EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 20.5.2020
COM(2020) 218 final

2020/0098 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvostossa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta liitteen 10 niteeseen III tehtävän muutoksen 91 suunniteltuun hyväksymiseen sekä liitteen 14 niteeseen I tehdyn muutoksen 13, liitteeseen 6 tehdyn muutoksen 40C, liitteeseen 3 tehdyn muutoksen 77B ja liitteeseen 15 tehdyn muutoksen 39 soveltamispäivää koskevien eroavuuksien ilmoittamiseen

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN KOHDE

Tämä ehdotus koskee

– päätöstä Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) neuvostossa unionin puolesta otettavasta kannasta Chicagon yleissopimuksen liitteen 10 niteeseen III tehtävän muutoksen 91 suunniteltuun hyväksymiseen jossain ICAOn neuvoston tulevassa istunnossa;

– päätöstä unionin puolesta otettavasta kannasta sen jälkeen, kun ICAO on ilmoittanut liitteen 10 muutoksen 91 hyväksymisestä valtioille osoitetulla kirjeellä, jossa jäsenvaltioita kehotetaan joko ilmoittamaan muutoksen hylkäämisestä tai ilmoittamaan eroavuudet tai ilmoittamaan noudattavansa hyväksyttyä toimenpidettä;

– päätöstä unionin puolesta otettavasta kannasta liitteen 14 (Aerodromes) niteeseen I (Aerodrome Design and Operations) tehtyyn muutokseen 13, liitteeseen 6 (Operation of Aircraft — International Commercial Air Transport — Aeroplanes) tehtyyn muutokseen 40C, liitteeseen 15 (Aeronautical Information Services) tehtyyn muutokseen 39 sekä liitteeseen 3 (Meteorological Service for International Air Navigation) tehtyyn muutokseen 77B, jotka koskevat uutta kiitotien pinnan olosuhteiden yleistä raportointimuotoa; jäsenvaltioita pyydetään ilmoittamaan eroavuudesta soveltamispäivän noudattamisesta, koska soveltamispäivää on määrä lykätä kuudella kuukaudella asiaa koskevassa ICAOn valtioille osoitetussa kirjeessä ilmoitettuun soveltamispäivään verrattuna.

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 ne tulevat voimaan ja niistä tulee oikeudellisesti sitovia.

2.3. Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön suunniteltu säädös

2.3.1. Chicagon yleissopimuksen liitteen 10 niteeseen III tehtävän, selektiivikutsujärjestelmää (SELCAL) koskevan tarkistuksen 91 hyväksyminen

ICAOn neuvoston on määrä hyväksyä jossain tulevassa istunnossaan Chicagon yleissopimuksen liitteen 10 niteen III muutos 91, joka koskee selektiivikutsujärjestelmää (SELCAL).

Liitteen 10 niteen III muutoksen 91 tarkoituksena on muuttaa Chicagon yleissopimuksen liitteen 10 (Aeronautical Telecommunications) niteen III (Communication Systems) osaa II (Voice Communication Systems), joka liittyy SELCAL-järjestelmään. Liitteen 10 niteen III muutoksella 91 otetaan käyttöön uusia merkkiääniä, joilla laajennetaan käytettävissä olevaa SELCAL-koodien valikoimaa ja vähennetään siten vääriä ilmoituksia ohjaamossa. Liitteen 10 niteen III muutos 91 laadittiin viestintäpaneelin tietoliikenneinfrastruktuuria käsittelevän työryhmän toisessa kokouksessa (CP DCIWG/2), eikä sitä pidetty teknisellä tasolla kiistanalaisena.

Liitteen 10 niteen III muutosta 91 on tarkoitus soveltaa 5. marraskuuta 2022 alkaen, jolloin siitä tulee Chicagon yleissopimuksen osapuolia oikeudellisesti sitova.

2.3.2. ICAOn uuden kiitotien pinnan olosuhteiden yleisen raportointimallin soveltamispäivä

ICAOn neuvosto hyväksyi vuonna 2016 kiitotien pinnan olosuhteiden arviointia ja raportointia koskevan uuden menetelmän, joka tunnetaan yleisesti kiitotien pinnan olosuhteiden yleisenä raportointimuotona (Global Reporting Format for Runway Surface Conditions). Sen tarkoituksena on mahdollistaa kiitotien pinnan olosuhteiden yhdenmukainen arviointi ja raportointi ja vastaavasti ohjaamomiehistön tekemä parempi arviointi lentoonlähdön ja laskun suoritusarvoista.

