohane sertifikaat. Praegu ei ole paljud riigid asjaomase teate või registrist kustutamise sertifikaadi vormi ja selles esitatava teabe kohta ühtseid nõudeid kehtestanud, mistõttu tekivad viivitused õhusõidukite registreerimisel.

7. lisa 7. muudatust on kavas kohaldada alates 2. novembrist 2023. Registreerimissertifikaati käsitlevad sätted peaksid siiski jõustuma 26. novembril 2026.

#### **8. lisa 109. muudatus**

Muuta 8. lisa standardeid ja soovituslikke tavasid, et suurendada selgust ja tagada, et mis tahes muudatus- ja remonditöid heakskiitvatel riikidel (st konstruktsioonimuudatusi tegevatel riikidel) oleks selge arusaam oma vastutusest jätkuva lennukõlblikkuse eest, ning selgitada projekteerimisvõimalusi seoses tule summutamisega suurte lennukite, kopterite ja väikelennukite lastiruumis. Samuti lisatakse märkus, milles selgitatakse, et II osa 6. peatüki kavandatud sätetega ei takistata hooldusorganisatsiooni hooldamast õhusõidukeid, mis ei ole registreeritud hooldusorganisatsiooni sertifikaadi välja andnud riigis, või registreerimata õhusõidukeid. Osalisriikidel ei ole juriidilist kohustust teatada märkuste järgimisest või nendega seotud erinevustest.

8. lisa 109. muudatuse kohaldamise alguskuupäev on 3. november 2022.

#### **10. lisa IV kõite 91. muudatus**

Muuta 10. lisa IV kõite kehtivaid standardeid ja soovituslikke tavasid, et võtta kasutusele õhus kokkupõrke vältimise süsteem X (ACAS X), mis aitab parandada ohutust, vähendada tarbetute hoiatuste arvu, kehtestada uued menetlused ja võimaldab kasutada muid seireandmete allikaid, et toetada uusi õhusõidukitüüpe, ning vähendada õhus kokkupõrke vältimise süsteemi (ACAS) valehäirete arvu. Muudatust on kavas kohaldada alates 3. novembrist 2022.

#### **17. lisa 18. muudatus**

Lisada Chicago konventsiooni 17. lissasse uusi ja/või muuta kehtivaid standardeid ja soovituslikke tavasid, mis on seotud julgeolekukultuuri, õhusõiduki käitaja julgustusprogrammide, registreeritud pagasis lõhkeainete avastamise meetodite ja riiklike tsiviillennundusjulgestuse kvaliteedikontrolliprogrammidega. 18. muudatust on kavas kohaldada alates 2022. aasta novembrist.

#### **9. lisa 29. muudatus**

9. lisa 29. muudatusettepanek hõlmab muu hulgas uusi ja/või muudetud sätteid, mis käsitlevad rahvatervise hädaolukordi, reisidokumentide ja tervisetõendite turvalisust, humanitaarabi- ja repatrieerimislende, lennutranspordi hõlbustamist puuetega inimeste jaoks, õhusõidukiga toimunud õnnetuste ohvrite ja nende perekondade abistamist, inimkaubandust ning broneeringuinfo märkusega seotud väiksemat muudatust, millega täpsustatakse mõistet „tõuge“.

Õhutranspordikomitee (C-DEC 219/3) kiitis 15. aprillil 2020 eelkõige tervishoiuvaldkonnaga puhul heaks sellise rakkerühma pädevuse, mille ülesanne on vaadata läbi kõik 9. lisa tervishoiualased standardid ja soovituslikud tavad ning vastav juhendmaterjal, töötada välja

ettepanekud 9. lisa uute ja/või läbivaadatud sätete kohta ning koostada asjakohane juhendmaterjal. Selle eesmärk on pakkuda riikidele tõhusaid ICAO meetmeid, mida lennuametid peavad rakendama ning mis hõlmavad õhusõidukite ja lennujaamade käitajatele ning muudele sidusrühmadele kohaldatavaid nõudeid.

Kaaludes uute ja muudetud tervishoiualaste standardite ja soovituslike tavade lisamist, on rakkerühm teinud ettepaneku uute mõistete ning 1. peatüki (õhusõidukite desinseksioon ja desinseksioon), 6. peatüki (lennuvälja hädaolukorra lahendamise plaan haiguspuhangutega toimetulekuks) ja 8. peatüki (tervishoiualaste dokumentide kogumine, võimaluse korral digitaalsete lahenduste edendamine) muutmise kohta ning leppinud kokku, et 9. lissasse (protseduuride lihtsustamine) lisatakse uus peatükk (10. peatükk). Uue peatüki eesmärk on koondada uued ja muudetud tervishoiualased standardid ja soovituslikud tavad, muu hulgas paigutada mõned kehtivad tervishoiualased standardid ja soovituslikud tavad 9. lisa muudest peatükkidest ümber uude 10. peatükki. Uus peatükk koosneb kolmest jaost: A „Rahvusvahelised tervise-eeskirjad ja nendega seotud meetmed“, B „Tervishoiualaste dokumentide kontroll“ ning C „Nakkushaiguste ennetamine ja leevendamine“. Uute ja läbivaadatud standardite ja soovituslike tavadega seotud pingelise töö ning ajapiirangute tõttu ei suutnud rakkerühm siiski standardeid ja soovituslikke tavasid koondada, et 10. peatüki koostamine täielikult lõpule viia.

Protseduuride lihtsustamise komitee 12. kohtumisel vaadati läbi ja lisati lõpparuandesse rakkerühma soovitusel ning kavandatud standardid ja soovituslikud tavad koos lisamärkustega. Komitee kohtumisel tehti mõnes standardis ja soovituslikus tavas muudatusi, milles osalejad lõpuks kokkuleppele jõudsid. Arutelud hõlmasid kontaktide jälgimise põhimõtteid ja tervishoiualaste dokumentide staatust piiriületamise või läbisõidu korral. Lisaks leppis komitee kokku, et reisija asukoha vormis tehakse väiksemaid muudatusi.

