PÄÄTÖKSET

NEUVOSTON PÄÄTÖS (EU) 2023/746,

annettu 28 päivänä maaliskuuta 2023,

kriteereistä ja menettelyistä, joilla vahvistetaan kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä Euroopan unionin puolesta otettava kanta kansainvälisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen hyväksymiseen tai muutoksiin sekä hyväksyttyjä kansainvälisiä standardeja koskevista eroavuuksista ilmoittamiseen

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) Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettu kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimus, jäljempänä 'Chicagon yleissopimus', tuli voimaan 4 päivänä huhtikuuta 1947. Sillä perustettiin Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö, jäljempänä 'ICAO' ja se sääntelee kansainvälistä lentoliikennettä.

(2) Jäsenvaltiot ovat Chicagon yleissopimuksen sopimuspuolia ja ICAOn sopimusvaltioita, ja unionilla on tarkkailijan asema tietyissä ICAOn elimissä.

(3) Chicagon yleissopimuksen 54 artiklan l kohdan mukaan ICAOn neuvosto voi hyväksyä siviili-ilmailua koskevia kansainvälisiä standardeja ja suositeltuja menettelytapoja ja panna niitä Chicagon yleissopimuksen liitteiksi, jäljempänä 'ICAOn liitteet'.

(4) Chicagon yleissopimuksen 90 artiklan mukaan jokainen ICAOn liite tai ICAOn liitteen muutos tulee voimaan kolmen kuukauden kuluttua sen toimittamisesta ICAOn sopimusvaltioille tai ICAOn neuvoston mahdollisesti määräämän pitemmän ajanjakson päätyttyä, ellei ICAOn sopimusvaltioiden enemmistö sillä välin ilmoita, etteivät ne hyväksy kyseistä liitettä tai muutosta. Kun ICAOn neuvosto on hyväksynyt kansainväliset standardit ja ne ovat tulleet voimaan, ne sitovat kaikkia ICAOn sopimusvaltioita, myös kaikkia unionin jäsenvaltioita, Chicagon yleissopimuksen ja erityisesti sen 37 ja 38 artiklan mukaisesti ja siinä määrätyissä rajoissa.

(5) Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaan ICAOn sopimusvaltio, joka ei joka suhteessa voi noudattaa jotain kansainvälistä standardia tai saattaa omia määräyksiään tai käytäntöjään täysin jonkin kansainvälisen standardin mukaisiksi viimeksi mainitun tultua muutetuksi taikka joka pitää välttämättömänä joissakin kohdin kansainvälisellä standardilla määrätyistä eroavien määräysten tai käytäntöjen hyväksymistä, on velvollinen heti ilmoittamaan ICAOlle kansainvälisellä standardilla määrättyjen ja omien määräyksiensä tai käytäntöjensä eroavuuksista. Jos kansainväliseen standardiin on tehty muutoksia, on jokaisen valtion, joka vastaavasti ei muuta omia määräyksiään tai käytäntöjään, ilmoitettava tästä ICAOlle 60 päivän kuluessa kansainvälisen standardin muutoksen tultua hyväksytyksi tai annettava tieto toimenpiteistä, joihin se aikoo ryhtyä.

(6) ICAOn sisäiset säännöt, erityisesti ne, joiden vuoksi uusista kansainvälisistä standardeista ja suositelluista menettelytavoista tai niiden muutoksista tehtäviin päätöksiin liittyvien asiakirjojen viimeisimmät toisinnot ovat ICAO:n neuvoston saatavilla vasta myöhäisessä vaiheessa, ICAOn sopimusvaltioilleen asettamat määräajat, joiden kuluessa niiden on ilmoitettava eroavuuksista kansainvälisten standardien suhteen, sekä siviili-ilmailun turvallisuuden, lennonvarmistuksen ja ilmaliikenteen hallinnan aloilla vuosittain ilmoitettavien eroavuuksien suuri määrä vaikeuttavat unionin puolesta Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 218 artiklan 9 kohtaan perustuvassa neuvoston päätöksessä otettavan kannan vahvistamista hyvissä ajoin uuden hyväksyttävän standardin ja suositellun menettelytavan tai niiden muutosten tai kunkin ilmoitettavan eroavuuden osalta.

