EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 10.2.2023
COM(2023) 70 final

2023/0032 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni nõukogu 228. istungjärgul seoses rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 10. lisa (Lennunduse telekommunikatsioon) I köite (Raadionavigatsioonivahendid) 93. muudatuse kavandatava vastuvõtmisega

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Käesolevas ettepanekus käsitletakse järgmist:

i) seisukoht, mis võetakse liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) nõukogu 228. istungjärgul seoses rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 10. lisa (Lennunduse telekommunikatsioon) I köite (Raadionavigatsioonivahendid) 93. muudatuse kavandatava vastuvõtmisega ning

ii) seisukoht, mis võetakse liidu nimel pärast seda, kui ICAO teatab rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 10. lisa (Lennunduse telekommunikatsioon) I köite (Raadionavigatsioonivahendid) 93. muudatuse vastuvõtmisest riikidele adresseeritud asjaomaste kirjadega ning kutsub osalisriike üles teatama meetmetega mittenõustumisest, võimalikest erinevustest või vastuvõetud meetmete järgimisest.

2. ETTEPANEKU TAUST

2.1. Rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioon

Rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni (edaspidi „Chicago konventsioon“) eesmärk on reguleerida rahvusvahelist lennutransporti. Chicago konventsioon jõustus 4. aprillil 1947 ja sellega asutati Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon.

Kõik ELi liikmesriigid on Chicago konventsiooni osalised.

2.2. Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon

Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon on ÜRO spetsialiseeritud asutus. Organisatsiooni eesmärkideks on arendada rahvusvahelise aeronavigatsiooni põhimõtteid ja meetodeid ning edendada rahvusvahelise lennutranspordi kavandamist ja arengut.

ICAO nõukogu on ICAO alaline organ, kuhu kuulub 36 konventsiooniosalist riiki, mille ICAO assamblee on valinud kolmeks aastaks. Ajavahemikul 2022–2025 on ICAO nõukogus esindatud kuus ELi liikmesriiki.

Chicago konventsiooni artiklis 54 loetletud ICAO nõukogu kohustuslike ülesannete seas on võtta vastu rahvusvahelisi standardeid ja soovituslikke tavasid, mis on kindlaks määratud Chicago konventsiooni lisades.

Vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 90 jõustub asjaomane lisa või lisa muudatus selle ICAO osalisriikidele edastamisest kolme kuu jooksul või pärast ICAO nõukogu määratud pikemat perioodi juhul, kui selle aja jooksul ei ole enamik ICAO osalisriike teatanud oma mittenõustumisest.

Pärast selliste meetmete vastuvõtmist peavad ICAO riigid neid meetmeid järgima või teatama enne asjaomaste meetmete jõustumist ja õiguslikult siduvaks muutumist nende heakskiitmata jätmisest või võimalikest erinevustest.

Chicago konventsiooni artikli 38 kohaselt peab osalisriik, kelle arvates ei ole mõne rahvusvahelise standardi või menetluse kõiki aspekte võimalik järgida või viia oma norme ja tavasid täielikult kooskõlla rahvusvahelise standardi või menetlusega pärast selle muutmist või kes peab vajalikuks vastu võtta norme või tavasid, mis mingis üksikasjas erinevad rahvusvahelise standardiga kehtestatud normidest või tavadest, viivitamata teatama ICAO-le oma tava ja rahvusvahelise standardiga kehtestatud tava erinevustest.

2.3. ICAO kavandatud aktid ja nende seos kehtivate liidu eeskirjadega

ICAO nõukogu võtab oma 228. istungjärgul või sellele järgneval istungjärgul eeldatavalt vastu järgmised muudatused.

– Konventsiooni 10. lisa I köite 93. muudatus, mis on seotud järgmisega:

a) toetada kahesagedusliku ja mitut tugisüsteemi hõlmava (DFMC) globaalse satelliitnavigatsioonisüsteemi (GNSS) kasutuselevõttu, lisades globaalse positsioneerimissüsteemi (GPS), globaalse satelliitnavigatsioonisüsteemi (GLONASS) ja satelliidipõhise tugisüsteemi (SBAS) täiendavaid töösagedusi käsitlevad sätted ning kehtestades uut satelliitnavigatsioonisüsteemi BeiDou (BDS) ja Galileo süsteemi käsitlevad sätted

ning

b) toetada maapealse tugisüsteemi (GBAS) puhul ionosfääri gradientide mõju leevendamist, tulenevalt navigatsioonisüsteemide toimkonna kuuendast koosolekust (NSP/6).

Kavandatud aktide eesmärgid on järgmised.

