EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 9.10.2020
COM(2020) 649 final

2020/0290 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä Euroopan unionin puolesta esitettävästä kannasta eroavuuksien ilmoittamiseen kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteisiin 1, 3, 4, 6 (I, II ja III osa), 10 (niteet I ja II), 11, 14 (niteet I ja II), 15 ja 16 (niteet I, II ja III) nähden sekä kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvostossa yleissopimuksen liitteeseen 6 (osat I ja II) tehtävien, 25 tuntia tallentavaa ohjaamoäänitintä (CVR) koskevan tulevan varustevaatimuksen lykkäämiseen covid-19-valmiudesta johtuvien tahattomien seurausten välttämiseksi liittyvien muutosten 46 ja 39 hyväksymiseen

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN KOHDE

Tämä ehdotus koskee

– Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä (ICAO) unionin puolesta esitettävää kantaa ICAOlle ilmoitettaviin eroavuuksiin, jotka koskevat ICAOn neuvoston 219. istunnossaan hyväksymiä kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteisiin tehtäviä seuraavia muutoksia, jotka on julkaistu seuraavasti:

– ICAOn kirje 20/19 liitteen 1 muutoksen 176 hyväksymisestä

– ICAOn kirje 20/16 liitteen 3 muutoksen 79 hyväksymisestä

– ICAOn kirje 20/23 liitteen 4 muutoksen 61 hyväksymisestä

– ICAOn kirje 20/18 liitteen 6, osa I, I muutoksen 44 hyväksymisestä

– ICAOn kirje 20/31 liitteen 6, osa II, muutoksen 37 hyväksymisestä

– ICAOn kirje 20/32 liitteen 6, osa III, muutoksen 23 hyväksymisestä

– ICAOn kirje 20/20 liitteen 10, nide I, muutoksen 92 hyväksymisestä

– ICAOn kirje 20/21 liitteen 10, nide II, muutoksen 92 hyväksymisestä

– ICAOn kirje 20/39 liitteen 11 muutoksen 52 hyväksymisestä

– ICAOn kirje 20/35 liitteen 14, nide I, muutoksen 15 hyväksymisestä

– ICAOn kirje 20/22 liitteen 14, nide II, muutoksen 9 hyväksymisestä

– ICAOn kirje 20/24 liitteen 15 muutoksen 41 hyväksymisestä

– ICAOn kirje 20/28 liitteen 16, nide I, muutoksen 13 hyväksymisestä

– ICAOn kirje 20/29 liitteen 16, nide II, muutoksen 10 hyväksymisestä

– ICAOn kirje 20/30 liitteen 16, nide III, muutoksen 1 hyväksymisestä

– ICAOn neuvoston 221. istunnossa unionin puolesta esitettävää kantaa liitteeseen 6, osat I ja II, tehtäviin muutoksiin 46 ja 39, jotka koskevat tulevan varustevaatimuksen lykkäämistä 25 tuntia tallentavan ohjaamoäänittimen (CVR) osalta covid-19-valmiudesta johtuvien tahattomien seurausten välttämiseksi;

– –unionin puolesta esitettävää kantaa sen jälkeen, kun ICAO on ilmoittanut liitteen 6, osat I ja II, muutosten 46 ja 39 hyväksymisestä kirjeellä, jossa jäsenvaltioita kehotetaan joko ilmoittamaan muutoksen hylkäämisestä tai ilmoittamaan eroavuudet taikka ilmoittamaan noudattavansa hyväksyttyä toimenpidettä.

2. EHDOTUKSEN TAUSTA

2.1. Kansainvälistä siviili-ilmailua koskeva yleissopimus

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

Kaikki EU:n jäsenvaltiot ovat Chicagon yleissopimuksen sopimuspuolia.

2.2. Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö

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

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

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

Tällaisten toimenpiteiden hyväksymisen jälkeen ICAOn valtioiden on joko ilmoitettava hylkäävänsä toimenpide, ilmoitettava mahdolliset eroavuudet tai ilmoitettava noudattavansa toimenpidettä ennen kuin se tulee voimaan ja siitä tulee oikeudellisesti sitova.

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

2.3. Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston 219. istunnossa hyväksytyt asiakirjat ja niiden suhde voimassa oleviin unionin sääntöihin

ICAOn neuvosto hyväksyi 219. istunnossaan 1 kohdassa luetellut muutokset Chicagon yleissopimuksen liitteisiin. ICAOn kirjeet, joissa ICAOn sopimusvaltioille ilmoitetaan muutosten hyväksymisestä, muistuttavat valtioita niiden Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaisista velvollisuuksista ilmoittaa ICAOlle mahdollisista eroavuuksista.

Seuraavassa esitetään yhteenveto liitteisiin tehdyistä muutoksista sellaisina kuin ICAOn neuvosto hyväksyi ne 219. istunnossaan. Yksityiskohtaisempia tietoja esitetään ehdotetun neuvoston päätöksen liitteessä.

2.3.1. Muutos 176 henkilöstön lupakirjoja koskevaan liitteeseen 1

ICAOn liitteeseen 1 tehty muutos 176 perustuu ICAOn kompetenssiperustaisen koulutuksen ja arvioinnin työryhmän (CBTA-TF) ja ICAOn sihteeristön laatimiin suosituksiin, ja se koskee mukauttamista lennonvarmistuspalvelujen koulutusmenettelyjä koskevaan muutokseen 5 (PANS-TRG, Doc 9868), uusia määritelmiä, lentotoiminnan harjoittajia/lennonlähettäjiä koskevien vaatimusten päivittämistä, pystysuoraan nousevia lentokoneita koskevien määräysten muuttamista ja niiden soveltamisen lykkäämistä sekä lennonjohdon työpaikkakouluttajia koskevien vaatimusten käyttöönottoa.

Muutokset vaikuttavat lentomiehistöä koskevaan asetukseen (EU) N:o 1178/2011[1], jatkuvan lentokelpoisuuden ylläpitoa koskevaan asetukseen (EU) N:o 1321/2014[2] ja lennonjohtajia koskevaan asetukseen (EU) N:o 2015/340[3]. Muutosten asiasisältö sisältyy EU:n lainsäädäntöön. Määritelmien sanamuodon yhdenmukaistamiseksi on tehtävä joitakin muutoksia, jotta voidaan ottaa huomioon toimitukselliset muutokset ja vaatimus asianmukaisen lennonjohtajakouluttajan suorittamasta valvonnasta. Viimeksi mainittu ja joidenkin määritelmien saattaminen osaksi EU:n sääntöjä edellyttää, että ICAOlle ilmoitetaan rajoitetun ajan voimassa olevista eroavuuksista. Tarvittavat muutokset EU:n sääntöihin on tarkoitus tehdä vuosina 2020 ja 2021.

2.3.2. Muutos 79 kansainvälisen ilmailun sääpalvelua koskevaan liitteeseen 3

ICAOn liitteeseen 3 tehty muutos 79 edellyttää komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 2017/373[4] saattamista ajan tasalle.