ICAOn uusi kiitotien pinnan olosuhteiden yleinen raportointimuoto, jota sovelletaan 5. marraskuuta 2020 alkaen, sisältyy liitteen 14 (Aerodromes) niteeseen I (Aerodrome Design and Operations) tehtyyn muutokseen 13, liitteeseen 6 (Operation of Aircraft — International Commercial Air Transport — Aeroplanes) tehtyyn muutokseen 40C, liitteeseen 3 (Meteorological Service for International Air Navigation) tehtyyn muutokseen 77B sekä liitteeseen 15 (Aeronautical Information Services) tehtyyn muutokseen 39.

Covid-19-pandemian vuoksi ICAOn uuden kiitotien pinnan olosuhteiden yleisen raportointimuodon täytäntöönpano ICAOn alun perin suunnittelemasta ajankohdasta alkaen ei ole unionin tasolla realistista, joten komissio todennäköisesti lykkää kyseistä päivämäärää unionin tasolla tekemällä vastaavia muutoksia asiaa koskeviin komission asetuksiin[1]. Tällä

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

hetkellä on myös epävarmaa, aikooko ICAOn neuvosto sisällyttää 220. tai 221. istuntonsa esityslistaan kohdan, joka koskee ICAOn uuden kiitotien pinnan olosuhteiden yleisen raportointimuodon soveltamispäivän mahdollista lykkäämistä, ja jos näin on, minkälaisen päätöksen ICAOn neuvosto tekee asiassa. Näin ollen, jos ICAOn neuvosto ei jostain syystä lykkää kyseistä päivämäärää ajoissa, on tarpeen varmistaa, että jäsenvaltiot ilmoittavat eroavuudesta, joka koskee mahdollista unionin tasolla hyväksyttyä lykkäystä.

3. UNIONIN PUOLESTA OTETTAVA KANTA

3.1. Liitteen 10 niteeseen III tehtävä muutos 91

3.1.1. Liitteen 10 niteen III muutoksella 91 tehtävät tärkeimmät muutokset ja niiden suhde voimassa oleviin unionin sääntöihin

Tärkein muutos, joka esitetään liitteen 10 niteen III muutosta 91 koskevassa ehdotuksessa, on uusien merkkiäänten käyttöönotto. Niillä laajennetaan käytettävissä olevaa SELCAL-koodien valikoimaa ja vähennetään siten vääriä ilmoituksia ohjaamossa. SELCAL-järjestelmän ominaisuudet olivat alun perin 1950-luvulla laadittuja suosituksia. Määriteltyjen suoritustasojen saavuttamista ei voitu taata tuohon aikaan. 1970-luvulta lähtien valmistetut laitteet täyttävät nämä vaatimukset paremmin, minkä vuoksi niiden yhdenmukainen soveltaminen olisi tunnustettava kansainvälisen lentoliikenteen turvallisuuden ja säännöllisyyden tukemiseksi. Modulaatioverhokäyrää koskeva suositus jaettiin kuitenkin standardiin ja suositukseen, koska sen yhdenmukainen soveltaminen on ainoastaan toivottavaa.

ICAO määrittelee myös mekanismin, jonka avulla uudet merkkiäänet voidaan ottaa käyttöön siten, että sillä on mahdollisimman vähän vaikutusta ilma-alusten käyttäjiin. Varhaisessa vaiheessa toteutettu maalaitteisto, joka voidaan toteuttaa alhaisemmilla kustannuksilla, mahdollistaa vaiheittaisen asennuksen ilma-aluksiin, joka tapahtuu pääasiassa asentamalla laitteita uusiin ilma-aluksiin.

Unioni myöntää, että ilma-alukselle myönnettävistä SELCAL-koodeista on pulaa ja että tätä pulaa voidaan lieventää lisäämällä niiden merkkien määrää, joita voidaan käyttää uudelle ilma-alukselle myönnettävässä SELCAL-koodissa.

