



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 12. kesäkuuta 2020
(OR. en)

8797/20

Toimielinten välinen asia:
2020/0120 (NLE)

ICAO 15
AVIATION 127
RELEX 446

EHDOTUS

Lähettäjä:	Euroopan komission pääsihteerin puolesta Jordi AYET PUIGARNAU, johtaja
Saapunut:	12. kesäkuuta 2020
Vastaanottaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin
Kom:n asiak. nro:	COM(2020) 247 final
Asia:	Ehdotus NEUVOSTON PÄÄTÖS Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta koskien ilmoittamista covid-19-pandemiaan liittyvistä eroavuuksista suhteessa kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteisiin 1 ja 6

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2020) 247 final.

Liite: COM(2020) 247 final

Bryssel 12.6.2020
COM(2020) 247 final

2020/0120 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta koskien ilmoittamista covid-19-pandemiaan liittyvistä eroavuuksista suhteessa kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteisiin 1 ja 6

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN KOHDE

Tämä ehdotus koskee kantaa, joka otetaan unionin puolesta Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä (ICAO) 3. huhtikuuta 2020 annettuun valtioille osoitettuun kirjeeseen AN 11/55–20/50 koskien ilmoittamista covid-19-pandemiaan liittyvistä väliaikaisista eroavuuksista suhteessa kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteisiin 1 ja 6.

1.1. Kansainvälistä siviili-ilmailua koskeva yleissopimus

Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen, jäljempänä 'Chicagon yleissopimus', tavoitteena on säännellä kansainvälistä lentoliikennettä. Chicagon yleissopimus tuli voimaan 4. huhtikuuta 1947, ja sillä perustettiin kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö.

Kaikki EU:n jäsenvaltiot ovat Chicagon yleissopimuksen sopimuspuolia.

1.2. Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö

Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö on Yhdistyneiden Kansakuntien erityisjärjestö. Järjestön tavoitteena on kehittää kansainvälisen lentoliikenteen periaatteita ja tekniikoita sekä edistää kansainvälisen lentoliikenteen suunnittelua ja kehittämistä.

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

Chicagon yleissopimuksen 54 artiklassa lueteltuihin ICAO:n neuvoston pakollisiin tehtäviin kuuluu Chicagon yleissopimuksen liitteiksi otettavien kansainvälisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen hyväksyminen.

Tällaisten toimenpiteiden hyväksymisen jälkeen ICAO:n valtioiden on joko ilmoitettava hylkäävänsä toimenpide, ilmoitettava mahdolliset eroavuudet tai ilmoitettava noudattavansa toimenpidettä ennen kuin ne tulevat voimaan ja niistä tulee oikeudellisesti sitovia.

Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaan valtio, joka ei josta suhteessa voi noudattaa jotain tällaista kansainvälistä standardia tai menettelytapaa tai saattaa omia määräyksiään tai menetelmiään täysin jonkin tällaisen kansainvälisen standardin tai menettelytavan mukaisiksi taikka pitää välttämättömänä joissakin kohdin kansainvälisillä standardeilla määrätyistä eroavien määräysten tai menetelmien hyväksymistä, on velvollinen heti ilmoittamaan Kansainväliselle siviili-ilmailujärjestölle kansainvälisellä standardilla määrätyn ja oman menettelynsä eroavuuksista.

1.3. Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön suunniteltu säädös

ICAO on antanut covid-19-pandemian johdosta valtioille osoitetun kirjeen AN 11/55–20/50 erityisesti saadakseen valtioilta yhdenmukaista tietoa toimista, joita on toteutettu, jotta palveluntarjoajat ja henkilöstö voivat pitää todistuksensa, lupakirjansa ja muut hyväksyntänsä voimassa covid-19-pandemian aikana ("ilmoitus covid-19-pandemiaan liittyvistä väliaikaisista eroavuuksista").

ICAO kehotti valtioita ilmoittamaan Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaisesti kaikista väliaikaisista eroavuuksista, joita voi aiheutua yksittäisten valtioiden väliaikaisista covid-19-toimenpiteistä, erityisesti eroavuuksista, jotka liittyvät liitteissä 1 ja 6 tarkoitettujen lupakirjojen ja todistusten myöntämiseen. Valtioiden olisi myös ilmoitettava yleisellä tasolla, tunnustavatko ne sellaisten todistusten ja lupakirjojen pätevyyden, joihin muiden valtioiden soveltamiin covid-19-toimenpiteisiin liittyvät väliaikaiset eroavuudet vaikuttavat.

