OTSUSED

NÕUKOGU OTSUS (EL) 2023/746,

28. märts 2023,

millega kehtestatakse kriteeriumid ja menetlus, et määrata kindlaks Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis Euroopa Liidu nimel võetav seisukoht seoses rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade või nende muudatuste vastuvõtmise ning vastu võetud rahvusvaheliste standarditega seotud erinevustest teatamisega

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, millele kirjutati alla 7. detsembril 1944 Chicagos (edaspidi „Chicago konventsioon“), jõustus 4. aprillil 1947. Sellega loodi Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (ICAO) ja reguleeritakse rahvusvahelist lennutransporti.

(2) Liikmesriigid on Chicago konventsiooni osalised ja ICAO osalisriigid ning liidul on teatavates ICAO organites vaatleja staatus.

(3) Vastavalt Chicago konventsiooni artikli 54 punktile l võib ICAO nõukogu tsiviillennunduse valdkonnas vastu võtta rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad ning määrata need Chicago konventsiooni lisadeks (edaspidi „ICAO lisad“).

(4) Vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 90 jõustub ICAO lisa või ICAO lisa muudatus selle ICAO osalisriikidele edastamisest kolme kuu jooksul või pärast ICAO nõukogu määratud pikemat perioodi, välja arvatud juhul, kui selle aja jooksul on enamus ICAO osalisriike teatanud oma mittenõustumisest. Pärast rahvusvaheliste standardite vastuvõtmist ja jõustumist on need siduvad kõikide ICAO osalisriikide, sealhulgas kõikide liidu liikmesriikide jaoks vastavalt Chicago konventsioonile ning konventsiooniga – eelkõige selle artiklitega 37 ja 38 – ette nähtud piires.

(5) Vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 38 peab iga ICAO osalisriik, kes ei suuda järgida mõne rahvusvahelise standardi kõiki aspekte või viia oma norme ja tavasid täielikult kooskõlla rahvusvahelise standardiga 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 normi või tava ja rahvusvahelise standardiga kehtestatud normi või tava erinevustest. Rahvusvaheliste standardite muutmise korral peab riik, kes ei tee asjaomaseid muudatusi oma normides või tavades, teavitama sellest ICAO-d kuuekümne päeva jooksul alates rahvusvahelise standardi muudatuse vastuvõtmisest või viitama, millise meetme ta kavatseb võtta.

(6) ICAO sisereeglid, eelkõige need, mille tõttu saab ICAO hilinemisega juurdepääsu nende dokumentide viimastele versioonidele, mille alusel ICAO nõukogu teeb uute rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade vastuvõtmise või olemasolevate rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade muutmisega seotud otsuseid, või tähtajad, mille ICAO on kehtestanud ICAO osalisriikidele vastuvõetud rahvusvaheliste standarditega seotud erinevustest teatamiseks, ning mitmesugused tsiviillennuohutuse, aeronavigatsiooni ja lennuliikluse korraldamise valdkonnaga seotud erinevused, millest igal aastal tuleb teatada, raskendavad liidu nimel Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 218 lõikel 9 põhinevas nõukogu otsuses võetava seisukoha õigeaegset kindlaksmääramist uue rahvusvahelise standardi ja soovitusliku tava vastuvõtmise või olemasoleva rahvusvahelise standardi ja soovitusliku tava muutmise või igast erinevusest teatamise puhul.

(7) Seepärast on asjakohane kehtestada kriteeriumid ja menetlus, mida tuleb järgida, et määrata kindlaks liidu nimel võetav seisukoht seoses rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade vastuvõtmisega või rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade muudatustega, niivõrd kui need rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad võivad otsustavalt mõjutada liidu õiguse sisu tsiviillennunduse valdkonnas, samuti seoses Chicago konventsiooni artikli 90 kohaste otsustega rahvusvahelisi standardeid ja soovituslikke tavasid mitte heaks kiita või need heaks kiita ning seoses Chicago konventsiooni artikli 38 kohase rahvusvaheliste standarditega seotud erinevustest teatamisega.