(7) Sen vuoksi on asianmukaista vahvistaa kriteerit ja menettely, joita noudattaen vahvistetaan unionin puolesta otettava kanta, joka koskee kansainvälisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen tai niiden muutosten hyväksymistä, sikäli kuin kyseiset kansainväliset standardit ja suositellut menettelytavat voivat vaikuttaa ratkaisevasti unionin oikeuden sisältöön siviili-ilmailun alalla, Chicagon yleissopimuksen 90 artiklan mukaista päätöstä jättää hyväksymättä kansainvälisiä standardeja ja suositeltuja menettelytapoja sekä kansainvälisten standardien eroavuuksista ilmoittamista Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaisesti.

(8) Kun otetaan huomioon siviili-ilmailun turvallisuuden, lennonvarmistuksen ja ilmaliikenteen hallinnan erityispiirteet verrattuna muihin ICAOssa käsiteltäviin aloihin, erityisesti ICAOn neuvoston näillä aloilla vuosittain hyväksymien kansainvälisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen suuri määrä ja vuosittain ilmoitettavien eroavuuksien määrä, tämän päätöksen olisi liityttävä yksinomaan siviili-ilmailun turvallisuuteen, lennonvarmistukseen ja ilmaliikenteen hallintaan, jotta voitaisiin yhtenäistää menettelyjä ja vahvistaa nopeasti unionin puolesta otettava kanta ICAOn neuvoston hyväksymien uusien kansainvälisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen ja niiden muutosten hyväksymiseen tai kansainvälisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen tai niiden muutosten hyväksymättä jättämistä koskeviin päätöksiin sekä käsitellä tehokkaasti monenlaiset ilmoitukset.

(9) ICAOn neuvoston hyväksymät siviili-ilmailun turvallisuutta, lennonvarmistusta ja ilmaliikenteen hallintaa koskevat standardit ja suositellut menettelytavat voisivat koskea unionin yksinomaiseen toimivaltaan kuuluvia asioita ja saattavat vaikuttaa ratkaisevasti unionin oikeuden sisältöön. Sen vuoksi on tehokasta ja asianmukaista vahvistaa päätöksellä kriteerit ja menettely, joita noudattaen vahvistetaan unionin puolesta otettava kanta kansainvälisiin standardeihin ja suositeltuihin menettelytapoihin kyseisillä aloilla, sanotun kuitenkaan rajoittamatta Chicagon yleissopimuksen mukaisia jäsenvaltioiden oikeuksia ja velvollisuuksia ICAOn sopimusvaltioina. ICAOn tasolla siviili-ilmailun turvallisuutta, lennonvarmistusta ja ilmaliikenteen hallintaa koskevat kansainväliset standardit ja suositellut menettelytavat sisältyvät pääasiassa ICAOn liitteisiin 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 ja 19.

(10) Unionin tasolla näihin kansainvälisiin standardeihin ja suositeltuihin menettelytapoihin sisältyvät siviili-ilmailun turvallisuutta koskevat vaatimukset on pääasiassa otettu huomioon ja niihin viitataan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksissa (EU) 2018/1139 ([1]) ja (EY) N:o 2111/2005 ([2]) sekä niihin perustuvissa täytäntöönpanosää-

([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.)

([2]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 2111/2005, annettu 14 päivänä joulukuuta 2005, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevan yhteisön luettelon laatimisesta ja lennon suorittavan lentoliikenteen harjoittajan ilmoittamisesta lentomatkustajille sekä direktiivin 2004/36/EY 9 artiklan kumoamisesta (EUVL L 344, 27.12.2005, s. 15).

döksissä ja delegoiduissa säädöksissä, joita ovat erityisesti komission asetukset (EU) N:o 1178/2011 ([3]), (EU) N:o 748/2012 ([4]), (EU) N:o 965/2012 ([5]), (EU) N:o 139/2014 ([6]), (EU) N:o 452/2014 ([7]), (EU) N:o 1321/2014 ([8]), (EU) 2015/640 ([9]), komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/947 ([10]), komission delegoitu asetus (EU) 2019/945 ([11]) ja komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2021/664 ([12]).

(11) Unionin tasolla kansainvälisiin standardeihin ja suositeltuihin menettelytapoihin sisältyvät lennonvarmistusta ja ilmaliikenteen hallintaa koskevat vaatimukset on pääasiassa otettu huomioon ja niihin viitataan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksissa (EY) N:o 549/2004 ([13]), (EY) N:o 550/2004 ([14]) ja (EY) N:o 551/2004 ([15]) sekä niihin perustuvissa täytäntöönpanosäädöksissä ja delegoiduissa säädöksissä, joita ovat erityisesti komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 923/2012 ([16]), komission asetus (EU) N:o 1332/2011 ([17]), komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2018/1048 ([18]) ja komission asetus (EU) 2015/340 ([19]).

