NÕUKOGU OTSUS (EL) 2022/322,

18. veebruar 2022,

Euroopa Liidu nimel võetava seisukoha kohta Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) nõukogus seoses rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 1., 6.–10., 14. ja 17. lisa muudatuste vastuvõtmisega

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

(1) Rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioon (edaspidi „Chicago konventsioon"), millega reguleeritakse rahvusvahelist lennutransporti, jõustus 4. aprillil 1947. Sellega loodi Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (ICAO).

(2) Liidu liikmesriigid on Chicago konventsiooni osalisriigid ja ICAO liikmed ning liidul on teatavates ICAO organites vaatleja staatus. ICAO nõukogus on praegu esindatud seitse liikmesriiki.

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

(4) ICAO nõukogu kavatseb oma 225. istungjärgul vastu võtta Chicago konventsiooni 1. lisa 178. muudatuse, 6. lisa I osa 47. muudatuse, 6. lisa II osa 40. muudatuse, 6. lisa III osa 24. muudatuse, 7. lisa 7. muudatuse, 8. lisa 109. muudatuse, 9. lisa 29. muudatuse, 10. lisa IV köite 91. muudatuse, 14. lisa I köite 17. muudatuse ja 17. lisa 18. muudatuse riikidele adresseeritud kirjades AN 12/1.1.25–20/112, AN 11/1.1.34–20/75, AN 3/45–20/85, AN 3/1.2–20/76, AN 7/1.3.105–20/42, SP 55/4–20/94, AS 8/2.1–21/48 (konfidentsiaalne) ja EC 6/3 – 21/67 esitatud kujul.

(5) Chicago konventsiooni 1. lisa 178. muudatuse peamine eesmärk on võimaldada tõhususe suurendamiseks lennundusspetsialistide elektrooniliste lubade süsteemi rakendamist.

(6) Chicago konventsiooni 6. lisa I, II ja III osa vastavalt 47., 40. ja 24. muudatuse peamine eesmärk on tugevdada õigusraamistikku, et hoida lennuandmete pardasalvestid jätkuvalt töökorras; selgitada sätteid, mis käsitlevad pikema kõrvalekaldumisajaga lende (EDTO) ja imikute päästeveste; kohustada teatavaid lennukeid kasutama maapinnaga kokkupõrke vältimise süsteemi (GPWS); lisada uus standard, mille kohaselt teatavatele tingimustele vastavad lennukid varustatakse lennurajalt väljasõitmise eest hoiatavate süsteemidega (ROAAS); kehtestada vähendatud käitamismiinimumid seoses suutlikkusel põhinevate lennuväljade käitamismiinimumidega (PBAOM); tagada, et lennuväljal, kus toimub kavandatud käitamine, on olemas piisavad pääste- ja tuletõrjerajatised ja -teenused; ajakohastada sätteid, mis käsitlevad avamerel asuvate varulennuväljade kasutamist kopterite pikamaalendudel, ning lisada sätted ohtlike kaupade veo kohta kopterites ja ajakohastada seonduvaid koolitust käsitlevaid sätteid.

(7) Chicago konventsiooni 7. lisa 7. muudatuse peamine eesmärk on hõlbustada õhusõidukite ülekandmist ühe riigi registrist teise riigi registrisse, kohandades registreerimissertifikaadi näidist ja võttes kasutusele registrist kustutamise sertifikaadi vormi.

(8) Chicago konventsiooni 8. lisa 109. muudatuse peamine eesmärk on suurendada selgust ning tagada, et mis tahes muudatus- ja remonditöid heakskiitvatel riikidel oleks selge arusaam oma jätkuvast vastutusest lennukõlblikkuse eest, ning selgitada projekteerimisvõimalusi seoses tule summutamisega suurte lennukite, kopterite ja väikelennukite lastiruumis.

(9) Chicago konventsiooni 9. lisa 29. muudatuse peamine eesmärk on suurendada riikide valmisolekut tulevasteks pandeemiateks, võttes õppust COVID-19 pandeemiast ja kehtestades piisavad meetmed esmaseks reageerimiseks tulevastele pandeemiatele. Samuti käsitletakse 29. muudatuses standardite ja soovituslike tavade kaudu võitlust inimkaubandusega. Lisaks hõlmab muudatus väiksemaid, kuid kasulikke muudatusi Chicago konventsiooni 9. lisa sätetes seoses repatrieerimislendude ja puuetega reisijate lennutranspordiga ning broneeringuinfo märkuste muutmist seoses mõistega „tõuge".