SELCAL-järjestelmällä ei ole suurta merkitystä Euroopan lennonvarmistuspalveluissa. Se on kuitenkin viestintämuoto, jonka ilmoittamiselle lentosuunnitelmassa on olemassa vakiomuotoinen merkintätapa, ja jotkin ilma-alusten käyttäjät voivat pyytää ilmaliikennepalveluyksikköä käyttämään sitä tietyissä tilanteissa. Näin tapahtuu kuitenkin hyvin harvoin.

SELCAL mainitaan asetusta (EU) N:o 923/2012 koskevassa EASAn ohjeaineistossa olevassa mahdollisten ratkaisujen luettelossa sekä asetuksessa (EU) 2020/469, jolla muutetaan asetuksen (EU) 2017/373 liitettä IV (Osa ATS).

Liitteen 10 niteen III muutos 91 koskee lähinnä niitä lennonvarmistuspalvelujen tarjoajia, jotka tarjoavat palveluja ICAOn Pohjois-Atlantin (NAT) alueella, Atlantin valtameren yläpuolista valtameri-ilmatilaa sekä verkon hallinnoijan palveluja, erityisesti integroitua alustavien lentosuunnitelmien käsittelyjärjestelmää (IFPS). Asianomaisten lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on tehtävä tarvittavat tekniset parannukset. Verkon hallinnoijan on päivitettävä IFPS-järjestelmää, jotta järjestelmä hyväksyy uudet SELCAL-koodit ja vältetään lentosuunnitelmien hylkääminen sen vuoksi, ettei koodia tunnisteta.

Asetuksen (EU) 2017/373 liitteessä VIII olevan CNS.TR.100 kohdan (Viestintä-, suunnistus- tai valvontapalvelujen tarjoajien työmenetelmät ja toimintaohjeet) c alakohdassa viitataan ICAOn liitteen 10 niteeseen III ja sen kaikkiin muutoksiin muutokseen 89 asti, ja se edellyttäisi asianmukaista muutosta unionin tasolla.

3.2. Kiitotien pinnan olosuhteiden yleinen raportointimuoto

3.2.1. ICAOn uuden kiitotien pinnan olosuhteiden yleisen raportointimuodon soveltamispäivä

Onnettomuustutkinnat osoittavat, että kiitotien pinnan olosuhteita koskevan arvioinnin ja raportoinnin vaatimuksia ei ole yhdenmukaistettu ja että tällä on merkittävä vaikutus kiitotieltä suistumisiin erityisesti silloin, kun kiitotie on märkä tai epäpuhdas. ICAO on tämän vuoksi muuttanut useita Chicagon yleissopimuksen liitteissä esitettyjä standardeja ja suositeltuja menettelytapoja. Jotkin näistä muutoksista edellyttivät voimassa olevan unionin lainsäädännön mukauttamista. Tämä tarve on jo otettu huomioon komission täytäntöönpanosäädöksissä ja delegoiduissa säädöksissä[2].

ICAOn neuvosto hyväksyi vuoden 2016 aikana Chicagon yleissopimuksen liitteen 3 muutoksen 77B, liitteen 14 muutoksen 13, liitteen 6 muutoksen 40 ja liitteen 15 muutoksen 39, joiden tarkoituksena on vähentää kiitotieltä suistumisesta aiheutuvia vaaratilanteita ja onnettomuuksia. Näitä muutoksia sovelletaan 5. marraskuuta 2020 alkaen. Nämä muutokset on jo sisällytetty unionin tasolla täytäntöönpanoasetuksiin (EU) 2020/469 ja 2019/1387.

Koska covid-19-pandemia on kuitenkin viivästyttänyt täytäntöönpanoa ja koska sekä toimivaltaisilla viranomaisilla että asianomaisilla toimijoilla ei tällä hetkellä ole riittävästi resursseja, komissio aikoo lykätä asiaa koskevien täytäntöönpanosäädösten ja delegoitujen säädösten soveltamispäivää kuudella kuukaudella.

3.3. Unionin puolesta otettava kanta

3.3.1. Liitteen 10 niteeseen III tehtävä muutos 91

Ehdotettu unionin puolesta ICAOn neuvostossa otettava kanta on tukea liitteen 10 niteeseen III ehdotettua muutosta 91 kokonaisuudessaan. Sen vuoksi unionin kantana olisi oltava, että jäsenvaltiot ilmoittavat hyväksytyn toimenpiteen noudattamisesta sen jälkeen, kun ICAOn neuvosto on hyväksynyt sen ja ilmoittanut siitä valtioille osoitetulla kirjeellä.