([3]) 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).

([4]) Komission asetus (EU) N:o 748/2012, annettu 3 päivänä elokuuta 2012, ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuus- ja ympäristösertifiointia sekä suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden sertifiointia koskevista täytäntöönpanosäännöistä (EUVL L 224, 21.8.2012, s. 1).

([5]) Komission 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).

([6]) Komission asetus (EU) N:o 139/2014, annettu 12 päivänä helmikuuta 2014, lentopaikkoihin liittyvistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 44, 14.2.2014, s. 1).

([7]) 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).

([8]) 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).

([9]) Komission asetus (EU) 2015/640, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2015, lentotoiminnan lajin mukaisista täydentävistä yksityiskohtaisista lentokelpoisuusvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 965/2012 muuttamisesta (EUVL L 106, 24.4.2015, s. 18).

([10]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/947, annettu 24 päivänä toukokuuta 2019, säännöistä ja menetelmistä miehittämättömien ilma-alusten käytössä (EUVL L 152, 11.6.2019, s. 45).

([11]) Komission delegoitu asetus (EU) 2019/945, annettu 12 päivänä maaliskuuta 2019, miehittämättömistä ilma-alusjärjestelmistä ja kolmansien maiden miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien käyttäjistä (EUVL L 152, 11.6.2019, s. 1).

([12]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2021/664, annettu 22 päivänä huhtikuuta 2021, U-spacen sääntelykehyksestä (EUVL L 139, 23.4.2021, s. 161).

([13]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 549/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista (puiteasetus) (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 1).

([14]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 550/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa (palveluntarjonta-asetus) (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 10).

([15]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 551/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä (ilmatila-asetus) (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 20).

([16]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 923/2012, annettu 26 päivänä syyskuuta 2012, yhteisistä lentosäännöistä, lennonvarmistuspalveluja ja -menetelmiä koskevista operatiivisista säännöksistä sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 1035/2011 ja asetusten (EY) N:o 1265/2007, (EY) N:o 1794/2006, (EY) N:o 730/2006, (EY) N:o 1033/2006 ja (EU) N:o 255/2010 muuttamisesta (EUVL L 281, 13.10.2012, s. 1).

([17]) Komission asetus (EU) N:o 1332/2011, annettu 16 päivänä joulukuuta 2011, ilmatilan käyttöä koskevista yhteisistä vaatimuksista ja toimintamenetelmistä yhteentörmäysten välttämiseksi ilmassa (EUVL L 336, 20.12.2011, s. 20).

([18]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2018/1048, annettu 18 päivänä heinäkuuta 2018, ilmatilan käyttöä koskevista vaatimuksista ja toimintamenetelmistä suorituskykyyn perustuvassa navigoinnissa (EUVL L 189, 26.7.2018, s. 3).

([19]) Komission asetus (EU) 2015/340, annettu 20 päivänä helmikuuta 2015, lennonjohtajien lupakirjoja ja todistuksia koskevista teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti, komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 muuttamisesta ja komission asetuksen (EU) N:o 805/2011 kumoamisesta (EUVL L 63, 6.3.2015, s. 1).

(12) Tämän päätöksen olisi koskettava vain kantoja, joita ICAOssa otetaan unionin puolesta unionin yksinomaiseen toimivaltaan kuuluvilla aloilla. Tämä päätös ei rajoita neuvoston mahdollisuutta hyväksyä komission ehdotuksesta SEUT 218 artiklan 9 kohtaan perustuvia päätöksiä, joissa vahvistetaan unionin puolesta ICAOssa otettava kanta erityisesti aloilla, jotka eivät kuulu tämän päätöksen soveltamisalaan, myös silloin, kun unionin jaettua toimivaltaa ei ole vielä käytetty.