(10) Chicago konventsiooni 10. lisa IV köite 91. muudatuse peamine eesmärk on võtta kasutusele õhukokkupõrke vältimise süsteem (ACAS) X ja vähendada õhus kokkupõrke vältimise süsteemi valehäirete arvu.

(11) Chicago konventsiooni 14. lisa I köite 17. muudatuse peamine eesmärk on jätta üldlennundus välja pääste- ja tuletõrjeteenuseid käsitlevatest sätetest.

(12) Chicago konventsiooni 17. lisa 18. muudatuse peamine eesmärk on lisada uusi standardeid ja soovituslikke tavasid ning muuta kehtivaid standardeid ja soovituslikke tavasid, mis on seotud julgeolekukultuuri, õhusõiduki käitaja julgestusprogrammide, registreeritud pagasis lõhkeainete avastamise meetodite ja riiklike tsiviillennundusjulgestuse kvaliteedikontrolliprogrammidega.

(13) On asjakohane määrata kindlaks liidu nimel ICAO nõukogus võetav seisukoht, sest Chicago konventsiooni 1. lisa 178. muudatus, 6. lisa I osa 47. muudatus, 6. lisa II osa 40. muudatus, 6. lisa III osa 24. muudatus, 7. lisa 7. muudatus, 8. lisa 109. muudatus, 9. lisa 29. muudatus, 10. lisa IV köite 91. muudatus, 14. lisa I köite 17. muudatus ja 17. lisa 18. muudatus võivad otsustavalt mõjutada liidu õiguse sisu, täpsemalt komisjoni määruseid (EL) nr 1178/2011, ([1]) (EL) nr 1332/2011, ([2]) (EL) nr 965/2012, ([3]) (EL) nr 139/2014 ([4]) ja (EL) 2015/640, ([5]) komisjoni rakendusmäärust (EL) 2015/1998 ([6]) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/1139 ([7]).

(14) Liidu seisukoht ICAO nõukogu 225. istungjärgul või ühel sellele järgneval istungjärgul seoses Chicago konventsiooni 1. lisa 178. muudatuse, 6. lisa I osa 47. muudatuse, 6. lisa II osa 40. muudatuse, 6. lisa III osa 24. muudatuse, 7 lisa 7. muudatuse, 8. lisa 109. muudatuse, 9. lisa 29. muudatuse, 10. lisa IV köite 91. muudatuse, 14. lisa I köite 17. muudatuse ja 17. lisa 18. muudatuse vastuvõtmisega peaks olema neid muudatusi tervikuna toetada. Kõnealust seisukohta peaksid väljendama liidu nimel ühiselt tegutsedes liidu liikmesriigid, kes on ICAO nõukogu liikmed.

([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 16. detsembri 2011. aasta määrus (EL) nr 1332/2011, millega kehtestatakse ühised õhuruumi kasutamise nõuded ja käitamisprotseduurid õhukokkupõrke vältimiseks (ELT L 336, 20.12.2011, lk 20).

([3]) Komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 296, 25.10.2012, lk 1).

([4]) 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).

([5]) Komisjoni 23. aprilli 2015. aasta määrus (EL) 2015/640, milles käsitletakse teatavat liiki lennutegevuse suhtes kohaldatavaid täiendavaid lennukõlblikkustingimusi ja millega muudetakse määrust (EL) nr 965/2012 (ELT L 106, 24.4.2015, lk 18).

([6]) Komisjoni 5. novembri 2015. aasta rakendusmäärus (EL) 2015/1998, millega nähakse ette lennundusjulgestuse ühiste põhistandardite rakendamise üksikasjalikud meetmed (ELT L 299, 14.11.2015, lk 1).

([7]) 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).