(8) Võttes arvesse tsiviillennunduse ohutuse, aeronavigatsiooni ja lennuliikluse korraldamise eripära võrreldes muude ICAO käsitletavate valdkondadega, eelkõige ICAO nõukogu poolt kõnealustes valdkondades igal aastal vastu võetud rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade suurt arvu ning erinevuste arvu, millest tuleb igal aastal teatada, peaks käesolev otsus olema seotud üksnes tsiviillennunduse ohutuse, aeronavigatsiooni ja lennuliikluse korraldamisega, et ühtlustada menetlusi eesmärgiga kujundada kiiresti liidu nimel võetav seisukoht seoses uute rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade ja rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade muudatuste vastuvõtmisega, seoses otsustega ICAO nõukogu poolt vastu võetud rahvusvahelisi standardeid ja soovituslikke tavasid või rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade muudatusi mitte heaks kiita või need heaks kiita ning seoses arvukate teatamiste tõhusa käsitlemisega.

(9) ICAO nõukogu poolt tsiviillennuohutuse, aeronavigatsiooni ja lennuliikluse korraldamise valdkonnas vastu võetud rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad võivad puudutada liidu ainupädevusse kuuluvaid küsimusi ning võiksid otsustavalt mõjutada liidu õiguse sisu. Seepärast on tõhus ja asjakohane kehtestada otsusega kriteeriumid ja menetlus, mida tuleb järgida, et määrata kindlaks liidu nimel võetav seisukoht seoses rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavadega kõnealustes valdkondades, ilma et see piiraks liikmesriikide kui ICAO osalisriikide Chicago konventsioonist tulenevaid õigusi ja kohustusi. ICAO tasandil on tsiviillennuohutuse, aeronavigatsiooni ja lennuliikluse korraldamisega seotud rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad esitatud peamiselt ICAO konventsiooni 1., 2., 3., 4., 6., 8., 10., 11., 14., 15., 18. ja 19. lisas.

(10) Liidu tasandil kajastuvad tsiviillennuohutuse standardites ja soovituslikes tavades sisalduvad nõuded peamiselt määruses (EL) 2018/1139, ([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 2111/2005 ([2]) ja nende alusel

([1]) 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, lk 1).

([2]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2005. aasta määrus (EÜ) nr 2111/2005, mis käsitleb ühenduse nimekirja, millesse kantakse lennuettevõtjad, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu, koostamist ja lennureisijate teavitamist lendu teenindavast lennuettevõtjast ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiivi 2004/36/EÜ artikkel 9 (ELT L 344, 27.12.2005, lk 15).

vastu võetud rakendusaktides ja delegeeritud õigusaktides, eelkõige komisjoni määrustes (EL) nr 1178/2011, ([3]) (EL) nr 748/2012, ([4]) (EL) nr 965/2012, ([5]) (EL) nr 139/2014, ([6]) (EL) nr 452/2014, ([7]) (EL) nr 1321/2014, ([8]) (EL) 2015/640, ([9]) komisjoni rakendusmääruses (EL) 2019/947, ([10]) komisjoni delegeeritud määruses (EL) 2019/945 ([11]) ja komisjoni rakendusmääruses (EL) 2021/664 ([12]).

(11) Liidu tasandil kajastuvad aeronavigatsiooni ja lennuliikluse korraldamise rahvusvahelistes standardites ja soovituslikes tavades sisalduvad nõuded peamiselt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrustes (EÜ) nr 549/2004, ([13]) (EÜ) nr 550/2004 ([14]) ja (EÜ) nr 551/2004 ([15]) ning nende alusel vastu võetud rakendusaktides ja delegeeritud õigusaktides, eelkõige komisjoni rakendusmääruses (EL) nr 923/2012, ([16]) komisjoni määruses (EL) nr 1332/2011, ([17]) komisjoni rakendusmääruses (EL) 2018/1048 ([18]) ja komisjoni määruses (EL) 2015/340 ([19]).

([3]) 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, lk 1).

([4]) 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).

([5]) 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).

([6]) Komisjoni 12. veebruari 2014. aasta määrus (EL) nr 139/2014, millega kehtestatakse lennuväljadega seotud nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 44, 14.2.2014, lk 1).

([7]) 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, lk 12).

([8]) 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, lk 1).

([9]) 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).

([10]) Komisjoni 24. mai 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/947 mehitamata õhusõidukite käitamise normide ja menetluste kohta (ELT L 152, 11.6.2019, lk 45).