Suurimmalla osalla muutoksista katsotaan olevan minimaalinen vaikutus EU:n sidosryhmiin, ja niistä on yleistä hyötyä lentotoiminnan turvallisuudelle ja tehokkuudelle. Useissa tapauksissa tarvitaan ohjelmistopäivityksiä, joiden katsotaan olevan oikeassa suhteessa odotettuihin hyötyihin ja hallittavissa. Näin ollen on odotettavissa, että monet muutoksista sisällytetään muuttamattomina EU:n asetuksiin vuoden 2021 kolmanteen neljännekseen mennessä, kun EASAn käynnistämät menettelyt saadaan päätökseen. Monet näistä muutoksista on ilmoitettava eroavuudeksi siihen asti, kun sääntelymuutokset hyväksytään.

2.3.3 Muutos 61 ilmailukarttoja koskevaan liitteeseen 4

Komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/373 AIS.OR.325 kohdan (”Ilmailukartat”) a alakohdan 2 ja 3 alakohdassa edellytetään ilmailutiedotuspalvelujen (AIS) tarjoajan varmistavan, että muun muassa lentopaikka-/helikopterikenttäkartta ja lentopaikan maaliikennekartta, jos ne ovat saatavilla, muodostavat ilmailukäsikirjan (AIP) osan tai ne toimitetaan erikseen AIP:n vastaanottajille. Sääntelykehystä muutetaan vuoden 2020 aikana tämän muutoksen huomioon ottamiseksi. Näin ollen unionin säädösten ja/tai menetelmien ja liitteen 4 vaatimusten välillä, mukaan lukien kaikki muutokset muutokseen 61 asti, ei pitäisi enää olla eroavuuksia 4. marraskuuta 2021.

---

1 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).

2 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).

3 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).

4 Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/373, annettu 1 päivänä maaliskuuta 2017, ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalvelujen sekä muiden ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen palveluntarjoajia koskevista yhteisistä vaatimuksista ja näiden palveluntarjoajien valvonnasta, asetuksen (EY) N:o 482/2008 sekä täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 1034/2011, (EU) N:o 1035/2011 ja (EU) 2016/1377 kumoamisesta ja asetuksen (EU) N:o 677/2011 muuttamisesta (EUVL L 62, 8.3.2017, s. 1).

2.3.4. Muutos 44 lentotoimintaa koskevaan liitteeseen 6, osa I, lentotoiminta eri sääolosuhteissa

Kunnes asetusta (EU) N:o 965/2012 muutetaan liitteeseen 6, osa I, tehdyn muutoksen 44 huomioon ottamiseksi, olisi ilmoitettava eroavuudesta, joka koskee standardia 4.2.8.2 ja määritelmiä. On huomattava, että jäsenvaltioiden olisi jo pitänyt ilmoittaa standardia 4.2.8.1.1 koskevasta eroavuudesta, koska tällä hetkellä asetuksessa (EU) N:o 965/2012 sallitaan tuulilasinäytöistä (HUD) ja näkemistä parantavista järjestelmistä (EVS) ainoastaan lentotoiminnallisia vaatimuksia koskevia hyvityksiä.[5]

2.3.4.1 Lupien, hyväksymisen ja hyväksyntöjen ehtojen yhdenmukaistaminen (AAA)

Tämä muutos edellyttää eroavuuden ilmoittamista, vaikka jäsenvaltioiden olisi jo pitänytkin ilmoittaa eroavuudesta pidennetyn varalentopaikalle lentoajan lentotoimintaa (EDTO) koskeviin standardeihin ja suositeltuihin menettelytapoihin (SARPS) nähden, koska tätä käsitettä ei ole vielä saatettu osaksi asetusta (EU) N:o 965/2012[6] (sen sijaan käytetään käsitettä pitkän matkan lennot kaksimoottorilentokoneilla (ETOPS)).[7]

2.3.4.2 83 a artikla

Liitteen muutoksella edellytetään, että ilma-aluksella on oikeaksi todistettu jäljennös Chicagon yleissopimuksen 83 a artiklan nojalla tehdystä sopimustiivistelmästä. Lisäksi liitteen 6, osa I, uudessa lisäyksessä 10 otetaan käyttöön vakiomuotoinen sopimustiivistelmälomake. Se sisältää kaikki tarvittavat tiedot ja lomakkeen, jota lentotoiminnan harjoittajat voivat käyttää asematasotarkastusten tai muiden tarkastustoimien yhteydessä vähentääkseen väärinkäsityksiä silloin, kun tarkastettavaan ilma-alukseen sovelletaan 83 a artiklan mukaista sopimusta. Lisäksi muutoksella edellytetään, että sopimustiivistelmä toimitetaan ICAOlle, kun 83 a artiklan mukainen sopimus rekisteröidään.

Asetuksella (EU) 2018/1139[8] sekä sen täytäntöönpanosäädöksillä ja delegoiduilla säädöksillä vahvistetussa oikeudellisessa kehyksessä rekisteröintivaltion tehtävien siirto EU:n jäsenvaltioiden välillä toteutetaan EU:n sääntelyjärjestelmässä tavalla, joka on täysin Chicagon yleissopimuksen 83 a artiklan tavoitteiden mukainen. Tätä järjestelmää sovelletaan minkä tahansa EU:n jäsenvaltion rekisterissä oleviin ilma-aluksiin, joita käyttää sellainen lentotoiminnan harjoittaja, jonka päätoimipaikka on toisessa EU:n jäsenvaltiossa, joka hoitaa lentotoiminnan harjoittajan valtion velvollisuudet.

Äskettäin hyväksyttyjen standardien ja suositeltujen menettelytapojen katsotaan lisäävän toimijoiden hallinnollista taakkaa asematasotarkastajia koskevan (muun kuin turvallisuuteen liittyvän) ongelman ratkaisemisessa. ICAO muuttaa lisäksi rekisteröintisääntöjään siten, että 83 a artiklan mukaiset sopimukset rekisteröidään interaktiivisen verkkopohjaisen järjestelmän

---

5 Vastauksena liitteen 6, osa I, muutokseen 38, josta on ilmoitettu kirjeessä An 11/1.3.27-14/9.

6 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).

7 Vastauksena liitteen 6, osa I, muutokseen 38, josta on ilmoitettu kirjeessä An 11/1.3.27-14/9.

8 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).

avulla. Jos tällainen järjestelmä on käytettävissä maailmanlaajuisesti, tarvetta asiakirjan kuljettamiselle ilma-aluksessa voidaan kyseenalaistaa vielä enemmän.

Asetusta (EU) N:o 965/2012 ei ole tarkoitus muuttaa tämän standardin noudattamisen varmistamiseksi.

Sen vuoksi olisi ilmoitettava eroavuudesta ICAOn uusiin standardeihin ja suositeltuihin menettelytapoihin nähden.