Kaikkien valtioiden ja asianomaisten sidosryhmien avustamiseksi ICAO on perustanut covid-19-pandemiaan liittyviä operatiivisia turvallisuustoimenpiteitä käsittelevän verkkosivuston ("COVID-19 Operational Safety Measures"). Kaikkia valtioita kannustetaan käyttämään tätä verkkosivustoa ja ilmoittamaan ICAOlle kaikesta valtiossa tapahtuneesta viimeaikaisesta kehityksestä.

ICAO myöntää, että on tarpeen taata mahdollisimman suuri joustavuus samalla kun on varmistettava Chicagon yleissopimuksen noudattaminen. Tässä yhteydessä valtioita muistutetaan yleissopimuksen 38 artiklan mukaisista velvoitteistaan ilmoittaa ICAOlle mahdollisista eroavuuksista.

Väliaikaisista eroavuuksista ilmoittamisen ja niitä koskevien tietojen levittämisen helpottamiseksi epidemian aikana ICAOn sihteeristö on perustanut alajärjestelmän, jossa käsitellään covid-19-pandemian johdosta toteutettaviin varautumistoimiin liittyviä eroavuuksia (Contingency-Related Differences, CCRDs). Se on käytettävissä eroavuuksien sähköistä ilmoittamista koskevan EFOD-järjestelmän (Electronic Filing of Differences) Dashboard-sivun kautta ja sitä ylläpidetään alustavasti 31. maaliskuuta 2021 saakka.

2. UNIONIN PUOLESTA OTETTAVA KANTA

2.1. ICAOn valtioille osoitettu kirje AN 11/55–20/50 ja sen suhde voimassa oleviin unionin sääntöihin

ICAO:n valtioille osoitettu kirje AN 11/55–20/50 koskee covid-19-epidemiaan liittyviä väliaikaisia eroavuuksia Chicagon yleissopimuksen liitteistä 1 ja 6 niissä käsiteltyjen henkilöstöön ja lentotoiminnan harjoittajiin liittyvien näkökohtien osalta.

Chicagon yleissopimuksen liitteessä 1 (Personnel Licensing) määrätään standardeista ja suositelluista menettelytavoista, jotka koskevat lupakirjojen myöntämistä ohjaamomiehistöön jäsenille, lennonjohtajille, ilmailuasemien hoitajille, huoltoteknikoille ja lennonselvittäjille. Näiden sääntöjen mukaan lupakirjan hakijan on täytettävä tietyt vaatimukset, jotka ovat oikeassa suhteessa suoritettavien tehtävien vaativuuteen. Nämä vaatimukset on otettu huomioon unionin lainsäädännössä etenkin yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta 4 päivänä heinäkuuta 2018 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1139/2018¹ sekä siihen liittyvissä täytäntöönpanosäädöksissä ja delegoiduissa säädöksissä². Esimerkiksi komission asetuksessa (EU) N:o 1178/2011 säädetään siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevista erityisvaatimuksista ja -menettelyistä ja vahvistetaan henkilöstön lupakirjoja ja ilmailulääketieteellisen kelpoisuuden tarkastuksia koskevista rajoituksista ja määräajoista (eli liitteen I (osa FCL) ja liitteen IV (osa MED) säännökset). Koska covid-19-pandemialla on vakavia seurauksia, kuten

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1139, annettu 4 päivänä heinäkuuta 2018, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta (EUVL L 212, 22.8.2018, s. 1), asetuksen 20–28 artikla.