Samuti töötas ICAO protseduuride lihtsustamise komiteeinimkaubanduse töörühm (WGHT) välja tervikliku strateegia. See hõlmab suuniste väljatöötamist ja liikmesriikide abistamist eesmärgiga:

- a) töötada välja ja rakendada terviklik protseduuride lihtsustamisega seotud strateegia, et võidelda tsiviillennunduses inimkaubanduse vastu, ning
- b) kehtestada põhimõtted ja protokollid, mis on seotud arvatava(te)le inimkaubanduse juhtumi(te)le reageerimisega ning mis hõlmavad selget aruandlust õiguskaitseasutustele, võimalikele inimkaubanduse juhtumitele reageerimist ja riigiasutuste, riikide ja sidusrühmade (sealhulgas lennujaamade ja lennuettevõtjate) vahelise tegevuse kooskõlastamist.

Selle tervikliku strateegiaga täiendatakse ICAO kehtivaid inimkaubandusevastase võitluse põhimõtteid, suuniseid ja muid vahendeid, mis töötati välja lennundussektori suunamiseks inimkaubandusevastastes jõupingutustes ning mis hõlmavad üldresolutsiooni, kaht soovituslikku tava, koolitussuuniseid, aruandlussuuniseid, koolitusprogrammi ja liikmesriikides korraldatud uuringut.

Neid 29. muudatuses kirjeldatud muudatusi on kavas kohaldada alates 2022. aasta novembrist.

### **3. LIIDU NIMEL VÕETAV SEISUKOHT**

#### **3.1. Peamised muudatused ja nende seos kehtivate liidu eeskirjadega**

##### ***1. lisa 178. muudatus, milles käsitletakse lennundusspetsialistide elektrooniliste lubade üleilmset tunnustamist***

Vastuseks ICAO assamblee 39. istungjärgul antud soovitudele analüüsis ICAO sekretariaat selliste standardite väljatöötamise võimalikkust 1. lisa (lennundusspetsialistide load), millega rakendada lennundusspetsialistide elektrooniliste lubade süsteemi, et parandada ohutust ja tõhusust. Analüüsist ilmnes, et 1. lisa muudatus, millega võimaldatakse lennundusspetsialistide elektrooniliste lubade vabatahtlikku kasutamist, on teostatav, kui pööratakse erilist tähelepanu sellele, et vältida liigse koormuse kaasnemist teiste riikide jaoks, kes peaksid kontrollima lubade ehtsust ja kehtivust. Loodi lennundusspetsialistide elektrooniliste lubade rakkerühm, millele anti muu hulgas ülesandeks vaadata läbi ICAO sekretariaadi tehtud analüüs ja töötada välja kavandatavad sätted, milles kaalutaks hoolikalt elektrooniliste lubade aktsepteerimist teistes riikides.

Liikmesriikidega on konsulteeritud seoses kavandatud muudatustega, muu hulgas Chicago konventsiooni 1. lisa muudatusettepanekutega ICAO riikidele adresseeritud kirjaga AN 12/1.1.25-20/112.

Muudatused, mis esitati esialgu riikidele adresseeritud kirjas AN 12/1.1.25-20/112, on seotud lennundusspetsialistide elektrooniliste lubade kasutuselevõtuga iseseisvates mobiilsetes elektroonilistes kuvaseadmetes lisaks lubadele, mis on väljastatud kvaliteetsel paberil või muul sobival materjalil, muu hulgas plastkaartidel.

Pärast EASA antud soovitusel seoses riikidele adresseeritud kirjaga AN 12/1.1.25-20/112 tunnistasid paljud ELi liikmesriigid elektrooniliste lubadega kaasnevaid eeliseid ega näe neil ühtegi konkreetset puudust.

Kavandatud muudatused võivad otsustavalt mõjutada ELi õigusaktide, täpsemalt komisjoni määruse (EL) nr 1178/2011<sup>1</sup> ja komisjoni määruse (EL) 2015/340<sup>2</sup> sisu. ICAO uued standardid ja soovituslikud tavad tuleb lisada kehtiva õigusraamistiku muutmiseks kogu ELi hõlmavatesse õigusaktidesse, et reguleerida iseseisvate mobiilsete elektrooniliste kuvaseadmete vormi, laadi ja sertifitseerimist ning võimalust saada asjakohastele andmetele juurdepääs internetiühendusega ja ilma selleta, kaitstes samal ajal isikuandmete puutumatumust, privaatsust ja turvalisust.

**6. lisa I osa 47. muudatus, 6. lisa II osa 40. muudatus, 6. lisa III osa 24. muudatus ja 14. lisa I köite 17. muudatus**

6. lisa I osa 47. muudatus, milles käsitletakse pikema kõrvalekaldumisajaga lendusid (EDTO), tuleks võtta üle komisjoni määrusesse (EL) nr 965/2012<sup>3</sup>.

6. lisa I osa 47. muudatus, milles käsitletakse imikute päästeveste, vastab komisjoni määruse (EL) nr 965/2012 kehtivatele eeskirjadele imikutele mõeldud päästevestide või samaväärsete ujupäästevahenditega varustamise ja nende paigutamise kohta. Sama kehtib maapinnaga

<sup>1</sup> Komisjoni 3. novembri 2011. aasta määrus (EL) nr 1178/2011, millega kehtestatakse tsiviilennunduses 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 1–193.

<sup>2</sup> Komisjoni 20. veebruari 2015. aasta määrus (EL) 2015/340, millega kehtestatakse lennujuhtide lubade ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 216/2008 kohaste sertifikaatidega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused, muudetakse komisjoni rakendusmäärust (EL) nr 923/2012 ja tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrus (EL) nr 805/2011, ELT L 63, 6.3.2015, lk 1–122.