2.3.4.3 Luotettava virtalähde kevyille lennonrekisteröintilaitteille

Lentoarvotallentimen (FDR) tai ohjaamoäänittimen (CVR) kaltaiset törmäykseltä suojatut lennonrekisteröintilaitteet on asennettava niin, että ne saavat sähkövirtaa lähteestä, joka takaa niille parhaan toimintavarmuuden. Tällaisia säännöksiä ei ole kevyille tallentimille (esim. ohjaamon äänitallennusjärjestelmä (CARS) tai ilma-aluksen datatallennusjärjestelmät (ADRS)). On otettu käyttöön uusi standardi, jota sovelletaan lentokoneisiin, joille on myönnetty ensimmäinen lentokelpoisuustodistus vuoden 2016 jälkeen (liite 6, osa I, lisäys 8, standardi 1.6) ja joka koskee kevyiden tallentimien liittämistä virtalähteeseen, jolla varmistetaan asianmukainen ja luotettava tallennus tallentimien toimintaympäristössä.

Asetuksessa (EU) N:o 965/2012 edellytetään kevyen lennonrekisteröintilaitteen kuljettamista tietyissä kaupallisessa ilmakuljetuksessa (CAT) käytettävien kevyiden lentokoneiden luokissa, jos ilma-alukselle on ensimmäisen kerran myönnetty lentokonekohtainen lentokelpoisuustodistus 5. syyskuuta 2022 tai sen jälkeen (ks. asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä IV (osa CAT) oleva CAT.IDE.A.191 kohta). Jos liitteen 6, osa I, lisäyksessä 8 oleva uusi standardi 1.6 saatetaan osaksi EU:n vaatimuksia, sitä sovelletaan vain näihin kevyiden lentokoneiden luokkiin, ellei lentotoiminnan turvallisuuden ja tehokkuuden kannalta osoittautuisi lisäarvioinnin perusteella hyödylliseksi sisällyttää standardi EU:n sääntöihin ja laajentaa sen soveltamisalaa. Koska uusi standardi on liitteen 6, osa I, lisäyksessä, olisi lisäksi annettava vaatimustenmukaisuusvakuutus tai ilmoitettava eroavuus lisäykseen nähden kevyen lennonrekisteröintilaitteen kuljettamista koskevan standardin osalta ja viitattava mainittuun lisäykseen. Sen vuoksi olisi ilmoitettava eroavuudesta.

2.3.4.4 Tiedonsiirtoyhteyttä käyttäen välitettyjen sanomien tallentaminen

Liitteen 6, osa I, standardia 6.3.3.1.2 ei ole saatettu osaksi asetusta (EU) N:o 965/2012. Jäsenvaltioiden olisi jo pitänyt ilmoittaa eroavuudesta kyseisen standardin osalta.[9] Eroavuus säilyy muutoksella 44.

2.3.4.5 Hädässä olevan ilma-aluksen sijainti

Hädässä olevan lentokoneen sijaintia koskevat vaatimukset on sisällytetty asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä IV (osa CAT) olevaan CAT.GEN.MPA.210 kohtaan, jota sovelletaan joihinkin lentokoneluokkiin, joille on ensimmäisen kerran myönnetty ilma-aluskohtainen lentokelpoisuustodistus 1. tammikuuta 2023 tai sen jälkeen. Standardin 6.18.1 muutoksella tämä standardi mukautetaan paremmin CAT.GEN.MPA.210 kohtaan, jota sovelletaan lentokoneisiin, joille on ensimmäisen kerran myönnetty ilma-aluskohtainen lentokelpoisuustodistus 1. tammikuuta 2023 tai sen jälkeen. Ilmoitettu eroavuus standardiin 6.18.1 nähden jää kuitenkin voimaan, koska suurimman sallitun lentoonlähtömassan (MCTOM) ja suurimman käytettävän matkustajapaikkaluvun (MOPSC) kriteerit ovat erilaiset standardissa 6.18.1 ja CAT.GEN.MPA.210 kohdassa.

[9] Vastauksena liitteen 6, osa I, muutokseen 43, josta on ilmoitettu kirjeessä An 11/1.3.1932-18/12.

2.3.5. Muutos 37 lentotoimintaa koskevaan liitteeseen 6, osa II

2.3.5.1 Lentotoiminta eri sääolosuhteissa

Kunnes asetusta (EU) N:o 965/2012 muutetaan, olisi ilmoitettava eroavuudesta, joka koskee määritelmiä. Jäsenvaltioiden olisi jo pitänyt ilmoittaa eroavuus standardiin 2.2.2.2.1.1 nähden, koska tällä hetkellä asetuksessa (EU) N:o 965/2012 sallitaan tuulilasinäytöistä (HUD) ja näkemistä parantavista järjestelmistä (EVS) ainoastaan lentotoiminnallisia vaatimuksia koskevia hyvityksiä.[10]

Jäsenvaltioiden olisi jo pitänyt ilmoittaa eroavuus standardiin 2.2.2.2.1 nähden, koska asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä VI (osa NCC) sääntö on osoitettu lentotoiminnan harjoittajalle eikä ilma-aluksen päällikölle; huonon näkyvyyden lentotoiminnassa (LVO) se on asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä V (osa SPA) vahvistettu toimivaltainen viranomainen.

2.3.5.2 83 a artikla

Liitteen muutoksella edellytetään, että ilma-aluksella on oikeaksi todistettu jäljennös Chicagon yleissopimuksen 83 a artiklan nojalla tehdystä sopimustiivistelmästä. Lisäksi liitteen 6, osa I, uudessa lisäyksessä 10 otetaan käyttöön vakiomuotoinen sopimustiivistelmälomake. Se sisältää kaikki tarvittavat tiedot ja lomakkeen, jota lentotoiminnan harjoittajat voivat käyttää asematasotarkastusten tai muiden tarkastustoimien yhteydessä vähentääkseen väärinkäsityksiä silloin, kun tarkastettavaan ilma-alukseen sovelletaan 83 a artiklan mukaista sopimusta. Lisäksi muutoksella edellytetään, että sopimustiivistelmä toimitetaan ICAOlle, kun 83 a artiklan mukainen sopimus rekisteröidään.

Asetuksella (EU) 2018/1139 sekä sen täytäntöönpanosäädöksillä ja delegoiduilla säädöksillä vahvistetussa oikeudellisessa kehyksessä rekisteröintivaltion tehtävien siirto EU:n jäsenvaltioiden välillä toteutetaan EU:n sääntelyjärjestelmässä tavalla, joka on täysin Chicagon yleissopimuksen 83 a artiklan tavoitteiden mukainen. Tätä järjestelmää sovelletaan minkä tahansa EU:n jäsenvaltion rekisterissä oleviin ilma-aluksiin, joita käyttää sellainen lentotoiminnan harjoittaja, jonka päätoimipaikka on toisessa EU:n jäsenvaltiossa, joka hoitaa lentotoiminnan harjoittajan valtion velvollisuudet.

Uusien standardien ja suositeltujen menettelytapojen katsotaan lisäävän toimijoiden hallinnollista taakkaa asematasotarkastajia koskevan (muun kuin turvallisuuteen liittyvän) ongelman ratkaisemisessa.