² Komission asetus (EU) N:o 1178/2011, annettu 3 päivänä marraskuuta 2011, siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla (EUVL L 311, 25.11.2011, s. 1). Komission asetus (EU) N:o 1321/2014, annettu 26 päivänä marraskuuta 2014, ilma-alusten sekä ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden jatkuvan lentokelpoisuuden ylläpidosta ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksymisestä (EUVL L 362, 17.12.2014, s. 1).

rajoitettu tai olematon mahdollisuus tavata ilmailulääkäriä tai käydä ilmailulääketieteen keskuksessa, useat jäsenvaltiot ovat tilapäisesti pidentäneet lääketieteellisten kelpoisuustodistusten voimassaoloa neljällä kuukaudella, kun taas asiaa koskevissa ICAOn standardeissa ja suositelluissa menettelytavoissa vaaditaan määräaikaista ilmailulääketieteellistä tarkastusta ja lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen voimassaolon jatkamista enintään 45 päivää ennen kelpoisuustodistuksen voimassaolon päättymistä. Jotkin jäsenvaltiot soveltavat voimassaoloajan pidentämistä 4–8 kuukaudella myös lentolupakirjoihin, jos lentäjillä ei ole mahdollisuutta päästä lentosimulaattoriin tai käyttää sitä ajoissa, jotta he voisivat täyttää tarvittavat määräaikaiskoulutusta ja tarkastuslentoja koskevat vaatimukset.

Henkilöstön lupakirjojen voimassaolon pidennyksiä sovelletaan lupakirjoihin, joiden voimassaolo päättyy 1. maaliskuuta 2020 ja 31. lokakuuta 2020 välisenä viiteajanjaksona.

Chicagon yleissopimuksen liitteen 6 (Operation of Aircraft) tavoitteena on vahvistaa kansainvälisessä lentoliikenteessä käytettävien ilma-alusten toimintaa koskevat standardoidut säännöt, joilla varmistetaan mahdollisimman korkea turvallisuuden ja tehokkuuden taso. Unionin tasolla nämä kansainväliset vaatimukset on otettu huomioon asetuksessa (EU) 2018/1139, komission asetuksessa (EU) N:o 1178/2011 ja komission asetuksessa (EU) N:o 965/2012³. Covid-19-pandemia seurauksena kaupallinen lentoliikenne on vähentynyt merkittävästi, mikä on vaikeuttanut pääsyä paikkaan, jossa on käytettävissä sopivia lentosimulaattoreita. Tämän seurauksena suuri määrä lentäjiä ei pysty täyttämään komission asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä III (osa ORO) olevassa ORO.FC.100 kohdassa ja komission asetuksen (EU) N:o 1178/2011 liitteessä I (osa FCL) olevassa FCL.060 kohdassa vahvistettuja viimeaikaista kokemusta koskevia vaatimuksia.

ICAOn standardit ja suositellut menettelytavat esimerkiksi edellyttävät, että lentotoiminnan harjoittaja ei nimeä ilma-aluksen päällikköä tai perämiestä toimimaan lentokonetyypin ohjaimissa lentoonlähdön ja laskun aikana, ellei kyseinen lentäjä ole ollut saman lentokonetyypin ohjaimissa vähintään kolmen lentoonlähdön ja laskun aikana viimeksi kuluneina 90 päivänä. Covid-19-pandemian aiheuttamat vakavat operatiiviset esteet rajoittavat lentäjien ja miehistön mahdollisuuksia täyttää tämä viimeaikaista kokemusta koskeva vaatimus. Tätä varten ja jotta miehistöt voisivat lentää, kun ilmailutoiminta alkaa uudelleen, jäsenvaltiot soveltavat poikkeuksia tähän sääntöön edellyttämällä, että lentotoiminnan harjoittaja tekee riskinarvioinnin, jossa määritetään, kuinka todennäköisesti miehistön pätevyys heikkenee pidennetyn lentotehtävistä poissaolon seurauksena ja kuinka vakava tämä heikkeneminen voi olla. Jäsenvaltiot edellyttävät myös asianmukaisia riskejä lieventäviä toimenpiteitä, joilla minimoidaan todetut riskit ja joihin liittyy yksi tai useampi koko ohjaamomiehistöä koskeva toimintarajoitus (esim. sivutuulen enimmäisrajojen alentaminen, korkeampien lähestymisminimien käyttö, kiitotien pinnan olosuhteiden rajoittaminen, lennolle lähtö toimivan automaattilaskujärjestelmän kanssa, jos sellainen on asennettu).

Näitä toimintasääntöjä koskevia poikkeuksia sovelletaan lentotoimintaan, joka toteutetaan 1. maaliskuuta 2020 ja 31. lokakuuta 2020 välisenä viiteajanjaksona, eli enintään kahdeksan kuukauden ajan.