<sup>3</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 1–148.

kokkupõrke vältimise süsteemide puhul. EASA esitas teabe, mis toetab ICAO tehtud kulude-tulude analüüsi. Analüüsis leiti, et selle muudatusega kaasneb positiivne kulude-tulude tulemus esmase paigalduse põhimõttel, kuid sellest ei piisa moderniseerimise õigustamiseks. ELi eeskirju ei ole vaja muuta.

6. lisa I osa 47. muudatus, milles käsitletakse lennurajalt väljasõitmise eest hoiatavaid süsteeme (ROAAS), vastab komisjoni määruse (EL) 2015/640<sup>4</sup> kehtivatele eeskirjadele. ELi eeskirju ei ole vaja muuta.

6. lisa I osa 47. muudatus, 6. lisa II osa 40. muudatus ja 6. lisa III osa 24. muudatus, milles käsitletakse vähendatud käitamismiinimume seoses suutlikkusel põhinevate lennuväljade käitamismiinimumidega (PBAOM), vastab komisjoni määruse (EL) nr 965/2012 kehtivatele eeskirjadele. ELi eeskirju ei ole vaja muuta.

6. lisa I osa 47. muudatus, 6. lisa II osa 40. muudatus ja 6. lisa III osa 24. muudatus, milles käsitletakse lennuandmete pardasalvesteid. Mitme riigi lennuõnnetuste ja ohujuhtumite uurimist on takistanud see, et asjaomasele õhusõidukile paigaldatud lennuandmete pardasalvestite süsteemid (lennuandmete pardasalvesti ja/või kabiini helisalvestusseade) ei olnud töökorras. See tekitas probleeme lennuandmete pardasalvestitest saadud salvestusfailides (nt puuduv teave, sobimatud parameetriväärtused või arusaamatu helisalvestus). Probleemi tekkele aitab muu hulgas kaasa asjaolu, et lennuandmete pardasalvestite süsteemide töökorras hoidmiseks vajalik teave on sageli puudulik. Käitajad peavad tagama lennuandmete pardasalvestite süsteemide jätkuva töökorras hoidmise, kuid asjakohase teabeta ei suuda nad seda nõuet täita.

ICAO poolt riikidele adresseeritud kirjas SP 55/4-20/94 esitatud ettepanekutega muudetakse 6. lisa I osa liites 8, 6. lisa II osa liites 2.3 ja 6. lisa III osa liites 4 esitatud ICAO standardeid. Nende ettepanekutega:

1. muudetakse lennuandmete pardasalvesti süsteemi tootjale kohaldatavaid ICAO standardeid ja kehtestatakse lennuandmete pardasalvesti süsteemi paigaldajale kohaldatavad ICAO standardid, millega nõutakse, et need organisatsioonid esitaksid käitajatele lennuandmete pardasalvestite töökorras hoidmiseks piisavalt teavet ;
2. muudetakse lennuandmete pardasalvesti hooldustöödele kohaldatavaid ICAO standardeid (lennuandmete pardasalvesti nn kalibreerimine), et täpsustada hooldustööde tegemise sagedust.

EASA märkis kõnealusele kirjale vastamiseks antud soovitusel, mis edastati ELi liikmesriikidele, et ta toetab punktis 1 kirjeldatud kavandatud muudatuste eesmärki, kuid tegi ettepaneku muuta nende sõnastust. Punkti 2 kohta märkis EASA, et üks ICAO standarditest, mida kavatsetakse muuta, tuleks hoopis välja jätta.

Kaksteist ELi liikmesriiki kordasid oma vastuses ICAO poolt riikidele adresseeritud kirjale SP 55/4-20/94 EASA analüüsi ja märkusi. Ülejäänud ELi liikmesriigid kirjale ei vastanud.

Pärast riikidele adresseeritud kirjaga SP 55/4-20/94 seotud konsulteerimist kiitis ICAO sekretariaat heaks EASA ja ELi liikmesriikide poolt esitatud muud kui redaktsioonilised muudatused, välja arvatud EASA ettepaneku ICAO standardi väljajätmise kohta. Kavandatavad muudatused ei mõjuta ELi määrusi, kuid toovad tõenäoliselt kaasa mõne

---

<sup>4</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 18–22.

lennutegevuse eeskirja nõuete täitmise aktsepteeritud meetodi muutmise ja/või väiksemaid muudatusi sertifitseerimistingimustes (CS-ETSO, CS-25 ja CS-29).

6. lisa II osa 40. muudatus tuleks üle võtta komisjoni määrusesse (EL) nr 965/2012 ja 14. lisa I köite 17. muudatus, milles käsitletakse üdllennunduse pääste- ja tuletõrjeteenustega seotud sätteid, tuleks üle võtta komisjoni määrusesse (EL) nr 139/2014<sup>5</sup>.

6. lisa III osa 24. muudatuses, milles käsitletakse avamerel asuvate varulennuväljade kasutamist kopterite pikamaalendudel, tehakse ettepanek ohutuskriteeriumide ja heakskiidu vajalikkuse kohta. Need ettepanekud vastavad komisjoni määruses (EL) nr 965/2012 sätestatud eeskirjadele. ELi määrusi ei ole vaja muuta.

6. lisa III osa 24. muudatuse tõttu, milles käsitletakse ohtlikke kaupu, ei ole vaja muuta ELi määrusi, sest komisjoni määruses (EL) nr 965/2012 viidatakse otseselt ICAO 18. lisale ja sellega seotud tehnilistele juhenditele.

**7. lisa 7. muudatus, milles käsitletakse õhusõidukite registreerimist, registrist kustutamist ja ühe riigi registrist teise riigi registrisse ülekandmist**

7. lisa 7. muudatuses sätestatakse õhusõidukite registreerimise rakendamiskord, kohandades registreerimissertifikaadi näidist ja võttes kasutusele registrist kustutamise sertifikaadi vormi.

Kuigi õhusõidukite registreerimise või registrist kustutamise sertifikaadid ei ole praegu ELi õigusega reguleeritud, viidatakse 7. lisa 7. muudatuses valdkonnale, mis on hõlmatud määrusega (EÜ) nr 1008/2008,<sup>6</sup> millega kehtestatakse õhusõidukite registreerimise üldine raamistik ELi tasandil. Põhimõte, millest juhendatakse 7. lisa 7. muudatuses, et [hõlbustada õhusõidukite ülekandmist ühe riigi registrist teise riigi registrisse](#), vastab määruses (EÜ) nr 1008/2008 sätestatud eeskirjadele.

**8. lisa 109. muudatus, milles käsitletakse riigi kohustusi seoses kolmandate isikute tehtavate muudatus- ja remonditöödega**

8. lisa I osa ja II osa 4. peatüki muudatusega selgitatakse konstruktsioonimuudatusi tegeva riigi kohustusi ja teda eristatakse piisavalt õhusõiduki, mootori või propelleri algsest projekteerimis- või tootjariigist. See hõlmab puudustega seotud teabe vastuvõtmist ja hindamist ning jätkuvat lennukõlblikkust käsitleva kohustusliku teabe väljatöötamist ja levitamist. Uute standardite ja soovituslike tavade puhul piirduakse jätkuvat lennukõlblikkust käsitleva kohustusliku teabega seotud kohustuste selgitamisega vaid seetõttu, et kehtivate standardite ja soovituslike tavadega on juba nõutud, et projekteerimine ja/või tootmine oleks selliste muudatus- ja/või remonditööde korral asjaomase õhusõiduki registreerimisriigile vastuvõetav.

Süsteem, mille alusel EASA täidab oma kohustusi (projekteerimisriigi või konstruktsioonimuudatusi tegeva riigina), on juba sätestatud komisjoni määruses (EL) nr

---

<sup>5</sup> Komisjoni 12. veebruari 2014. aasta määrus (EL) nr 139/2014, millega kehtestatakse lennukõlblikkusega seotud nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008, ELT L 44, 14.2.2014, lk 1–34.

<sup>6</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta, ELT L 293, 31.10.2008, lk 3.

748/2012<sup>7</sup>. See süsteem hõlmab puudustega seotud teabe vastuvõtmist ja hindamist ning jätkuvat lennukõlblikkust käsitleva kohustusliku teabe väljatöötamist ja levitamist.

#### **8. lisa 109. muudatus, milles käsitletakse lastiruumis tule summutamist puudutavaid sätteid**

Muudatusega selgitatakse projekteerimisvõimalusi seoses tule summutamisega suurte lennukite lastiruumis. Selle muudatusega ei kehtestata praegusele õhusõidukipargile uusi nõudeid. Selle asemel ühtlustatakse sõnastus sellega, mida nõutakse projekteerimisriikide kehtivates lennukõlblikkustingimustes, mis on olemasoleva õhusõidukipargi puhul juba heaks kiidetud, ja seda kohaldatakse uutele projekteeritavatele õhusõidukitele.

Kavandatud standardid ja soovituslikud tavad ei mõjuta komisjoni määrust (EL) nr 748/2012, sest asjaomaseid nõudeid on juba kajastatud sertifitseerimistingimustes (CS-25 „Suured lennukid“), mille EASA on välja andnud määruse (EL) 2018/1139 artikli 76 punkti 3 kohaselt.

Lisaks kehtestatakse muudatusega uued sätted, millega nõutakse (suurte lennukite puhul) ja soovitatakse (kopterite ja väikelennukite puhul), et projekti kinnituse omanik esitaks uute toodetavate ja projekteeritavate õhusõidukite jaoks käitajale teabe lastiruumi sertifitseeritud tuletõrjevõimekuse kohta. EASA osales nende standardite ja soovituslike tavade koostamisel ning on seisukohal, et need aitavad käitajatel määrata kindlaks konkreetsete õhusõidukite lastiruumide tule summutamise süsteemide piiranguid.

Uued standardid ja soovituslikud tavad mõjutavad komisjoni määrust (EL) 2015/640. EASA kavandab eeskirjade koostamise ülesannet nende standardite ja soovituslike tavade ülevõtmiseks, kui ICAO nõukogu on need vastu võtnud.

#### **10. lisa IV kõite 91. muudatus**

Pärast rakendamiskuupäeva on õhusõidukipargis nii ACAS Xi kui ka kokkupõrke vältimise eelhoiatussüsteemi (TCAS) versiooniga 7.1 varustatud õhusõidukeid, mida tuleb maapealsetes süsteemides arvesse võtta. ICAO peab täpsemalt kindlaks tegema ja üksikasjalikult kirjeldama, kuidas selliste eri süsteemidega varustatud õhusõidukipark mõjutab aeronavigatsiooniteenuse osutajaid. Kuigi eelmine riikidele adresseeritud kiri seda ei hõlma, peaksid aeronavigatsiooniteenuse osutajad ajakohastama intsidentide uurimise hõlbustamiseks oma maapealset süsteemi, et teha kindlaks õhus kokkupõrke vältimise süsteemi (ACAS) tarkvara osanumber. Lisaks võib ohtliku vahekauguse teateid (RA) kasutataval aeronavigatsiooniteenuse osutajatel olla vaja kohandada nende teadete dekodeerimist olenevalt sellest, millist üksikasjalikku teavet nende lennujuhtidele kuvatakse. Kuna ACAS II ja ACAS Xa toimimises on erinevusi, tuleb selliste erinevuste mõju kirjeldada üksikasjalikult õhus kokkupõrke vältimise süsteemi (ACAS) käsiraamatus (dokument 9863).

Õhusõidukite käitajate jaoks on mõju piiratud, sest ACAS Xi seadmete kasutuselevõtt on vabatahtlik. ACAS Xi peamised erinevused seisnevad kokkupõrke vältimise loogikaskeemis ja seireandmete allikates. Arvestades seda, et kokkupõrke vältimise algoritm on piloodi jaoks läbipaistev ja tõenäosus, et piloot saab ACAS II ohtliku vahekauguse teate, on väiksem ning protseduurid jäävad samaks, võib väita, et koolitus ei pruugi olla vajalik. Võimalikes konfliktiolukordades, mis nõuavad õhus kokkupõrke vältimise süsteemi (ACAS) sekkumist,

---

<sup>7</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 1–85.

annab ACAS Xa ohtliku vahekaugusega seotud häirete ajastuste, kestuse ja järjestuse kohta juhiseid, mis sarnanevad TCAS II versiooni 7.1 kaudu antavate juhistega, kuid ei ole nendega identsed. Kuna selline optimeeritud ohutusloogika peaks vähendama tarbetuid hoiatusi olukorras, kus konflikti ei esine, ei tohi väljastada ACAS Xa ohtliku vahekauguse teateid samadel tingimustel nagu TCAS II versiooni 7.1 puhul.

Kuna ACAS II (mis on varustatud kokkupõrke vältimise loogikaskeemi versiooniga 7.1) ja ACAS Xa toimimises on erinevusi (ehkki protseduurid on samad), tuleb need kindlaks teha. Muudatuses märgitakse, et nii TCASi versiooni 7.1 nõuetele vastavate süsteemide kui ka ACAS Xi nõuetele vastavate süsteemide juhendmaterjal on esitatud õhus kokkupõrke vältimise süsteemi (ACAS) käsiraamatus (dokument 9863). Seni ei ole aga õhus kokkupõrke vältimise süsteemi (ACAS) käsiraamatu (dokument 9863) muudatusi lõplikult sisse viidud.

Euroopa õigusraamistikku tuleks ajakohastada, et see hõlmaks ACAS Xi kasutamist.

Asjaomased määrused ja/või nendega seotud juhendmaterjalid hõlmavad komisjoni määrust (EL) nr 1332/2011<sup>8</sup> (õhuruumi kasutamise nõuded ja käitamisprotseduurid õhukokkupõrke vältimiseks) ning komisjoni määrust (EL) nr 965/2012 (lennutegevus). See võib mõjutada muid määrusi ning vastavaid nõuete täitmise aktsepteeritud meetodeid ja juhendmaterjale. Samuti tuleks ajakohastada EASA sertifitseerimistingimusi, mis on seotud õhusõiduki pardal asuvate side-, navigatsiooni- ja seiresüsteemidega (CS-ACNS), ning uuendada Euroopa tehniliste normatiivide sertifitseerimistingimusi (CS-ETSO).

### **17. lisa 18. muudatus**

ICAO lennundusjulgestuse komisjon vaatas 17. lisa läbi oma 32. kohtumisel, mis toimus virtuaalselt 31. maist 4. juunini 2021. ICAO nõukogu kaalus 25. juunil 2021 oma 223. istungjärgu 11. kohtumisel 17. lisa muutmiseks esitatud ettepanekuid. ICAO peasekretär teavitas riike 17. lisa 18. muudatuse ettepanekust 20. juulil 2021 riikidele adresseeritud kirjas AS 8/2.1-21/48 (konfidentsiaalne).

Kavandatud muudatustega lisatakse 17. lissasse uusi ja/või muudetakse kehtivaid standardeid ja soovituslikke tavasid, mis on seotud julgeolekukultuuri, õhusõiduki käitaja julgestusprogrammide, registreeritud pagasis lõhkeainete avastamise meetodite ja riiklike tsiviillennundusjulgestuse kvaliteedikontrolliprogrammidega.

Enamiku 17. lisa 18. muudatusega kehtestatud uute või muudetud sätete puhul ei ole vaja muuta liidu õigust, sest need on juba osa sellest. Ennetavate turvameetmete valdkonna ühe uue standardi puhul on siiski vaja muuta komisjoni rakendusmäärust (EL) 2015/1998<sup>9</sup>. Muudatusega tagatakse, et tuvastamata pagasi käsitlemiseks kehtestatud menetlusi laiendatakse ka kahtlastele esemetele.

### **9. lisa 29. muudatus**

Enamiku 9. lisa 29. muudatuses kavandatud uute või muudetud sätete puhul ei ole vaja muuta liidu õigust, sest liidu õiguses on neid standardeid juba käsitletud. Inimkaubandusega seoses hõlmavad transpordialased riiklikud õigusaktid Euroopa Liidu Nõukogu 2002. aasta raamotsust, millega tugevdatakse karistusõiguslikku raamistikku, et tõkestada ebaseaduslikule

---

<sup>8</sup> Komisjoni 16. detsembri 2011. aasta määrus (EL) nr 1332/2011, millega kehtestatakse ühised õhuruumi kasutamise nõuded ja käitamisprotseduurid õhukokkupõrke vältimiseks, ELT L 336, 20.12.2011, lk 20–22.

<sup>9</sup> Komisjoni 5. novembri 2015. aasta rakendusmäärus (EL) 2015/1998, millega nähakse ette lennundusjulgestuse ühiste põhistandardite rakendamise üksikasjalikud meetmed, ELT L 299, 14.11.2015, lk 1–142.

piiriületamisele, läbisõidule ja elamisele kaasaaitamist,<sup>10</sup> Euroopa Nõukogu inimkaubandusvastaste meetmete 2005. aasta konventsiooni<sup>11</sup> ning Euroopa Liidu 2011. aasta direktiivi, milles käsitletakse inimkaubanduse tõkestamist ja sellevastast võitlust ning inimkaubanduse ohvrite kaitset<sup>12</sup>. Broneeringuinfo seoses muudeti ainult märkust, milles täpsustatakse mõistet „tõuge“. Neid elemente on juba käsitletud direktiivis (EL) 2016/681, mis käsitleb broneeringuinfo kasutamist terroriaktide ja raskete kuritegude ennetamiseks, avastamiseks, uurimiseks ja nende eest vastutusele võtmiseks<sup>13</sup>.

### **3.2. Liidu nimel võetav seisukoht**

Liit tunnistab vajadust ühtlustatud õigusraamistiku kehtestamise järele rahvusvahelisel tasandil.

Elektrooniliste lubade süsteemi rakendamist peetakse eeliseks ja seda tuleks toetada.

6. lisa ja 14. lisa I kõite muudatusettepanekud hõlmavad avamerel asuvaid varulennuvälju, üldlennunduse pääste- ja tuletõrjeteenuseid, lennutegevuse komitee (FLTOPSP) viiendal ja kuuendal kohtumisel antud suuniseid ning lennuandmete pardasalvestite jätkuvat töökorras hoidmist. Kuna enamik 6. lisa uutest muudatustest vastavad ELi kehtivatele eeskirjadele ja ülejäänuid peetakse asjakohaseks, on liidu nimel võetav seisukoht toetada muudatusi.

Kuna enamik 8. lisa 109. muudatustega seotud uutest standarditest ja soovituslikest tavadest vastavad ELi kehtivatele eeskirjadele ja ülejäänuid peetakse asjakohaseks, on liidu nimel võetav seisukoht toetada ettepanekut.

Lisaks tunnistab liit vajadust tagada ühtlustatud ohutustase ja rakendada täiustatud tehnoloogiat, nagu on kavandatud 10. lisa IV kõite muudatuses.

Seega peaks liidu nimel seoses Chicago konventsiooni kavandatud muudatustega võetav seisukoht olema mitte teatada oma mittenõustumisest ning teatada vastuvõetud meetmete järgimisest, vastates ICAO poolt riikidele adresseeritud asjaomastele kirjadele, tingimusel et ICAO nõukogu võtab kavandatud muudatused vastu sisuliste muudatusteta. Kui liidu õigusaktid kalduvad vastuvõetud uutest ICAO standarditest kõrvale pärast kõnealuste standardite kohaldamise kavandatud kuupäeva, st pärast 3. novembrit 2022, tuleks ICAO-le teatada erinevusest nendes konkreetsetes standardites, kuid üksnes nii kaua, kui on vaja nende lõplikuks rakendamiseks liidu õiguses.

17. lisa 18. muudatusettepanek sisaldab muu hulgas uusi ja/või muudetud sätteid, mis käsitlevad: uut soovituslikku tava seoses julgeolekukultuuriga; uut standardit seoses õhusõiduki käitaja julgestusprogrammidega; uut standardit seoses registreeritud pagasis lõhkeainete avastamise meetoditega ning uut standardit, milles kirjeldatakse riikliku tsiviillennundusjulgestuse kvaliteedikontrolliprogrammi olulisi elemente.

---

<sup>10</sup> Nõukogu 28. novembri 2002. aasta raamotsus, millega tugevdatakse karistusõiguslikku raamistikku, et tõkestada ebaseaduslikule piiriületamisele, läbisõidule ja elamisele kaasaaitamist, ELT L 328, 5.12.2002, lk 1–3.

<sup>11</sup> Euroopa Nõukogu inimkaubanduse vastu võitlemise konventsioon (CETS nr 197), kättesaadav aadressil <https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/197>.

<sup>12</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. aprilli 2011. aasta direktiiv 2011/36/EL, milles käsitletakse inimkaubanduse tõkestamist ja sellevastast võitlust ning inimkaubanduse ohvrite kaitset, ELT L 101, 15.4.2011, lk 1–11.

<sup>13</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/681, mis käsitleb broneeringuinfo kasutamist terroriaktide ja raskete kuritegude ennetamiseks, avastamiseks, uurimiseks ja nende eest vastutusele võtmiseks, ELT L 119, 4.5.2016, lk 132–149.

Kõigi nende sätete eesmärk on tugevdada üleilmset lennundusjulgestuse lähtetaset, mistõttu neid tuleks toetada tervikuna. Enamik kavandatavatest sätetest on juba osa liidu õigusest ja seega liikmesriigid rakendavad neid.

7. lisa 7. muudatuse eesmärk on hõlbustada õhusõidukite ülekandmist ühe riigi registrist teise riigi registrisse. ELi kehtivad eeskirjad, mis lubavad registreerida õhusõiduki teises liikmesriigis või kolmandas riigis, lähtuvad samast põhimõttest. Seetõttu tuleks seda muudatust toetada.

9. lisa 29. muudatuse eesmärk on suurendada valmisolekut tulevasteks pandeemiateks, võttes õppust COVID-19 pandeemiast ja kehtestades piisavad meetmed esmaseks reageerimiseks tulevastele pandeemiatele, ning võidelda inimkaubandusega, töötades välja tervikliku strateegia. Lisaks hõlmab see muudatus väiksemaid, kuid kasulikke muudatusi seoses repatrieerimislendude ja puuetega reisijate lennutranspordiga ning ühe märkuse muutmist broneeringuinfo osas. Seetõttu tuleks seda muudatust toetada.

## 4. ÕIGUSLIK ALUS

### 4.1. Menetlusõiguslik alus

#### 4.1.1. Põhimõtted

Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 218 lõikega 9 on ette nähtud 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 kokkuleppe osaline<sup>14</sup>.

Termin „õigusliku toimega aktid“ hõlmab akte, millel on õiguslikud tagajärjed asjaomase organi suhtes kehtiva rahvusvahelise õiguse normide alusel. Selle mõiste alla kuuluvad ka sellised õiguslikud vahendid, mis ei ole rahvusvahelise õiguse kohaselt siduvad, kuid mis „võivad mõjutada otsustavalt liidu seadusandja vastu võetud õigusaktide sisu“<sup>15</sup>.

#### 4.1.2. Kohaldamine käesoleval juhul

ICAO nõukogu on lepinguga, täpsemalt Chicago konventsiooniga loodud organ.

Chicago konventsiooni artikli 54 kohaselt võtab ICAO nõukogu vastu rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad, mis määratakse kindlaks Chicago konventsiooni lisades. Need on õiguslike tagajärgedega õigusaktid. Nende aktide teatav õiguslik toime võib oleneda mittenõustumist ja erinevusi käsitlevatest teadetest ning nende teadete tingimustest. Seetõttu kuulub selliste teadete kohta liidu seisukoha vastuvõtmine ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohaldamisalasse.

Enamik kavandatud aktidest võivad otsustavalt mõjutada ELi õigusaktide, täpsemalt komisjoni määruse (EL) nr 1178/2011, komisjoni määruse (EL) nr 1139/2018, komisjoni määruse (EL) nr 965/2012, komisjoni määruse (EL) 2015/640, määruse (EÜ) nr 1008/2008, komisjoni määruse (EL) nr 139/2014, komisjoni määruse (EL) nr 1332/2011 ja komisjoni määruse (EL) 2015/1998 sisu.

<sup>14</sup> Euroopa Kohtu 7. oktoobri 2014. aasta otsus kohtuasjas Saksamaa vs. nõukogu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

<sup>15</sup> Euroopa Kohtu 7. oktoobri 2014. aasta otsus kohtuasjas Saksamaa vs. nõukogu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punktid 61–64.

## **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. Kokkuvõte**

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

Ettepanek:

## NÕUKOGU OTSUS

**Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) nõukogu 225. istungjärgul võetava seisukoha kohta seoses rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 1. lisa 178. muudatuse, 6. lisa I osa 47. muudatuse, 6. lisa II osa 40. muudatuse, 6. lisa III osa 24. muudatuse, 7. lisa 7. muudatuse, 8. lisa 109. muudatuse, 10. lisa IV köite 91. muudatuse, 14. lisa I köite 17. muudatuse, 17. lisa 18. muudatuse ja 9. lisa 29. 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) ICAO nõukogu kavatseb oma 225. istungjärgul vastu võtta rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 1. lisa 178. muudatuse, 6. lisa I osa 47. muudatuse, 6. lisa II osa 40. muudatuse, 6. lisa III osa 24. muudatuse, 7. lisa 7. muudatuse, 8. lisa 109. muudatuse, 10. lisa IV köite 91. muudatuse, 14. lisa I köite 17. muudatuse, 17. lisa 18. muudatuse ja 9. lisa 29. muudatuse.
- (5) 1. lisa muudatuse peamine eesmärk on võimaldada tõhususe suurendamiseks lennundusspetsialistide elektrooniliste lubade süsteemi rakendamist.
- (6) 6. lisa I, II ja III osa muudatuste peamine eesmärk on tugevdada Chicago konventsiooni kohast õigusraamistikku, et hoida lennuandmete pardasalvestid jätkuvalt töökorras; muuta selgemaks sätted, mis käsitlevad pikema kõrvalekaldumisajaga lende (EDTO) ja imikute päästeveste; kohustada teatavaid lennukeid kasutama maapinnaga kokkupõrke vältimise süsteemi (GPWS); lisada uus standard, mille kohaselt teatavatele tingimustele vastavad lennukid varustatakse lennurajalt väljasõitmisest eest hoiatavate süsteemidega (ROAAS); kehtestada vähendatud käitamisiinimumid seoses suutlikkuseelsete põhinevate lennuväljade käitamisiinimumidega (PBAOM); tagada, et lennuväljal, kus toimub kavandatud

käitamine, on olemas piisavad pääste- ja tuletõrjerajatised ja -teenused; ajakohastada varulennuväljade kindlaksmääramiseks sätteid, mis käsitlevad avamerel asuvate varulennuväljade kasutamist kopterite pikamaalendudel; lisada sätted ohtlike kaupade veo kohta kopterites ja ajakohastada seonduvaid koolitust käsitlevaid sätteid.

- (7) 14. lisa I kõite (milles käsitletakse üldlennunduse pääste- ja tuletõrjeteenuseid) muudatuse peamine eesmärk on jätta üldlennundus välja 14. lisa pääste- ja tuletõrjeteenuseid käsitlevatest sätetest.
- (8) 7. lisa muudatuse peamine eesmärk on hõlbustada õhusõidukite ülekandmist ühe riigi registrist teise riigi registrisse, kohandades registreerimissertifikaadi näidist ja võttes kasutusele registrist kustutamise sertifikaadi vormi.
- (9) 8. lisa muudatuse peamine eesmärk on suurendada selgust ning tagada, et mis tahes muudatus- ja remonditöid heakskiitvatel riikidel oleks selge arusaam oma jätkuvast vastutusest lennukõlblikkuse eest, ning selgitada projekteerimisvõimalusi seoses tule summutamisega suurte lennukite, kopterite ja väikelennukite lastiruumis.
- (10) 10. lisa IV kõite muudatuse peamine eesmärk on võtta kasutusele ACAS X ja vähendada õhus kokkupõrke vältimise süsteemi valehäirete arvu.
- (11) 17. lisa 18. muudatuse peamine eesmärk on lisada 17. lissasse uusi ja/või muuta kehtivaid standardeid ja soovituslikke tavasid, mis on seotud julgeolekukultuuri, õhusõiduki käitaja julgestusprogrammide, registreeritud pagasis lõhkeainete avastamise meetodite ja riiklike tsiviillennundusjulgestuse kvaliteedikontrolliprogrammidega.
- (12) 9. lisa 29. muudatuse peamine eesmärk on suurendada riikide valmisolekut tulevasteks pandeemiateks, võttes õppust COVID-19 pandeemiast ja kehtestades 9. lisa piisavad meetmed esmaseks reageerimiseks tulevastele pandeemiatele. Samuti käsitletakse muudatuses võitlust inimkaubandusega, töötades välja standardid tervikliku strateegia jaoks. Lisaks hõlmab muudatus väiksemaid, kuid kasulikke muudatusi seoses repatrieerimislendude ja puuetega reisijate lennutranspordiga ning mõistet „tõuge“ täpsustava märkuse muutmist broneeringuinfo osas.
- (13) On asjakohane määrata kindlaks liidu nimel ICAO nõukogus võetav seisukoht, sest Chicago konventsiooni 1. lisa 178. muudatus, 6. lisa I osa 47. muudatus, 6. lisa II osa 40. muudatus, 6. lisa III osa 24. muudatus, 7. lisa 7. muudatus, 8. lisa 109. muudatus, 10. lisa IV kõite 91. muudatus, 14. lisa I kõite 17. muudatus, 17. lisa 18. muudatus ja 9. lisa 29. muudatus võivad otsustavalt mõjutada liidu õiguse sisu, täpsemalt komisjoni määrust (EL) nr 1178/2011, komisjoni määrust (EL) nr 1139/2018, komisjoni määrust (EL) nr 965/2012, komisjoni määrust (EL) 2015/640, komisjoni määrust (EL) nr 139/2014, komisjoni määrust (EL) nr 1332/2011 ja komisjoni määrust (EL) 2015/1998.
- (14) Liidu seisukoht ICAO nõukogu 225. istungjärgul või ühel sellele järgneval istungjärgul seoses Chicago konventsiooni 1. lisa 178. muudatuse, 6. lisa I osa 47. muudatuse, 6. lisa II osa 40. muudatuse, 6. lisa III osa 24. muudatuse, 7. lisa 7. muudatuse, 8. lisa 109. muudatuse, 10. lisa IV kõite 91. muudatuse, 14. lisa I kõite 17. muudatuse, 17. lisa 18. muudatuse ja 9. lisa 29. muudatuse kavandatud vastuvõtmisega riikidele adresseeritud kirjadest AN 12/1.1.25-20/112, AN 11/1.1.34-20/75, AN 3/45-20/85 ja AN 3/1.2-20/76, AN 7/1.3.105-20/42, SP 55/4-20/94, AS 8/2.1-21/48 (konfidentsiaalne) ja EC 6/3 – 21/67 esitatud kujul peaks olema neid muudatusi tervikuna toetada. Kõnealust seisukohta peaksid väljendama liidu nimel ühiselt tegutsedes liidu liikmesriigid, kes on ICAO nõukogu liikmed.

- (15) Liidu seisukoht pärast seda, kui ICAO nõukogu on vastu võtnud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 1. lisa 178. muudatuse, 6. lisa I osa 47. muudatuse, 6. lisa II osa 40. muudatuse, 6. lisa III osa 24. muudatuse, 7. lisa 7. muudatuse, 8. lisa 109. muudatuse, 10. lisa IV kõite 91. muudatuse, 14. lisa I kõite 17. muudatuse, 17. lisa 18. muudatuse ja 9. lisa 29. muudatuse, millest ICAO peasekretär teatab ICAO riikidele adresseeritud kirjaga, peaks olema mitte teatada oma mittedõustumisest ning teatada vastuvõetud muudatuste järgimisest tingimusel, et muudatused võetakse vastu oluliste muutusteta. Kui liidu õigusaktid kalduvad äsja vastuvõetud standarditest ja soovituslikest tavadest kõrvale pärast kõnealuste standardite ja soovituslike tavade kohaldamise kavandatud kuupäeva, tuleks kooskõlas Chicago konventsiooni artikliga 38 teatada ICAO-le erinevusest nende konkreetsete standardite ja soovituslike tavadega ajavahemikul, mil see kõrvalekalle esineb.
- (16) Seda seisukohta peaksid väljendama kõik liidu liikmesriigid,

ON VASTU VÕTNUD JÄRGMISE OTSUSE:

#### *Artikkel 1*

1. ICAO nõukogu 225. istungjärgul või ühel sellele järgneval istungjärgul liidu nimel võetav seisukoht on toetada Chicago konventsiooni kavandatud muudatusi, nimelt 1. lisa 178. muudatuse, 6. lisa I osa 47. muudatuse, 6. lisa II osa 40. muudatuse, 6. lisa III osa 24. muudatuse, 7. lisa 7. muudatuse, 8. lisa 109. muudatuse, 10. lisa IV kõite 91. muudatuse, 14. lisa I kõite 17. muudatuse, 17. lisa 18. muudatuse ja 9. lisa 29. muudatuse vastuvõtmist tervikuna.
2. Seisukoht, mis võetakse liidu nimel tingimusel, et ICAO nõukogu võtab sisuliste muudatusteta vastu Chicago konventsiooni kavandatud muudatused, millele on osutatud lõikes 1, nimelt 1. lisa 178. muudatuse, 6. lisa I osa 47. muudatuse, 6. lisa II osa 40. muudatuse, 6. lisa III osa 24. muudatuse, 7. lisa 7. muudatuse, 8. lisa 109. muudatuse, 10. lisa IV kõite 91. muudatuse, 14. lisa I kõite 17. muudatuse, 17. lisa 18. muudatuse ja 9. lisa 29. muudatuse, on mitte teatada oma mittedõustumisest ning teatada vastuvõetud meetme järgimisest, vastates ICAO poolt riikidele adresseeritud asjaomasele kirjale. Kui liidu õigusaktid kalduvad vastuvõetud standarditest ja soovituslikest tavadest kõrvale pärast kõnealuste standardite ja soovituslike tavade kohaldamise kavandatud kuupäeva, tuleb ICAO-le teatada erinevusest nende konkreetsete standardite ja soovituslike tavadega.

#### *Artikkel 2*

Artikli 1 lõikes 1 osutatud seisukoha esitavad ühiselt tegutsedes liikmesriigid, kes on ICAO nõukogu liikmed.

Artikli 1 lõikes 2 osutatud seisukohta väljendavad kõik liikmesriigid.

#### *Artikkel 3*

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

*Nõukogu nimel  
esimees*