ICAO muuttaa lisäksi rekisteröintisääntöjään siten, että 83 a artiklan mukaiset sopimukset rekisteröidään interaktiivisen verkkopohjaisen järjestelmän avulla. Jos tällainen järjestelmä on käytettävissä maailmanlaajuisesti, tarvetta asiakirjan kuljettamiselle ilma-aluksessa voidaan kyseenalaistaa vielä enemmän.

Asetusta (EU) N:o 965/2012 ei ole tarkoitus muuttaa tämän standardin noudattamisen varmistamiseksi.

Sen vuoksi olisi ilmoitettava eroavuuksista uusiin ICAOn standardeihin ja suositeltuihin menettelytapoihin nähden.

2.3.6. Muutos 23 lentotoimintaa koskevaan liitteeseen 6, osa III

2.3.6.1 Lentotoiminta eri sääolosuhteissa

Kunnes asetusta (EU) N:o 965/2012 muutetaan, olisi ilmoitettava eroavuudesta, joka koskee standardia 2.2.8.2 ja määritelmiä. Jäsenvaltioiden olisi jo pitänyt ilmoittaa eroavuus

[10] Ks. alaviite 9.

standardiin 2.2.8.1.1 nähden, koska tällä hetkellä asetuksessa (EU) N:o 965/2012 sallitaan tuulilasinäytöistä (HUD) ja näkemistä parantavista järjestelmistä (EVS) ainoastaan lentotoiminnallisia vaatimuksia koskevia hyvityksiä.[11]

2.3.6.2 83 a artikla

Liitteen muutoksella edellytetään, että ilma-aluksella on oikeaksi todistettu jäljennös Chicagon yleissopimuksen 83 a artiklan nojalla tehdystä sopimustiivistelmästä. Lisäksi liitteen 6, osa I, uudessa lisäyksessä 10 otetaan käyttöön vakiomuotoinen sopimustiivistelmälomake. Se sisältää kaikki tarvittavat tiedot ja lomakkeen, jota lentotoiminnan harjoittajat voivat käyttää asematasotarkastusten tai muiden tarkastustoimien yhteydessä vähentääkseen väärinkäsityksiä silloin, kun tarkastettavaan ilma-alukseen sovelletaan 83 a artiklan mukaista sopimusta. Lisäksi muutoksella edellytetään, että sopimustiivistelmä toimitetaan ICAOlle, kun 83 a artiklan mukainen sopimus rekisteröidään.

Asetuksella (EU) 2018/1139 sekä sen täytäntöönpanosäädöksillä ja delegoiduilla säädöksillä vahvistetussa oikeudellisessa kehyksessä rekisteröintivaltion tehtävien siirto EU:n jäsenvaltioiden välillä toteutetaan EU:n sääntelyjärjestelmässä tavalla, joka on täysin Chicagon yleissopimuksen 83 a artiklan tavoitteiden mukainen. Tätä järjestelmää sovelletaan minkä tahansa EU:n jäsenvaltion rekisterissä oleviin ilma-aluksiin, joita käyttää sellainen lentotoiminnan harjoittaja, jonka päätoimipaikka on toisessa EU:n jäsenvaltiossa, joka hoitaa lentotoiminnan harjoittajan valtion velvollisuudet.

Äskettäin hyväksyttyjen standardien ja suositeltujen menettelytapojen katsotaan lisäävän toimijoiden hallinnollista taakkaa asematasotarkastajia koskevan (muun kuin turvallisuuteen liittyvän) ongelman ratkaisemisessa.

ICAO muuttaa lisäksi rekisteröintisääntöjään siten, että 83 a artiklan mukaiset sopimukset rekisteröidään interaktiivisen verkkopohjaisen järjestelmän avulla. Jos tällainen järjestelmä on käytettävissä maailmanlaajuisesti, tarvetta asiakirjan kuljettamiselle ilma-aluksessa voidaan kyseenalaistaa vielä enemmän.

Asetusta (EU) N:o 965/2012 ei tässä vaiheessa ole tarkoitus muuttaa tämän standardin noudattamisen varmistamiseksi.

Sen vuoksi olisi ilmoitettava eroavuuksista uusiin ICAOn standardeihin ja suositeltuihin menettelytapoihin nähden.

2.3.6.3 Lennonrekisteröintilaitteet

Törmäykseltä suojatut lennonrekisteröintilaitteet (esim. FDR tai CVR) on asennettava niin, että ne saavat sähkövirtaa lähteestä, joka takaa niille parhaan toimintavarmuuden. Tällaisia vaatimuksia ei ole kevyille tallentimille (esim. CARS tai ADRS). On otettu käyttöön uusi standardi (liite 6, osa III, lisäys 4, sandardi 1.6), joka koskee kevyiden tallentimien liittämistä virtalähteeseen, jolla varmistetaan asianmukainen ja luotettava tallennus tallentimien toimintaympäristössä.

Asetuksessa (EU) N:o 965/2012 edellytetään kevyen lennonrekisteröintilaitteen kuljettamista tietyissä kaupallisessa ilmakuljetuksessa käytettävien kevyiden helikoptereiden luokissa, jos ilma-alukselle on ensimmäisen kerran myönnetty ilma-aluskohtainen lentokelpoisuustodistus 5. syyskuuta 2022 tai sen jälkeen (ks. asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä IV (osa CAT) oleva CAT.IDE.H.191 kohta). Jos liitteen 6, osa I, lisäyksessä 4 oleva standardi 1.6 saatetaan osaksi EU:n vaatimuksia, sitä sovelletaan vain näihin kevyiden helikoptereiden luokkiin, ellei lentotoiminnan turvallisuuden ja tehokkuuden kannalta osoittautuisi lisäarvioinnin perusteella

[11] Ks. alaviite 9.

hyödylliseksi sisällyttää standardi EU:n sääntöihin ja laajentaa sen soveltamisalaa. Koska uusi standardi on liitteen 6, osa III, lisäyksessä, olisi lisäksi annettava vaatimustenmukaisuusvakuutus tai ilmoitettava eroavuus lisäykseen nähden kevyen lennonrekisteröintilaitteen kuljettamista koskevan standardin osalta ja viitattava mainittuun lisäykseen. Standardissa 4.3.1.1.4 määrätään lennonrekisteröintilaitteen kuljettamisesta helikoptereissa, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on alle 3 175 kg, ja tämä rekisteröintilaite voi olla ADRS.

Liitteessä 6, osa III, ei ole ohjaamon audiotallennusjärjestelmän kuljettamisvaatimusta. Sen vuoksi olisi ilmoitettava eroavuudesta standardiin 4.3.1.2.4 nähden sen täsmentämiseksi, että jos käytössä on ADRS, tällä hetkellä ei ole olemassa EU:n vaatimusta, joka koskisi sen virtalähteen toimintavarmuutta.

2.3.6.4 Tiedonsiirtoyhteyttä käyttäen välitettyjen sanomien tallentaminen

Liitteen 6, osa III, standardeja 4.3.3.1.2 ja 4.7.3.1.1.1 ei ole saatettu osaksi asetusta (EU) N:o 965/2012. Jäsenvaltioiden olisi jo pitänyt ilmoittaa eroavuudesta kyseisen standardin osalta.[12] Eroavuus säilyy muutoksella 23.