– ***Konventsiooni 10. lisa I köite 93. muudatus, millega toetatakse kahesagedusliku ja mitut tugisüsteemi hõlmava (DFMC) globaalse satelliitnavigatsioonisüsteemi (GNSS) kasutuselevõttu, lisades globaalse positsioneerimissüsteemi (GPS), globaalse satelliitnavigatsioonisüsteemi (GLONASS) ja satelliidipõhise tugisüsteemi (SBAS) täiendavaid töösagedusi käsitlevad sätted ning kehtestades uut satelliitnavigatsioonisüsteemi BeiDou (BDS) ja Galileo süsteemi käsitlevad sätted***

Kahesagedusliku ja mitut tugisüsteemi hõlmava (DFMC) globaalse satelliitnavigatsioonisüsteemiga (GNSS) seotud muudatuse eesmärk on kajastada ülemaailmse GNSSi taristu jätkuvat arengut ja hõlbustada selle kasutuselevõttu rahvusvahelises tsiviillennunduses. Selle arengu raames võtavad Ameerika Ühendriigid (GPSi moderniseerimine), Venemaa Föderatsioon (GLONASSi moderniseerimine), Euroopa Liit (Galileo süsteem) ja Hiina (satelliitnavigatsioonisüsteem BeiDou (BDS) kasutusele mitu kahesageduslikke signaale edastavat GNSSi süsteemi. Ka mitmel riigil ja piikonnal on kavas kasutusele võtta kahesageduslikud ja mitut tugisüsteemi hõlmavad (DFMC) satelliidipõhised tugisüsteemid (SBASid). Kahesageduslik ja mitut tugisüsteemi hõlmav (DFMC) globaalne satelliitnavigatsioonisüsteem (GNSS) annab võimaluse veelgi suurendada GNSSi töökindlust, navigatsiooni tulemuslikkust ja toimimisest saadavat kasu. Kahe sageduse kasutamine aitab leevendada ionosfääri häirete ja raadiosagedushäiretega seotud probleeme. Eri süsteemide olemasolu aitab leevendada ionosfääri stsintillatsiooni ja vähendada ohtu, et ühes satelliidikogumis ei ole piisavalt satelliite. Need tehnilised täiustused aitavad suurendada ohutust ja tõhusust, sealhulgas parandada side-, navigatsiooni- ja seirerakenduste töökindlust, minna kogu maailmas üha täielikumalt üle 3D-instrumentaallähenemisele kooskõlas suutlikkusel põhineva navigatsiooni (PBN) ülemaailmsete eesmärkidega, võtta kasutusele uuenduslikke tegevuskontseptsioone ja -rakendusi ning jätkata tavapäraste navigatsiooniabivahendite täiustamist.

– ***Konventsiooni 10. lisa I köite 93. muudatus, millega toetatakse ionosfääri gradientide mõju leevendamist maapealse tugisüsteemi (GBAS) puhul***

Selle muudatusettepaneku eesmärk on võimaldada lennujaamadel optimeerida oma GBAS-teenuste geograafilist ulatust, tingimusel et GBAS-teenuse kättesaadavus jääb vastuvõetavale tasemele. See on eriti oluline suures lennujaamas või juhul, kui üks GBASi maapealne jaam peab teenindama mitut lennurada, sest vastavalt praegusetele standarditele ja soovituslikele tavadele (SARPS) kehtivad maapealse jaama ja rajaläve(de) vahelise maksimaalse lubatud vahemaa suhtes kaudsed piirangud.

Muudatust on kavas kohaldada alates 2. novembrist 2023.

3. LIIDU NIMEL VÕETAV SEISUKOHT

3.1. Kavandatavad muudatused ja nende seos kehtivate liidu eeskirjadega

Konventsiooni 10. lisa I köite 93. muudatus, millega toetatakse kahesagedusliku ja mitut tugisüsteemi hõlmava (DFMC) globaalse satelliitnavigatsioonisüsteemi (GNSS) kasutuselevõttu, lisades globaalse positsioneerimissüsteemi (GPS), globaalse satelliitnavigatsioonisüsteemi (GLONASS) ja satelliidipõhise tugisüsteemi (SBAS) täiendavaid töösagedusi käsitlevad sätted ning kehtestades uut satelliitnavigatsioonisüsteemi BeiDou (BDS) ja Galileo süsteemi käsitlevad sätted

See ICAO konventsiooni 10. lisa I köitega seotud muudatus mõjutab komisjoni 1. märtsi 2017. aasta rakendusmäärust (EL) 2017/373, milles sätestatakse lennuliikluse korraldamise teenuste ja aeronavigatsiooniteenuste osutajate ning muude lennuliikluse korraldamise võrgustiku funktsioonide suhtes ja kõigi nende järelevalve suhtes kohaldatavad ühisnõuded. Määruse (EL) 2017/373 VIII lisa (CNS-osa) punkti CNS.TR.100 alapunktis a muudetakse viidet I köite kõige hiljutisemale muudatusele.

Konventsiooni 10. lisa I köite 93. muudatus, millega toetatakse ionosfääri gradientide mõju leevendamist maapealse tugisüsteemi (GBAS) puhul

See ICAO konventsiooni 10. lisa I köitega seotud muudatus mõjutab ka komisjoni 1. märtsi 2017. aasta rakendusmäärust (EL) 2017/373, milles sätestatakse lennuliikluse korraldamise teenuste ja aeronavigatsiooniteenuste osutajate ning muude lennuliikluse korraldamise võrgustiku funktsioonide suhtes ja kõigi nende järelevalve suhtes kohaldatavad ühisnõuded. Määruse (EL) 2017/373 VIII lisa (CNS-osa) punkti CNS.TR.100 alapunktis a muudetakse viidet I köite kõige hiljutisemale muudatusele.

3.2. Liidu nimel võetav seisukoht

Liit tunnistab vajadust ühtlustatud õigusraamistiku kehtestamise järele rahvusvahelisel tasandil.

Lisaks võimaldab selliste standardite vastuvõtmine kasutada lennunduses ELi GNSSi juhtprogramme, nagu Galileo, ning jätkata Euroopa Geostatsionaarse Navigatsioonilisasüsteemi (EGNOS) ajakohastamist, et toetada eri rakenduste, näiteks tulemuslikkusel põhineva navigatsiooni kasutamist kõikides lennuetappides, nagu on ette nähtud lennuliikluse korraldamise üldkavas. Lisaks suurendab see sekkumiste puhul GNSSi töökindlust, mis on kooskõlas ICAO 41. assamblee resolutsioonidega.

ELi liikmesriikide, Euroopa Komisjoni ja Euroopa Liidu Lennundusohutusameti (EASA) esindajad koos EUROCONTROLi ekspertidega osalesid navigatsioonisüsteemide toimkonna töös 10. lisa I köite 93. muudatust käsitleva ettepaneku koostamisel.

Kavandatav seisukoht, mis liidu nimel võetakse, on toetada kõnealust muudatusettepanekut.

Seega on seisukoht, mis võetakse liidu nimel tingimusel, et ICAO nõukogu võtab Chicago konventsiooni kavandatavad muudatused ilma sisuliste muudatusteta vastu, mitte teatada oma

mittenõustumisest ning järgida vastuvõetud meetmeid, vastates ICAO poolt riikidele adresseeritud asjaomasele kirjale. Kui liidu õigusaktid kalduvad vastuvõetud uutest ICAO standarditest kõrvale pärast kõnealuste standardite kohaldamise kavandatud kuupäeva (2. november 2023), peaksid liikmesriigid esitama ICAO-le liidu seisukoha nende konkreetsete standarditega seotud erinevuste kohta, tuginedes ettevalmistavale dokumendile, mille komisjon esitab aegsasti nõukogule arutamiseks ja heakskiitmiseks, ning milles esitatakse üksikasjalik teave erinevuste kohta nii kauaks, kui on vaja nende lõplikuks rakendamiseks.

4. ÕIGUSLIK ALUS

4.1. Menetlusõiguslik alus

4.1.1. Põhimõtted

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

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõiget 9 kohaldatakse olenemata sellest, kas liit on asjaomase organi liige või asjaomase lepingu osaline[1].

Mõiste „õigusliku toimega aktid“ hõlmab akte, millel on õiguslik toime asjaomase organi suhtes kehtiva rahvusvahelise õiguse normide alusel. Siia hulka kuuluvad ka sellised õiguslikud vahendid, mis ei ole rahvusvahelise õiguse kohaselt siduvad, kuid mis „võivad mõjutada otsustavalt liidu seadusandja vastu võetud õigusaktide sisu“[2].

4.1.2. Kohaldamine käesoleval juhul

ICAO nõukogu on lepinguga, täpsemalt rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooniga (edaspidi „Chicago konventsioon“) loodud organ.

Chicago konventsiooni artikli 54 kohaselt võtab ICAO nõukogu vastu rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad, mis määratakse kindlaks Chicago konventsiooni lisades. Need on õigusliku toimega aktid. ICAO vastu võetud standardid ja soovituslikud tavad on pärast nende vastuvõtmist ja jõustumist siduvad kõikide ICAO osalisriikide jaoks. Nende aktide teatav õiguslik toime võib oleneda mittenõustumist ja erinevusi käsitlevatest teadetest ning nende teadete tingimustest.

Lisaks kajastuvad need standardid ja soovituslikud tavad võimalikult suures ulatuses liidu õiguses ning võivad seega otsustavalt mõjutada liidu tsiviillennunduse valdkonna õigusaktide, nimelt komisjoni rakendusmääruse (EL) 2017/373 sisu.

Kavandatavad aktid ei täienda ega muuda lepingu institutsioonilist raamistikku.

Seega on esildatud otsuse menetlusõiguslik alus selliste teadete puhul ELi toimimise lepingu artikli 218 lõige 9.

---

[1] Euroopa Kohtu 7. oktoobri 2014. aasta kohtuotsus kohtuasjas Saksamaa *vs.* nõukogu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

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

4.2. Materiaalõiguslik alus

4.2.1. Põhimõtted

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohase otsuse materiaalõiguslik alus sõltub eelkõige selle vastuvõetud akti eesmärgist ja sisust, mille kohta liidu nimel seisukoht võetakse. Kui kavandatava aktiga taotletakse kahte eesmärki või reguleeritakse kahte valdkonda ning üht neist võib pidada peamiseks või ülekaalukaks, samas kui teine on kõrvalise tähtsusega, peab ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohasel otsusel olema üksainus materiaalõiguslik alus, st peamise või ülekaaluka eesmärgi või valdkonna tõttu nõutav õiguslik alus.

4.2.2. Kohaldamine käesoleval juhul

Vastuvõetud akti põhieesmärk ja sisu on seotud ühise transpordipoliitikaga.

Seega on esildatud otsuse materiaalõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 100 lõige 2.

4.3. Järeldus

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

2023/0032 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni nõukogu 228. istungjärgul seoses rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 10. lisa (Lennunduse telekommunikatsioon) I köite (Raadionavigatsioonivahendid) 93. muudatuse kavandatava vastuvõtmisega

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 100 lõiget 2 koostoimes artikli 218 lõikega 9,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

(1) Rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioon (edaspidi „Chicago konventsioon“), mille eesmärk on reguleerida rahvusvahelist lennutransporti, jõustus 4. aprillil 1947. Sellega loodi Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (edaspidi „ICAO“).

(2) Liikmesriigid on Chicago konventsiooni osalisriigid ja ICAO liikmed ning liidul on teatavates ICAO organites vaatleja staatus. ICAO nõukogus on esindatud kuus liikmesriiki.

(3) Chicago konventsiooni artikli 54 kohaselt võib ICAO nõukogu võtta vastu rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad ning määrata need kindlaks Chicago konventsiooni lisades.

(4) ICAO nõukogu kavatseb oma 228. istungjärgul vastu võtta Chicago konventsiooni 10. lisa I osa 93. muudatuse.

(5) Konventsiooni 10. lisa I köite 93. muudatuse põhieesmärk on toetada kahesagedusliku ja mitut tugisüsteemi hõlmava (DFMC) globaalse satelliitnavigatsioonisüsteemi (GNSS) kasutuselevõttu, lisades globaalse positsioneerimissüsteemi (GPS), globaalse satelliitnavigatsioonisüsteemi (GLONASS) ja satelliidipõhise tugisüsteemi (SBAS) täiendavaid töösagedusi käsitlevad sätted ning kehtestades uut satelliitnavigatsioonisüsteemi BeiDou (BDS) ja Galileo süsteemi käsitlevad sätted. Lisaks sellele on muudatuse eesmärk toetada maapealse tugisüsteemi (GBAS) puhul ionosfääri gradientide mõju leevendamist.

(6) On asjakohane määrata kindlaks liidu nimel ICAO nõukogus võetav seisukoht, kuna rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 10. lisa I köite 93. muudatus on rahvusvahelise õiguse alusel siduv ja võib otsustavalt mõjutada liidu õiguse, nimelt komisjoni rakendusmääruse (EL) 2017/373[3] sisu.

[3] Komisjoni 1. märtsi 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/373, millega sätestatakse lennuliikluse korraldamise teenuste ja aeronavigatsiooniteenuste osutajate ning muude lennuliikluse korraldamise võrgustiku funktsioonide suhtes ja kõigi nende järelevalve suhtes kohaldatavad ühisnõuded ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 482/2008, rakendusmäärused (EL) nr 1034/2011, (EL) nr 1035/2011 ja (EL) 2016/1377 ning muudetakse määrust (EL) nr 677/2011 (ELT L 62, 8.3.2017, lk 1).

(7) Liidu seisukoht ICAO nõukogu 228. istungjärgul või sellele järgneval istungil seoses Chicago konventsiooni 10. lisa I köite 93. muudatuse kavandatud vastuvõtmisega riikidele adresseeritud kirjas 2021/41 esitatud kujul, peaks olema neid muudatusi tervikuna toetada ja järgida. Kõnealust seisukohta peaksid väljendama liidu huvides ühiselt tegutsevad liidu liikmesriigid, kes on ICAO nõukogu liikmed.

(8) Kui Chicago konventsiooni 10. lisa I köite 93. muudatus on pärast selle vastuvõtmist ja jõustumist siduv kõigile ICAO liikmesriikidele, sealhulgas kõigile liidu liikmesriikidele.

(9) Chicago konventsiooni artikli 38 kohaselt peaks osalisriik, kelle arvates ei ole võimalik mõne rahvusvahelise standardi või menetluse kõiki aspekte järgida või viia oma norme ja tavasid täielikult kooskõlla rahvusvahelise standardi või menetlusega või kes peab vajalikuks vastu võtta norme või tavasid, mis mingis üksikasjas erinevad rahvusvahelise standardiga kehtestatud normidest või tavadest, viivitamata teatama ICAO-le oma tava ja rahvusvahelise standardiga kehtestatud tava erinevustest.

(10) Vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 90 jõustub asjaomane lisa või lisa muudatus selle ICAO osalisriikidele edastamisest kolme kuu jooksul või pärast ICAO nõukogu määratud pikemat perioodi juhul, kui selle aja jooksul ei ole enamik ICAO osalisriike teatanud oma mittenõustumisest.

(11) Liidu seisukoht pärast Chicago konventsiooni 10. lisa I köite 93. muudatuse vastuvõtmist ICAO nõukogu poolt, millest ICAO peasekretär teatab ICAO poolt riikidele adresseeritud kirjaga, peaks olema mitte teatada oma mittenõustumisest ning teatada vastuvõetud muudatuste järgimisest. Kui liidu õigusaktid kalduvad vastuvõetud uutest standarditest ja soovituslikest tavadest kõrvale pärast kõnealuste standardite ja soovituslike tavade kohaldamise kavandatud kuupäeva, tuleks ICAO-le teatada erinevusest nende konkreetsete standardite ja soovituslike tavadega. Sellist erinevust käsitlev liidu seisukoht peaks põhinema kirjalikul dokumendil, mille komisjon esitab nõukogule arutamiseks ja heakskiitmiseks.

(12) Kõnealust seisukohta peaksid väljendama kõik liidu huvides ühiselt tegutsevad liikmesriigid,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

(1) ICAO nõukogu 228. istungjärgul või mõnel hilisemal istungjärgul liidu nimel võetav seisukoht on toetada Chicago konventsiooni 10. lisa I köite kavandatavat 93. muudatust tervikuna.

(2) Seega on seisukoht, mis võetakse liidu nimel tingimusel, et ICAO nõukogu võtab ilma sisuliste muudatusteta vastu Chicago konventsiooni 10. lisa I köite kavandatava 93. muudatuse, millele on osutatud lõikes 1, mitte teatada oma mittenõustumisest ning järgida vastuvõetud meetmeid, vastates ICAO poolt riikidele adresseeritud asjaomasele kirjale. Kui liidu õigusaktid kalduvad vastuvõetud uutest standarditest ja soovituslikest tavadest kõrvale pärast kõnealuste standardite ja soovituslike tavade kohaldamise kavandatud kuupäeva, tuleks kooskõlas Chicago konventsiooni artikliga 38 teatada ICAO-le erinevusest nende konkreetsete standardite ja soovituslike tavadega.

Sel juhul esitab komisjon aegsasti ja vähemalt kaks kuud enne ICAO poolt erinevustest teatamiseks kehtestatud tähtaega nõukogule arutamiseks ja heakskiitmiseks ettevalmistava dokumendi, milles esitatakse liidu seisukoht üksikasjalike erinevuste kohta, millest liikmesriigid peavad ICAO-le liidu nimel teatama.

Artikkel 2

Artikli 1 lõikes 1 nimetatud seisukohta väljendavad liidu huvides ühiselt tegutsevad liidu liikmesriigid, kes on ICAO nõukogu liikmed.

Artikli 1 lõikes 2 osutatud seisukohta väljendavad kõik liidu huvides ühiselt tegutsevad liikmesriigid.

Artikkel 3

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

Nõukogu nimel
eesistuja