Edellä esitetyt eroavuudet ICAOn säännöistä johtuvat asetuksen (EU) 2018/1139 71 artiklan soveltamisesta. Mainitussa artikkelissa säädetään jäsenvaltioiden tietynasteisesta

³ Asetus (EU) N:o 965/2012, annettu 5 päivänä lokakuuta 2012, lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 296, 25.10.2012, s. 1).

joustomahdollisuudesta, jonka mukaan ne voivat myöntää poikkeuksia asetuksessa (EU) 2018/1139 ja sen täytäntöönpanosäädöksissä ja delegoiduissa säädöksissä vahvistetuista vaatimuksista, lukuun ottamatta keskeisiä vaatimuksia, kiireellisissä ja ennalta arvaamattomissa olosuhteissa tai kiireellisten operatiivisten tarpeiden vuoksi ja mainitussa artiklassa säädetyn edellytyksin. Yksi näistä edellytyksistä on se, että poikkeuksen soveltamisala ja kesto on rajoitettava siihen, mikä on ehdottoman välttämätöntä. Asianomaisen jäsenvaltion on tällaisessa tapauksessa ilmoitettava välittömästi komissiolle, virastolle (EASA) ja muille jäsenvaltioille asetuksen (EU) 2018/1139 74 artiklalla perustetun rekisterin välityksellä myönnetystä poikkeuksesta, sen kestosta, perusteluista ja tarvittaessa sovelletuista riskeistä lieventävistä toimenpiteistä. Useat jäsenvaltiot ovat käyttäneet tätä mekanismia covid-19-pandemian vakavien seurausten yhteydessä, mikä on johtanut eroavuuksiin ICAOn säännöistä. Tässä neuvoston päätöksessä otetaan huomioon nämä 71 artiklan mukaiset poikkeukset, kun ICAOlle ilmoitetaan unionin puolesta Chicagon yleissopimuksen liitteisiin 1 ja 6 liittyvistä eroavuuksista.

2.2. Unionin puolesta otettava kanta

ICAOlle ilmoitettavat eroavuudet liittyvät Chicagon yleissopimuksen liitteisiin 1 ja 6, jotka koskevat henkilöstöön ja lentotoiminnan harjoittajiin liittyviä näkökohtia. Eroavuudet on esitetty tämän päätöksen liitteessä olevassa taulukossa ja niitä kuvataan yksityiskohtaisemmin kussakin jäsenvaltion tekemässä yksittäisessä ilmoituksessa sen mukaan, mitä yksittäistä poikkeusta jäsenvaltio soveltaa asetuksen (EU) 2018/1139 71 artiklan nojalla.

Kolmansien maiden myöntämien todistusten ja lupakirjojen, joihin covid-19-pandemiaan liittyvät väliaikaiset toimenpiteet vaikuttavat, voimassaolon tunnustamiseen tai hyväksymiseen sovelletaan kolmansien maiden lentotoiminnan harjoittajien lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä annettua asetusta (EU) N:o 452/2014⁴. Asetuksen (EU) N:o 452/2014 liitteessä olevan ART.200 kohdan d alakohdan mukaan yleisenä sääntönä on, että EASA yksilöi jäsenvaltioita kuullen ne ICAOn standardit, joiden osalta se voi hyväksyä lieventäviä toimenpiteitä, jos lentotoiminnan harjoittajan kotivaltio tai rekisteröintivaltio on ilmoittanut eroavuuksia ICAOn standardeista. Virasto hyväksyy lieventävän toimenpiteen, kun se on varmistanut, että toimenpiteellä saavutetaan yhtä korkea turvallisuustaso kuin sillä standardilla, josta eroavuuksia on ilmoitettu. Valtioille osoitetussa kirjeessä AN 11/55 20/50 esitetyn pyynnön mukaisesti ICAOlle ilmoitetaan kolmansien maiden eroavuuksien tunnustamista koskevista asiaankuuluvista unionin säädöksistä. Tämä tieto annetaan tämän päätöksen liitteessä olevan taulukon viimeisessä sarakkeessa.