2.3.7. Muutos 92 ilmailuviestintää koskevaan liitteeseen 10, nide I

ICAOn liitteeseen 10, nide I, ja sen muutoksiin muutokseen 89 asti viitataan asetuksen (EU) 2017/373 liitteessä VIII olevan B osaston CNS.TR.100 kohdassa ”Viestintä-, suunnistus- tai valvontapalvelujen tarjoajien työmenetelmät ja toimintaohjeet”. Tätä säännöstä on tarkoitus muuttaa siten, että sen edellä mainittuun CS.TR.100 kohtaan sisällytetään kaikki siihenastiset muutokset ja ICAOn kirjeessä 20/20 ehdotettu muutos 92. Ne vaatimukset, joihin muutokset muutokseen 92 asti vaikuttavat, olisi vastedes ilmoitettava eroavuutena.

2.3.8. Muutos 92 ilmailuviestintää koskevaan liitteeseen 10, nide II

Tämä muutos on seurausta kansainvälisen ilmailun sääpalvelua koskevaan liitteeseen 3 tehdystä muutoksesta 79, joka vaikuttaa kiinteään ilmailuviestipalveluun (AFS).

ICAOn liitteeseen 10, nide II, ja sen muutoksiin muutokseen 89 asti viitataan asetuksen (EU) 2017/373 liitteessä VIII olevan B osaston CNS.TR.100 kohdassa ”Viestintä-, suunnistus- tai valvontapalvelujen tarjoajien työmenetelmät ja toimintaohjeet”. Tätä säännöstä on tarkoitus muuttaa siten, että sen edellä mainittuun CS.TR.100 kohtaan sisällytetään kaikki siihenastiset muutokset ja ICAOn kirjeessä 20/21 ehdotettu muutos 92. Näin ollen olisi ilmoitettava eroavuuksista muutettuihin standardeihin ja suositeltuihin menettelytapoihin nähden.

2.3.9. Muutos 56 ilmaliikennepalvelua koskevaan liitteeseen 11

Täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2020/469[13] lisättiin asetukseen (EU) 2017/373 3 c artikla, jossa vahvistetaan 27. tammikuuta 2022 sovelletaviksi tulevat vaatimukset siviili-ilma-aluksille mahdollisesti vaarallisen toiminnan koordinointia varten, joka sisältyy jo liitteen 11 luvun 2 kohtaan 2.19.1. Turvallisuusriskien arviointia koskevaan 2 lukuun tehdyllä muutoksella 52 käyttöön otetut lisävaatimukset otetaan huomioon aikanaan. Eroavaisuuksista olisi ilmoitettava, kunnes vastaava asetus annetaan.

Liitteen 11 luvun 3 äskettäin hyväksytyt standardit, jotka koskevat vaatimusta, jonka mukaan liikenteessä olevien ajoneuvojen kuljettajien on luettava takaisin puhemuodossa annettujen

[12] Ks. alaviite 9.

[13] Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2020/469, annettu 14 päivänä helmikuuta 2020, asetusten (EU) N:o 923/2012, (EU) N:o 139/2014 ja (EU) 2017/373 muuttamisesta ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalveluja, ilmatilan rakenteiden suunnittelua ja tietojen laatua ja kiitotieturvallisuutta koskevien vaatimusten osalta sekä asetuksen (EU) N:o 73/2010 kumoamisesta (EUVL L 104, 3.4.2020, s. 1).

ohjeiden turvallisuuteen liittyvät osat, on otettu jo huomioon asetukseen (EU) N:o 139/2014[14] ehdotetussa muutoksessa, joka on määrä julkaista vuoden 2020 loppuun mennessä. Jotta tämä asetus olisi yhdenmukainen asetuksen (EU) N:o 923/2012 (Euroopan yhteiset lentosäännöt (SERA)) kanssa, nämä vaatimukset sekä vaatimus, jonka mukaan lennonjohtajan on kuunneltava takaisinluku, on otettava huomioon aikanaan. Asetuksen (EU) N:o 923/2012 SERA.8015 kohdan ”Lennonjohtoselvitykset” e alakohta sisältää vaatimukset selvitysten ja turvallisuuteen liittyvien tietojen takaisinluvusta, ja se koskee pääasiassa ohjaamomiehistön ja lennonjohtajan välistä viestintää. Tämän Euroopan yhteisten lentosääntöjen kohdan muuttaminen mahdollistaisi liitteen 11 muutoksen 52 noudattamisen vuoteen 2023 mennessä.

Eroavaisuuksista olisi ilmoitettava, kunnes vastaava asetus annetaan.

2.3.10. Muutos 15 lentopaikkoja koskevaan liitteeseen 14, nide I

Muutokset 3, 5 ja 9 luvun vaatimuksiin edellyttävät tiettyjen EASAn sertifiointieritelmien muuttamista, ja ne on tarkoitus hyväksyä vuoden 2021 kolmanteen neljännekseen mennessä. Näitä lukuja koskevista eroavuuksista on ilmoitettava, kunnes sertifiointieritelmien muutokset hyväksytään. Sen vuoksi olisi ilmoitettava eroavuuksista uusiin ICAOn standardeihin ja suositeltuihin menettelytapoihin nähden.

2.3.11. Muutos 9 lentopaikkoja koskevaan liitteeseen 14, nide II

Liitteeseen 14, nide II, tehtyjen muutosten analyysi osoittaa, että niiden saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä edellyttäisi muutoksia, jotka liittyvät pääasiassa helikopterikentän suunnittelun sertifiointieritelmiin. Tällaisissa tulevissa muutoksissa otettaisiin huomioon liitteen 14, nide II, lukuihin 1, 3, 4 ja 5 tehdyt muutokset. Joissakin tapauksissa nykyisten eritelmien muuttamista ei kuitenkaan pidetä aiheellisena (esim. helikopterilentopaikkojen valaistusjärjestelmiä koskevia eritelmiä), kuten ICAOn kirjeellä A4/1.1.58-18/97 annetussa suosituksessa jo todettiin.

Muissa tapauksissa liitteen 14, nide II, vaatimusten muuttaminen (luvuissa 2 ja 6) edellyttäisi asetuksella (EY) N:o 139/2014 käyttöön otetun sääntelykehyksen muuttamista.

Näin ollen olisi ilmoitettava asiaankuuluvista eroavuuksista, kunnes asiaa koskevat EU:n säännökset on muutettu.

2.3.12. Muutos 41 ilmailutiedotuspalvelua koskevaan liitteeseen 15

Näillä muutoksilla pyritään parantamaan siviili-ilmailulle vaarallisesta toiminnasta tiedottamista ilmailijoille annettavien tiedotteiden (NOTAM) avulla ja ottamaan tässä yhteydessä huomioon myös konfliktialueiden erityistapaus.

Asetuksen (EU) 2017/373, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EU) 2020/469, liitteessä VI (osa AIS) on viimeisimmät ilmailutiedon hallintaa koskevan ICAOn liitteen 15 standardit ja suositellut menettelytavat (PANS-AIM). Eroavuudesta ilmoittaminen on kuitenkin tarpeen, koska ICAOn hyväksymiä muutoksia ei ole vielä sisällytetty asetuksen (EU) 2017/373 liitteeseen VI (osa AIS).