(13) Asetuksen (EU) 2018/1139 71 artiklan mukaisesta kansallisten toimenpiteiden hyväksymisestä johtuvien tiettyjen eroavuuksien ilmoittamista koskevia erityistapauksia lukuun ottamatta unionin puolesta otettavan kannan olisi perustuttava asiakirjaan, jonka komissio on toimittanut hyvissä ajoin neuvoston käsiteltäväksi ja hyväksyttäväksi. Komission olisi pyrittävä aloittamaan tällaisen asiakirjan valmistelu niin pian kuin mahdollista, jotta valmistelulle jäisi riittävästi aikaa, mukaan lukien asiantuntijatasolla mahdollisesti toteutettavat asianmukaiset kuulemiset. Komission asiakirjassa olisi tarvittaessa ja tapauskohtaisesti ilmoitettava, olisiko jäsenvaltioille annettava joustovaraa ICAOn neuvoston hyväksymien uusien kansainvälisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen tai kansainvälisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen muutosten hyväksymisen osalta ja tällöin ilmoitettava tällaisen joustavuuden laajuus ja siitä sopimisen edellytykset, tai kyseessä olevien eroavuuksien ilmoittamismuodon osalta. Eroavuusilmoitusten olisi ICAOn niin vaatiessa noudatettava muotoa, jonka ICAO määrittelee Electronic Filing of Differences -järjestelmässä.

Jos unionin puolesta otettava kanta vahvistetaan tämän päätöksen nojalla asiakirjassa, jonka komissio toimittaa neuvoston käsiteltäväksi ja hyväksyttäväksi, kyseisessä asiakirjassa olisi tarvittaessa ja tapauskohtaisesti ilmoitettava, olisiko jäsenvaltioille annettava joustovaraa kyseessä olevien eroavuuksien ilmoittamismuodon osalta. Lisäksi komission olisi pyrittävä aloittamaan tällaisen asiakirjan valmistelu niin pian kuin mahdollista, jotta valmistelulle jäisi riittävästi aikaa, mukaan lukien asiantuntijatasolla mahdollisesti toteutettavat asianmukaiset kuulemiset.

(14) ICAOn neuvoston hyväksymien uusien kansainvälisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen tai niiden muutosten hyväksymisen sekä kansainvälisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen tai niiden muutosten hyväksymättä jättämistä koskevan päätöksen osalta komission toimittaman asiakirjan olisi perustuttava liitteessä esitettyihin tavoitteisiin ja suuntaviivoihin, ja siinä olisi otettava huomioon ICAOn toimittamat aineistot ennen ICAOn neuvostossa uusista kansainvälisistä standardeista ja suositelluista menettelytavoista tai kansainvälisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen muutoksista käytäviä keskusteluja sekä Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston, jäljempänä ’EASA’, asetuksen (EU) 2018/1139 90 artiklan 1 ja 3 kohdan mukaisesti tarvittaessa toimittamat tiedot.

(15) Niiden unionin jäsenvaltioiden, jotka ovat ICAOn neuvoston jäseniä, olisi yhdessä unionin edun mukaisesti toimien esitettävä kanta ICAOn neuvoston hyväksymien uusien kansainvälisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen tai niiden muutosten hyväksymiseen.

(16) Niiden unionin jäsenvaltioiden, jotka ovat ICAOn jäseniä, olisi yhdessä unionin edun mukaisesti toimien esitettävä kanta päätöksiin hyväksyä tai jättää hyväksymättä ICAOn neuvoston hyväksymät kansainväliset standardit ja suositellut menettelytavat tai kansainvälisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen muutokset.

(17) ICAOlle ilmoitettavien hyväksyttyjä kansainvälisiä standardeja koskevien eroavuuksien olisi tapauksen mukaan perustuttava erityisesti tietoihin, joita EASA toimittaa asetuksen (EU) 2018/1139 90 artiklan 4 kohdan mukaisesti.

(18) ICAOn neuvoston hyväksymiä kansainvälisiä standardeja koskevat eroavuudet voivat perustua unionin oikeuteen, koska ICAOn neuvosto on hyväksynyt uuden tai muutetun kansainvälisen standardin tai koska unionin lainsäädäntöä on muutettu. Unionin puolesta otettavan kannan tällaisiin eroavuuksiin olisi perustuttava asiakirjaan, jonka komissio on toimittanut hyvissä ajoin neuvoston käsiteltäväksi ja hyväksyttäväksi.

(19) ICAOn neuvoston hyväksymiä kansainvälisiä standardeja koskevat eroavuudet voivat perustua myös kansallisiin toimenpiteisiin, joita on toteutettu asetuksen (EU) 2018/1139 71 artiklan nojalla kiireellisissä ja ennalta arvaamattomissa olosuhteissa, jos kyseiset toimenpiteet eroavat kansainvälisistä standardeista, minkä vuoksi ne edellyttävät eroavuuksien ilmoittamista ICAOlle Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaisesti. Sen vuoksi tässä päätöksessä on myös aiheellista vahvistaa kriteerit ja menettely, joita on noudatettava tällaisten eroavuuksien tunnistamisessa. Menettelyn olisi oltava riippuvainen toteutettujen kansallisten toimenpiteiden soveltamisalasta ja kestosta, ja sen olisi annettava jäsenvaltioille mahdollisuus noudattaa Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaisia kansainvälisiä velvoitteitaan viipymättä. Menettely ei saisi vaikuttaa asetuksen (EU) 2018/1139 71 artiklassa säädettyihin edellytyksiin ja menettelyyn.

(20) Niiden unionin jäsenvaltioiden, jotka ovat ICAOn jäseniä, olisi yhdessä unionin edun mukaisesti toimien esitettävä kanta ICAOlle ilmoitettaviin hyväksyttyjä kansainvälisiä standardeja koskeviin eroavuuksiin.

(21) Tämän päätöksen täytäntöönpano ei saisi aiheuttaa jäsenvaltioiden unionin oikeuden mukaisten velvoitteiden tai niiden Chicagon yleissopimuksen mukaisten kansainvälisten velvoitteiden rikkomista.

(22) Jäsenvaltioiden ja komission olisi tämän päätöksen täytäntöönpanoa varten toimittava unionin tarkkailijan aseman mukaisesti tiiviissä yhteistyössä vilpittömän yhteistyön velvoitteen mukaisesti.

(23) Tätä päätöstä olisi sovellettava rajoitetun ajan eli vain siihen asti, kun ICAOn 42 yleiskokousta seuraava ICAOn neuvoston istunto päättyy, Komission olisi toimitettava neuvostolle tämän päätöksen soveltamisesta kirjallinen arvio, jonka perusteella on mahdollista jatkaa tämän päätöksen voimassaoloa tai muuttaa päätöstä.

(24) On aiheellista vahvistaa kriteerit ja menettely ICAOssa unionin puolesta otettavan kannan vahvistamiseksi, siltä osin kuin on kyse kansainvälisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen hyväksymisestä tai muuttamisesta sekä hyväksyttyihin kansainvälisiin standardeihin liittyvistä eroavuuksista ilmoittamisesta,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvostossa, jäljempänä ’ICAO neuvosto’, unionin puolesta otettava kanta, kun kyseisen elimen on määrä hyväksyä siviili-ilmailun turvallisuudesta, lennonvarmistuksesta ja ilmaliikenteen hallinnasta uusia kansainvälisiä standardeja ja suositeltuja menettelytapoja tai kansainvälisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen muutoksia, jotka koskevat kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen, jäljempänä ’Chicagon yleissopimus’, liitteitä 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 ja 19, sikäli kuin kyseiset standardit ja suositellut menettelytavat kuuluvat unionin yksinomaiseen toimivaltaan ja niillä on SEUT 218 artiklan 9 kohdassa tarkoitettuja oikeusvaikutuksia, vahvistetaan tämän päätöksen 2 artiklassa säädettyjen kriteerien ja menettelyn mukaisesti.

2 artikla

1. Kun ICAOn neuvoston on määrä hyväksyä 1 artiklassa tarkoitettuja uusia standardeja ja suositeltuja menettelytapoja tai niiden muutoksia, komissio

a) toimittaa hyvissä ajoin ja vähintään kuukautta ennen sitä ICAOn neuvoston istuntoa, jossa uusia standardeja ja suositeltuja menettelytapoja tai niiden muutoksia on määrä hyväksyä, neuvostolle käsiteltäväksi ja hyväksyttäväksi asiakirjan, jossa esitetään unionin puolesta otettavan ehdotetun kannan erityispiirteet. Poikkeuksellisissa olosuhteissa, kun on kyse uusien standardien ja suositeltujen menettelytapojen tai niiden muutosten kiireellisestä hyväksymisestä

taikka standardien ja suositeltujen menettelytapojen tai niiden muutosten voimaantulon väliaikaisesta keskeyttämisestä, jos asiaankuuluvia standardeja ja suositeltuja menettelytapoja tai niiden muutoksia koskevien luonnosten teksti on saatavilla alle kuukautta ennen sitä ICAOn neuvoston istuntoa, jossa kyseiset standardit ja suositellut menettelytavat tai niiden muutokset on määrä hyväksyä, komissio pyrkii toimittamaan asiakirjan neuvostolle ilman aiheetonta viivytystä ja joka tapauksessa viimeistään viiden päivän kuluttua siitä, kun se on saanut kansainväliseltä siviili-ilmailujärjestöltä, jäljempänä 'ICAO', luonnokset uusiksi standardeiksi ja suositelluiksi menettelytavoiksi tai niiden muutoksiksi.

