EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 20.5.2020
COM(2020) 218 final

2020/0098 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni nõukogus seoses 10. lisa III köite 91. muudatuse kavandatava vastuvõtmisega ning seoses 14. lisa I köite 13. muudatuse, 6. lisa 40C muudatuse, 3. lisa 77B muudatuse ja 15. lisa 39. muudatuse kohaldamise kuupäevast erinevast kuupäevast teatamisega

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Käesolevas ettepanekus käsitletakse järgmist.

– Otsus, millega määratakse kindlaks Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) nõukogus liidu nimel võetav seisukoht Chicago konventsiooni 10. lisa III köite 91. muudatuse kavandatud vastuvõtmiseks ühel ICAO nõukogu eelseisvatest istungitest.

– Otsus seisukoha kohta, mis võetakse liidu nimel pärast seda, kui ICAO teatab 10. lisa 91. muudatuse vastuvõtmisest riikidele adresseeritud kirjas, kutsudes liikmesriike üles teatama oma heakskiidu andmisest keeldumisest, mis tahes eriarvamustest või vastuvõetud meetme järgimisest.

– Otsus, milles käsitletakse liidu nimel võetavat seisukohta seoses 14. lisa (lennuväljad) I köite (lennuvälja projekteerimine ja käitamine) 13. muudatusega, 6. lisa (õhusõidukite käitamine – rahvusvaheline äriline lennutransport – lennukid) 40C muudatusega, 15. lisa (aeronavigatsiooniteabe teenused) 39. muudatusega ning 3. lisa (rahvusvahelise lennuliikluse meteoroloogiateenistus) 77B muudatusega (rajakatte seisundit hõlmav uus ülemaailmne aruandevorm), ja milles kutsutakse liikmeriike üles teatama erinevustest kohaldamiskuupäeva järgimise osas, kuna kõnealust kuupäeva lükatakse vastavates ICAO poolt riikidele adresseeritud kirjades sätestatud jõustumiskuupäevadega võrreldes kuus kuud edasi.

2. ETTEPANEKU TAUST

2.1. Rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioon

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

Kõik ELi liikmesriigid on Chicago konventsiooni osalised.

2.2. Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon

Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon on ÜRO spetsialiseeritud asutus. Organisatsiooni eesmärkideks on arendada rahvusvahelise aeronavigatsiooni põhimõtteid ja meetodeid ning edendada rahvusvahelise lennutranspordi kavandamist ja 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 rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade vastuvõtmine. Need standardid ja tavad määratakse kindlaks Chicago konventsiooni lisades.

Pärast selliste meetmete vastuvõtmist peavad ICAO riigid enne asjaomaste meetmete jõustumist ja õiguslikult siduvaks muutumist teatama kas oma heakskiidu andmisest keeldumisest, mis tahes eriarvamustest või vastuvõetud meetme järgimisest.

2.3. Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni kavandatud akt

2.3.1. Chicago konventsiooni 10. lisa III köite 91. muudatuse vastuvõtmine seoses selektiivkutsungi süsteemiga (SELCAL)

ICAO nõukogu kavatseb ühel oma eelseisval istungil vastu võtta Chicago konventsiooni 10. lisa III köite 91. muudatuse, mis käsitleb selektiivkutsungi süsteemi (SELCAL).

10. lisa III köite 91. muudatuse eesmärk on muuta Chicago konventsiooni 10. lisa (lennunduse telekommunikatsioon) III köite (sidesüsteemid) II osa (kõnesidesüsteemid) SELCALiga seotud ulatuses. 10. lisa III köite 91. muudatusega võetakse kasutusele uued toonid, et laiendada SELCAL-koodide valikut ja seeläbi vähendada valehäirete esinemist kabiinis. 10. lisa III köite 91. muudatus töötati välja sidepaneeli andmesidetaristu töörühma teisel koosolekul (CP DCIWG/2) ja seda ei peetud tehnilisest seisukohast probleemseks.

10. lisa III köite 91. muudatust kavatsetakse hakata kohaldama alates 5. novembrist 2022, kui see muutub Chicago konventsiooni osalistele õiguslikult siduvaks.