---

[2] 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).
Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 923/2012, annettu 26 päivänä syyskuuta 2012, yhteisistä lentosäännöistä, lennonvarmistuspalveluja ja -menetelmiä koskevista operatiivisista säännöksistä sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 1035/2011 ja asetusten (EY) N:o 1265/2007, (EY) N:o 1794/2006, (EY) N:o 730/2006, (EY) N:o 1033/2006 ja (EU) N:o 255/2010 muuttamisesta (EUVL L 281, 13.10.2012, s. 1).
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).
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).

3.3.2. ICAOn uuden kiitotien pinnan olosuhteiden yleisen raportointimuodon soveltamispäivä

ICAOn uuden kiitotien pinnan olosuhteiden yleisen raportointimuodon täytäntöönpanoa kannatetaan kyllä kokonaisuudessaan, mutta kun otetaan huomioon covid-19-kriisin vaikutukset jäsenvaltioiden ja asianomaisten lentotoiminnan harjoittajien valmiuksiin panna se täytäntöön ICAOn säännöissä vaaditulla tavalla, ehdotettu unionin puolesta otettava kanta on seuraava:

- jos määräajan lykkäämistä koskevaa kysymystä ei oteta ICAOn neuvoston 220. tai 221. istunnon esityslistalle tai jos ICAOn neuvosto ei hyväksy kuuden kuukauden lykkäystä, unionin kantana olisi oltava ilmoittaa eroavuuksista, jos asiaa koskevassa EU:n lainsäädännössä säädettyä määräaikaa lykätään kuudella kuukaudella. EU:n jäsenvaltiot ilmoittavat eroavuudesta ja ilmoittavat ICAOlle, että täytäntöönpano eli ICAOn uuden kiitotien pinnan olosuhteiden yleisen raportointimuodon noudattaminen viivästyy kuudella kuukaudella.

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[3].

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*”[4].

4.1.2. Soveltaminen käsillä olevassa asiassa

Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvosto on sopimuksella (kansainvälinen siviili-ilmailun yleissopimus) perustettu elin.

Liitteen 10 niteen III muutos 91, joka Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön on määrä hyväksyä, on säädös, jolla on oikeusvaikutuksia. Sillä on oikeusvaikutuksia, koska sillä muutetaan useita standardeja, joilla voidaan luoda kansainvälisen oikeuden mukainen sitova oikeudellinen velvoite.

Lisäksi liitteen 10 niteen III muutoksessa 91 suositus muutetaan standardiksi ja standardi puolestaan suositukseksi. Nämä suositukset ovat nimityksestään huolimatta luonteeltaan sellaisia, että ne muuttavat jo olemassa olevien standardien mukaista oikeudellista tilannetta. Säännösten aseman muuttuminen luo valtioille erilaisia velvoitteita.

---

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

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

Mitä tulee ICAOn uuden kiitotien pinnan olosuhteiden yleisen raportointimuodon soveltamispäivään liittyvien eroavuuksien ilmoittamiseen, unionin yhteisellä kannalla varmistettaisiin, että kaikki jäsenvaltiot ilmoittavat tämän päätöksen mukaiset eroavuudet, jotka johtuvat unionin yksinomaisesta toimivallasta, ja noudattavat siten Chicagon yleissopimuksen 38 artiklaa, minkä vuoksi niiden ei katsota rikkoneen Chicagon yleissopimuksesta johtuvia velvoitteitaan.

Muutoksilla ei täydennetä eikä muuteta sopimuksen institutionaalisia rakenteita.

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

4.2. Aineellinen oikeusperusta

4.2.1. Periaatteet

SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan nojalla annettavan päätöksen aineellinen oikeusperusta määräytyy ensisijaisesti sen suunnitellun säädöksen tavoitteen ja sisällön perusteella, jota unionin puolesta otettava kanta koskee. Jos suunnitellulla säädöksellä 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

Suunniteltujen säädösten pääasiallinen tarkoitus ja sisältö liittyvät yhteiseen liikennepolitiikkaan.

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

4.3. Päätelmät

Ehdotetun päätöksen oikeusperustana tulisi olla SEUT-sopimuksen 100 artiklan 2 kohta yhdessä SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan kanssa.

2020/0098 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvostossa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta liitteen 10 niteeseen III tehtävän muutoksen 91 suunniteltuun hyväksymiseen sekä liitteen 14 niteeseen I tehdyn muutoksen 13, liitteeseen 6 tehdyn muutoksen 40C, liitteeseen 3 tehdyn muutoksen 77B ja liitteeseen 15 tehdyn muutoksen 39 soveltamispäivää koskevien eroavuuksien ilmoittamiseen

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

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

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) 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.

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

(4) ICAOn neuvoston on määrä hyväksyä jossain tulevassa istunnossaan Chicagon yleissopimuksen liitteen 10 niteen III muutos 91, joka koskee selektiivikutsujärjestelmää (SELCAL).

(5) On aiheellista määrittää kanta, joka on otettava unionin puolesta ICAOn neuvostossa, koska ehdotetusta liitteen 10 niteen III muutoksesta 91 tulee unionia sitova ja se voi vaikuttaa ratkaisevasti unionin lainsäädännön, erityisesti komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/373[5], sisältöön. Kun muutos on hyväksytty, se sitoo kaikkia ICAOn jäseninä olevia valtioita, myös kaikkia EU:n jäsenvaltioita, Chicagon yleissopimuksen mukaisesti ja sen määrittämissä rajoissa. Jos sopimusvaltiot aikovat poiketa standardista, niiden on Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaan ilmoitettava siitä ICAOlle eroavuuksien ilmoittamista koskevan mekanismin mukaisesti.

(6) Liitteen 10 niteen III muutoksen 91 päätarkoituksena on ottaa käyttöön uusia merkkiääniä, joilla laajennetaan käytettävissä olevaa SELCAL-koodien valikoimaa ja

[5] 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).

vähennetään siten vääriä ilmoituksia ohjaamossa. Siinä tehdään myös muutoksia järjestelmän ominaisuuksia koskeviin vaatimuksiin ja määritellään mekanismi, jonka avulla uudet koodit voidaan ottaa käyttöön siten, että sillä on mahdollisimman vähän vaikutusta ilma-alusten käyttäjiin.

(7) Unioni tukee voimakkaasti ICAOn pyrkimyksiä parantaa ilmailun turvallisuutta varmistamalla viestintä-, suunnistus- ja valvontapalvelujen turvallinen ja täsmällinen tarjonta. Unionin olisi sen vuoksi tuettava edellä mainittuja muutoksia.

(8) Unionin kannan liitteen 10 niteen III suunniteltuun muutokseen 91 esittävät jossain ICAOn neuvoston tulevassa istunnossa ne unionin jäsenvaltiot, jotka ovat ICAOn neuvoston jäseniä, toimien yhdessä unionin puolesta.

(9) Unionin kantana sen jälkeen, kun ICAOn neuvosto on hyväksynyt liitteen 10 niteen III muutoksen 91, josta ICAOn pääsihteeri ilmoittaa ICAOn valtioille osoitettuja kirjeitä koskevalla menettelyllä, olisi oltava ilmoittaa muutoksen noudattamisesta, ja kaikkien unionin jäsenvaltioiden olisi esitettävä se.

(10) ICAOn neuvosto hyväksyi vuonna 2016 Chicagon yleissopimuksen liitteisiin useita muutoksia, joiden tarkoituksena on vähentää kiitotieltä suistumisesta aiheutuvia vaaratilanteita ja onnettomuuksia. Nämä muutokset sisältyvät valtioille osoitettuihin kirjeisiin AN 4/1 2.26-16/19, AN 2/2.4 – 16/18, AN 10/1.1 – 16/17 ja AN 11/1.3.29-16/12, ja niitä sovelletaan ICAOn sopimusvaltioissa 5 päivästä marraskuuta 2020, jäljempänä ’muutokset’.

(11) Unioni tukee voimakkaasti ICAOn pyrkimyksiä parantaa ilmailun turvallisuutta. Muutoksilla otetaan käyttöön uusi yhdenmukaistettu menetelmä kiitotien pinnan olosuhteiden arviointia ja raportointia varten, ja ne auttavat vähentämään kiitotien epäpuhtaudesta, kuten lumesta, jäästä, sohjosta tai vedestä, aiheutuvaa kiitotieltä suistumisen riskiä.