b) toimittaa hyvissä ajoin ja vähintään kuukautta ennen ICAOn Chicagon yleissopimuksen 90 artiklan mukaisen mahdollisen sopimusvaltioiden hyväksymättä jättämisen rekisteröinnille asettamaa määräaikaa neuvoston käsiteltäväksi ja hyväksyttäväksi asiakirjan, jossa esitetään unionin puolesta otettava ehdotettu kanta.

Ensimmäisen alakohdan b alakohdassa tarkoitettu kanta voidaan tarvittaessa sisällyttää neuvostolle ensimmäisen alakohdan a alakohdan mukaisesti toimitettavaan asiakirjaan.

2. Komission 1 kohdan a ja b alakohdan mukaisesti toimittamien asiakirjojen on perustuttava liitteessä esitettyihin tavoitteisiin ja suuntaviivoihin ja niissä on otettava huomioon kaikki asiaa koskevat tiedot ja aineistot, jotka ICAO on toimittanut ennen asian käsittelyä, sekä tapauksen mukaan Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston, jäljempänä 'EASA' asetuksen (EU) 2018/1139 90 artiklan 1 ja 3 kohdan mukaisesti tarvittaessa toimittamat tiedot.

3. Jäsenvaltiot voivat yhteisymmärryksessä unionin edustajan kanssa Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 4 artiklan 3 kohdassa vahvistetun vilpittömän yhteistyön velvoitteen mukaisesti sopia paikan päällä ICAOn neuvoston istunnossa tapahtuneen kehityksen perusteella pienistä, ei-olennaisista muutoksista kantaan, jonka neuvosto on hyväksynyt 1 kohdan a alakohdan mukaisesti.

Asiakirjoissa, joissa vahvistetaan 1 kohdan a alakohdan mukaisesti unionin puolesta otettava kanta, on ilmoitettava, voidaanko kyseiseen kantaan hyväksyä lisämukautuksia paikan päällä ICAOn neuvoston istunnossa tapahtuneen kehityksen perusteella. Kyseiset mukautukset eivät saa vaikuttaa kannan sisältöön ja tarkoitukseen.

4. Edellä 1 kohdan a alakohdassa tarkoitetun kannan esittävät ICAOn neuvostossa ne unionin jäsenvaltiot, jotka ovat ICAOn neuvoston jäseniä, toimien yhdessä unionin edun mukaisesti.

Edellä 1 kohdan b alakohdassa tarkoitetun kannan esittävät kaikki jäsenvaltiot toimien yhdessä unionin edun mukaisesti.

3 artikla

ICAOssa unionin puolesta otettava kanta Chicagon yleissopimuksen liitteisiin 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15 18 ja 19 sisältyviä kansainvälisiä standardeja koskevien eroavuuksien ilmoittamiseen siltä osin kuin tällaiset kansainväliset standardit kuuluvat unionin yksinomaiseen toimivaltaan, vahvistetaan tämän päätöksen 4 ja 5 artiklassa säädettyjen kriteerien ja menettelyn mukaisesti.

4 artikla

Jos unionin oikeus eroaa tämän päätöksen 3 artiklassa tarkoitetuista kansainvälisistä standardeista ja eroavuuksista on sen vuoksi ilmoitettava ICAOlle Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaisesti, komissio toimittaa hyvissä ajoin ja vähintään kaksi kuukautta ennen ICAOn eroavuuksien ilmoittamiselle asettamaa määräaikaa neuvoston käsiteltäväksi ja hyväksyttäväksi asiakirjan, joka perustuu erityisesti EASAn asetuksen (EU) 2018/1139 90 artiklan 4 kohdan mukaisesti tarvittaessa toimittamiin tietoihin ja sisältää yksityiskohtaiset tiedot ICAOlle ilmoitettavista eroavuuksista sekä maininnan jäsenvaltioilla ilmoitusmuodon osalta olevasta joustovarasta.

Tämän artiklan mukaisesti otetun unionin kannan esittävät kaikki jäsenvaltiot toimien yhdessä unionin edun mukaisesti.

5 artikla

1. Jos jäsenvaltio toteuttaa asetuksen (EU) 2018/1139 71 artiklan mukaisesti kansallisia toimenpiteitä, joilla myönnetään yksittäisiä luonnollisia henkilöitä tai oikeushenkilöitä koskevia tai kokonaiskestoltaan enintään kahdeksan kuukauden mittaisia poikkeuksia, ja jos kyseiset kansalliset toimenpiteet eroavat tämän päätöksen 3 artiklassa tarkoitetuista kansainvälisistä standardeista ja edellyttävät kyseisiä standardeja koskevien eroavuuksien ilmoittamista Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaisesti, kyseisen jäsenvaltion on viipymättä tiedotettava komissiolle kaikista ilmoitettavista eroavuuksista.

2. Jos asetuksen (EU) 2018/1139 71 artiklan mukaisesti myönnettyjä poikkeuksia sovelletaan yleisesti ja niiden kokonaiskesto ylittää kahdeksan kuukautta, komissio toimittaa viimeistään kahden viikon kuluttua siitä, kun asianomainen jäsenvaltio ilmoitti sille kyseisistä poikkeuksista asetuksen (EU) 2018/1139 71 artiklan 1 kohdan mukaisesti, ja tarvittaessa kun EASA on toimittanut sille mainitun asetuksen 71 artiklan 2 kohdan mukaisesti suosituksen, neuvoston käsiteltäväksi ja hyväksyttäväksi asiakirjan, jossa otetaan huomioon kyseisen jäsenvaltion toimittamat tiedot ja tarvittaessa EASAn mainitun asetuksen 90 artiklan 4 kohdan mukaisesti toimittamat tiedot ja joka sisältää yksityiskohtaiset tiedot ICAOlle ilmoitettavista eroavuuksista.

Tämän kohdan mukaisesti otettavan kannan esittävät yhdessä unionin edun mukaisesti toimien ne jäsenvaltiot, jotka ovat toteuttaneet asetuksen (EU) 2018/1139 71 artiklan nojalla kansallisia toimenpiteitä, jotka edellyttävät eroavuuksien ilmoittamista.

6 artikla

Tämän päätöksen täytäntöönpano ei saa aiheuttaa jäsenvaltioiden unionin oikeuden mukaisten velvoitteiden tai niiden Chicagon yleissopimuksen mukaisten velvoitteiden rikkomista.

7 artikla

1. Tätä päätöstä sovelletaan 31 päivään joulukuuta 2025.

2. Komissio toimittaa neuvostolle vähintään neljä kuukautta ennen tämän päätöksen voimassaolon päättymistä kertomuksen, jossa arvioidaan tämän päätöksen soveltamista ja erityisesti sen vaikuttavuutta ja käyttötiheyttä.

3. Neuvosto voi komission ehdotuksesta jatkaa tämän päätöksen soveltamista tai muuttaa sitä muulla tavoin.

8 artikla

Tämä päätös tulee voimaan päivänä, jona se hyväksytään.

Tehty Brysselissä 28 päivänä maaliskuuta 2023.

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja
E. BUSCH

LIITE

TAVOITTEET JA SUUNTAVIIVAT KANSAINVÄLISESSÄ SIVIILI-ILMAILUJÄRJESTÖSSÄ UNIONIN PUOLESTA OTETTAVIEN KANTOJEN VAHVISTAMISEKSI

Tavoitteet

1. Edistetään turvallista, tehokasta, suorituskykyistä, avointa ja ympäristön kannalta asianmukaista lentoliikennejärjestelmää 9 päivänä joulukuuta 2020 annetun komission tiedonannon ”Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle” mukaisesti.

2. Edistetään alueellisen yhteistyön ja alueellisten ilmailujärjestelmien kehittämistä ja tuetaan niiden tunnustamista ICAOssa ja sen sopimusvaltioissa sekä kyseisten järjestelmien integrointia ICAOn rakenteisiin.

3. Edistetään lentoliikenteen turvallisuutta koskevien sääntöjen ja käytäntöjen kehittämistä sekä turvallisuussääntöjen asianmukaisen valvonnan suorittamista unionin lentoturvallisuuden sääntelykehyksen mukaisesti, mukaan lukien asetus (EU) 2018/1139 ([1]), ja ottaen huomioon 17 päivänä lokakuuta 2022 annettu komission kertomus Euroopan lentoturvallisuusohjelmasta.

4. Edistetään tehokkaiden, suorituskykyisten ja yhteentoimivien lennonvarmistusjärjestelmien kehittämistä ja käyttöönottoa asetusten (EY) N:o 549/2004 ([2]), (EY) N:o 550/2004 ([3]) ja (EY) N:o 551/2004 ([4]) mukaisesti sekä ottaen huomioon maailmanlaajuinen lennonvarmistussuunnitelma ja ilmailujärjestelmän pääkehitysalueet (ASBUt).

5. Tuetaan jatkossakin tarvittaessa muun muassa teknisen tuen ja valmiuksien kehittämistoimien avulla turvallisen, tehokkaan ja ympäristön kannalta asianmukaisen maailmanlaajuisen lentoliikennejärjestelmän kehittämistä kaikissa ICAOn sopimusvaltioissa, esimerkiksi toteuttamalla unionin ulkopolitiikan välineiden mukaisia hankkeita.

Suuntaviivat

Jäsenvaltiot toimivat yhdessä unionin edun mukaisesti, ja niiden on pyrittävä tukemaan seuraavia ICAOn toimia:

1. lentotoiminnan turvallisuutta koskevien sääntöjen ja käytäntöjen kehittäminen sekä turvallisuussääntöjen asianmukaisen valvonnan suorittaminen

   a) tukemalla Maailman lentoturvallisuussuunnitelman (GASP) kehittämistä ja täytäntöönpanoa;

   b) tukemalla Chicagon yleissopimuksen 37 artiklan ja 54 artiklan l kohdan mukaisesti hyväksyttyjen siviili-ilmailua koskevien kansainvälisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen kehittämistä erityisesti silloin, kun ne ovat tarpeen matkustajien ja lentojen turvallisuuden takaamiseksi;

   c) tukemalla alueellisten lentoturvallisuusjärjestelmien ja muiden järjestelmien kehittämistä ja täytäntöönpanoa alueellista turvallisuusyhteistyötä varten valtioiden välillä sekä ottamalla huomioon tarve integroida kyseiset järjestelmät paremmin ICAOn toimintaympäristöön;

([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).

([2]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 549/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista (puiteasetus) (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 1).

([3]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 550/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa (palveluntarjonta-asetus) (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 10).

([4]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 551/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä (ilmatila-asetus) (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 20).

2. tehokkaiden, suorituskykyisten ja yhteentoimivien lennonvarmistuspalvelujen kehittämisen ja käyttöönoton varmistaminen

   a) tukemalla maailmanlaajuisen lennonvarmistussuunnitelman (GANP) kehittämistä ja täytäntöönpanoa ja sen valvontaprosessia käyttämällä asianmukaisia suorituskykymittareita;

   b) tukemalla ilmaliikenteen hallinnan (ATM) standardien kehittämistä ja täytäntöönpanoa, uusien teknologioiden ja järjestelmien maailmanlaajuista yhteentoimivuutta ja ilmaliikenteen hallinnan tiiviimpää koordinointia tai toimintaa, kuten osallistumalla luottamuskehystä koskevan aloitteen kehittämiseen ja muihin siihen liittyviin toimiin;

   c) tukemalla sääntöjen, käytäntöjen ja toimien kehittämistä ja täytäntöönpanoa ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuksen (ATM/ANS) alalla erityisesti yleiskokouksen 41. istunnossa hyväksyttyjen päätöslauselmien A41-6, A41-7 ja A41-8 mukaisesti;

3. turvallisen, tehokkaan ja ympäristön kannalta asianmukaisen maailmanlaajuisen lentoliikennejärjestelmän kaikissa ICAOn sopimusvaltioissa toteutetun kehittämisen tukeminen jatkossakin

   a) tukemalla ”No Country Left Behind” -aloitetta;

   b) tukemalla ilmailun osuutta Yhdistyneiden kansakuntien kestävän kehityksen Agenda 2030 -toimintaohjelmassa;

   c) tukemalla teknisen tuen ja valmiuksien kehittämistoimien jatkamista tarvittaessa.