2.3.2. ICAO rajakatte seisundi uue ülemaailmse aruandlusvormi kohaldamise kuupäev

2016. aastal võttis ICAO nõukogu vastu rajakatte seisundi hindamise ja asjakohase teabe esitamise uue metoodika, mida üldiselt tuntakse rajakatte seisundi ülemaailmse aruandlusvormina ja mis võimaldab rajakatte seisundit ühtlustatult hinnata ning esitada asjakohast teavet, mille abil lennumeeskond saab stardi- ja maandumissuutlikkust paremini hinnata.

ICAO uus rajakatte seisundit käsitlev ülemaailmne aruandlusvorm, mida kohaldatakse alates 5. novembrist 2020, on ette nähtud 14. lisa (lennuväljad) I köite (lennuvälja projekteerimine ja käitamine) 13. muudatusega, 6. lisa (õhusõidukite käitamine – rahvusvaheline äriline lennutransport – lennukid) 40C muudatusega, 3. lisa (rahvusvahelise lennuliikluse meteoroloogiateenistus) 77B muudatusega ning 15. lisa (aeronavigatsiooniteabe teenused) 39. muudatusega.

COVID-pandeemia tõttu on ICAO rajakatte seisundi uue ülemaailmse aruandlusvormi liidu tasandil rakendamine alates ICAO algselt kavandatud tähtajast ebarealistlik ja seepärast lükkab komisjon selle kuupäeva liidu tasandil tõenäoliselt edasi, tehes asjaomastes komisjoni määrustes[1] vastavad muudatused. Samuti on praegu ebaselge, kas ICAO nõukogu lisab oma 220. või 221. istungi päevakorda punkti ICAO rajakatte seisundi uue ülemaailmse aruandlusvormi kohaldamise kuupäeva võimaliku edasilükkamise kohta, ning kui jah, siis millise otsuse ICAO nõukogu selles küsimuses teeb. Seepärast tuleb juhuks, kui ICAO

[1] Komisjoni 26. septembri 2012. aasta rakendusmäärus (EL) nr 923/2012, millega kehtestatakse ühised lennureeglid ning aeronavigatsiooniteenuseid ja -protseduure käsitlevad käitamissätted ning muudetakse rakendusmäärust (EL) nr 1035/2011 ning määruseid (EÜ) nr 1265/2007, (EÜ) nr 1794/2006, (EÜ) nr 730/2006, (EÜ) nr 1033/2006 ja (EL) nr 255/2010 (ELT L 281, 13.10.2012, lk 1).
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).
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).

nõukogu seda kuupäeva mis tahes põhjusel aegsasti edasi ei lükka, tagada, et liikmesriigid teataksid liidu tasandil vastu võetud võimalikust edasilükkamist hõlmavast erinevusest.

3. LIIDU NIMEL VÕETAV SEISUKOHT

3.1. 10. lisa III köite 91. muudatus

3.1.1. 10. lisa III köite 91. muudatusega tehtavad peamised muudatused ja nende seos liidus kehtivate eeskirjadega

10. lisa III köite 91. muudatuse ettepanekuga kaasnevaks peamiseks muudatuseks on uute toonide kasutuselevõtt, et laiendada SELCAL-koodide valikut ja seeläbi vähendada valehäirete esinemist kabiinis. SELCALi süsteemi omadused sõnastati 1950. aastatel esmalt soovituste kujul, kui kindlaksmääratud toimivustasemeid ei olnud võimalik tagada. Alates 1970. aastatest toodetud seadmed vastavad nendele nõuetele paremini, mistõttu tuleks nende ühetaolist kohaldamist tunnustada rahvusvahelise lennuliikluse ohutuse ja korrapärasuse seisukohast. Modulatsiooni mähisjoont käsitlev soovitus jagati siiski standardiks ja soovituseks, sest selle ühetaoline kohaldamine on vaid soovitav.

ICAO pakub ka mehhanismi, mille kaudu saab kasutusele võtta uusi toone selliselt, et mõju õhusõidukite käitajatele oleks minimaalne. Varane maapealne varustamine, mida on võimalik teha väiksemate kuludega, võimaldab etapiviisilist paigaldamist õhusõidukile ja toimub peamiselt esmase paigalduse teel.

Liit tunnistab, et SELCAL-koode, mida saaks õhusõidukile määrata, on vähe, samas on olemas vahendid puudujäägi leevendamiseks, suurendades uutele õhusõidukitele määratavates SELCAL-koodides kasutatavate tähemärkide arvu.

SELCAL ei täida Euroopa aeronavigatsiooniteenuste osutamisel olulist rolli. Tegu on aga sidevahendiga, selle lennuplaanis esitamiseks on standardne viis ning mõned õhusõidukite käitajad võivad paluda lennuliiklusteenindusüksusel seda teatavates olukordades kasutada. Seda juhtub siiski väga harva.

SELCAL on ära toodud määrusele (EL) nr 923/2012 tugineva EASA juhendmaterjali võimalike lahenduste loetelus ning määruses (EL) 2020/469, millega muudetakse määruse (EL) 2017/373 IV lisa – osa „ATS“.

10. lisa III köite 91. muudatusettepanek puudutab peamiselt neid aeronavigatsiooniteenuse osutajaid, kes osutavad teenuseid ICAO Põhja-Atlandi (NAT) piirkonnas: ookeanilises õhuruumis Atlandi ookeani kohal, samuti võrgustiku haldaja teenuseid, eelkõige integreeritud esmase lennuplaanide töötlemise süsteemi (IFPS). Asjaomased aeronavigatsiooniteenuse osutajad peavad paigaldama nõutavad tehnilised täiustused. Võrgustiku haldaja peab ajakohastama IFPSi, et võimaldada süsteemil aktsepteerida uusi SELCAL-koode ja vältida lennuplaanide tagasilükkamist koodi mittetunnustamise tõttu.

Määruse (EL) 2017/373 punkti CNS.TR.100 „Side-, navigatsiooni- või seireteenuste osutajate töömeetodid ja -kord“ alapunktis c osutatakse ICAO 10. lisa III köitele kuni 89. muudatuseni (kaasa arvatud) ning see nõuaks asjakohaseid muudatusi liidu tasandil.

3.2. Rajakatte seisundi ülemaailmne aruandlusvorm

3.2.1. Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni (ICAO) rajakatte seisundi uue ülemaailmse aruandlusvormi kohaldamise kuupäev

Õnnetuste uurimine on näidanud, et raja olukorra hindamise ja sellekohase aruandluse nõuded ei ole ühtlustatud ning see avaldab olulist mõju lennurajalt kõrvalekaldumisele, eriti kui rada on märg või puhastamata. Sellest tulenevalt on ICAO muutnud mitmeid standardeid ja

soovituslikke tavasid mitmes Chicago konventsiooni lisas. Mõned neist muudatustest nõudsid kehtivate liidu õigusaktide kohandamist. Seda vajadust on juba kajastatud komisjoni rakendusaktides ja delegeeritud õigusaktides[2].

ICAO nõukogu võttis kogu 2016. aasta jooksul vastu Chicago konventsiooni 3. lisa 77B muudatuse, 14. lisa 13. muudatuse, 6. lisa 40. muudatuse ja 15. lisa 39. muudatuse, mille eesmärk on vähendada lennurajalt kõrvalekaldumisega seotud vahe- ja õnnetusjuhtumite arvu ning neid kohaldatakse alates 5. novembrist 2020. Need muudatused on liidu tasandil juba lisatud rakendusmäärustesse (EL) 2020/469 ja 2019/1387.

COVID-19st tingitud viivituste tõttu rakendamises ning vastusena nii asjaomaste pädevate asutuste kui ka käitajate praegusele ressursside nappusele kavatseb komisjon asjaomaste komisjoni rakendusaktide ja delegeeritud õigusaktide kohaldamise kuupäeva kuue kuu võrra edasi lükata.

3.3. Liidu nimel võetav seisukoht

3.3.1. 10. lisa III köite 91. muudatuse kohta

Liidu nimel ICAO nõukogus võetav seisukoht on toetada 10. lisa III köite 91. kavandatavat muudatust tervikuna. Seetõttu peaks pärast seda, kui ICAO nõukogu on muudatuse vastu võtnud ja sellest riikidele adresseeritud kirjas teatanud, olema liidu seisukohaks see, et liikmesriigid teatavad vastuvõetud meetme järgimisest.

3.3.2. Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni (ICAO) rajakatte seisundi uue ülemaailmse aruandlusvormi kohaldamise kuupäeva kohta

Seoses ICAO rajakatte seisundi uue ülemaailmse aruandlusvormi rakendamisega, seda täielikult toetades, kuid võttes nõuetekohaselt arvesse COVID-19 kriisi mõju liikmesriikide ja asjaomaste käitajate suutlikkusele seda rakendada, nagu praegu nõutakse ICAO eeskirjadega, on liidu nimel võetav seisukoht järgmine:

– kui tähtaja edasilükkamise küsimust ei lisata ICAO nõukogu 220. või 221. istungjärgu päevakorda või kui ICAO nõukogu ei otsusta kuue kuu pikkuse edasilükkamise kasuks, peaks liidu seisukoht olema teavitada erinevustest juhul, kui asjakohastes ELi õigusaktides ettenähtud tähtaega lükatakse kuue kuu võrra edasi. ELi liikmesriigid teatavad erinevusest,

---

[2] Komisjoni 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).
Komisjoni 26. septembri 2012. aasta rakendusmäärus (EL) nr 923/2012, millega kehtestatakse ühised lennureeglid ning aeronavigatsiooniteenuseid ja -protseduure käsitlevad käitamissätted ning muudetakse rakendusmäärust (EL) nr 1035/2011 ning määruseid (EÜ) nr 1265/2007, (EÜ) nr 1794/2006, (EÜ) nr 730/2006, (EÜ) nr 1033/2006 ja (EL) nr 255/2010 (ELT L 281, 13.10.2012, lk 1).
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).
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).

teatades samal ajal ICAO-le, et rakendamine, st ICAO rajakatte seisundi uue ülemaailmse aruandlusvormi nõuete järgimine lükkub edasi kuue kuu võrra.

4. ÕIGUSLIK ALUS

4.1. Menetlusõiguslik alus

4.1.1. Põhimõtted

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

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõiget 9 kohaldatakse olenemata sellest, kas liit on asjaomase organi liige või asjaomase lepingu osaline[3].

Mõiste „õigusliku toimega aktid“ hõlmab akte, millel on õiguslik toime asjaomase organi suhtes kehtiva rahvusvahelise õiguse normide alusel. Siia hulka kuuluvad ka sellised õiguslikud vahendid, mis ei ole rahvusvahelise õiguse kohaselt siduvad, aga mis „võivad mõjutada otsustavalt liidu seadusandja vastu võetud õigusaktide sisu“[4].

4.1.2. Kohaldamine käesoleval juhul

Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon on lepinguga, täpsemalt rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooniga loodud organ.

10. lisa III köite 91. muudatus, mille Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon peab vastu võtma, on õigusliku toimega akt. Sel on õiguslikud tagajärjed, sest sellega muudetakse mitmeid standardeid, millega on võimalik luua rahvusvahelise õiguse kohaselt siduv juriidiline kohustus.

Lisaks muudetakse 10. lisa III köite 91. muudatuses „soovitus“ standardiks ja alandatakse standard „soovituse“ tasemele. Nimetusest hoolimata on need soovitused sellist laadi, et need muudavad olemasolevate standardite alusel kehtivat õiguslikku olukorda. Sätete staatuse muutmine loob riikidele erinevaid kohustusi.

Seoses ICAO rajakatte seisundi uue ülemaailmse aruandlusvormi kohaldamiskuupäeva erinevustest teatamisega tagatakse liidu ühise seisukohaga, et kõik liikmesriigid teatavad erinevustest käesoleva otsuse piires liidu ainupädevusest tulenevalt, järgides seega Chicago konventsiooni artiklit 38, mistõttu ei peeta neid Chicago konventsioonist tulenevaid kohustusi rikkuvateks.

Kõnealuste muudatustega ei täiendata ega muudeta lepingu institutsioonilist raamistikku.

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

---

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

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

4.2. Materiaalõiguslik alus

4.2.1. Põhimõtted

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

4.2.2. Kohaldamine käesoleval juhul

Käesoleva kavandatud akti eesmärk ja sisu on seotud ühise transpordipoliitikaga.

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

4.3. Kokkuvõte

Kavandatava otsuse õiguslik alus peaks olema Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 100 lõige 2 koostoimes artikli 218 lõikega 9.

2020/0098 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni nõukogus seoses 10. lisa III köite 91. muudatuse kavandatava vastuvõtmisega ning seoses 14. lisa I köite 13. muudatuse, 6. lisa 40C muudatuse, 3. lisa 77B muudatuse ja 15. lisa 39. muudatuse kohaldamise kuupäevast erinevast kuupäevast teatamisega

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 (ICAO).

(2) Liikmesriigid on Chicago konventsiooni osalisriigid ja ICAO liikmed ning liidul on teatavates ICAO organites vaatlejastaatus.

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

(4) ICAO nõukogu kavatseb ühel oma eelseisval istungil vastu võtta Chicago konventsiooni 10. lisa III köite 91. muudatuse, mis käsitleb selektiivkutsungi süsteemi (SELCAL).

(5) On asjakohane määrata kindlaks liidu nimel ICAO nõukogus võetav seisukoht, kuna 10. lisa III köite 91. kavandatud muudatus on liidu jaoks siduv ja võib otsustavalt mõjutada liidu õiguse sisu, täpsemalt komisjoni rakendusmäärust (EL) 2017/373[5]. Kui muudatus vastu võetakse, on see siduv kõikide ICAO liikmete, sh kõikide liikmesriikide jaoks kooskõlas Chicago konventsiooniga ja sellega ette nähtu piires. Kui konventsiooni osalisriigid kavatsevad standardist kõrvale kalduda, peavad nad vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 38 sellest ICAOd teavitama erinevustest teatamise mehhanismi kaudu.

(6) 10. lisa III köite 91. muudatuse põhieesmärk on kasutusele võtta uued toonid, et laiendada SELCAL-koodide valikut ja seeläbi vähendada valehäirete esinemist kabiinis. Sellega muudetakse ka süsteemi omadusi käsitlevaid nõudeid ja nähakse ette

[5] 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).

mehhanism selliste uute koodide kasutuselevõtuks, millel on minimaalne mõju õhusõidukite käitajatele.

(7) Liit toetab kindlalt ICAO jõupingutusi lennundusohutuse parandamiseks, tagades side-, navigatsiooni- ja seireteenuste ohutu ja täpse osutamise. Seetõttu peaks liit eespool nimetatud muudatusi toetama.

(8) Liidu seisukohta ühel ICAO nõukogu eelseisval istungil seoses10. lisa III köite 91. kavandatava muudatusega väljendavad ühiselt liidu nimel tegutsevad liidu liikmesriigid, kes on ICAO nõukogu liikmed.

(9) Liidu seisukoht pärast ICAO nõukogu poolt 10. lisa 91. muudatuse vastuvõtmist, millest ICAO peasekretär teatab ICAO riikidele adresseeritud kirja teel, peaks olema teatada muudatuse järgimisest ja seda peavad väljendama kõik liidu liikmesriigid.

(10) 2016. aastal võttis ICAO nõukogu vastu Chicago konventsiooni mitme lisa muudatused, mille eesmärk on vähendada lennurajalt kõrvalekaldumisega seotud vahe- ja õnnetusjuhtumite arvu. Kõnealused muudatused (edaspidi „muudatused“) on esitatud riikidele adresseeritud kirjades 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 ning neid hakatakse ICAO osalisriikides kohaldama alates 5. novembrist 2020.

(11) Liit toetab kindlalt ICAO jõupingutusi lennundusohutuse parandamisel. Kõnealused muudatused, millega võetakse kasutusele uus ühtlustatud metoodika rajakatte seisundi hindamiseks ja asjakohase teabe esitamiseks, aitab vähendada lennurajalt väljasõidu ohtu sellel oleva lume, jää, lobjaka või vee tõttu.

(12) Komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2019/1397[6] ja komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2020/469[7] inkorporeeritakse need muudatused liidu õigusesse.

(13) Rakendusmäärusi (EL) 2020/469 ja 2019/1387 kohaldatakse osaliselt alates 5. novembrist 2020 kooskõlas muudatuste kohaldamise kuupäevaga. Sellest hoolimata on COVID-19 märkimisväärselt mõjutanud liikmesriikide ja lennundusvaldkonna sidusrühmade jõupingutusi teha ettevalmistusi Chicago konventsiooni 3. lisa 77B muudatuses, 14. lisa 13. muudatuses, 6. lisa 40. muudatuses ja 15. lisa 39. muudatuses loetletud uute meetmete kohaldamiseks.

(14) Edusamme on pärssinud eelkõige töötajate liikumispiirangud ja osaline töötus koos täiendava töökoormusega, mis on vajalik COVID-19 märkimisväärsete negatiivsete tagajärgedega toimetulekuks kõigi sidusrühmade seisukohast.

(15) Nii pädevatel asutustel kui ka ettevõtjatel on raskusi muudatuste rakendamiseks valmistumisega. Seetõttu võib olla vaja rakendusmäärustes (EL) 2020/469 ja 2019/1387 sätestatud kohaldamise kuupäeva kuue kuu võrra edasi lükata.

(16) Kui ICAO nõukogu muudatuste kohaldamise kuupäeva kuue kuu võrra edasi ei lükka, kuid liidu õigusega lükatakse asjaomaste ICAO standardite kohaldamise kuupäev kuue kuu võrra edasi, peaks liidu seisukoht olema teavitada erinevusest vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 38 ja teatada ICAO-le oma kavatsusest lükata muudatuste kohaldamise kuupäev edasi kuue kuu võrra,

[6] ELT L 229, 5.9.2019, lk 1.
[7] ELT L 104, 3.4.2020, lk 1.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (edaspidi „ICAO“) nõukogu ühel eelseisval istungil liidu nimel võetav seisukoht on toetada rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni (edaspidi „Chicago konventsioon“) 10. lisa 91. muudatust käsitlevat ettepanekut tervikuna.

Seisukoht, mis võetakse liidu nimel pärast seda, kui ICAO nõukogu on vastu võtnud Chicago konventsiooni 10. lisa III köite 91. muudatuse, on teatada vastuvõetud meetme järgimisest, vastates ICAO riikidele adresseeritud kirjale.

Artikkel 2

Kui ICAO nõukogu ei lükka Chicago konventsiooni 3. lisa 77B muudatuse, 14. lisa 13. muudatuse, 6. lisa 40. muudatuse ja 15. lisa 39. muudatuse kohaldamise kuupäeva edasi ning liit muudab rakendusmäärusi (EL) 2020/469 ja 2019/1387 ning delegeeritud määrust C(2020) 710 (final),[8] et lükata nende kohaldamine kuue kuu võrra edasi, teatatakse asjaomasest kuuekuulisest erinevusest Chicago konventsiooni 3. lisa 77B muudatuse, 14. lisa 13. muudatuse, 6. lisa 40. muudatuse ja 15. lisa 39. muudatuse kohaldamise kuupäevas.

Artikkel 3

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

Artikli 1 lõikes 2 ja artiklis 2 osutatud seisukohti väljendavad kõik liidu liikmesriigid.

Artikkel 4

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

Nõukogu nimel
eesistuja

[8] Komisjoni delegeeritud määrus C(2020) 710 (final), millega muudetakse määrust (EL) nr 139/2014 lennuradade ohutuse ja aeronavigatsiooniandmete osas.