Kantana, joka otetaan ICAOssa unionin puolesta vastauksena valtioille osoitettuun kirjeeseen AN 11/55 20/50, on ilmoittaa Chicagon yleissopimuksen liitteisiin 1 ja 6 liittyvistä eroavuuksista, jotka johtuvat covid-19-pandemian johdosta toteutetuista väliaikaisista toimenpiteistä. Eroavuudet esitetään tämän päätöksen liitteessä olevassa taulukossa, ja kukin ilmoituksen tehnyt jäsenvaltio on kuvannut ne yksityiskohtaisemmin sen mukaan, mitä yksittäistä poikkeusta jäsenvaltio soveltaa asetuksen (EU) 2018/1139 71 artiklan nojalla.

⁴ Komission asetus (EU) N:o 452/2014, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2014, kolmansien maiden lentotoiminnan harjoittajien lentotoimintaan liittyvien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen vahvistamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 133, 6.5.2014, s. 12).

3. OIKEUSPERUSTA

3.1. Menettelyllinen oikeusperusta

4.1.1. Periaatteet

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT-sopimus', 218 artiklan 9 kohdassa määrätään päätöksistä ”sopimuksella perustetussa elimessä unionin puolesta esitettävien kantojen vahvistamisesta, silloin kun tämän elimen on annettava säädöksiä, joilla on oikeusvaikutuksia, lukuun ottamatta säädöksiä, joilla täydennetään tai muutetaan sopimuksen institutionaalisia rakenteita”.

SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohtaa sovelletaan riippumatta siitä, onko unioni kyseisen elimen jäsen vai kyseisen sopimuksen osapuoli⁵.

Ilmaisu ”säädökset, joilla on oikeusvaikutuksia” kattaa myös säädökset, joilla on oikeusvaikutuksia kyseiseen elimeen sovellettavan kansainvälisen oikeuden nojalla. Se kattaa myös välineet, joilla ei ole sitovaa vaikutusta kansainvälisen oikeuden nojalla, mutta jotka ”voivat vaikuttaa ratkaisevasti sen säännösten sisältöön, jonka unionin lainsäätävä antaa”⁶.

4.1.2. Soveltaminen käsillä olevassa asiassa

Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvosto on sopimuksella (Chicagon yleissopimus) perustettu elin.

Chicagon yleissopimuksen 54 artiklan mukaan ICAOn neuvosto hyväksyy Chicagon yleissopimuksen liitteiksi otettavat kansainväliset standardit ja suositellut menettelytavat. Nämä ovat säädöksiä, joilla on oikeusvaikutuksia. Näiden säädösten tietyt oikeusvaikutukset voivat riippua eroavuuksia koskevien ilmoitusten toimittamisesta ja kyseisten ilmoitusten ehdoista. Sen vuoksi tällaisia ilmoituksia koskevan unionin kannan hyväksyminen kuuluu SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan soveltamisalaan.

Eroavuudet, joista ilmoitetaan vastauksena ICAOn valtioille osoitettuun kirjeeseen AN 11/55–20/50, vaikuttavat Chicagon yleissopimuksen nojalla laadittujen standardien oikeusvaikutuksiin.

Nämä oikeusvaikutukset koskevat alaa, joka kuuluu suurelta osin unionin sääntöjen eli asetuksen (EU) 2018/1139, komission asetuksen (EU) N:o 1178/2011, komission asetuksen (EU) N:o 1321/2014 ja komission asetuksen (EU) N:o 965/2012 soveltamisalaan. Tämä tarkoittaa sitä, että SEUT-sopimuksen 3 artiklan 2 kohdan mukaisesti unionilla on yksinomainen ulkoinen toimivalta tässä asiassa.

Koska nämä toimenpiteet, vaikka ne ovatkin väliaikaisia, aiheuttavat eroavuuksia ICAOn standardeihin ja suositeltuihin menettelytapoihin nähden, unionin on otettava asiassa kanta. Kaikkien jäsenvaltioiden on ilmoitettava Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaisesti eroavuuksista, jotka johtuvat Chicagon yleissopimuksen liitteen 1 mukaisia henkilöstön lupakirjoja koskevien määräaikojen pidentämisestä ja poikkeamisesta Chicagon yleissopimuksen liitteen 6 (Operation of aircraft) mukaisista standardeista ja suositelluista menettelytavoista.

Suunnitellulla säädöksellä ei täydennetä eikä muuteta sopimuksen institutionaalisia rakenteita.