([11]) Komisjoni 12. märtsi 2019. aasta delegeeritud määrus (EL) 2019/945 mehitamata õhusõidukite süsteemide ja mehitamata õhusõidukite süsteemide kolmandate riikide käitajate kohta (ELT L 152, 11.6.2019, lk 1).

([12]) Komisjoni 22. aprilli 2021. aasta rakendusmäärus (EL) 2021/664 U-space'i õigusraamistiku kohta (ELT L 139, 23.4.2021, lk 161).

([13]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus) (ELT L 96, 31.3.2004, lk 1).

([14]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 550/2004 aeronavigatsiooniteenuste osutamise kohta ühtses Euroopa taevas (teenuse osutamise määrus) (ELT L 96, 31.3.2004, lk 10).

([15]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 551/2004 õhuruumi korraldamise ja kasutamise kohta ühtses Euroopa taevas (õhuruumi määrus) (ELT L 96, 31.3.2004, lk 20).

([16]) Komisjoni 26. septembri 2012. aasta rakendusmäärus (EL) nr 923/2012, millega kehtestatakse ühised lennureeglid ning aeronavigatsiooniteenuseid ja -protseduure käsitlevad käitamissätted ning muudetakse rakendusmäärust (EL) nr 1035/2011 ning määruseid (EÜ) nr 1265/2007, (EÜ) nr 1794/2006, (EÜ) nr 730/2006, (EÜ) nr 1033/2006 ja (EL) nr 255/2010 (ELT L 281, 13.10.2012, lk 1).

([17]) 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).

([18]) Komisjoni 18. juuli 2018. aasta rakendusmäärus (EL) 2018/1048, millega kehtestatakse suutlikkusel põhineva navigatsiooni suhtes kohaldatavad õhuruumi kasutamise nõuded ja käitamisprotseduurid (ELT L 189, 26.7.2018, lk 3).

([19]) 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).

(12) Käesolev otsus peaks puudutama üksnes seisukohti, mis võetakse ICAOs liidu nimel liidu ainupädevusse kuuluvates valdkondades. Käesolev otsus ei piira nõukogu võimalust võtta komisjoni ettepaneku põhjal vastu ELi toimimise lepingu artikli 218 lõikel 9 põhinevaid otsuseid, milles määratakse kindlaks liidu nimel ICAOs võetav seisukoht, eelkõige valdkondades, mis ei kuulu käesoleva otsuse kohaldamisalasse, sealhulgas valdkondades, kus liidu jagatud pädevust ei ole veel teostatud.

(13) Välja arvatud erijuhtudel, mis on seotud määruse (EL) 2018/1139 artikli 71 kohasest siseriiklike meetmete vastuvõtmisest tulenevatest teatavatest erinevustest teatamisega, peaks liidu nimel võetav seisukoht põhinema dokumendil, mille komisjon esitab õigeaegselt nõukogule arutamiseks ja heakskiitmiseks. Komisjon peaks püüdma alustada asjaomase dokumendi ettevalmistamist võimalikult kiiresti, et anda piisavalt aega selliseks ettevalmistuseks, sealhulgas asjakohasteks konsultatsioonideks ekspertide tasandil. Komisjoni dokumendis tuleks vajaduse korral ja igal üksikjuhul eraldi märkida, kas liikmesriikidele tuleks võimaldada paindlikkust seoses ICAO nõukogu poolt uute rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade või rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade muudatuste vastuvõtmisega, ning sellisel juhul selliste kohanduste suhtes kokkuleppimise ulatus ja tingimused, või seoses kõnealustest erinevustest teatamise vormiga. Erinevustest teatamisel tuleks järgida vormingut, mille ICAO on kindlaks määranud erinevustest teatamise elektroonilises süsteemis, kui ICAO seda nõuab.

Kui käesoleva otsuse kohaselt määratakse liidu nimel võetav seisukoht kindlaks dokumendis, mille komisjon esitab nõukogule arutamiseks ja heakskiitmiseks, tuleks selles dokumendis vajaduse korral ja igal üksikjuhul eraldi märkida, kas kõnealustest erinevustest teatamise puhul tuleks liikmesriikidele võimaldada paindlikkust teate vormi osas. Lisaks peaks komisjon püüdma alustada asjaomase dokumendi ettevalmistamist võimalikult kiiresti, et anda piisavalt aega selliseks ettevalmistuseks, sealhulgas asjakohasteks konsultatsioonideks ekspertide tasandil.