2.3.13. Muutos 13 ympäristönsuojelua koskevaan liitteeseen 16, nide I

Liitteeseen 16 tehtävä sovellettava muutos sisältyy asetuksen (EU) 2018/1139 9 artiklan 2 kohdan ensimmäiseen alakohtaan, ja se tulee voimaan 1. huhtikuuta 2022.

[14] 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).

ICAOn kirjeen 20/28 mukaan liitteen 16, nide I, muutoksen 13 soveltamispäivä on kuitenkin 1. tammikuuta 2021.

Näin ollen EU:n säädösten ja/tai menetelmien ja liitteen 16, nide I, vaatimusten välillä, mukaan lukien kaikki muutokset muutokseen 13 asti, on edelleen eroavuuksia 31. maaliskuuta 2022 asti. Näin ollen on ilmoitettava eroavuudesta, joka on voimassa 31. maaliskuuta 2022 asti.

2.3.14. Muutos 10 ympäristönsuojelua koskevaan liitteeseen 16, nide II

Liitteeseen 16, nide II, tehtävä sovellettava muutos sisältyy asetuksen (EU) 2018/1139 9 artiklan 2 kohdan ensimmäiseen alakohtaan.

ICAOn kirjeen 20/29 mukaan liitteen 16, nide II, muutoksen 10 soveltamispäivä on 1. tammikuuta 2021. Tätä koskeva muutos on tarkoitus tehdä EASAn vastaavassa prosessissa. Näin ollen EU:n säädösten ja/tai menetelmien ja liitteen 16, nide II, vaatimusten välillä, mukaan lukien kaikki muutokset muutokseen 10 asti, on edelleen eroavuuksia 31. maaliskuuta 2022 asti. Sen vuoksi olisi ilmoitettava eroavuudesta.

2.3.15. Muutos 1 ympäristönsuojelua koskevaan liitteeseen 16, nide III

ICAOn kirjeen 20/30 mukaan liitteen 16, nide III, muutoksen 1 soveltamispäivä on 1. tammikuuta 2021. Liitteeseen 16, nide III, tehtävä vastaava muutos sisältyy asetuksen (EU) 2018/1139 9 artiklan 2 kohdan ensimmäiseen alakohtaan.

Näin ollen EU:n säädösten ja/tai menetelmien ja liitteen 16, nide I, vaatimusten välillä, mukaan lukien kaikki muutokset muutokseen 13 asti, on kuitenkin edelleen eroavuuksia 1. huhtikuuta 2022 asti.

2.4. Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston liitteeseen 6, osat I ja II, kaavailemat muutokset 46 ja 39, jotka koskevat 25 tuntia tallentavan ohjaamoäänittimen (CVR) varustevaatimuksen lykkäämistä covid-19-valmiudesta aiheutuvien tahattomien seurausten välttämiseksi

Liitteeseen 6, osat I ja II, tehtävät muutokset 46 ja 39, jotka liittyvät 25 tuntia tallentavalla ohjaamoäänittimellä (CVR) varustamista koskevan tulevan vaatimuksen lykkäämiseen, jotta vältetään covid-19-valmiudesta aiheutuvat tahattomat seuraukset, esitetään hyväksyttäviksi ICAOn neuvoston 221. istunnossa.

Näiden Chicagon yleissopimuksen liitteeseen 6 (*Operation of Aircraft, Part I – International Commercial Air Transport – Aeroplanes and Part II – International General Aviation - Aeroplanes)* tehtävien muutosten tarkoituksena on lykätä uutta velvoitetta 25 tuntia kattavasta ohjaamoäänitintallennuksesta 1. päivään tammikuuta 2022 asti, jolloin suunnitelluista muutoksista on määrä tulla Chicagon yleissopimuksen sopimuspuolia sitovia.

Ohjaamoäänittimellä varustamisen päiväksi vahvistettiin 1. tammikuuta 2021. Vuoden 2020 alussa julistettu covid-19-pandemia on aiheuttanut merkittäviä häiriöitä ilma-alusten valmistajien valmistus- ja toimitusketjuissa.

3. UNIONIN PUOLESTA OTETTAVA KANTA

3.1. Ilmoitettavat eroavuudet

ICAOn neuvosto aikoo 2.–20. maaliskuuta 2020 pidettävässä 219. istunnossaan hyväksyä muutoksia useisiin Chicagon yleissopimuksen liitteisiin turvallisuuden, ympäristön ja lennonvarmistuksen aloilla.

Tämän neuvoston päätösehdotuksen liitteessä viitataan kunkin ICAOn liitteen osalta asiaa koskevaan unionin lainsäädäntöön. Kaikki edellä mainitut muutokset kuuluvat unionin

oikeuden soveltamisalaan ja näin ollen unionin yksinomaiseen ulkoiseen toimivaltaan. Lisäksi tämän neuvoston päätösehdotuksen liitteessä esitetään yksityiskohtaisesti eroavuudet, joista on ilmoitettava ICAOlle. Seuraavassa on liitekohtainen luettelo eroavuuksista, joista on ilmoitettava ICAOlle:

– ICAOn kirje 20/19 liitteen 1 muutoksen 176 hyväksymisestä – ilmoitettavia eroavuuksia

– ICAOn kirje 20/16 liitteen 3 muutoksen 79 hyväksymisestä – ilmoitettavia eroavuuksia

– ICAOn kirje 20/18 liitteen 6, osa I, muutoksen 44 hyväksymisestä – ilmoitettavia eroavuuksia

– ICAOn kirje 20/31 liitteen 6 osan II muutoksen 37 hyväksymisestä – ilmoitettavia eroavuuksia

– ICAOn kirje 20/32 liitteen 6, osa III, muutoksen 23 hyväksymisestä – ilmoitettavia eroavuuksia

– ICAOn kirje 20/20 liitteen 10, nide I, muutoksen 92 hyväksymisestä – ilmoitettavia eroavuuksia

– ICAOn kirje 20/21 liitteen 10, nide II, muutoksen 92 hyväksymisestä – ilmoitettavia eroavuuksia

– ICAOn kirje 20/39 liitteen 11 muutoksen 52 hyväksymisestä – ilmoitettavia eroavuuksia

– ICAOn kirje 20/35 liitteen 14, nide I, muutoksen 15 hyväksymisestä – ilmoitettavia eroavuuksia

– ICAOn kirje 20/22 liitteen 14, nide II, muutoksen 9 hyväksymisestä – ilmoitettavia eroavuuksia

– ICAOn kirje 20/24 liitteen 15 muutoksen 41 hyväksymisestä – ilmoitettavia eroavuuksia

Kun otetaan huomioon asiaa koskeva unionin lainsäädäntö, unionin puolesta otettava kanta on ilmoittaa neuvoston päätösehdotuksen liitteessä vahvistetusti eroavuuksista Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaisesti.

3.2. Muutokset 46 ja 39 liitteeseen 6, osat I ja II

Tärkein muutos, joka on tehtävä unionin nykyisiin sääntöihin liitteeseen 6, osat I ja II, tehtäviä muutoksia 46 ja 39 koskevan ehdotuksen vuoksi, on kahdenkymmenenviiden tunnin varustesäännön täytäntöönpanopäivän lykkääminen alun perin kaavaillusta 1. päivästä tammikuuta 2021 1. päivään tammikuuta 2022.

Covid-pandemian vuoksi uuden kahdenkymmenenviiden tunnin varustesäännön täytäntöönpano, joka oli alun perin suunniteltu toteutettavaksi 1. tammikuuta 2021, on epärealistista myös unionin tasolla. Komissio on hyväksymässä täytäntöönpanopäivämäärän lykkäämistä unionin tasolla muuttamalla asiaa koskevaa komission asetusta[15]. Siksi ICAOn ehdottamaa lykkäystä olisi puollettava. Kun ICAO on ilmoittanut liitteen 6, osat I ja II, muutosten 46 ja 39 hyväksymisestä kirjeellä, jossa jäsenvaltioita kehotetaan joko ilmoittamaan muutoksen hylkäämisestä tai ilmoittamaan eroavuudet tai ilmoittamaan

[15] 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). Ks. lentotoimintasääntö, CAT.IDE.A.185 kohdan c alakohdan 1 alakohta ja NCC.IDE.A.160 kohdan b alakohdan 1 alakohta.

noudattavansa hyväksyttyä toimenpidettä, unionin kantana olisi oltava hyväksytyn toimenpiteen noudattamisesta ilmoittaminen.

4. OIKEUSPERUSTA

4.1. Menettelyllinen oikeusperusta

4.1.1. Periaatteet

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

SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohtaa sovelletaan riippumatta siitä, onko unioni kyseisen elimen jäsen vai kyseisen sopimuksen osapuoli.[16]

Ilmaisu ”*säädökset, joilla on oikeusvaikutuksia*” kattaa myös säädökset, joilla on oikeusvaikutuksia kyseiseen elimeen sovellettavan kansainvälisen oikeuden nojalla. Se kattaa myös välineet, joilla ei ole sitovaa vaikutusta kansainvälisen oikeuden nojalla, mutta jotka ”*voivat vaikuttaa ratkaisevasti sen säännöstön sisältöön, jonka unionin lainsäätäjä antaa*”.[17]

4.2.1. Soveltaminen käsillä olevassa asiassa

ICAOn neuvosto on sopimuksella eli kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksella, jäljempänä ’Chicagon yleissopimus’, perustettu elin.

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

Eroavuudet, joista ilmoitetaan vastauksena edellä lueteltuihin ICAOn kirjeisiin, vaikuttavat Chicagon yleissopimuksen nojalla laadittujen standardien oikeusvaikutuksiin.

Nämä oikeusvaikutukset koskevat alaa, joka kuuluu unionin sääntöjen eli asetuksen (EU) 2018/1139, asetuksen (EU) 2017/373, asetuksen (EU) N:o 965/2012, asetuksen (EU) 2020/469 ja asetuksen (EU) N:o 139/2014 soveltamisalaan. Tämä tarkoittaa sitä, että unionilla on SEUT-sopimuksen 3 artiklan 2 kohdan mukaisesti yksinomainen ulkoinen toimivalta tässä asiassa.

Hyväksytyillä asiakirjoilla ei täydennetä eikä muuteta sopimuksen institutionaalisia rakenteita.

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

---

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

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

4.2. Aineellinen oikeusperusta

4.2.1. Periaatteet

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

4.2.2. Soveltaminen käsillä olevassa asiassa

Hyväksytyn asiakirjan pääasiallinen tarkoitus ja sisältö liittyvät yhteiseen liikennepolitiikkaan.

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

4.3. Päätelmät

Ehdotetun neuvoston päätöksen oikeusperustana on SEUT-sopimuksen 100 artiklan 2 kohta yhdessä sen 218 artiklan 9 kohdan kanssa.

2020/0290 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä Euroopan unionin puolesta esitettävästä kannasta eroavuuksien ilmoittamiseen kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteisiin 1, 3, 4, 6 (I, II ja III osa), 10 (niteet I ja II), 11, 14 (niteet I ja II), 15 ja 16 (niteet I, II ja III) nähden sekä kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvostossa yleissopimuksen liitteeseen 6 (osat I ja II) tehtävien, 25 tuntia tallentavaa ohjaamoäänitintä (CVR) koskevan tulevan varustevaatimuksen lykkäämiseen covid-19-valmiudesta johtuvien tahattomien seurausten välttämiseksi liittyvien muutosten 46 ja 39 hyväksymiseen

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

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

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Kansainvälistä siviili-ilmailua koskeva yleissopimus, jäljempänä ’Chicagon yleissopimus’, joka sääntelee kansainvälistä lentoliikennettä, tuli voimaan 4 päivänä huhtikuuta 1947. Sillä perustettiin Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö (ICAO).

(2) Jäsenvaltiot ovat Chicagon yleissopimuksen sopimusvaltioita ja ICAOn jäseniä, ja unionilla on tarkkailijan asema tietyissä ICAOn elimissä. ICAOn neuvostossa on edustettuina seitsemän jäsenvaltiota.

(3) Chicagon yleissopimuksen 54 artiklan mukaan ICAOn neuvosto voi hyväksyä kansainvälisiä standardeja ja suositeltuja menettelytapoja.

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

(5) ICAOn neuvosto hyväksyi 2 päivän ja 20 päivän maaliskuuta 2020 välisenä aikana pidetyssä 219. istunnossaan muutoksia Chicagon yleissopimuksen liitteisiin 1, 3, 4, 6 (osat I, II ja III), 10 (niteet I ja II), 11, 14 (niteet I ja II), 15 ja 16 (niteet I, II ja III) turvallisuuden, ympäristön ja lennonvarmistuksen aloilla. Näitä koskeneet ICAOn kirjeet, joissa ICAOn sopimusvaltioille ilmoitetaan muutosten hyväksymisestä, muistuttavat valtioita niiden Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaisista velvollisuuksista ilmoittaa ICAOlle mahdollisista eroavuuksista.

(6) Kaikki ICAOn hyväksymät muutokset kuuluvat unionin oikeuden soveltamisalaan ja näin ollen unionin yksinomaiseen ulkoiseen toimivaltaan. Uudet standardit ja

suositellut menettelytavat voivat vaikuttaa ratkaisevasti unionin oikeuden eli Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1139,

(7) [1], komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 2017/373[2], komission asetuksen (EU) N:o 965/2012[3], komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/469[4] ja komission asetuksen (EU) N:o 139/2014[5], sisältöön.

(8) Useat Chicagon yleissopimuksen liitteisiin tehdyt muutokset ovat jo osa unionin laajuista lainsäädäntöä, kun taas joitakin muutoksia ollaan sisällyttämässä unionin sääntöihin.

(9) Tämän päätöksen liitteessä viitataan kunkin Chicagon yleissopimuksen muutetun liitteen osalta asiaa koskevaan unionin lainsäädäntöön. Tämän päätöksen liitteessä esitetään lisäksi yksityiskohtaisesti eroavuudet, joista on ilmoitettava ICAOlle.

(10) Sen vuoksi on aiheellista vahvistaa unionin puolesta vastauksena ICAOn kirjeisiin otettava kanta, joka on ilmoittaa Chicagon yleissopimuksen ICAOn neuvoston 219. istunnossa hyväksyttyjen liitteiden 1, 3, 4, 6, 1, 10, 11, 14, 15 ja 16 uusien standardien ja suositeltujen menettelytapojen noudattamisesta, ilmoittaa eroavuuksista niihin nähden tai niiden hylkäämisestä.

(11) Maailmanlaajuinen covid-19-pandemia on vaikuttanut kielteisesti lentotoiminnan harjoittajiin, ilma-alusten valmistajiin sekä laitevalmistajien alihankkijoihin ja viivästyttänyt uusien järjestelmien kehittämistä. Lentotoiminnan harjoittajat peruuttavat tai lykkäävät ilma-alusten toimituksia, minkä vuoksi vuonna 2020 toimitettaviksi tarkoitettujen ilma-alusten toimituksia lykätään vuoteen 2021. Vastavalmistunut ilma-alus, joka on konfiguroitu toimitettavaksi vuonna 2020 ja jonka toimitusta lykätään vuoteen 2021, on 1 päivän tammikuuta 2021 jälkeen konfiguroitava uudelleen sovellettavien vaatimusten mukaiseksi. Lentotoiminnan harjoittajat ja ilma-alusten valmistajat joutuvat kärsimään kohtuuttomasta taloudellisesta rasitteesta, jos näihin ilma-aluksiin on tehtävä jälkiasennuksia. Sen vuoksi komissio on hyväksymässä mainitun päivämäärän lykkäämisen unionin tasolla muuttamalla asetusta (EU) N:o 965/2012. Ohjaamoäänitintä (CVR) käytetään tukena onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnassa. Se, että ohjaamoäänittimen tallennusajan pidentäminen kahdesta tunnista 25 tuntiin lykkääntyy, ei aiheuta merkittävää turvallisuusriskiä, mutta saattaa pidempiaikaisesta

---

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 Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/373, annettu 1 päivänä maaliskuuta 2017, ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalvelujen sekä muiden ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen palveluntarjoajia koskevista yhteisistä vaatimuksista ja näiden palveluntarjoajien valvonnasta, asetuksen (EY) N:o 482/2008 sekä täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 1034/2011, (EU) N:o 1035/2011 ja (EU) 2016/1377 kumoamisesta ja asetuksen (EU) N:o 677/2011 muuttamisesta (EUVL L 62, 8.3.2017, s. 1).

3 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).

4 Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2020/469, annettu 14 päivänä helmikuuta 2020, asetusten (EU) N:o 923/2012, (EU) N:o 139/2014 ja (EU) 2017/373 muuttamisesta ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalveluja, ilmatilan rakenteiden suunnittelua ja tietojen laatua ja kiitotieturvallisuutta koskevien vaatimusten osalta sekä asetuksen (EU) N:o 73/2010 kumoamisesta (EUVL L 104, 3.4.2020, s. 1).

5 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).

ohjaamoäänitallentamisesta saatavan turvallisuushyödyn vastaamaan ilmailualan nykyisiä realiteetteja. Unioni tukee voimakkaasti ICAOn pyrkimyksiä parantaa ilmailun turvallisuutta. Ottaen kuitenkin huomioon covid-19-pandemian aiheuttama ennennäkemätön tilanne ja se, ettei merkittävää turvallisuusriskiä ole näkyvissä, unionin olisi puollettava näitä muutoksia.

(12) Unionin kannan liitteeseen 6, osat I ja II, suunniteltuihin muutoksiin 46 ja 39 esittävät ICAOn neuvoston 221. istunnossa ne unionin jäsenvaltiot, jotka ovat ICAOn neuvoston jäseniä, toimien yhdessä unionin puolesta.

(13) Unionin kantana sen jälkeen, kun ICAOn neuvosto on hyväksynyt liitteen 6, osat I ja II, muutokset 46 ja 39, joista ICAOn pääsihteeri ilmoittaa ICAOn kirjemenettelyllä, olisi oltava ilmoittaa näiden muutosten noudattamisesta, ja kaikkien unionin jäsenvaltioiden olisi esitettävä se,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Unionin puolesta otettava kanta vastauksena seuraaviin kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) antamiin asiakirjoihin:

– ICAOn kirje 20/19 liitteen 1 muutoksen 176 hyväksymisestä
– ICAOn kirje 20/16 liitteen 3 muutoksen 79 hyväksymisestä
– ICAOn kirje 20/23 liitteen 4 muutoksen 61 hyväksymisestä
– ICAOn kirje 20/18 liitteen 6, osa I, muutoksen 44 hyväksymisestä
– ICAOn kirje 20/31 liitteen 6, osa II, muutoksen 37 hyväksymisestä
– ICAOn kirje 20/32 liitteen 6, osa III, muutoksen 23 hyväksymisestä
– ICAOn kirje 20/20 liitteen 10, nide I, muutoksen 92 hyväksymisestä
– ICAOn kirje 20/21 liitteen 10, nide II, muutoksen 92 hyväksymisestä
– ICAOn kirje 20/39 liitteen 11 muutoksen 52 hyväksymisestä
– ICAOn kirje 20/35 liitteen 14, nide I, muutoksen 15 hyväksymisestä
– ICAOn kirje 20/22 liitteen 14, nide II, muutoksen 9 hyväksymisestä
– ICAOn kirje 20/24 liitteen 15 muutoksen 41 hyväksymisestä
– ICAOn kirje 20/28 liitteen 16, nide I, muutoksen 13 hyväksymisestä
– ICAOn kirje 20/29 liitteen 16, nide II, muutoksen 10 hyväksymisestä
– ICAOn kirje 20/30 liitteen 16, nide III, muutoksen 1 hyväksymisestä

esitetään tämän päätöksen liitteessä.

2 artikla

(1) ICAOn neuvoston 221. istunnossa unionin puolesta otettava kanta on puoltaa kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen, jäljempänä ’Chicagon yleissopimus’, liitteeseen 6, osat I ja II, ehdotettuja muutoksia 46 ja 39 kokonaisuudessaan.

(2) Unionin puolesta otettavana kantana sen jälkeen, kun ICAOn neuvosto on hyväksynyt Chicagon yleissopimuksen liitteeseen 6, osat I ja II, tehtävät muutokset 46 ja 39, on ilmoittaa hyväksytyn muutoksen noudattamisesta vastauksena asiaa koskevaan ICAOn kirjeeseen.

3 artikla

(1) Kaikki unionin jäsenvaltiot esittävät 1 artiklassa ja 2 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut kannat.

(2) Edellä 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun kannan esittävät ne unionin jäsenvaltiot, jotka ovat jäseninä ICAOn neuvostossa, toimien yhdessä.

4 artikla

Tämä päätös on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja