EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 9.10.2020
COM(2020) 649 final

2020/0290 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis seoses erinevustest teatamisega rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 1., 3. ja 4. lisast, 6. lisa I, II ja III osast, 10. lisa I ja II köitest, 11. lisast, 14. lisa I ja II köitest, 15. lisast ning 16. lisa I, II ja III köitest ning Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni nõukogus seoses kõnealuse konventsiooni 6. lisa I, II ja II osa nende 46. ja 39. muudatuse vastuvõtmisega, mis on seotud sellise nõude edasilükkamisega, et tulevikus peab varustuse hulka kuuluma 25 tundi salvestamist võimaldav kabiini helisalvestusseade (CVR), et vältida COVID-19 eriolukorrast tulenevaid soovimatuid tagajärgi

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Käesolevas ettepanekus käsitletakse järgmist:

– liidu nimel Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis (ICAO) võetav seisukoht ICAO-le teatatavate erinevuste kohta seoses rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni lisade järgmiste muudatustega, mille ICAO nõukogu võttis vastu oma 219. istungjärgul ja mis avaldati järgmisega:

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/19 1. lisa 176. muudatuse vastuvõtmise kohta;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/16 3. lisa 79. muudatuse vastuvõtmise kohta;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/23 4. lisa 61. muudatuse vastuvõtmise kohta;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/18 6. lisa I osa 44. muudatuse vastuvõtmise kohta;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/31 6. lisa II osa 37. muudatuse vastuvõtmise kohta;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/32 6. lisa III osa 23. muudatuse vastuvõtmise kohta;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/20 10. lisa I köite 92. muudatuse vastuvõtmise kohta;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/21 10. lisa II köite 92. muudatuse vastuvõtmise kohta;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/39 11. lisa 52. muudatuse vastuvõtmise kohta;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/35 14. lisa I köite 15. muudatuse vastuvõtmise kohta;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/22 14. lisa II köite 9. muudatuse vastuvõtmise kohta;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/24 15. lisa 41. muudatuse vastuvõtmise kohta;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/28 16. lisa I köite 13. muudatuse vastuvõtmise kohta;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/29 16. lisa II köite 10. muudatuse vastuvõtmise kohta;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/30 16. lisa III köite 1. muudatuse vastuvõtmise kohta;

– liidu nimel ICAO nõukogu 221. istungjärgul võetav seisukoht 6. lisa I ja II osa 46. ja 39. muudatuse kavandatud vastuvõtmise kohta seoses sellise nõude edasilükkamisega, et tulevikus peab varustuse hulka kuuluma 25 tundi salvestamist võimaldav kabiini helisalvestusseade (CVR), et vältida COVID-19 eriolukorrast tulenevaid soovimatuid tagajärgi;

– –liidu nimel võetav seiskoht pärast seda, kui ICAO teatab 6. lisa I ja II osa 46. ja 39. muudatuse vastuvõtmisest riikidele adresseeritud kirjaga ja kutsub neid üles teatama meetmete heakskiitmata jätmisest, võimalikest erinevustest või vastuvõetud meetme 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 (edaspidi „ICAO“) on Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni spetsialiseeritud asutus. Organisatsiooni eesmärk on arendada rahvusvahelise aeronavigatsiooni põhimõtteid ja meetodeid ning edendada rahvusvahelise lennutranspordi kavandamist ja arendamist.

ICAO nõukogu on ICAO alaline organ, kuhu kuulub 36 konventsiooniosalist riiki, mille ICAO assamblee on valinud kolmeks aastaks. Ajavahemikul 2019–2022 on ICAO nõukogus esindatud seitse ELi liikmesriiki.

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

Pärast selliste meetmete vastuvõtmist peavad ICAO riigid enne asjaomaste meetmete jõustumist ja õiguslikult siduvaks muutumist teatama meetmete heakskiitmata jätmisest, võimalikest erinevustest või vastuvõetud meetme järgimisest.

Chicago konventsiooni artikli 38 kohaselt peab osalisriik, kelle arvates ei ole mõne rahvusvahelise standardi või menetluse kõiki aspekte võimalik järgida või viia oma norme ja 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 teavitama ICAO-d oma tava ja rahvusvahelise standardiga kehtestatud tava erinevustest.

2.3. Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni nõukogu 219. istungjärgul vastu võetud aktid ja nende seos kehtivate liidu eeskirjadega

ICAO nõukogu võttis 219. istungjärgul vastu Chicago konventsiooni lisade muudatused, mis on loetletud eespool 1. jaos. ICAO poolt riikidele adresseeritud kirjades, millega teavitatakse ICAO osalisriike muudatuste vastuvõtmisest, tuletatakse neile meelde Chicago konventsiooni artiklist 38 tulenevat kohustust teavitada ICAOd võimalikest erinevustest.

Allpool on esitatud ülevaade lisade muudatustest, mis võeti vastu ICAO nõukogu 219. istungjärgul, ja täpsemad üksikasjad on esitatud nõukogu kavandatava otsuse lisas.

2.3.1. 1. lisa (lennundusspetsialistide load) 176. muudatus

ICAO 1. lisa 176. muudatus tuleneb pädevuspõhist koolitust ja hindamist käsitlevas ICAO töörühmas (CBTA-TF) ja ICAO sekretariaadis välja töötatud soovitustest ning tegemist on ühtlustamisega vastavalt aeronavigatsiooniteeninduse protseduuride (koolitus) (PANS-TRG, dokument 9868) 5. muudatusele ja uute mõistetega ning muudatusega ajakohastatakse lennujuhtidele/-korraldajatele esitatavaid nõudeid, nähakse ette vertikaalstardiga õhusõidukeid käsitlevate sätete muutmine ja nende sätete kohaldamise edasilükkamine ning lisatakse kohapealse lennujuhtimisalase väljaõppe juhendajaid käsitlevad sätted.

Muudatused mõjutavad määrust (EL) 1178/2011 õhusõiduki meeskonna kohta,[1] määrust (EL) 1321/2014 jätkuva lennukõlblikkuse kohta[2] ja määrust (EL) 2015/340 lennujuhtide kohta[3]. Kõnealuseid muudatusi on võetud sisuliselt arvesse ELi õigusaktides. Mõned muudatused on vajalikud määratluste sõnastuse ühtlustamiseks, et kajastada redaktsioonilisi muudatusi ja asjakohase lennujuhtide instruktori tehtava järelevalve nõuet. Viimati nimetatud muudatuse tegemise ja mõne mõiste ülevõtmise tõttu ELi õigusnormidesse tuleb ICAO-le teatada teatava aja jooksul säilivatest erinevustest. ELi õigusnormide asjakohased muudatused on kavas teha 2020. ja 2021. aastal.

2.3.2. 3. lisa (rahvusvahelise lennunduse meteoroloogiateenused) 79. muudatus

Pärast ICAO konventsiooni 3. lisa 79. muudatust on vaja ajakohastada komisjoni rakendusmäärust (EL) 2017/373[4].

Suur osa muudatustest mõjutab ELi sidusrühmi minimaalselt ning üldiselt aitavad need lennundustegevuse ohutust ja tõhusust suurendada. Paljudel juhtudel on vaja uuendada tarkvara ning seda peetakse eeldatava kasuga proportsionaalseks ja hallatavaks. Seega loodetakse paljud muudatused muutmata kujul inkorporeerida ELi määrustesse 2021. aasta kolmandaks kvartaliks, järgides EASA kehtestatud vastavaid menetlusi. Kuni kõnealuste regulatiivsete muudatuste vastuvõtmiseni tuleb paljude muudatustega seoses teatada erinevustest.

2.3.3. 4. lisa (lennunduskaardid) 61. muudatus

Komisjoni rakendusmääruse (EL) 2017/373 punkti AIS.OR.325 „Lennunduskaardid“ alapunkti a alapunktidega 2 ja 3 on nõutud, et aeronavigatsiooniteabe teenuse (AIS) osutaja tagab muu hulgas, et lennuvälja/kopteriväljaku kaart ja lennuvälja maapealse liikumise kaart, kui need on kättesaadavad, moodustavad lennundusteabe kogumiku (AIP) osa või antakse need lennundusteabe kogumiku saajatele eraldi. Selle muudatuse arvessevõtmiseks

---

1 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).

2 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).

3 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).

4 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).

muudetakse õigusraamistikku 2020. aasta jooksul. Sellest tulenevalt ei tohiks 4. novembri 2021. aasta seisuga esineda erinevusi liidu määruste ja/või tavade ning 4. lisa sätete vahel, kaasa arvatud kõik muudatused kuni 61. muudatuseni (kaasa arvatud).

2.3.4. 6. lisa I osa (õhusõidukite käitamine – igailmalennud) 44. muudatus

Kuni määruse (EL) nr 965/2012 muutmiseni, et kajastada 6. lisa I osa 44. muudatust, tuleks teatada standardi 4.2.8.2 ja mõistete erinevustest. Tuleb märkida, et liikmesriigid oleksid juba pidanud teatama erinevusest võrreldes standardiga 4.2.8.1.1, kuna praegu lubab määrus (EL) 965/2012 kasutada ümberarvestust ainult esiklaasinäiturite (HUD) ja täiustatud vaatlussüsteemide (EVS) puhul[5].

2.3.4.1. Lubade andmise, vastuvõtmise ja heakskiitmise tingimuste ühtlustamine

Selle muudatusega nõutakse erinevusest teatamist, kuigi liikmesriigid oleksid juba pidanud teatama, et standardites ja soovituslikes tavades (SARP) kasutatakse mõistet „pikema kõrvalekaldumisajaga lend (EDTO)“, mida ei ole veel määrusesse (EL) nr 965/2012[6] üle võetud (selle asemel kasutatakse mõistet „kahemootorilise lennuki suurendatud käitamisulatusega lend“ (ETOPS))[7].

2.3.4.2. Artikkel 83a

Lisa muudatuse kohaselt peab pardal olema Chicago konventsiooni artikli 83a alusel sõlmitud lepingu kokkuvõtte tõestatud koopia. Lisaks võetakse 6. lisa I osa uue 10. liitega kasutusele lepingu kokkuvõtte standardvorm. See sisaldab kogu vajalikku asjakohast teavet ja selles on esitatud vorm, mida käitajad peavad kasutama õhusõiduki kontrollimisel seisuplatsil või muude kontrollitoimingute ajal, et vältida arusaamatusi, kui kontrollitava õhusõiduki suhtes kohaldatakse artikli 83a kohast lepingut. Lisaks nõutakse selles, et lepingu kokkuvõte tuleb edastada ICAO-le, kui registreerimiseks esitatakse artikli 83a kohane leping.

Määrusega (EL) 2018/1139[8] ning selle rakendusaktide ja delegeeritud õigusaktidega kehtestatud õigusraamistiku kohaselt kantakse ELi õigussüsteemis registreerimisriigi ülesanded ELi liikmesriikide vahel üle viisil, mis täielikult vastab Chicago konventsiooni artikli 83a eesmärkidele. Seda süsteemi kohaldatakse kõikide ELi liikmesriigi registrisse kantud õhusõidukite suhtes, mida käitab käitaja, kelle peamine tegevuskoht on mõnes teises ELi liikmesriigis ja kes täidab käitaja riigi kohustusi.

Leitakse, et äsja vastu võetud standardite ja soovituslike tavadega, millega lahendatakse seisuplatsil kontrollimist teostavate inspektoritega seotud (ohutust mittekäsitlev) küsimus, tekitatakse käitajatele täiendavat halduskoormust. Lisaks muudab ICAO registreerimisnorme, et näha ette artikli 83a kohaste lepingute registreerimine interaktiivses veebipõhise süsteemis.

---

5 Vastavalt 6. lisa I osa 38. muudatusele, millest teatati riikidele adresseeritud kirjaga An 11/1.3.27-14/9.

6 Komisjoni määrus (EL) nr 965/2012, 5. oktoober 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).

7 Vastavalt 6. lisa I osa 38. muudatusele, millest teatati riikidele adresseeritud kirjaga An 11/1.3.27-14/9.

8 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).

Kui selline süsteem on kogu maailmas juurdepääsetav, on dokumendi õhusõiduki pardal hoidmise nõue veelgi küsitavam.

Selle konkreetse standardi järgimise tagamiseks ei kavatseta määrust (EL) 965/2012 muuta.

Seepärast tuleks teatada erinevusest võrreldes ICAO uute standardite ja soovituslike tavadega.

2.3.4.3. Miniregistraatori usaldusväärne toiteallikas

Purunemiskindlad pardasalvestid (näiteks lennuandmete pardasalvestid (FDR) või kabiini helisalvestusseadmed (CVR)) tuleb paigaldada nii, et nende elektritoiteallikas tagaks seadmete maksimaalse töökindluse. Miniregistraatorite (näiteks kabiini helisalvestussüsteemi (CARS) või õhusõiduki andmete salvestamise süsteemide (ADRS)) kohta sellised sätted puuduvad. Pärast 2016. aastat välja antud esmase lennukõlblikkussertifikaadiga lennukite suhtes kehtiv uus standard (6. lisa I osa 8. liite standard 1.6) on kehtestatud selliste miniregistraatorite kohta, mis ühendatakse toiteallikaga, mis tagab seadmete kasutuskeskkonnas andmete nõuetekohase ja usaldusväärse registreerimise.

Määruse (EL) nr 965/2012 kohaselt peab miniregistraator olema ärilises lennutranspordis kasutatavas teatavate kategooriate kerglennukis, kui asjaomasele õhusõidukile antakse esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) välja 5. septembril 2022 või pärast seda (vt määruse (EL) nr 965/2012 IV lisa (CAT-osa) punkt CAT.IDE.A.191). Kui 6. lisa I osa 8. liite uus standard 1.6 võetakse ELi nõuetesse üle, kohaldatakse seda üksnes kõnealuste kerglennukikategooriate suhtes, välja arvatud juhul, kui selle standardi ELi õigusnormidesse ülevõtmise täiendavast hindamisest selgub, et standardi laialdasem kohaldamine aitaks lennutegevuse ohutust ja tõhusust suurendada. Kuna uus standard sisaldub 6. lisa I osa liites, tuleks kõnealuse liite kohta esitada ka teade sellele vastavuse või sellest erinevuse kohta seoses standardiga, millega nähakse ette miniregistraatori olemasolu, ja osutada sellele liitele. Seepärast tuleks erinevusest teatada.

2.3.4.4. Andmesideühenduse kaudu edastatud sõnumite salvestamine

Määrusesse (EL) nr 965/2012 ei ole üle võetud 6. lisa I osa standardit 6.3.3.1.2. Liikmesriigid oleksid juba pidanud teatama erinevusest võrreldes selle standardiga[9]. 44. muudatusega erinevus säilib.

2.3.4.5. Hättasattunud õhusõiduki asukoht

Hättasattunud lennuki asukohta käsitlevad sätted võeti üle määruse (EL) nr 965/2012 IV lisa (CAT-osa) punkti CAT.GEN.MPA.210, mida kohaldatakse teatavate lennukikategooriate suhtes, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2023 või pärast seda. Standardi 6.18.1 muudatusega viiakse see standard paremini kooskõlla punktiga CAT.GEN.MPA.210, mida kohaldatakse nende lennukite suhtes, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2023 või pärast seda. Teatatud erinevus standardiga 6.18.1 peaks siiski säilima, sest maksimaalse sertifitseeritud stardimassi (MCTOM) ja suurima lubatud reisijakohtade arvu (MOPSC) kriteeriumid standardis 6.18.1 ja punktis CAT.GEN.MPA.210 erinevad.

2.3.5. 6. lisa (õhusõidukite käitamine) II osa 37. muudatus

2.3.5.1. Igailmalennud

[9] Vastavalt 6. lisa I osa 43. muudatusele, millest teatati riikidele adresseeritud kirjaga An 11/01.03.1932-18/12.

Kuni määruse (EL) nr 965/2012 muutmiseni tuleks teatada mõistete erinevusest. Liikmesriigid peaksid juba olema teatanud erinevusest punktist 2.2.2.2.1.1, kuna määruse (EL) 965/2012 kohaselt võib praegu kohaldada ümberarvestust ainult HUDi ja EVSi puhul[10].

Liikmesriigid peaksid juba olema teatanud erinevusest seoses punktiga 2.2.2.2.1, kuna määruse (EL) 965/2012 VI lisas (NCC-osa) on eeskiri ette nähtud käitajale, mitte õhusõiduki kaptenile; halva nähtavusega lendude korral on selleks määruse (EL) nr 965/2012 V lisa (SPA-osa) kohane pädev asutus.

2.3.5.2. Artikkel 83a

Lisa muudatuse kohaselt peab pardal olema Chicago konventsiooni artikli 83a alusel sõlmitud lepingu kokkuvõtte tõestatud koopia. Lisaks võetakse 6. lisa I osa uue 10. liitega kasutusele lepingu kokkuvõtte standardvorm. See sisaldab kogu vajalikku asjakohast teavet ja selles on esitatud käitajate hoitav vorm, mida kasutatakse õhusõiduki kontrollimisel seisuplatsil või muude kontrollitoimingute ajal, et vältida arusaamatusi, kui kontrollitava õhusõiduki suhtes kohaldatakse artikli 83a kohast lepingut. Lisaks nõutakse selles, et lepingu kokkuvõte tuleb edastada ICAO-le, kui registreerimiseks esitatakse artikli 83a kohane leping.

Määrusega (EL) 2018/1139 ning selle rakendusaktide ja delegeeritud õigusaktidega kehtestatud õigusraamistiku kohaselt kantakse ELi õigussüsteemis registreerimisriigi ülesanded ELi liikmesriikide vahel üle viisil, mis täielikult vastab Chicago konventsiooni artikli 83a eesmärkidele. Seda süsteemi kohaldatakse kõikide ELi liikmesriigi registrisse kantud õhusõidukite suhtes, mida käitab käitaja, kelle peamine tegevuskoht on mõnes teises ELi liikmesriigis ja kes täidab käitaja riigi kohustusi.

Leitakse, et uute standardite ja soovituslike tavadega, millega lahendatakse seisuplatsil kontrollimist teostavate inspektoritega seotud (ohutust mittekäsitlev) küsimus, tekitatakse käitajatele täiendavat halduskoormust.

Lisaks muudab ICAO registreerimisnorme, et näha ette artikli 83a kohaste lepingute registreerimine interaktiivses veebipõhise süsteemis. Kui selline süsteem on kogu maailmas juurdepääsetav, on dokumendi õhusõiduki pardal hoidmise nõue veelgi küsitavam.

Selle konkreetse standardi järgimise tagamiseks ei kavatseta määrust (EL) 965/2012 muuta.

Seepärast tuleks teatada erinevustest võrreldes ICAO uute standardite ja soovituslike tavadega.

2.3.6. 6. lisa (õhusõidukite käitamine) III osa 23. muudatus

2.3.6.1. Igailmalennud

Kuni määruse (EL) nr 965/2012 muutmiseni tuleks teatada erinevustest võrreldes standardi 2.2.8.2 ja mõistetega. Liikmesriigid peaksid juba olema teatanud erinevusest punktist 2.2.8.1.1, kuna määruse (EL) 965/2012 kohaselt võib praegu kohaldada ümberarvestust ainult HUDi ja EVSi puhul[11].

2.3.6.2. Artikkel 83a

Lisa muudatuse kohaselt peab pardal olema Chicago konventsiooni artikli 83a alusel sõlmitud lepingu kokkuvõtte tõestatud koopia. Lisaks võetakse 6. lisa I osa uue 10. liitega kasutusele lepingu kokkuvõtte standardvorm. See sisaldab kogu vajalikku asjakohast teavet ja selles on esitatud käitajate hoitav vorm, mida kasutatakse õhusõiduki kontrollimisel seisuplatsil või muude kontrollitoimingute ajal, et vältida arusaamatusi, kui kontrollitava õhusõiduki suhtes

[10] Vt allmärkus 9.
[11] Vt allmärkus 9.

kohaldatakse artikli 83a kohast lepingut. Lisaks nõutakse selles, et lepingu kokkuvõte tuleb edastada ICAO-le, kui registreerimiseks esitatakse artikli 83a kohane leping.

Määrusega (EL) 2018/1139 ning selle rakendusaktide ja delegeeritud õigusaktidega kehtestatud õigusraamistiku kohaselt kantakse ELi õigussüsteemis registreerimisriigi ülesanded ELi liikmesriikide vahel üle viisil, mis täielikult vastab Chicago konventsiooni artikli 83a eesmärkidele. Seda süsteemi kohaldatakse kõikide ELi liikmesriigi registrisse kantud õhusõidukite suhtes, mida käitab käitaja, kelle peamine tegevuskoht on mõnes teises ELi liikmesriigis ja kes täidab käitaja riigi kohustusi.

Leitakse, et äsja vastuvõetud standardite ja soovituslike tavadega, millega lahendatakse seisuplatsil kontrollimist teostavate inspektoritega seotud (ohutust mittekäsitlev) küsimus, tekitatakse käitajatele täiendavat halduskoormust.

Lisaks muudab ICAO registreerimisnorme, et näha ette artikli 83a kohaste lepingute registreerimine interaktiivses veebipõhise süsteemis. Kui selline süsteem on kogu maailmas juurdepääsetav, on dokumendi õhusõiduki pardal hoidmise nõue veelgi küsitavam.

Praeguses etapis ei kavatseta selle konkreetse standardi järgimise tagamiseks määrust (EL) 965/2012 muuta.

Seepärast tuleks teatada erinevustest võrreldes ICAO uute standardite ja soovituslike tavadega.

2.3.6.3. Lennuandmete pardasalvestid

Kokkupõrkekindlad pardasalvestid (näiteks FDR või CVR) tuleb paigaldada nii, et nende elektritoiteallikas tagaks seadmete maksimaalse töökindluse. Miniregistraatorite (näiteks CARS või ADR) kohta sellised sätted puuduvad. Uus standard (6. lisa III osa 4. liite standard 1.6) on kehtestatud selliste miniregistraatorite kohta, mis ühendatakse toiteallikaga, mis tagab seadmete kasutuskeskkonnas andmete nõuetekohase ja usaldusväärse registreerimise.

Määruse (EL) nr 965/2012 kohaselt peab miniregistraator olema ärilises lennutranspordis kasutatavas teatavate kategooriate kopterites, kui asjaomasele õhusõidukile antakse esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) välja 5. septembril 2022 või pärast seda (vt määruse (EL) nr 965/2012 IV lisa (CAT-osa) punkt CAT.IDE.H.191). Kui 6. lisa III osa 4. liite standard 1.6 võetakse ELi nõuetesse üle, kohaldatakse seda üksnes kõnealuste kergkopterikategooriate suhtes, välja arvatud juhul, kui selle standardi ELi õigusnormidesse ülevõtmise täiendavast hindamisest selgub, et standardi laialdasem kohaldamine aitaks lennutegevuse ohutust ja tõhusust suurendada. Kuna uus standard sisaldub 6. lisa III osa liites, tuleks kõnealuse liite kohta esitada ka teade sellele vastavuse või sellest erinevuse kohta seoses standardiga, millega nähakse ette miniregistraatori olemasolu, ja osutada sellele liitele. Standardiga 4.3.1.1.4 on ette nähtud pardasalvesti olemasolu kopterites, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on alla 3 175 kg, ning see salvesti võib olla õhusõiduki andmete salvestamise süsteem (ADRS).

6. lisa III osas ei nõuta kabiini helisalvestussüsteemi (CARS) olemasolu. Seepärast tuleks teatada erinevusest standardiga 4.3.1.2.4 ja täpsustada, et juhul kui kasutatakse õhusõiduki andmete salvestamise süsteemi (ADRS), puudub praegu ELis selle usaldusväärse toiteallika nõue.

2.3.6.4. Andmesideühenduse kaudu edastatud sõnumite salvestamine

Määrusesse (EL) nr 965/2012 ei ole üle võetud 6. lisa III osa standardit 4.3.3.1.2 ega 4.7.3.1.1.1. Liikmesriigid oleksid juba pidanud teatama erinevusest võrreldes selle standardiga[12]. 23. muudatusega erinevus säilib.

2.3.7. 10. lisa (lennunduse telekommunikatsioon) I köite 92. muudatus

ICAO konventsiooni 10. lisa I köitele kuni selle 89. muudatuseni (kaasa arvatud) viidatakse määruse (EL) 2017/373 VIII lisa B alajaos CNS.TR.100 „Side-, navigatsiooni- või seireteenuste osutajate töömeetodid ja -kord“. Seda sätet kavatsetakse muuta ja lisada eespool viidatud punkti CS.TR.100 muudatused kuni 92. muudatuseni (kaasa arvatud), mis on esitatud ICAO poolt riikidele adresseeritud kirjas nr 20/20. Edaspidi tuleks teatada nendest erinevustest, mida mõjutavad muudatused kuni 92. muudatuseni.

2.3.8. 10. lisa (lennunduse telekommunikatsioon) II köite 92. muudatus

Tegemist on muudatusega, mis tuleneb 3. lisa (rahvusvahelise lennunduse meteoroloogiateenused) 79. muudatusest, mis mõjutab aeronavigatsioonilist fikseeritud teenindust (AFS).

ICAO konventsiooni 10. lisa II köitele kuni selle 89. muudatuseni (kaasa arvatud) viidatakse määruse (EL) 2017/373 VIII lisa B alajaos CNS.TR.100 „Side-, navigatsiooni- või seireteenuste osutajate töömeetodid ja -kord“. Kuna seda sätet kavatsetakse muuta ja lisada eespool viidatud punkti CS.TR.100 muudatused kuni 92. muudatuseni (kaasa arvatud), mis on esitatud ICAO poolt riikidele adresseeritud kirjas nr 20/21, tuleks muudetud standarditest ja soovituslikest tavadest teatada. Seetõttu on erinevused järgmised:

2.3.9. 11. lisa (lennuliiklusteenused) 56. muudatus

Seoses tsiviilõhusõidukitele potentsiaalselt ohtliku tegevuse koordineerimisega, nagu on juba ette nähtud 11. lisa 2. peatüki punktiga 2.19.1, lisati rakendusmäärusega (EL) 2020/469[13] määrusesse (EL) 2017/373 artikkel 3c, milles sätestatakse vastavad nõuded, mida hakatakse kohaldama alates 27. jaanuarist 2022. Ohutusriski hindamist käsitleva 2. peatüki 52. muudatusega kehtestatud lisanõudeid loodetakse käsitleda õigel ajal. Kuni vastava määruse vastuvõtmiseni tuleks erinevustest teatada.

Määruse (EL) nr 139/2014[14] kavandatavas muudatuses, mis eeldatavasti avaldatakse 2020. aasta lõpuks, käsitletakse juba 11. lisa 3. peatüki uusi, äsja vastu võetud standardeid, mille kohaselt peavad maapealsete sõidukite juhid kõneside kaudu edastatud juhistes sisalduvad ohutusteabe osad tagasi lugema. Selleks et viia kõnealune määrus kooskõlla määrusega (EL) nr 923/2012 (Euroopa standarditud õhusõidueeskirjad (SERA)), tuleb õigel ajal käsitleda neid nõudeid ja nõuet, mille kohaselt lennujuht peab tagasilugemist kuulama. Määruse (EL) nr 923/2012 punkti SERA.8015 „Lennujuhtimisüksuse load“ alapunkt e sisaldab nõudeid lubade ja ohutusteabe tagasilugemise kohta ning põhiliselt käsitletakse seal lennumeeskonna ja lennujuhi vahelist teabevahetust. SERA selle punkti muutmine võimaldaks saavutada 2023. aastaks kooskõla 11. lisa 52. muudatusega.

Kuni vastava määruse vastuvõtmiseni tuleks erinevustest teatada.

---

12 Vt allmärkus 9.

13 Komisjoni 14. veebruari 2020. aasta rakendusmäärus (EL) 2020/469, millega muudetakse määrusi (EL) nr 923/2012, (EL) nr 139/2014 ja (EL) 2017/373 lennuliikluse korraldamisele ja aeronavigatsiooniteenustele, õhuruumistruktuuride kavandamisele, andmete kvaliteedile ja lennuraja ohutusele kehtestatud nõuete osas ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 73/2010 (ELT L 104, 3.4.2020, lk 1).

14 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).

2.3.10. 14. lisa (lennuväljad) I köite 15. muudatus

3., 5. ja 9. peatüki sätete muutmiseks on vaja muuta teatavaid EASA sertifitseerimistingimusi, mis on kavas vastu võtta 2021. aasta kolmandas kvartalis. Kuni vastuvõtmiseni on vaja teatada erinevustest seoses nende peatükkidega. Seepärast tuleks teatada erinevustest võrreldes muudetud standardite ja soovituslike tavadega.

2.3.11. 14. lisa (lennuväljad) II köite 9. muudatus

14. lisa II köite muudatuste analüüs näitab, et nende ülevõtmine nõuaks muudatusi, mis on peamiselt seotud kopteriväljaku kavandamise sertifitseerimise tingimustega. Selliste tulevaste muudatustega käsitletaks 14. lisa II köite 1., 3. 4. ja 5. peatükki tehtud muudatusi. Nagu ICAO poolt riikidele adresseeritud kirjas A4/1.1.58-18/97 esitatud soovituses märgitud, ei peeta mõnel juhul aga asjakohaseks muuta praegu kehtivaid tingimusi (näiteks kopteriväljaku valgustussüsteemidele esitatavad nõuded).

Muudel juhtudel tingiksid 14. lisa II köite (2. ja 6. peatüki) sätete muudatused vajaduse muuta määrusega 139/2014 kehtestatud õigusraamistikku.

Seega tuleks asjakohastest erinevustest teatada kuni asjakohaste ELi õigusnormide muutmiseni.

2.3.12. 15. lisa (aeronavigatsiooniteabe teenused) 41. muudatus

Muudatuste eesmärk on parandada tsiviillennundusele ohtliku tegevuse teavet, mis avaldatakse nõustavas teates lennunduspersonalile (NOTAM), kus käsitletakse konkreetse konfliktipiirkonna juhtumit.

Määrusega (EL) 2017/373 (muudetud määrusega (EL) 2020/469) on VI lisasse (AIS-osa) lisatud uusimad 15. lisas sisalduvad ICAO standardid ja soovituslikud tavad ning aeronavigatsiooniteeninduse protseduure ja aeronavigatsiooniteabe haldamist (PAN-AIM) käsitlevad sätted. Erinevusest tuleb siiski teatada, sest ICAOs vastu võetud muudatused ei sisaldu veel määruse (EL) 2017/373 VI lisas (AIS-osa).

2.3.13. 16. lisa (keskkonnakaitse) I köite 13. muudatus

16. lisa kohaldatav muudatus kavatsetakse teha määruse (EL) 2018/1139 artikli 9 lõike 2 esimeses lõigus ja see jõustub 1. aprillil 2022.

ICAO poolt riikidele adresseeritud kirja 20/28 kohaselt on aga 16. lisa I köite 13. muudatuse kohaldamise kuupäev 1. jaanuar 2021.

Kuni 31. märtsini 2022 säilib erinevus ELi määruste ja/või tavade ning 16. lisa I köite sätete vahel ning see hõlmab kõiki muudatusi kuni 13. muudatuseni (kaasa arvatud). Seepärast tuleks kuni 31. märtsini 2022 säilivast erinevusest teatada.

2.3.14. 16. lisa (keskkonnakaitse) II köite 10. muudatus

16. lisa II köite kohaldatav muudatus kavatsetakse teha määruse (EL) 2018/1139 artikli 9 lõike 2 esimeses lõigus.

Vastavalt ICAO poolt riikidele adresseeritud kirjale 20/29 on 16. lisa I köite 10. muudatuse kohaldamise kuupäev 1. jaanuar 2021. Asjakohane muudatus kavatsetakse teha EASA vastava menetlusega. Kuni 31. märtsini 2022 säilib siis erinevus ELi määruste ja/või tavade ning 16. lisa I köite sätete vahel ning see hõlmab kõiki muudatusi kuni 10. muudatuseni (kaasa arvatud). Seepärast tuleks erinevusest teatada.

2.3.15. 16. lisa (keskkonnakaitse) III köite 1. muudatus

Vastavalt ICAO poolt riikidele adresseeritud kirjale 20/30 on 16. lisa III köite 1. muudatuse kohaldamise kuupäev 1. jaanuar 2021. 16. lisa III köite vastav muudatus kavatsetakse teha määruse (EL) 2018/1139 artikli 9 lõike 2 esimeses lõigus.

Kuni 1. aprillini 2022 säilib erinevus ELi määruste ja/või tavade ning 16. lisa IIII köite sätete vahel ning see hõlmab kõiki muudatusi kuni 13. muudatuseni (kaasa arvatud).

2.4. 6. lisa I ja II osa 46. ja 39. muudatuse vastuvõtmine Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni nõukogus seoses sellise nõude edasilükkamisega, et tulevikus peab varustuse hulka kuuluma 25 tundi salvestamist võimaldav kabiini helisalvestusseade (CVR), et vältida COVID-19 eriolukorrast tulenevaid soovimatuid tagajärgi

6. lisa I ja II osa 46. ja 39. muudatus, mis on seotud sellise nõude edasilükkamisega, et tulevikus peab varustuse hulka kuuluma 25 tundi salvestamist võimaldav kabiini helisalvestusseade (CVR), et vältida COVID-19 eriolukorrast tulenevaid soovimatuid tagajärgi, esitatakse vastuvõtmiseks ICAO nõukogu 221. istungjärgul.

Nende Chicago konventsiooni 6. lisa (*Õhusõidukite käitamine, I osa – rahvusvaheline äriline lennutransport – lennukid, II osa – rahvusvaheline üldlennundus – lennukid*) muudatuste eesmärk on lükata 25 tundi salvestamist võimaldava kabiini helisalvestusseadme (CVR) olemasolu kohustuse rakendamine edasi kuni 1. jaanuarini 2022, mil kavandatavad muudatused muutuvad Chicago konventsiooni osalisriikide jaoks siduvaks.

Kuupäevaks, millal kabiini helisalvestusseade (CVR) peab varustuse hulka kuuluma, määrati 1. jaanuar 2021. COVID-19 pandeemia kuulutati välja 2020. aasta alguses ning on alates sellest ajast põhjustanud märkimisväärseid häireid õhusõidukite tootmises ja õhusõidukite tootjate tarneahelates.

3. LIIDU NIMEL VÕETAV SEISUKOHT

3.1. Teatamisele kuuluvad erinevused

ICAO nõukogu 219. istungjärgul 2.–20. märtsil 2020 võeti vastu mitmed Chicago konventsiooni eri lisade muudatused ohutuse, keskkonna ja aeronavigatsiooni valdkonnas.

ICAO iga lisa puhul osutatakse nõukogu otsuse ettepaneku lisas asjakohastele liidu õigusaktidele. Kõik viidatud muudatused kuuluvad liidu õigusega hõlmatud valdkondadesse ja seega liidu ainuvälispädevusse. Lisaks on nõukogu otsuse ettepaneku lisas üksikasjalikult välja toodud erinevused, millest tuleb ICAO-le teatada. Järgmises loetelus on kindlaks määratud, missuguste lisade kohta tuleb ICAO-le erinevustest teatada:

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/19 1. lisa 176. muudatuse vastuvõtmise kohta – teatada erinevustest;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/16 3. lisa 79. muudatuse vastuvõtmise kohta – teatada erinevustest;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/18 6. lisa I osa 44. muudatuse vastuvõtmise kohta – teatada erinevustest;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/31 6. lisa II osa 37. muudatuse vastuvõtmise kohta – teatada erinevustest;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/32 6. lisa III osa 23. muudatuse vastuvõtmise kohta – teatada erinevustest;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/20 10. lisa I köite 92. muudatuse vastuvõtmise kohta – teatada erinevustest;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/21 10. lisa II köite 92. muudatuse vastuvõtmise kohta – teatada erinevustest;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/39 11. lisa 52. muudatuse vastuvõtmise kohta – teatada erinevustest;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/35 14. lisa I köite 15. muudatuse vastuvõtmise kohta – teatada erinevustest;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/22 14. lisa II köite 9. muudatuse vastuvõtmise kohta – teatada erinevustest;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/24 15. lisa 41. muudatuse vastuvõtmise kohta – teatada erinevustest.

Sellega seoses ja asjakohaseid liidu õigusakte arvesse võttes on liidu nimel võetav seisukoht teatada erinevustest kooskõlas Chicago konventsiooni artikliga 38, nagu on sätestatud nõukogu otsuse ettepaneku lisas.

3.2. 6. lisa I ja II osa 46. ja 39. muudatus

Peamine muudatus, mis 6. lisa I ja II osa 46. ja 39. muudatuse ettepanekuga tehakse kehtivatesse liidu õigusnormidesse, on algselt 1. jaanuariks 2021 kavandatud uue 25 tundi salvestamist võimaldava kabiiniseadme olemasolu kohustuse rakendamise kuupäeva edasilükkamine 1. jaanuarile 2022.

COVID-pandeemia tõttu ei ole ka liidu tasandil võimalik rakendada algselt 1. jaanuarile 2021 kavandatud uut kohustust, millega nõutakse 25 tundi salvestamist võimaldava kabiiniseadme olemasolu. Komisjon on praegu vastu võtmas selle kuupäeva edasilükkamist liidu tasandil, muutes asjakohast komisjoni määrust[15]. Seepärast tuleks toetada ICAO kavandatud edasilükkamist. Kui ICAO ükskord teatab 6. lisa I ja II osa 46. ja 39. muudatuse vastuvõtmisest riikidele adresseeritud kirjaga ja kutsub neid üles teatama muudatuse heakskiitmisest keeldumisest, võimalikest erinevustest või vastuvõetud meetme järgimisest, peaks liidu seisukoht olema teatada muudatuste järgimisest.

4. ÕIGUSLIK ALUS

4.1. Menetlusõiguslik alus

4.1.1. Põhimõtted

Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 218 lõikega 9 on ette nähtud otsused, „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“.

---

[15] Komisjoni määrus (EL) nr 965/2012, 5. oktoober 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). Vt lennutegevuse eeskirja punktid CAT.IDE.A.185(c)(1) ja NCC.IDE.A.160(b)(1).

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõiget 9 kohaldatakse olenemata sellest, kas liit on asjaomase organi liige või asjaomase kokkuleppe osaline[16].

Termin „õigusliku toimega aktid“ hõlmab akte, millel on õiguslikud tagajärjed asjaomase organi suhtes kehtiva rahvusvahelise õiguse normide alusel. Selle mõiste alla kuuluvad ka sellised õiguslikud vahendid, mis ei ole rahvusvahelise õiguse kohaselt siduvad, kuid mis „võivad mõjutada otsustavalt liidu seadusandja vastu võetud õigusaktide sisu“[17].

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. Nende aktide teatav õiguslik toime võib oleneda erinevustest teatamisest ja nende teadete tingimustest. Seetõttu kuulub selliste teadete kohta liidu seisukoha vastuvõtmine ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohaldamisalasse.

Erinevused, millest teatatakse vastusena ICAO poolt riikidele adresseeritud kirjadele, mis on loetletud eespool, mõjutavad Chicago konventsiooni alusel kehtestatud standardite õiguslikku toimet.

See õiguslik toime jääb suurel määral liidu eeskirjade, täpsemalt määruste (EL) 2018/1139, (EL) 2017/373, (EL) nr 965/2012, (EL) nr 2020/469 ja (EL) nr 139/2014 kohaldamisalasse. See tähendab, et ELi toimimise lepingu artikli 3 lõike 2 kohaselt on liidul selles küsimuses ainuvälispädevus.

Vastuvõetud aktid ei täienda ega muuda lepingu institutsioonilist raamistikku.

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

4.2. Materiaalõiguslik alus

4.2.1. Põhimõtted

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

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

4.3. Kokkuvõte

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

---

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

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

2020/0290 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis seoses erinevustest teatamisega rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 1., 3. ja 4. lisast, 6. lisa I, II ja III osast, 10. lisa I ja II köitest, 11. lisast, 14. lisa I ja II köitest, 15. lisast ning 16. lisa I, II ja III köitest ning Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni nõukogus seoses kõnealuse konventsiooni 6. lisa I, II ja II osa nende 46. ja 39. muudatuse vastuvõtmisega, mis on seotud sellise nõude edasilükkamisega, et tulevikus peab varustuse hulka kuuluma 25 tundi salvestamist võimaldav kabiini helisalvestusseade (CVR), et vältida COVID-19 eriolukorrast tulenevaid soovimatuid tagajärgi

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 seitse liikmesriiki.

(3) Vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 54 võib ICAO nõukogu võtta vastu rahvusvahelisi standardeid ja soovituslikke tavasid.

(4) Chicago konventsiooni artikli 38 kohaselt peaks 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.

(5) ICAO nõukogu võttis 2.–20. märtsil 2020 peetud 219. istungjärgul vastu Chicago konventsiooni 1., 3., 4., 6. (I, II ja III osa), 10. (I ja II köide), 11., 14. (I ja II köide), 15. ja 16. (I, II ja III köide) lisa muudatused ohutuse, keskkonna ja aeronavigatsiooni valdkonnas. ICAO poolt riikidele adresseeritud vastavates kirjades, milles teavitatakse ICAO osalisriike muudatuste vastuvõtmisest, tuletatakse neile meelde Chicago konventsiooni artiklist 38 tulenevat kohustust teatada ICAO-le võimalikest erinevustest.

(6) Kõik ICAO nõukogus vastu võetud muudatused kuuluvad liidu õigusega hõlmatud valdkondadesse ja seetõttu liidu ainuvälispädevusse. Uued standardid ja soovituslikud

tavad mõjutavad otsustavalt liidu õigust, täpsemalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/1139,

(7) [1], komisjoni rakendusmäärust (EL) 2017/373,[2] komisjoni määrust (EL) 965/2012,[3] komisjoni rakendusmäärust (EL) 2020/469[4] ja komisjoni määrust (EL) 139/2014[5].

(8) Kui mitmed Chicago konventsiooni lisade muudatused sisalduvad juba praegu kogu liitu hõlmavates õigusaktides, siis teisi alles lisatakse liidu õigusnormidesse.

(9) Käesoleva otsuse lisas osutatakse Chicago konventsiooni iga muudetud lisa puhul asjakohastele liidu õigusaktidele. Lisaks on käesoleva otsuse lisas üksikasjalikult välja toodud erinevused, millest tuleb ICAO-le teatada.

(10) Seepärast on asjakohane määrata kindlaks seisukoht, mis võetakse liidu nimel vastuseks ICAO poolt riikidele adresseeritud kirjadele, mille kohaselt tuleb kas järgida ICAO nõukogu 219. istungjärgul vastu võetud uusi standardeid ja soovituslikke tavasid seoses Chicago konventsiooni 1., 3., 4., 6., 1., 10., 11., 14., 15. ja 16. lisaga või siis teatada erinevustest võrreldes nende standardite ja tavadega või nende heakskiitmata jätmisest.

(11) COVID-19 üleilmne pandeemia on negatiivselt mõjutanud õhusõidukite käitajaid ja tootjaid ning õhusõidukite seadmete tootjatele materjalide tarnijaid ning viibinud on uute süsteemide väljatöötamine. Õhusõidukite käitajad tühistavad või lükkavad edasi õhusõidukitarneid, mistõttu lükkuvad 2020. aastaks ette nähtud tarned 2021. aastasse. Äsja toodetud õhusõiduk, mis on konfigureeritud tarnimiseks 2020. aastal, kuid mille tarnimine lükkub 2021. aastasse, tuleb uuesti konfigureerida vastavalt pärast 1. jaanuari 2021 kohaldatavatele normidele. Kui õhusõidukid on vaja varustada lisaseadmetega, kaasneb sellega nende käitajatele ja tootjatele põhjendamatu finantskoormus. Seepärast on komisjonis praegu vastuvõtmisel kõnealuse kuupäeva edasilükkamine kogu liidus ja muudetakse määrust (EL) nr 965/2012. Õnnetusjuhtumite ja intsidentide uurimise toetamiseks kasutatakse kabiini helisalvestusseadet (CVR). Sellise nõude rakendamise edasilükkamine, et kabiini helisalvestusseade (CVR) peab kahe tunni asemel võimaldama salvestada kakskümmend viis tundi, ei kujuta endast märkimisväärset ohutusriski, vaid sellega viiakse pikemast kabiini helisalvestusajast saadav kasu kooskõlla lennundussektori

---

[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] 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).

[3] Komisjoni määrus (EL) nr 965/2012, 5. oktoober 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).

[4] Komisjoni 14. veebruari 2020. aasta rakendusmäärus (EL) 2020/469, millega muudetakse määrusi (EL) nr 923/2012, (EL) nr 139/2014 ja (EL) 2017/373 lennuliikluse korraldamisele ja aeronavigatsiooniteenustele, õhuruumistruktuuride kavandamisele, andmete kvaliteedile ja lennuraja ohutusele kehtestatud nõuete osas ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 73/2010 (ELT L 104, 3.4.2020, lk 1).

[5] 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).

praeguste oludega. Liit toetab kindlalt ICAO jõupingutusi lennundusohutuse parandamisel. Võttes aga arvesse COVID-19 pandeemia tekitatud enneolematut olukorda ja olulise ohutusriski puudumist, peaks liit neid muudatusi toetama.

(12) Liidu seisukoht ICAO nõukogu eelseisval 221. istungjärgul seoses 6. lisa I ja II osa kavandatava 46. ja 39. muudatusega peaks olema toetada neid muudatusi ja seda peaksid väljendama ühiselt liidu nimel tegutsevad liidu liikmesriigid, kes on ICAO nõukogu liikmed.

(13) Liidu seisukoht pärast ICAO nõukogus 6. lisa I ja II osa 46. ja 39. muudatuse vastuvõtmist, millest ICAO peasekretär teatab ICAO riikidele adresseeritud kirjaga, peaks olema teatada muudatuste järgimisest ja seda seisukohta peavad väljendama kõik liidu liikmesriigid,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Seisukoht, mis võetaks liidu nimel vastuseks järgmistele kirjadele:

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/19 1. lisa 176. muudatuse vastuvõtmise kohta;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/16 3. lisa 79. muudatuse vastuvõtmise kohta;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/23 4. lisa 61. muudatuse vastuvõtmise kohta;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/18 6. lisa I osa 44. muudatuse vastuvõtmise kohta;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/31 6. lisa II osa 37. muudatuse vastuvõtmise kohta;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/32 6. lisa III osa 23. muudatuse vastuvõtmise kohta;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/20 10. lisa I köite 92. muudatuse vastuvõtmise kohta;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/21 10. lisa II köite 92. muudatuse vastuvõtmise kohta;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/39 11. lisa 52. muudatuse vastuvõtmise kohta;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/35 14. lisa I köite 15. muudatuse vastuvõtmise kohta;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/22 14. lisa II köite 9. muudatuse vastuvõtmise kohta;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/24 15. lisa 41. muudatuse vastuvõtmise kohta;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/28 16. lisa I köite 13. muudatuse vastuvõtmise kohta;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/29 16. lisa II köite 10. muudatuse vastuvõtmise kohta;

– ICAO poolt riikidele adresseeritud kiri 20/30 16. lisa III köite 1. muudatuse vastuvõtmise kohta,

mille on saatnud Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (ICAO), on esitatud käesoleva otsuse lisas.

Artikkel 2

(1) ICAO nõukogu 221. istungjärgul liidu nimel võetav seisukoht on toetada rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni (edaspidi „Chicago konventsioon“) 6. lisa I ja II osa kavandatavat 46. ja 39. muudatust tervikuna.

(2) Seisukoht, mis võetakse liidu nimel pärast seda, kui ICAO nõukogu on vastu võtnud Chicago konventsiooni 6. lisa I ja II osa 46. ja 39. muudatuse, on teatada vastuvõetud meetme järgimisest, vastates ICAO riikidele adresseeritud kirjale.

Artikkel 3

(1) Artiklis 1 ja artikli 2 lõikes 2 viidatud seisukohta väljendavad kõik liidu liikmesriigid.

(2) Artikli 2 lõikes 1 viidatud seisukoha esitavad ühiselt tegutsedes liidu liikmesriigid, kes on ICAO nõukogu liikmed.

Artikkel 4

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

Nõukogu nimel
eesistuja