(14) Seoses uute rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade või rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade muudatuste vastuvõtmisega ning otsusega ICAO nõukogu vastu võetud rahvusvahelisi standardeid ja soovituslikke tavasid või muudatusi mitte heaks kiita või need heaks kiita, peaks komisjoni esitatud dokument põhinema lisas esitatud eesmärkidel ja suunistel ning selles tuleks arvesse võtta materjale, mille ICAO on esitanud enne ICAO nõukogus uute rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade või rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade muudatuste üle peetavaid arutelusid, ning vajaduse korral samuti Euroopa Liidu Lennundusohutusameti (EASA) poolt määruse (EL) 2018/1139 artikli 90 lõigete 1 ja 3 kohaselt esitatud teavet.

(15) Seisukohta seoses uute rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade või rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade muudatuste vastuvõtmisega ICAO nõukogu poolt peaksid väljendama liidu liikmesriigid, kes on ICAO nõukogu liikmed, tegutsedes ühiselt liidu huvides.

(16) Seisukohta seoses otsustega ICAO nõukogu poolt vastu võetud uusi rahvusvahelisi standardeid ja soovituslikke tavasid või rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade muudatusi mitte heaks kiita või need heaks kiita, peaksid väljendama liidu liikmesriigid, kes on ICAO liikmed, tegutsedes ühiselt liidu huvides.

(17) ICAO-le teatatavad vastu võetud rahvusvaheliste standarditega seotud erinevused peaksid põhinema eelkõige teabel, mille EASA määruse (EL) 2018/1139 artikli 90 lõike 4 kohaselt vajaduse korral esitab.

(18) ICAO nõukogu vastu võetud rahvusvaheliste standarditega seotud erinevused võivad tuleneda liidu õigusest, kui ICAO nõukogu on võtnud vastu uue või ICAO nõukogu muudetud rahvusvahelise standardi või kui liidu õigusakte on muudetud. Liidu nimel võetav seisukoht seoses selliste erinevustega peaks põhinema kirjalikul dokumendil, mille komisjon esitab õigeaegselt nõukogule arutamiseks ja heakskiitmiseks.

(19) ICAO nõukogu poolt vastu võetud rahvusvaheliste standarditega seotud erinevused võivad tuleneda ka riiklikest meetmetest, mis on vastu võetud määruse (EL) 2018/1139 artikli 71 kohaselt kiireloomuliste ettenägematute asjaolude puhul, kui need meetmed erinevad rahvusvahelistest standarditest ja eeldavad seega ICAO teavitamist erinevustest vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 38. Seepärast on samuti asjakohane kehtestada käesolevas otsuses kriteeriumid ja menetlus, mida tuleb selliste erinevuste tuvastamisel järgida. Kõnealune menetlus peaks sõltuma vastu võetud riiklike meetmete ulatusest ja kestusest ning peaks võimaldama liikmesriikidel viivitamata täita Chicago konventsiooni artiklist 38 tulenevaid rahvusvahelisi kohustusi. Kõnealune menetlus ei tohiks piirata määruse (EL) 2018/1139 artiklis 71 sätestatud tingimuste ja menetluse kohaldamist.

(20) Seisukohta seoses vastu võetud rahvusvaheliste standarditega seotud erinevustest ICAO-le teatamisega peaksid väljendama liidu liikmesriigid, kes on ICAO liikmed, tegutsedes ühiselt liidu huvides.

(21) Käesoleva otsuse rakendamisega ei tohiks kaasneda liikmesriikide liidu õigusest tulenevate kohustuste või Chicago konventsioonist tulenevate rahvusvaheliste kohustuste rikkumist.

(22) Käesoleva otsuse rakendamisel peaksid liikmesriigid ja komisjon kooskõlas liidu vaatlejastaatusega tegema tihedat koostööd vastavalt oma lojaalse koostöö kohustusele.

(23) Käesolevat otsust tuleks kohaldada piiratud aja jooksul kuni ICAO 42. assambleele järgneva ICAO nõukogu istungi lõpuni. Komisjon peaks esitama nõukogule kirjaliku hinnangu käesoleva otsuse kohaldamise kohta, mis oleks aluseks otsuse võimalikule pikendamisele või võimalikule muutmisele.