(12) Nämä muutokset on sisällytetty unionin lainsäädäntöön komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2019/1397[6] ja komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2020/469[7].

(13) Täytäntöönpanoasetuksia (EU) 2020/469 ja (EU) 2019/1387 sovelletaan osittain 5 päivästä marraskuuta 2020 muutosten soveltamispäivän mukaisesti. Covid-19-pandemia on kuitenkin vaikuttanut merkittävästi jäsenvaltioiden ja ilmailualan sidosryhmien pyrkimyksiin valmistautua Chicagon yleissopimuksen liitteen 3 muutoksessa 77B, liitteen 14 muutoksessa 13, liitteen 6 muutoksessa 40 ja liitteen 15 muutoksessa 39 lueteltujen uusien toimenpiteiden soveltamiseen.

(14) Erityisesti henkilöstön eristäminen ja osittainen työttömyys sekä lisätyömäärä, joka tarvitaan covid-19-pandemian kaikkien sidosryhmien kannalta merkittävien kielteisten seurausten hallitsemiseen, ovat hidastaneet edistymistä.

(15) Sekä toimivaltaisilla viranomaisilla että toiminnanharjoittajilla on vaikeuksia valmistautua muutosten täytäntöönpanoon. Sen vuoksi voi olla tarpeen lykätä täytäntöönpanoasetuksissa (EU) 2020/469 ja (EU) 2019/1387 säädettyä soveltamispäivää kuudella kuukaudella.

(16) Jos ICAOn neuvosto ei lykkää muutosten soveltamispäivää kuudella kuukaudella, vaikka asiaankuuluvien ICAOn standardien soveltamispäivää lykätään unionin

[6] EUVL L 229, 5.9.2019, s. 1.
[7] EUVL L 104, 3.4.2020, s. 1.

lainsäädännössä kuudella kuukaudella, unionin kantana olisi oltava ilmoittaa eroavuudesta Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaisesti ja ilmoittaa ICAOlle aikomuksestaan lykätä muutosten soveltamispäivää kuudella kuukaudella,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) neuvoston jossain tulevassa istunnossa unionin puolesta otettava kanta on kannattaa kansainvälistä siviili-ilmailua koskevan yleissopimuksen, jäljempänä ’Chicagon yleissopimus’, liitteen 10 niteeseen III ehdotettua muutosta 91 kokonaisuudessaan.

Unionin puolesta otettavana kantana sen jälkeen, kun ICAOn neuvosto on hyväksynyt Chicagon yleissopimuksen liitteen 10 niteen III muutoksen 91, on ilmoittaa hyväksytyn muutoksen noudattamisesta vastauksena asiaa koskevaan ICAOn valtioille osoittamaan kirjeeseen.

2 artikla

Jos ICAOn neuvosto ei lykkää Chicagon yleissopimuksen liitteen 3 muutoksen 77B, liitteen 14 muutoksen 13, liitteen 6 muutoksen 40 ja liitteen 15 muutoksen 39 soveltamispäivää ja unioni muuttaa täytäntöönpanoasetuksia (EU) 2020/469 ja 2019/1387 sekä delegoitua asetusta C(2020) 710 final[8] niiden soveltamisen lykkäämiseksi kuudella kuukaudella, tästä kuuden kuukauden erosta verrattuna Chicagon yleissopimuksen liitteen 3 muutoksen 77B, liitteen 14 muutoksen 13, liitteen 6 muutoksen 40 ja liitteen 15 muutoksen 39 soveltamispäivään on ilmoitettava.

3 artikla

Edellä 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun kannan esittävät ne unionin jäsenvaltiot, jotka ovat ICAOn neuvoston jäseniä.

Edellä 1 artiklan 2 kohdassa ja 2 artiklassa tarkoitetut kannat esittävät kaikki unionin jäsenvaltiot.

4 artikla

Tämä päätös on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

[8] Komission delegoitu asetus C(2020)710 final asetuksen (EU) N:o 139/2014 muuttamisesta kiitotieturvallisuuden ja ilmailutietojen osalta.