

Brüssel, 12. juuni 2020
(OR. en)

8797/20

Institutsioonidevaheline
dokument:
2020/0120(NLE)

ICAO 15
AVIATION 127
RELEX 446

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Jordi AYET PUIGARNAU, direktor
Kättesaamise kuupäev:	12. juuni 2020
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2020) 247 final
Teema:	Ettepanek: NÕUKOGU OTSUS seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis seoses teavitamisega COVID-19 pandeemiast tulenevatest erinevustest rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 1. ja 6. lisas

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2020) 247 final.

Lisatud: COM(2020) 247 final



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 12.6.2020
COM(2020) 247 final

2020/0120 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis seoses teavitamisega COVID-19 pandeemiast tulenevatest erinevustest rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 1. ja 6. lisas

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Käesolevas ettepanekus käsitletakse liidu nimel Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis (ICAO) võetavat seisukohta vastusena 3. aprillil 2020 riikidele saadetud kirjale AN 11/55-20/50, mis puudutab teavitamist COVID-19 pandeemiaga seotud erinevustest rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 1. ja 6. lisas.

1.1. 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.

1.2. Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon

Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon on Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni spetsialiseeritud asutus. Organisatsiooni eesmärk 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 standardite ja soovituslike tavade vastuvõtmine; kõnealused standardid ja tavad määratakse kindlaks Chicago konventsiooni lisades.

Pärast selliste meetmete vastuvõtmist peavad ICAO riigid enne asjaomaste meetmete jõustumist ja õiguslikult siduvaks muutumist teatama meetmete mitteheakskiitmisest, 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 tavaid, mis mingis üksikasjas erinevad rahvusvahelise standardiga kehtestatud normidest või tavadest, viivitamata teavitama ICAO-d oma tava ja rahvusvahelise standardiga kehtestatud tava erinevustest.

1.3. Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni kavandataav akt

ICAO saatis riikidele kirja AN 11/55-20/50 reaktsioonina COVID-19 pandeemia ja konkreetsemalt selleks, et saada riikidelt ülevaatlikku teavet meetmete kohta, mis on võetud selleks, et teenuseosutajatel ja töötajatel oleks võimalik säilitada oma sertifikaatide, lubade ja muude kooskõlastuste kehtivus COVID-19 pandeemia ajal („COVID-19 pandeemiaga seotud ajutistest erinevustest teavitamine“).

ICAO nõudis tungivalt, et riigid teataksid Chicago konventsiooni artikli 38 kohaselt kõikidest ajutistest erinevustest, mis võivad tuleneda üksikute riikide poolt COVID-19 pandeemiaga seoses

kehtestatud ajutistest meetmetest, eriti neist, mis on seotud 1. ja 6. lisas nimetatud litsentseerimise ja sertifitseerimisega. Riigid peaksid ka üldjoontes teada andma, kas nad tunnustavad või aktsepteerivad teiste riikide poolt COVID-19 pandeemiaga seoses kehtestatud ajutistest erinevustest mõjutatud sertifikaatide ja lubade kehtivust.

Kõigi riikide ja asjaomaste sidusrühmade abistamiseks avas ICAO COVID-19 pandeemiaga seotud käitamise ohutusmeetmete avaliku veebisaidi (COVID-19 Operational Safety Measures). Riike kutsutakse üles seda veebisaiti kasutama ja ICAO-d oma riigis toimuvatest arengutest teavitama.

ICAO tunnustab vajadust võimaldada maksimaalset paindlikkust, aga samas tuleb tagada ka Chicago konventsiooni järgimine. Sellega seoses meenutatakse riikidele nende konventsiooni artiklist 38 tulenevat kohustust teavitada ICAO-d kõigist võimalikest erinevustest.

Ajutistest erinevustest teavitamise lihtsustamiseks sel perioodil avas ICAO sekretariaat COVID-19 eriolukorraga seotud erinevuste (Contingency-Related Differences, CCRDs) allsüsteemi, millele pääseb ligi erinevuste elektroonilise esitamise (Electronic Filing of Differences, EFOD) süsteemi kaudu, mis jääb esialgu avatuks 31. märtsini 2021.

2. LIIDU NIMEL VÕETAV SEISUKOHT

2.1. ICAO kiri riikidele AN 11/55-20/50 ja selle seos olemasolevate liidu eeskirjadega

ICAO kiri riikidele AN 11/55-20/50 puudutab COVID-19 pandeemiaga seotud ajutisi erinevusi Chicago konventsiooni 1. ja 6. lisas kirjeldatud töötajate ja lennuettevõtjatega seotud aspektide osas.

Chicago konventsiooni 1. lisas (Lennundusspetsialistide load) on esitatud standardid ja soovituslikud tavad lennumeeskonna liikmete, lennujuhtide, lennuside raadiojaamade operaatorite, hooldustehnikute ja lennukorraldajate litsentsimiseks. Nimetatud reeglite kohaselt peab loa taotleja täitma teatavad nõuded, mis vastavad täidetavate ülesannete keerukusele. Neid nõudeid on kirjeldatud liidu õigusaktides, nimelt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määruses (EL) nr 1139/2018, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet,¹ ning sellega seotud rakendusaktides ja delegeeritud õigusaktides². Näiteks on komisjoni määruses (EL) nr 1178/2011 kehtestatud tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud konkreetsed nõuded ja menetlused ning töötajate litsentsimise ja nende lennundustegevuseks vajaliku tervisliku seisundi kontrolli piirangud ja tähtajad (st I lisa FCL-osa ja IV lisa MED-osa). COVID-19 pandeemia tõsiste tagajärgede tõttu, nagu piiratud või olematu võimalus pöörduda lennundusarsti poole või minna lennundusmeditsiini keskusesse, pikendavad mitmed liikmesriigid tervisetõendite kehtivust ajutiselt 4 kuu võrra, samas kui asjakohased ICAO standardid ja soovituslikud tavad nõuavad korduva arstliku läbivaatuse tegemiseks ja uuendamiseks maksimaalselt 45 päeva pikkust perioodi. Mõned liikmesriigid

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määruse (EL) 2018/1139 (mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91 (ELT L 212, 22.8.2018)) artiklid 20–28.

² Komisjoni 3. novembri 2011. aasta määrus (EL) nr 1178/2011, millega kehtestatakse tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 311, 25.11. 2011), komisjoni 26. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1321/2014 õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta (ELT L 362, 17.12.2014).

pikendavad kehtivust 4 kuni 8 kuu võrra ja seda ka piloodilubadel, kui pilootidel ei ole võimalik lennusimulaatoritele õigeaegselt ligi pääseda, et vajaliku jätkukoolituse ja kontrolli nõudeid täita.

Töötajate litsentsimise pikendamist kohaldatakse lubadele, mis kaotavad kehtivuse viiteperioodil 1. märtsist 2020 kuni 31. oktoobrini 2020.

Chicago konventsiooni 6. lisa (Õhusõidukite käitamine) eesmärk on kehtestada rahvusvahelises lennutranspordis osaleva õhusõiduki käitamise standardsed eeskirjad, et tagada ohutuse ja tõhususe kõrgeim tase. Liidu tasandil kirjeldatakse neid rahvusvahelisi nõudeid määruses (EL) 2018/1139, komisjoni määruses (EL) nr 1178/2011 ja komisjoni määruses (EL) nr 965/2012³. COVID-19 pandeemia tõttu vähenes äriplane lennutransport märkimisväärselt ning seetõttu on raske pääseda ligi kohtadele, kus asuvad sobivad lennusimulaatorid. Seetõttu on väga paljudel pilootidel võimatu täita hiljutise lennukogemuse nõudeid, mis on sätestatud komisjoni määruse (EL) nr 965/2012 III lisa (ORO-OSA) punktis ORO.FC.100 ja komisjoni määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa (FCL-OSA) punktis FCL.060.

Näiteks nõutakse ICAO standardite ja soovituslike tavade, et käitaja ei määraks õhusõiduki kaptenit ega teist pilooti kasutama lennukitüübi juhtimisseadmeid stardil ja maandumisel, välja arvatud juhul, kui kõnealune piloot on kasutanud juhtimisseadmeid eelmise 90 päeva jooksul vähemalt kolm korda sama tüüpi lennuki stardil ja maandumisel. COVID-19 pandeemia põhjustatud tõsised takistused käitamisele piiravad pilootide ja lennumeeskondade võimalusi hiljutise kogemuse nõude täitmiseks. Sel eesmärgil ja selleks, et võimaldada lennumeeskondadel lennutegevuse taastumisel lennata, teevad liikmesriigid sellest reeglist erandeid, nõudes käitajalt riskihindamise läbiviimist, et teha kindlaks, kui suur on tõenäosus, et lennumeeskonna pädevus on lennuülesannete pikaajalise puudumise tõttu halvenenud, ja selle võimalik tõsidus. Liikmesriigid nõuavad ka sobivaid leevendusmeetmeid, millega maandatakse tuvastatud riske ja millega on seotud üks või mitu kogu lennumeeskonnale kehtivat käitamispiirangut (nt maksimaalse külgtuule piirangu vähendamine, suuremad täppislähenemise miinimumid, raja olukorra tingimuste piiramine, lähetamine ainult toimiva automaatse maandumissüsteemiga, kui see on paigaldatud).

Nendest käitamisreeglitest tehtud erandeid kohaldatakse käitamisele, mis toimub viiteperioodil 1. märtsist 2020 kuni 31. detsembrini 2020 ehk kõige rohkem 8 kuud.

Eespool toodud erinevused ICAO eeskirjadest tulenevad määruse (EL) 2018/1139 artikli 71 kohaldamisest, mis annab liikmesriikidele teatava paindlikkuse ja lubab neil teha erandeid määruses (EL) 2018/1139 ning selle rakendusaktides ja delegeeritud õigusaktides kehtestatud nõuetest, välja arvatud olulistest nõuetest, kiireloomuliste ettenägematute asjaolude või kiireloomuliste käitamisvajaduste puhul nimetatud artiklis sätestatud tingimustel. Üks nendest tingimustest on, et erandeid võib teha ainult rangelt vajalikus ulatuses ja vajalikuks ajaks. Sellisel juhul teavitab asjaomane liikmesriik määruse (EL) 2018/1139 artikli 74 alusel loodud andmekogu kaudu viivitamata komisjoni, ametit (EASA) ja teisi liikmesriike tehtud erandist, selle kestusest ja erandi tegemise põhjustest ning vajaduse korral kohaldatud vajalikest leevendusmeetmetest. Mitmed liikmesriigid kasutasid seda mehhanismi COVID-19 pandeemia tõsiste tagajärgedega seoses, mille tulemusel tekkisid erinevused ICAO eeskirjadest. Käesolevas nõukogu otsuses arvestatakse artikli 71 alusel tehtud erandeid, et teavitada ICAO-d liidu nimel Chicago konventsiooni 1. ja 6. lisa puudutavatest erinevustest.

³ 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).

2.2. Liidu nimel võetav seisukoht

Erinevused, millest ICAO-d teavitatakse, on seotud Chicago konventsiooni 1. ja 6. lisaga töötajaid ja lennuettevõtjaid puudutavate aspektide osas ning need on esitatud käesoleva otsuse lisas olevas tabelis ja neid täpsustatakse igas liikmesriigi saadetavas üksikus teates vastavalt sellele, millist üksikerandit liikmeriik määruse (EL) 2018/1139 artikli 71 alusel kohaldab.

Kolmandate riikide väljastatud, COVID-19 pandeemiaga seotud ajutiste meetmete poolt mõjutatud sertifikaatide ja lubade kehtivuse tunnustamise või aktsepteerimise suhtes kohaldatakse määrust (EL) nr 452/2014, millega kehtestatakse kolmandate riikide käitajate lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused⁴. Määruse (EL) nr 452/2014 lisa punkti ART.200 alapunkti d kohaselt määrab EASA koostöös liikmesriikidega kindlaks ICAO standardid, mille osas ta võib nõustuda riski maandamise meetmetega, kui käitajariik või registreerimisriik on teatanud siseriiklike nõuete erinevustest ICAO standarditega võrreldes. Amet nõustub riski maandamise meetmega, kui ta on veendunud, et kõnealuste meetmetega tagatakse samaväärne ohutustase kui standardiga, mille puhul on teatatud siseriiklike nõuete erinevusest. Riikidele saadetud kirja AN 11/55-20/50 kohaselt tuleb ICAO-d teavitada vastavatest kolmandate riikide erinevuste tunnustamise suhtes kohaldatavatest liidu õigusaktidest, nagu on näidatud käesoleva otsuse lisas esitatud tabeli viimases tulbas.

Liidu nimel ICAOs võetav seisukoht vastusena riikidele saadetud kirjale AN 11/55-20/50 on teavitada Chicago konventsiooni 1. ja 6. lisa puudutavatest erinevustest, mis tulenevad COVID-19 pandeemia tõttu võetud ajutistest meetmetest ja on esitatud käesoleva otsuse lisas olevas tabelis ning mida iga teavitav liikmesriik on täpsustanud vastavalt sellele, millist üksikerandit ta määruse (EL) nr 2018/1139 artikli 71 alusel kohaldab.

3. ÕIGUSLIK ALUS

3.1. Menetlusõiguslik alus

4.1.1. Põhimõtted

ELi toimimise lepingu (ELTL) artikli 218 lõikes 9 on sätestatud, et „[n]õukogu võtab komisjoni [...] ettepaneku põhjal vastu otsuse, millega [...] kehtestatakse lepingus sätestatud organis liidu nimel võetavad seisukohad, kui asjaomasel organil tuleb vastu võtta õigusliku toimega akte, välja arvatud õigusaktid, millega täiendatakse või muudetakse lepingu institutsioonilist raamistikku“.

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõiget 9 kohaldatakse olenemata sellest, kas liit on asjaomase organi liige või asjaomase lepingu osaline⁵.

Termin „õigusliku toimega aktid“ hõlmab akte, millel on õiguslikud tagajärjed asjaomase organi suhtes kehtiva rahvusvahelise õiguse normide alusel. Siia hulka kuuluvad ka sellised õiguslikud vahendid, mis ei ole rahvusvahelise õiguse kohaselt siduvad, kuid mis „võivad otsustavalt mõjutada liidu seadusandja vastu võetud õigusaktide sisu“⁶.

⁴ Komisjoni 29. aprilli 2014. aasta määrus (EL) nr 452/2014, millega kehtestatakse kolmandate riikide käitajate lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 133, 6.5. 2014).

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

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

4.1.2. Kohaldamine käesoleval juhul

Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni nõukogu on lepinguga, st Chicago konventsiooniga ettenähtud organ.

Chicago konventsiooni artikli 54 kohaselt võtab ICAO nõukogu vastu rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad, mis määratakse kindlaks Chicago konventsiooni lisades. Need on õigusliku toimega aktid. Nende aktide teatav õiguslik toime võib oleneda erinevuste kohta teadete esitamisest ja nende teadete tingimustest. Seetõttu kuulub liidu seisukoha vastuvõtmine selliste teadete suhtes ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohaldamisalasse.

Erinevused, millest teavitatakse vastusena ICAO poolt riikidele saadetud kirjale AN 11/55-20/50, mõjutavad Chicago konventsiooni alusel kehtestatud standardite õiguslikku toimet.

See õiguslik toime jääb suurel määral liidu õigusaktide, nimelt määruse (EL) 2018/1139, komisjoni määruse (EL) nr 1178/2011, komisjoni määruse (EL) nr 1321/2014 ja komisjoni määruse (EL) nr 965/2012 kohaldamisalasse. See tähendab, et ELi toimimise lepingu artikli 3 lõike 2 kohaselt on liidul selles küsimuses ainuvälispädevus.

Kuna kõik need meetmed, mis on küll ajutised, põhjustavad erinevusi ICAO standarditest ja soovituslikest tavadest, peab liit võtma nende suhtes seisukoha. Kõik liikmesriigid peavad Chicago konventsiooni artikli 38 kohaselt teavitama erinevustest, mis tulenevad Chicago konventsiooni 1. lisa kohaste lennuspetsialistide lubasid käsitlevate tähtaegade pikendamisest ning Chicago konventsiooni 6. lisa „Õhusõidukite käitamine“ kohastest standarditest ja soovituslikest tavadest kõrvalekaldumisest.

Kavandatud aktiga ei täiendata ega muudeta 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, mida liidu nimel võetav seisukoht puudutab. Kui kavandatava 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 materiaaloõiguslik alus, st peamise või ülekaaluka eesmärgi või valdkonna tõttu nõutav õiguslik alus.

4.2.2. Kohaldamine käesoleval juhul

Kavandatava akti peamine eesmärk ja sisu on seotud ühise transpordipoliitikaga.

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

4.3. Kokkuvõte

Esildatud otsuse õiguslik alus peaks olema ELi toimimise lepingu artikli 100 lõige 2 koostoimes ELi toimimise lepingu artikli 218 lõikega 9.

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis seoses teavitamisega COVID-19 pandeemiast tulenevatest erinevustest rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 1. ja 6. lisas

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.
- (3) Vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 54 võib ICAO nõukogu võtta vastu rahvusvahelisi standardeid ja soovituslikke tavaid.
- (4) Chicago konventsiooni artikli 38 kohaselt peab osalisriik, kelle arvates ei ole mõne rahvusvahelise standardi või menetluse kõiki aspekte võimalik järgida või viia oma norme ja tavaid täielikult kooskõlla rahvusvahelise standardi või menetlusega pärast selle muutmist või kes peab vajalikuks vastu võtta norme või tavaid, mis mingis üksikasjas erinevad rahvusvahelise standardiga kehtestatud normidest või tavadest, viivitamata teavitama ICAO-d oma tava ja rahvusvahelise standardiga kehtestatud tava erinevustest.
- (5) Chicago konventsiooni artiklis 39 on sätestatud, et kui rahvusvahelises lennuliikluses osaleva töötaja tervisetõend ei vasta miinimumnormidele, tuleb sellele lisada loetelu kõigist üksikasjadest, mille suhtes see normidele ei vasta. Sellisel juhul peavad üksikasjad käsitlema tervisetõendi kehtivusega seotud konkreetseid erinevusi.
- (6) Lisaks ei ole Chicago konventsiooni artikli 40 kohaselt sellise tõendiga töötajatel võimalik rahvusvahelises lennuliikluses osaleda ilma sellise riigi või riikide loata, kelle territooriumile sisenetakse.
- (7) COVID-19 pandeemiat arvesse võttes lõi ICAO erinevuste elektroonilise esitamise (Electronic Filing of Differences, EFOD) süsteemi eriolukorraga seotud erinevuste (Contingency-Related Differences, CCRD) allsüsteemi, mis võimaldab riikidel esitada ajutisi erinevusi Chicago konventsiooni 1. ja 6. lisas ning samas näidata, millist standardit

või menetlust nad rahvusvahelise käitamise lihtsustamiseks ja artiklis 40 sätestatud kohustuste täitmiseks vastuvõetavaks peavad.

- (8) Chicago konventsiooni 1. lisa (Lennundusspetsialistide load) on esitatud standardid ja soovituslikud tavad lennumeeskonna liikmete, lennujuhtide, lennuside raadiojaamade operaatorite, hooldustehnikute ja lennukorraldajate litsentsimiseks. Nimetatud reeglite kohaselt peab loa taotleja täitma teatavad konkreetsete tähtaegadega nõuded, mis vastavad täidetavate ülesannete keerukusele.
- (9) Chicago konventsiooni 1. lisa esitatud nõudeid on kirjeldatud liidu õigusaktides, nimelt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määruses (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet, ning sellega seotud rakendusaktides ja delegeeritud õigusaktides⁷. Näiteks on komisjoni määruses (EL) nr 2011/1178⁸ kehtestatud tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud konkreetsed nõuded ja menetlused ning töötajate litsentsimise ja nende lennundustegevuseks vajaliku tervisliku seisundi kontrolli piirangud ja tähtajad (st I lisa FCL-osa ja IV lisa MED-osa), samas kui komisjoni määruses (EL) nr 1321/2014 on kehtestatud eeskirjad õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta⁹.
- (10) COVID-19 pandeemia tõsiste tagajärgede tõttu, nagu piiratud või olematu võimalus pöörduda lennundusarsti poole või minna lennundusmeditsiini keskusesse, pikendavad mitmed liikmesriigid tervisetõendite kehtivust ajutiselt nelja kuu võrra, kaldudes sellega kõrvale asjakohastest ICAO standarditest ja soovituslikest tavadest. Mõned liikmesriigid pikendavad piloodilubasid samuti nelja kuni maksimaalselt kaheksa kuu võrra, kui pilootidel ei ole võimalik lennusimulaatoritele õigeaegselt ligi pääseda, et läbida vajalik koolitus ja kontroll. Neid pikendamisi kohaldatakse lubadele, mis kaotavad kehtivuse viiteperioodil 1. märtsist 2020 kuni 31. oktoobrini 2020.
- (11) Chicago konventsiooni 6. lisa (Õhusõidukite käitamine) on kehtestatud rahvusvahelises lennutranspordis osaleva õhusõiduki käitamise standardsed eeskirjad, et tagada ohutuse ja tõhususe kõrgeim tase. Liidu tasandil kirjeldatakse neid rahvusvahelisi nõudeid määruses (EL) 2018/1139, komisjoni määruses (EL) nr 1178/2011 ja komisjoni määruses (EL) nr 965/2012¹⁰.

⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrus (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91 (ELT L 212, 22.8.2018).

⁸ Komisjoni 3. novembri 2011. aasta määrus (EL) nr 1178/2011, millega kehtestatakse tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 311, 25.11. 2011).

⁹ Komisjoni 26. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1321/2014, õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta (ELT L 362, 17.12. 2014).

¹⁰ 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.)

- (12) COVID-19 pandeemia tõttu vähenes äriplaneeritud lennutransport märkimisväärselt ning seetõttu on raske pääseda ligi kohtadele, kus asuvad sobivad lennusimulaatorid. COVID-19 pandeemia põhjustatud tõsised takistused käitamisele piiravad pilootide ja lennumeeskondade võimalusi ICAO hiljutise kogemuse nõude täitmiseks. Seega, et meeskondadel oleks pärast lennutegevuse taastumist võimalik lennata, teevad liikmesriigid vastava hiljutise kogemuse nõuetest erandeid, võimaldades teatavate käitamistingimuste ja riskihindamise alusel kehtestatud sobivate leevendusmeetmete korral käitamist. Neid erandeid kohaldatakse käitamisele, mis toimub viiteperioodil 1. märtsist 2020 kuni 31. detsembrini 2020 ehk kõige rohkem kaheksa kuud.
- (13) Eespool nimetatud riiklikud meetmed, mis erinevad Chicago konventsiooni 1. ja 6. lisast, on vastu võetud määruse (EL) 2018/1139 artikli 71 alusel, mille kohaselt võivad liikmesriigid teha füüsilisele või juriidilisele isikule erandeid selle isiku suhtes kohaldatavatest liidu nõuetest, välja arvatud olulistest nõuetest, seda isikut mõjutavate teatavate kiireloomuliste ettenägematute asjaolude või kiireloomuliste käitamisvajaduste puhul ja tingimusel, et kõik kõnealuses artiklis sätestatud tingimused on täidetud. Selle sätte kohaldamiseks ja COVID-19 pandeemia tagajärgi arvestades kohaldavad või hakkavad mitmed liikmesriigid kohaldama erandeid määruses (EL) 2018/1139, määruses (EL) nr 1178/2011, määruses (EL) nr 1321/2014 ja määruses (EL) nr 965/2012 sätestatud liidu eeskirjadest.
- (14) Kuna erinevustest teavitamine mõjutab Chicago konventsiooni alusel kehtestatud standardite õiguslikku toimet, kuulub liidu seisukoha vastuvõtmine selliste teadete suhtes ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohaldamisalasse.
- (15) On asjakohane määrata kindlaks liidu nimel võetav seisukoht vastusena ICAO poolt riikidele saadetud kirjale AN 11/55-20/50: teavitada Chicago konventsiooni 1. ja 6. lisa puudutavatest erinevustest, mis tulenevad liikmesriikide poolt COVID-19 pandeemia tõttu võetud ajutistest operatiivmeetmetest. Liidu seisukoha esitavad liidu liikmesriigid, kes on teinud määruse (EL) 2018/1139 artikli 71 alusel üksikerandeid, mille tulemusena on tekkinud riikidele saadetud kirjas AN 11/55-20/50 osutatud erinevused,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Euroopa Liidu nimel vastusena Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni poolt 3. aprillil 2020 riikidele saadetud kirjale AN 11/55-20/50 võetav seisukoht on esitatud käesoleva otsuse lisas ja iga teavitav liikmesriik on seda täpsustanud vastavalt sellele, millist üksikerandit liikmesriik määruse (EL) 2018/1139 artikli 71 alusel kohaldab.

Artikkel 2

Artiklis 1 nimetatud seisukoha esitavad liidu liikmesriigid, kes on ICAO liikmed ja kes on võtnud määruse (EL) 2018/1139 artikli 71 alusel vastu üksikerandeid, mille tulemusena on tekkinud riikidele saadetud kirjas AN 11/55-20/50 osutatud erinevused.

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

*Nõukogu nimel
eesistuja*