(24) On asjakohane kehtestada kriteeriumid ja menetlus, et määrata kindlaks liidu nimel ICAOs võetav seisukoht seoses rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade vastuvõtmise, rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade muudatuste vastuvõtmise ning vastu võetud rahvusvaheliste standarditega seotud erinevustest teatamisega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Seisukoht, mis võetakse liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni nõukogus (edaspidi „ICAO nõukogu“), kui kõnealusel organil palutakse vastu võtta uued rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad või rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade muudatused tsiviillennunduse ohutuse, aeronavigatsiooni ja lennuliikluse korraldamise valdkonnas seoses Rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni (edaspidi „Chicago konventsioon“) 1., 2., 3., 4., 6., 8., 10., 11., 14., 15., 18. ja 19. lisaga, kui sellised standardid ja soovituslikud tavad kuuluvad liidu ainupädevusse ja neil on ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 tähenduses õiguslik toime, määratakse kindlaks käesoleva otsuse artiklis 2 sätestatud kriteeriumide ja menetluse kohaselt.

Artikkel 2

1. Kui ICAO nõukogu kavatseb võtta vastu uued rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad või rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade muudatused, nagu on osutatud artiklis 1, teeb komisjon järgmist:

a) esitab nõukogule arutamiseks ja heakskiitmiseks õigeaegselt ja vähemalt üks kuu enne ICAO nõukogu istungit, kus võetakse vastu uued standardid ja soovituslikud tavad või standardite ja soovituslike tavade muudatused, dokumendi, milles esitatakse liidu nimel võetava seisukoha eelnõu üksikasjad. Erandlikel asjaoludel, kui uued standardid ja soovituslikud tavad või muudatus võetakse kiiresti vastu või kui standardite ja soovituslike tavade või muudatuste

jõustumine ajutiselt peatatakse ning kui asjaomaste standardite ja soovituslike tavade või muudatuste eelnõu tekst on kättesaadav vähem kui kuu aega enne ICAO nõukogu istungit, kus kõnealused standardid ja soovituslikud tavad või muudatused vastu võetakse, püüab komisjon esitada dokumendi põhjendamatu viivituseta ja igal juhul hiljemalt viis päeva pärast Rahvusvaheliselt Tsiviillennunduse Organisatsioonilt (ICAO) uute standardite ja soovituslike tavade või muudatuste eelnõude kättesaamist;

b) esitab õigeaegselt ja vähemalt üks kuu enne tähtaega, mille ICAO on kehtestanud Chicago konventsiooni artikli 90 kohaseks võimalikust mittenõustumisest teatamiseks, nõukogule arutamiseks ja heakskiitmiseks dokumendi, milles esitatakse liidu nimel võetava seisukoha eelnõu.

Vajaduse korral võib esimese lõigu punktis b osutatud seisukoha lisada esimese lõigu punkti a kohaselt nõukogule esitatud dokumendile.

2. Dokumendid, mille komisjon esitab vastavalt lõike 1 punktidele a ja b, põhinevad lisas esitatud eesmärkidel ja suunistel ning selles võetakse arvesse ICAO poolt enne arutelusid esitatud kogu asjakohast teavet ja materjale ning vajaduse korral Euroopa Liidu Lennundusohutusameti (EASA) poolt määruse (EL) 2018/1139 artikli 90 lõigete 1 ja 3 kohaselt esitatud teavet.

3. Nõukogu poolt lõike 1 punkti a kohaselt heaks kiidetud seisukohas tehtavates väiksemates mittesisulistes muudatustes võivad liikmesriigid pärast liidu esindajaga kooskõlastamist vastavalt Euroopa Liidu lepingu artikli 4 lõikes 3 sätestatud lojaalse koostöö kohustusele kokku leppida kohapeal, võttes arvesse ICAO nõukogu asjaomase istungi arenguid.

Dokumentides, milles määratakse kindlaks lõike 1 punkti a kohaselt liidu nimel võetav seisukoht, märgitakse, kas kõnealuse seisukoha täiendavates kohandustes võib kokku leppida kohapeal, võttes arvesse ICAO nõukogu istungi arenguid. Need kohandused ei tohi mõjutada seisukoha sisu ega eesmärki.