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

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

Sen vuoksi ehdotetun päätöksen menettelyllinen oikeusperusta on SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohta.

4.2. Aineellinen oikeusperusta

4.2.1. Periaatteet

SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan nojalla annettavan päätöksen aineellinen oikeusperusta määräytyy ensisijaisesti sen suunnitellun säädöksen tavoitteen ja sisällön perusteella, jota unionin puolesta otettava kanta koskee. Jos suunnitellulla säädöksellä on kaksi tavoitetta tai siihen sisältyy kaksi osatekijää ja jos näistä tavoitteista tai osatekijöistä toinen on mahdollista määritellä pääasialliseksi tavoitteeksi tai osatekijäksi, johon nähden toinen tavoite tai osatekijä on liitännäinen, SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan nojalla hyväksyttävällä päätöksellä on oltava vain yksi aineellinen oikeusperusta eli se, jota pääasiallinen tai ensisijainen tavoite tai osatekijä edellyttää.

4.2.2. Soveltaminen käsillä olevassa asiassa

Suunnitellun säädöksen pääasiallinen tarkoitus ja sisältö liittyvät yhteiseen liikennepolitiikkaan.

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

4.3. Päätelmät

Ehdotetun päätöksen oikeusperustana tulisi olla SEUT-sopimuksen 100 artiklan 2 kohta yhdessä SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan kanssa.

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta koskien ilmoittamista covid-19-pandemiaan liittyvistä eroavuuksista suhteessa kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteisiin 1 ja 6

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 100 artiklan 2 kohdan yhdessä sen 218 artiklan 9 kohdan kanssa,

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Kansainvälistä siviili-ilmailua koskeva yleissopimus, jäljempänä 'Chicagon yleissopimus', joka sääntelee kansainvälistä lentoliikennettä, tuli voimaan 4 päivänä huhtikuuta 1947. Sillä perustettiin Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö (ICAO).
- (2) Jäsenvaltiot ovat Chicagon yleissopimuksen sopimusvaltioita ja ICAOn jäseniä, ja unionilla on tarkkailijan asema tietyissä ICAOn elimissä.
- (3) Chicagon yleissopimuksen 54 artiklan mukaan ICAOn neuvosto voi hyväksyä kansainvälisiä standardeja ja suositeltuja menettelytapoja.
- (4) Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaan valtio, joka ei joka suhteessa voi noudattaa jotain tällaista kansainvälistä standardia tai menettelytapaa tai saattaa omia määräyksiään tai menetelmiään täysin jonkin tällaisen kansainvälisen standardin tai menettelytavan mukaisiksi taikka pitää välttämättömänä joissakin kohdin kansainvälisillä standardeilla määrätyistä eroavien määräysten tai menetelmien hyväksymistä, on velvollinen heti ilmoittamaan ICAO:lle kansainvälisellä standardilla määrätyn ja oman menettelynsä eroavuuksista.
- (5) Chicagon yleissopimuksen 39 artiklassa määrätään, että jos kansainväliseen ilmailuun osallistuvan henkilön lääketieteellinen kelpoisuustodistus ei täytä vähimmäisvaatimuksia, siihen on liitettävä täydellinen selvitys niistä seikoista, joihin nähden se ei täytä näitä vaatimuksia. Tässä tapauksessa tiedoissa olisi käsiteltävä lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen voimassaoloaikaan liittyviä erityisiä eroavuuksia.
- (6) Lisäksi Chicagon yleissopimuksen 40 artiklan mukaan henkilöstö, jolla on tällainen todistus, ei saa osallistua kansainväliseen ilmailuun ilman sen valtion tai niiden valtioiden lupaa, joiden alueelle tullaan.
- (7) Covid-19-pandemian vuoksi ICAO on perustanut eroavuuksien sähköistä ilmoittamista koskevaan EFOD-järjestelmään (Electronic Filing of Differences) varautumistoimiin liittyviä eroavuuksia koskevan alajärjestelmän (Contingency-Related Differences, CCRD), jonka avulla valtiot voivat ilmoittaa väliaikaisista eroavuuksista suhteessa Chicagon yleissopimuksen liitteisiin 1 ja 6 ja ilmoittaa

samalla, millaista standardia tai menettelyä ne pitävät hyväksyttävänä kansainvälisen lentoliikenteen helpottamiseksi ja 40 artiklan mukaisten velvoitteiden täyttämiseksi.