(15) Liidu seisukoht pärast seda, kui ICAO nõukogu on vastu võtnud Chicago konventsiooni 1. lisa 178. muudatuse, 6. lisa I osa 47. muudatuse, 6. lisa II osa 40. muudatuse, 6. lisa III osa 24. muudatuse, 7. lisa 7. muudatuse, 8. lisa 109. muudatuse, 9. lisa 29. muudatuse, 10. lisa IV köite 91. muudatuse, 14. lisa I köite 17. muudatuse ja 17. lisa 18. muudatuse, millest ICAO peasekretär teatab ICAO riikidele adresseeritud kirjaga, peaks olema mitte teatada oma mittenõustumisest ning teatada vastuvõetud muudatuste järgimisest tingimusel, et muudatused võetakse vastu oluliste muutusteta. Samuti on asjakohane kehtestada menetlus, mida järgitaks ICAO-le erinevustest teatamisel, kui liidu õigusaktid kalduvad kõrvale äsja vastuvõetud standarditest ja soovituslikest tavadest pärast kõnealuste standardite ja soovituslike tavade kavandatud kohaldamise alguskuupäeva. Seoses erinevustega Chicago konventsiooni 1., 6., 8., ja 14. lisas sisalduvates liidu ainupädevusse kuuluvates standardites, kohaldatakse nõukogu otsust (EL) 2021/1092 ([8]). Kõnealust seisukohta peaksid väljendama kõik liidu liikmesriigid,

ON VASTU VÕTNUD JÄRGMISE OTSUSE:

Artikkel 1

1. Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni nõukogu 225. istungjärgul või ühel sellele järgneval istungjärgul liidu nimel võetav seisukoht on toetada rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 1. lisa 178. muudatust, 6. lisa I osa 47. muudatust, 6. lisa II osa 40. muudatust, 6. lisa III osa 24. muudatust, 7. lisa 7. muudatust, 8. lisa 109. muudatust, 9. lisa 29. muudatust, 10. lisa IV köite 91. muudatust, 14. lisa I köite 17. muudatust ja 17. lisa 18. muudatust tervikuna.

2. Seisukoht, mis võetakse liidu nimel tingimusel, et ICAO nõukogu võtab sisuliste muudatusteta vastu lõikes 1 osutatud muudatused, on mitte teatada oma mittenõustumisest ning teatada iga vastuvõetud muudatuse järgimisest, vastates ICAO poolt riikidele adresseeritud asjaomasele kirjale.

Kui liidu õigusaktid erinevad lõikes 1 osutatud Chicago konventsiooni lisades esitatud ICAO muudetud standarditest pärast seda, kui kõnealused standardid on muutunud kohaldatavaks, mistõttu on vaja teatada kõnealuste lisadega seotud erinevustest Chicago konventsiooni artikli 38 kohaselt, esitab komisjon õigeks ajaks ja vähemalt kaks kuud enne ICAO poolt erinevustest teatamiseks kehtestatud tähtpäeva nõukogule arutamiseks ja heakskiitmiseks ettevalmistava dokumendi, milles esitatakse erinevuste üksikasjalik loetelu, millest liikmesriigid peavad liidu nimel ICAO-le teatama.

Olenemata käesoleva lõike teisest lõigust, kui liidu õigusaktid erinevad Chicago konventsiooni 1., 6., 8., ja 14. lisas esitatud ICAO muudetud standarditest pärast seda, kui kõnealused standardid on muutunud kohaldatavaks, niivõrd kui need standardid kuuluvad liidu ainupädevusse, mistõttu on vaja teatada kõnealuste lisadega seotud erinevustest Chicago konventsiooni artikli 38 kohaselt, määratakse liidu nimel ICAO-s võetav seisukoht sellistest erinevustest teatamise kohta kindlaks otsuse (EL) 2021/1092 alusel.

Artikkel 2

Artikli 1 lõikes 1 osutatud seisukohta väljendavad ühiselt tegutsedes liidu liikmesriigid, kes on ICAO nõukogu liikmed.

Artikli 1 lõikes 2 osutatud seisukohta väljendavad kõik liidu liikmesriigid.

Artikkel 3

Käesolev otsus jõustub selle vastuvõtmise päeval.

([8]) Nõukogu 11. juuni 2021. aasta otsus (EL) 2021/1092, millega määratakse kindlaks Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni poolt lennundusohutuse valdkonnas vastu võetud rahvusvaheliste standarditega seotud erinevustest teatamise kriteeriumid ja kord (ELT L 236, 5.7.2021, lk 51).

Brüssel, 18. veebruar 2022

Nõukogu nimel
eesistuja
J.-Y. LE DRIAN