4. Lõike 1 punktis a osutatud seisukohta väljendavad ICAO nõukogus liidu liikmesriigid, kes on ICAO nõukogu liikmed, tegutsedes ühiselt liidu huvides.

Lõike 1 punktis b osutatud seisukohta väljendavad kõik liikmesriigid, tegutsedes ühiselt liidu huvides.

Artikkel 3

Seisukoht, mis võetakse liidu nimel ICAOs seoses Chicago konventsiooni 1., 2., 3., 4., 6., 8., 10., 11.,14., 15., 18. ja 19. lisas sisalduvate rahvusvaheliste standarditega seotud erinevustest teatamisega, niivõrd kui need rahvusvahelised standardid kuuluvad liidu ainupädevusse, kehtestatakse käesoleva otsuse artiklites 4 ja 5 sätestatud kriteeriumide ja menetluse kohaselt.

Artikkel 4

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

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

Artikkel 5

1. Kui liikmesriik võtab kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikliga 71 vastu riiklikud meetmed, millega tehakse füüsilistele või juriidilistele isikutele erandeid või mille kogukestus ei ületa kaheksat kuud ja kui need riiklikud meetmed erinevad käesoleva otsuse artiklis 3 osutatud rahvusvahelistest standarditest ning eeldavad nende standarditega seotud erinevustest teatamist vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 38, teavitab asjaomane liikmesriik viivitamata komisjoni kõikidest teatatavatest erinevustest.

2. Kui määruse (EL) 2018/1139 artikli 71 kohaselt tehtud erandid on üldkohaldatavad ja nende kogukestus ületab kaheksat kuud, esitab komisjon hiljemalt kaks nädalat pärast seda, kui asjaomane liikmesriik on teda kõnealustest eranditest määruse (EL) 2018/1139 artikli 71 lõike 1 kohaselt teavitanud ning vajaduse korral pärast kõnealuse määruse artikli 71 lõike 2 kohase EASA soovituse saamist, nõukogule arutamiseks ja heakskiitmiseks dokumendi, milles võetakse arvesse asjaomase liikmesriigi esitatud teavet ja vajaduse korral EASA poolt kõnealuse määruse artikli 90 lõike 4 kohaselt esitatud teavet ning mis sisaldab üksikasjalikku teavet erinevuste kohta, millest ICAO-d peab teavitama.

Käesoleva lõike kohaselt võetavat seisukohta väljendavad liikmesriigid, kes on vastu võtnud määruse (EL) 2018/1139 artikli 71 kohased riiklikud meetmed, mis nõuavad erinevustest teatamist, tegutsedes liidu huvides.

Artikkel 6

Käesoleva otsuse rakendamisega ei tohi kaasneda liikmesriikide liidu õigusest tulenevate kohustuste või Chicago konventsioonist tulenevate kohustuste rikkumist.

Artikkel 7

1. Käesolevat otsust kohaldatakse kuni 31. detsembrini 2025.

2. Komisjon esitab vähemalt neli kuud enne käesoleva otsuse kehtivusaja lõppu nõukogule aruande, milles analüüsitakse käesoleva otsuse kohaldamist, eelkõige selle tõhusust ja selle kasutamise tihedust.

3. Komisjoni poolt esitatud ettepaneku põhjal võib nõukogu käesoleva otsuse kohaldamisaega pikendada või seda muul viisil muuta.

Artikkel 8

Käesolev otsus jõustub selle vastuvõtmise päeval.

Brüssel, 28. märts 2023

Nõukogu nimel
eesistuja
E. BUSCH

LISA

EESMÄRGID JA JUHISED, ET MÄÄRATA KINDLAKS RAHVUSVAHELISES TSIVIILLENNUNDUSE ORGANISATSIOONIS LIIDU NIMEL VÕETAVAD SEISUKOHAD

Eesmärgid

1. Edendada ohutut, tõhusat, toimivat, avatud ja keskkonnahoidlikku lennutranspordisüsteemi kooskõlas komisjoni 9. detsembri 2020. aasta teatisega „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad".

2. Edendada piirkondliku koostöö ja piirkondlike lennundussüsteemide arendamist ning toetada nende tunnustamist ICAO ja tema osalisriikide poolt, samuti nende integreerimist ICAO raamistikku.

3. Edendada selliste eeskirjade ja poliitika väljatöötamist, millega tagatakse ohutu lennutransporditegevus ja nõuetekohane ohutuseeskirjade järelevalve kooskõlas liidu lennundusohutuse õigusraamistikuga, sealhulgas määrusega (EL) 2018/1139, ([1]) ning võttes arvesse komisjoni 17. oktoobri 2022. aasta aruannet Euroopa lennundusohutusprogrammi kohta.

4. edendada tõhusate, toimivate ja koostalitlevate aeronavigatsioonisüsteemide väljatöötamist ja kasutuselevõttu vastavalt määrustele (EÜ) nr 549/2004, ([2]) (EÜ) nr 550/2004 ([3]) ja (EÜ) nr 551/2004 ([4]) ning võttes arvesse üleilmset aeronavigatsioonikava ja lennunduse tugisüsteemide moderniseerimise kava.

5. Jätkuvalt toetada, sealhulgas vajaduse korral tehnilise abi ja suutlikkuse suurendamise meetmete kaudu, ohutu, tõhusa ja keskkonnahoidliku ülemaailmse lennutranspordisüsteemi arendamist kõigis ICAO osalisriikides, nt liidu välispoliitika vahendite projektide kaudu.

Suunised

Ühiselt liidu huvides tegutsevad liikmesriigid püüavad toetada järgmisi ICAO meetmeid.

1. Selleks et töötada välja eeskirjad ja poliitika, millega tagatakse ohutu lennutransport ja ohutuseeskirjade nõuetekohane järelevalve, teevad liikmesriigid järgmist:

   a) toetavad ülemaailmse lennuohutuse tagamise kava (GASP) koostamist ja rakendamist;

   b) toetavad Chicago konventsiooni artikli 37 ja artikli 54 punkti l kohaselt vastu võetud tsiviillennunduse rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade väljatöötamist, eelkõige juhul, kui need on vajalikud reisijate ja lendude ohutuse kaitsmiseks;

   c) toetavad piirkondlike lennuohutussüsteemide ja riikidevahelise piirkondliku ohutuskoostöö muude raamistike väljatöötamist ja rakendamist ning vajadust integreerida need paremini ICAO konteksti.

([1]) 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, lk 1).

([2]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus) (ELT L 96, 31.3.2004, lk 1).

([3]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 550/2004 aeronavigatsiooniteenuste osutamise kohta ühtses Euroopa taevas (teenuse osutamise määrus) (ELT L 96, 31.3.2004, lk 10).

([4]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 551/2004 õhuruumi korraldamise ja kasutamise kohta ühtses Euroopa taevas (õhuruumi määrus) (ELT L 96, 31.3.2004, lk 20).

2. Selleks et tagada tõhusate, toimivate ja koostalitlevate aeronavigatsioonisüsteemide väljatöötamine ja kasutuselevõtt, teevad liikmesriigid järgmist:

   a) toetavad üleilmse aeronavigatsioonikava (GANP) ja selle kontrollimise protsessi arendamist ja rakendamist kasutades sobivaid tulemusnäitajaid;

   b) toetavad lennuliikluse korraldamise standardite väljatöötamist ja rakendamist, uute tehnoloogiate ja süsteemide ülemaailmset koostalitlusvõimet ning lennuliikluse korraldamisega seotud tihedamat koordineerimist või tegevust, näiteks aidates kaasa usaldusraamistiku algatuse väljatöötamisele ja muudele sellega seotud tegevustele;

   c) toetavad eeskirjade, poliitika ja meetmete väljatöötamist ja rakendamist lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste (ATM/ANS) valdkonnas, eelkõige kooskõlas assamblee 41. istungil vastu võetud resolutsioonidega A41–6, A41–7 ja A41–8.

3. Selleks et jätkuvalt toetada kõigis ICAO osalisriikides ohutu, tõhusa ja keskkonnahoidliku lennutranspordisüsteemi arendamist, teevad liikmesriigid järgmist:

   a) toetavad algatust „No Country Left Behind“ („Ühtegi riiki ei jäeta kõrvale“);

   b) toetavad lennunduse panust ÜRO kestliku arengu tegevuskavasse 2030;

   c) toetavad vajaduse korral tehnilise abi ja suutlikkuse suurendamise meetmete jätkamist.