- (8) Chicagon yleissopimuksen liitteessä 1 (Personnel Licensing) määrätään standardeista ja suositelluista menettelytavoista, jotka koskevat lupakirjojen myöntämistä ohjaamomiehistöön jäsenille, lennonjohtajille, ilmailuasemien hoitajille, huoltoteknikoille ja lennonselvittäjille. Näiden sääntöjen mukaan lupakirjan hakijan on täytettävä tietyt vaatimukset asetetuissa määräajoissa, jotka ovat oikeassa suhteessa suoritettavien tehtävien vaativuuteen.
- (9) Chicagon yleissopimuksen liitteessä 1 vahvistetut vaatimukset on otettu huomioon unionin lainsäädännössä etenkin yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta 4 päivänä heinäkuuta 2018 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 2018/2018⁷ sekä siihen liittyvissä täytäntöönpanosäädöksissä ja delegoiduissa säädöksissä. Esimerkiksi komission asetuksen (EU) N:o 1178/2011⁸ liitteessä säädetään siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevista erityisvaatimuksista ja -menettelyistä ja vahvistetaan henkilöstön lupakirjoja ja ilmailulääketieteellisen kelpoisuuden tarkastuksia koskevista rajoituksista ja määräajoista, kun taas komission asetuksessa (EU) N:o 1321/2014 vahvistetaan säännöt, jotka koskevat ilma-alusten sekä ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden jatkuvan lentokelpoisuuden ylläpitämistä ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksymistä⁹.
- (10) Koska covid-19-pandemialla on vakavia seurauksia, kuten rajoitettu tai olematon mahdollisuus tavata ilmailulääkäreitä tai käydä ilmailulääketieteen keskuksessa, useat jäsenvaltiot ovat tilapäisesti pidentäneet lääketieteellisten kelpoisuustodistusten voimassaoloa neljällä kuukaudella asiaa koskevista ICAOn standardeista ja suositelluista menettelytavoista poiketen. Jotkin jäsenvaltiot ovat pidentäneet myös lentolupakirjojen voimassaoloaikaa neljällä tai enintään kahdeksalla kuukaudella, jos lentäjillä ei ole mahdollisuutta päästä lentosimulaattoriin tai käyttää sitä ajoissa tarvittavien määräaikaiskoulutusten ja tarkastuslentojen suorittamiseksi. Näitä pidennyksiä sovelletaan lupakirjoihin, joiden voimassaolo päättyy 1 päivän maaliskuuta 2020 ja 31 päivän lokakuuta 2020 välisenä viiteajanjaksona.
- (11) Chicagon yleissopimuksen liitteessä 6 (Operation of Aircraft) vahvistetaan kansainvälisessä lentoliikenteessä käytettävien ilma-alusten toimintaa koskevat standardoidut vaatimukset, joilla varmistetaan mahdollisimman korkea turvallisuuden ja tehokkuuden taso. Unionin tasolla nämä kansainväliset vaatimukset on otettu

⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1139, annettu 4 päivänä heinäkuuta 2018, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta (EUVL L 212, 22.8.2018, s. 1).

⁸ Komission asetus (EU) N:o 1178/2011, annettu 3 päivänä marraskuuta 2011, siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla (EUVL L 311, 25.11.2011, s. 1).

⁹ Komission asetus (EU) N:o 1321/2014, annettu 26 päivänä marraskuuta 2014, ilma-alusten sekä ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden jatkuvan lentokelpoisuuden ylläpidosta ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksymisestä (EUVL L 362, 17.12.2014, s. 1).

huomioon asetuksessa (EU) 2018/1139, komission asetuksessa (EU) N:o 1178/2011 ja komission asetuksessa (EU) N:o 965/2012¹⁰.

- (12) Covid-19-pandemia seurauksena kaupallinen lentoliikenne on vähentynyt merkittävästi, mikä on vaikeuttanut pääsyä paikkaan, jossa on käytettävissä sopivia lentosimulaattoreita. Covid-19-pandemian aiheuttamat vakavat operatiiviset esteet rajoittavat lentäjien ja miehistön mahdollisuuksia täyttää viimeaikaista kokemusta koskevat ICAOn vaatimukset. Siksi jotta miehistöt voisivat lentää, kun ilmailutoiminta alkaa uudelleen, jäsenvaltiot soveltavat poikkeuksia viimeaikaista kokemusta koskeviin vaatimuksiin sallimalla lentotoiminnan tietyissä toimintaolosuhteissa ja sillä edellytyksellä, että sovelletaan riskinarvioinnin perusteella määritettyjä asianmukaisia riskiä lieventäviä toimenpiteitä. Näitä poikkeuksia sovelletaan lentotoimintaan, joka toteutetaan 1 päivän maaliskuuta 2020 ja 31 päivän lokakuuta 2020 välisenä viiteajanjaksona, eli enintään kahdeksan kuukauden ajan.
- (13) Edellä mainitut Chicagon yleissopimuksen liitteistä 1 ja 6 poikkeavat kansalliset toimenpiteet on hyväksytty asetuksen (EU) 2018/1139 71 artiklan perusteella, jonka mukaan jäsenvaltiot voivat myöntää luonnollisille henkilöille tai oikeushenkilöille poikkeuksia kyseiseen henkilöön sovellettavista unionin vaatimuksista, keskeisiä vaatimuksia lukuun ottamatta, kiireellisissä ja ennalta arvaamattomissa olosuhteissa, jotka vaikuttavat kyseisiin henkilöihin tai näiden henkilöiden kiireellisiin operatiivisiin tarpeisiin, jos kaikki mainitussa artiklassa säädetyt edellytykset täyttyvät. Kyseisen säännöksen soveltamiseksi ja covid-19-pandemian seuraukset huomioon ottaen useat jäsenvaltiot soveltavat tai aikovat soveltaa poikkeuksia unionin säännöistä, joista säädetään asetuksessa (EU) 2018/1139, asetuksessa (EU) N:o 1178/2011, asetuksessa (EU) N:o 1321/2014 ja asetuksessa (EU) N:o 965/2012.
- (14) Koska eroavuuksista ilmoittaminen vaikuttaa Chicagon yleissopimuksen nojalla vahvistettujen standardien oikeusvaikutuksiin, tällaista ilmoittamista koskevan unionin kannan hyväksyminen kuuluu SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan soveltamisalaan.
- (15) Siksi on aiheellista vahvistaa kanta, joka otetaan unionin puolesta vastauksena valtioille osoitettuun kirjeeseen AN 11/55-20/50, ja kyseisenä kantana on ilmoittaa Chicagon yleissopimuksen liitteisiin 1 ja 6 liittyvistä eroavuuksista, jotka johtuvat jäsenvaltioiden covid-19-pandemian johdosta toteuttamista väliaikaisista operatiivisista toimenpiteistä. Unionin kannan esittävät ne unionin jäsenvaltiot, jotka ovat hyväksyneet asetuksen (EU) 2018/1139 71 artiklan nojalla yksittäisiä poikkeuksia, jotka ovat johtaneet valtioille osoitetussa kirjeessä AN 11/55-20/50 tarkoitettuihin eroavuuksiin,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Unionin puolesta otettava kanta, joka esitetään vastauksena Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön 3 päivänä huhtikuuta 2020 antamaan valtioille osoitettuun kirjeeseen AN 11/55-20/50, esitetään tämän päätöksen liitteessä, ja kukin ilmoituksen tehnyt jäsenvaltio

¹⁰ Asetus (EU) N:o 965/2012, annettu 5 päivänä lokakuuta 2012, lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 296, 25.10.2012, s. 1).

on kuvannut sen yksityiskohtaisemmin sen mukaan, mitä yksittäistä poikkeusta jäsenvaltio soveltaa asetuksen (EU) 2018/1139 71 artiklan nojalla.

2 artikla

Edellä 1 artiklassa tarkoitetun unionin kannan esittävät ne unionin jäsenvaltiot, jotka ovat ICAOn jäsenvaltioita ja jotka ovat hyväksyneet asetuksen (EU) 2018/1139 71 artiklan nojalla yksittäisiä poikkeuksia, jotka ovat johtaneet valtioille osoitetussa kirjeessä AN 11/55–20/50 tarkoitettuihin eroavuuksiin.

Tämä päätös on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

*Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja*