



Bryssel 17.1.2022
COM(2022) 10 final

2022/0003 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) neuvoston 225. istunnossa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 1 muutoksen 178, liitteessä 6 olevan I osan muutoksen 47, liitteessä 6 olevan II osan muutoksen 40, liitteessä 6 olevan III osan muutoksen 24, liitteen 7 muutokseen 7, liitteen 8 muutoksen 109, liitteen 10 niteen IV muutoksen 91, liitteen 14 niteen I muutoksen 17, liitteen 17 muutoksen 18 ja liitteen 9 muutoksen 29 suunniteltuun hyväksymiseen

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN KOHDE

Tämä ehdotus koskee päätöstä, jolla vahvistetaan

- i) Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) neuvoston 225. istunnossa unionin puolesta otettava kanta kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 1 muutoksen 178, liitteessä 6 olevan I osan muutoksen 47, liitteessä 6 olevan II osan muutoksen 40, liitteessä 6 olevan III osan muutoksen 24, liitteen 7 muutoksen 7, liitteen 8 muutoksen 109, liitteen 10 niteen IV muutoksen 91, liitteen 14 niteen I muutoksen 17, liitteen 17 muutoksen 18 ja liitteen 9 muutoksen 29 suunniteltuun hyväksymiseen sekä
- ii) unionin puolesta otettava kanta sen jälkeen, kun ICAO on ilmoittanut kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 1 muutoksen 178, liitteessä 6 olevan I osan muutoksen 47, liitteessä 6 olevan II osan muutoksen 40, liitteessä 6 olevan III osan muutoksen 24, liitteen 7 muutoksen 7, liitteen 8 muutoksen 109, liitteen 10 niteen IV muutoksen 91, liitteen 14 niteen I muutoksen 17, liitteen 17 muutoksen 18 ja liitteen 9 muutoksen 29 hyväksymisestä valtioille osoitetuilla kirjeillä, joissa sopimusvaltioita kehoitetaan joko ilmoittamaan siitä, etteivät ne hyväksy muutosta, tai ilmoittamaan mahdollisista eroavuuksista tai ilmoittamaan noudattavansa hyväksytyjä toimenpiteitä.

2. EHDOTUKSEN TAUSTA

2.1. Kansainvälinen siviili-ilmailun 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.

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

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

Chicagon yleissopimuksen 90 artiklan mukaan jokainen tällainen liite tai liitteen muutos tulee voimaan kolmen kuukauden kuluttua sen toimittamisesta ICAO:n sopimusvaltioille tai ICAO:n neuvoston mahdollisesti määräämän pitemmän ajanjakson päätyttyä, ellei ICAO:n sopimusvaltioiden enemmistö sillä välin ilmoita, etteivät ne hyväksy kyseistä liitettä tai muutosta.

Tällaisten toimenpiteiden hyväksymisen jälkeen ICAO:n valtioiden on joko ilmoitettava toimenpiteen hyväksymättä jättämisestä, 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 tällaisen kansainvälisen standardin tai menettelytavan mukaisiksi taikka pitää välttämättömänä joissakin kohdin kansainvälisillä standardeilla määräytyistä eroavien määräysten tai menetelmien hyväksymistä, on velvollinen heti ilmoittamaan ICAO:lle kansainvälisellä standardilla määrätyn ja oman menettelynsä eroavuuksista.

2.3. Suunnitellut ICAOn säädökset ja niiden suhde voimassa oleviin unionin sääntöihin

ICAOn neuvoston on määrä hyväksyä 225. istunnossaan tai jossakin sitä seuraavassa istunnossaan

- liitteen 1 muutos 178, joka koskee sähköisten henkilöstön lupakirjojen (EPL) maailmanlaajuista tunnustamista;
- liitteessä 6 olevan I osan muutos 47, joka koskee pidennetyn varalentopaikalle lentoajan lentotoimintaa (EDTO), sylilasten pelastusliivejä, maan läheisyydestä varoittavia järjestelmiä, riittämättömästä laskumatkasta varoittavia järjestelmiä ja operatiivisia hyvityksiä;
- liitteessä 6 olevan II osan muutos 40, joka koskee operatiiviselle hyvitykselle ja oikeasuhteisille pelastus- ja palontorjuntatoimille (RFF) asetettavia vaatimuksia yleisilmailun alalla;
- liitteessä 6 olevan III osan muutos 24, joka koskee operatiivista hyvitystä, merialueella sijaitsevia varalentopaikkoja pitkän matkan helikopteritoimintaa varten sekä vaarallisia aineita;
- liitteen 7 muutos 7, joka koskee ilma-alusten rekisteröintiä, rekisteristä poistamista ja rekisteröinnin siirtämistä;
- liitteen 8 muutos 109, joka koskee valtion velvollisuuksia kolmannen osapuolen tekemien muutostöiden ja korjausten osalta, rahtitilan palonsammutusta koskevia vaatimuksia sekä sellaisen ilma-aluksen huoltoa, jota ei ole rekisteröity huolto-organisaation hyväksynnän myöntäneessä valtiossa;
- liitteen 10 niteen IV muutos 91, joka koskee yhteentörmäysvaarasta ilmassa varoittavan järjestelmän X (ACAS X) käyttöönottoa ja väärin ACAS-hälytysten esiintymisen vähentämistä ilma-aluksissa, jotka on varustettu nykyisellä ACAS-järjestelmällä, jossa on hybridivalvontavalmius;
- liitteen 14 niteen I muutos 17, joka koskee pelastus- ja palontorjuntatoimia yleisilmailun alalla;
- liitteen 17 muutos 18, joka perustuu liitteen 17 tarkistamiseen ilmailun turvaamista käsittelevän paneelin 32. kokouksessa (AVSECP/32), joka pidettiin 31. toukokuuta – 4. kesäkuuta 2021;
- liitteen 9 muutos 29, joka koskee terveystarkkohtia ilmailun alalla ja ihmiskaupan torjuntaa ja joka perustuu ilmailun sujuvuuden edistämistä käsittelevän paneelin 13. – 23. heinäkuuta 2021 pidetyssä 12. kokouksessa (FALP/12) esitettyihin suosituksiin,

jäljempänä 'suunnitellut säädökset'.

Suunniteltujen säädösten tarkoitukset ovat seuraavat:

Muutos 178 liitteeseen 1

Tarkoituksena on lisätä liitteeseen 1 luku 5 – ”Specifications for Personnel Licences” –, joka koskee sähköisten henkilöstön lupakirjojen (EPL) järjestelmän käyttöönottoa. Sillä pyritään parantamaan näiden lupakirjojen tehokkuutta ja maailmanlaajuisia tunnustamista.

Muutosta on määrä alkaa soveltaa 3. marraskuuta 2022.

Muutos 47 liitteessä 6 olevaan I osaan

Tarkoituksena on pidennetyn varalentopaikalle lentoajan lentotoiminnan (EDTO) osalta muuttaa lukua 4 ja poistaa Attachment C kokonaisuudessaan. Muutos liittyy EDTO:n merkittäviin järjestelmiin, ja sen tarkoituksena on selventää, että EDTO:hon liittyvää enimmäislentoaikaa varalentopaikalle ei voida ylittää ja että tämä on otettava huomioon lentoa valmisteltaessa. Ohjeaineistoksi tarkoitettu Attachment C poistetaan, koska EDTO-käsikirja (Doc 10085) sisältää kaikki EDTO:ta koskevat ohjeet.

Sylilasten pelastusliivien osalta tarkoituksena on lisätä liitteessä 6 olevaan I osaan uusi huomautus, jossa on lisäohjeita sylilasten pelastusliivien kuljettamisesta ilma-aluksessa. Sopimusvaltioilla ei ole oikeudellista velvoitetta ilmoittaa huomautusten noudattamisesta tai huomautuksia koskevista eroavuuksista.

Maan läheisyydestä varoittavien järjestelmien (GPWS) osalta tarkoituksena on ajantasaistaa viimeaikaisten onnettomuuksien tarkastelun perusteella liitteessä 6 olevaan I osaan sisältyvää nykyistä suositusta standardiksi, joka koskee sellaisten ilma-alusten GPWS-järjestelmiä, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on 5 700 kilogrammaa ja joilla on sallittua kuljettaa enemmän kuin viittä mutta enintään yhdeksää matkustajaa.

Riittämättömästä laskumatkasta varoittavien järjestelmien (ROAA) osalta tarkoituksena on ottaa käyttöön uusi standardi sekä lukuun 1 sisältyvät uudet määritelmät, joissa edellytetään ROAA-järjestelmien käyttöä tehdasasennettuina kaupallisessa ilmakuljetuksessa käytettävissä ilma-aluksissa.

Muutos 47 liitteessä 6 olevaan I osaan, muutos 40 liitteessä 6 olevaan II osaan ja muutos 24 liitteessä 6 olevaan III osaan; muutokset koskevat suorituskykyyn perustuvia lentopaikan toimintaminimejä (PBAOM) ja lennonrekisteröintilaitteita

Suorituskykyyn perustuvia lentopaikan toimintaminimejä koskeva järjestelmä tarjoaa mahdollisuuden antaa operatiivista hyvitystä eli soveltaa pienempiä toimintaminimejä maassa sijaitsevan infrastruktuurin ja ilma-alusjärjestelmien suorituskyvyn perusteella.

Liitteeseen 6 suunniteltujen muutosten yhtenä tarkoituksena on välttää viittauksia tiettyihin järjestelmiin, kuten näkemistä parantaviin järjestelmiin (EVS) ja tuulilasinäyttöihin (HUD), ja tehdä liitteen tekstistä yleisluonteisempi ja teknologianeutraali, jotta kehitystyö tällä alalla jatkuisi. Lisäksi muutoksilla otetaan käyttöön ilma-aluksen perusmallin määritelmä ja edistykseellisen ilma-aluksen määritelmä. Edistyksellisessä ilma-aluksessa on lisävarusteita, joita ei vaadita lentotoimintaan, kun taas ilma-aluksen perusmalleissa on vain vaadittavat varusteet eikä niiden osalta sen vuoksi voida antaa operatiivista hyvitystä. Tämä muutos on ensimmäinen vaihe suorituskykyyn perustuvia lentopaikan toimintaminimejä koskevan järjestelmän käyttöönotossa kaupallisessa lentotoiminnassa. Sillä pyritään helpottamaan järjestelmän ymmärtämistä ja standardien laatimista yleisemmällä tasolla.

Lisäksi liitteessä 6 olevan I osan Attachment H poistetaan, koska automaattisia laskujärjestelmiä, tuulilasinäyttöjä ja näköjärjestelmiä koskevat tiedot sisältyvät nyt jokasään lentotoimintaa koskevaan käsikirjaan (Doc 9365). Sopimusvaltioilla ei ole oikeudellista velvoitetta ilmoittaa ohjeaineiston noudattamisesta tai ohjeaineistoa koskevista eroavuuksista.

Lennonrekisteröintilaitteiden osalta tarkoituksena on muuttaa liitteen 6 nykyisiä standardeja, jotta voidaan ottaa käyttöön lennonrekisteröintijärjestelmien valmistajia ja asentajia koskevia vaatimuksia ja antaa tiedot, jotka ovat tarpeen laitteiden pitämiseksi toimintakunnossa. Vaatimuksilla myös selvennetään lennonrekisterilaitteille tehtävien huoltotöiden määräaikoja.

Muutos 40 liitteessä 6 olevaan II osaan ja muutos 17 liitteen 14 niteeseen I; muutokset koskevat pelastus- ja palontorjuntatoimille (RFF) yleisilmailun alalla asetettavia vaatimuksia;

Muutosten tarkoituksena on ottaa käyttöön uusi suositus liitteessä 6 olevan II osan kohtaan 2 (General Aviation Operations) ja uusia standardeja liitteessä 6 olevan II osan kohtaan 3 (Large and turbojet aeroplanes) sekä liitteen 14 niteen I lukuun 9.

Liitteessä 6 olevan II osan kohtien 2 ja 3 osalta tarkoituksena on todeta selkeästi, että lentotoiminnan harjoittajan on tarkasteltava pelastus- ja palontorjuntavälineiden ja -palvelujen saatavuutta aiotussa lentotoimintapaikassa.

Liitteessä 6 olevan II osan kohdassa 2 ehdotetulla suosituksella annetaan asianomaisille yleisilmailun alan toimijoille (EU:n järjestelmässä muun kuin kaupallisen lentotoiminnan harjoittajat) mahdollisuus arvioida aiotun lentotoimintapaikan soveltuvuus ja ottaa arvioinnissa huomioon pelastus- ja palontorjuntavälineiden saatavuus. Kun kyseessä ovat liitteessä 6 olevan II osan kohdan 3 soveltamisalaan kuuluvat lentotoiminnan harjoittajat (EU:n järjestelmässä vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla harjoitettavan muun kuin kaupallisen lentotoiminnan (NCC) harjoittajat), joilla on oltava käytössä turvallisuudenhallintajärjestelmä (SMS), tarvetta ottaa huomioon asianmukaiset pelastus- ja palontorjuntavälineet valittaessa lentotoimintaan käytettävää lentopaikkaa on käsiteltävä lentotoiminnan harjoittajan SMS-järjestelmässä.

Lisäksi ICAO ehdottaa yleisilmailun jättämistä liitteen 14 – ”Aerodromes” – niteeseen I ”Aerodrome Design and Operations” sisältyvien pelastus- ja palontorjuntatoimia koskevien vaatimusten soveltamisalan ulkopuolelle. Jotkin valtiot tulkitsevat nykyisen tekstin siten, että kaikilla lentopaikoilla on lentotoiminnan laajuudesta ja tyypistä riippumatta oltava tarkoitukseen varatut pelastus- ja palontorjuntavälineet. Tämä aiheuttaa suuren rasitteen yksinomaan yleisilmailuun käytettäville pienille lentopaikoille ja on johtanut toiminta-aikojen rajoittamiseen tai jopa lentopaikan sulkemiseen. Lentoasemien väliaikainen sulkeminen tai niiden toiminta-aikojen rajoittaminen on jo sinänsä vaaraksi etenkin yleisilmailun ilma-aluksille, joissa käytettävälle polttoaineelle on enemmän rajoituksia, joilla saa harjoittaa lentotoimintaa usein vain päiväsaikaan ja joita sääolosuhteet rajoittavat enemmän. Pelastus- ja palontorjuntatoimia koskeva nykyinen vaatimus ei ole oikeasuhteinen pääasiassa sen vuoksi, että pienten yleisilmailun ilma-alusten pienen massan, alhaisen lentoonlähtö- ja laskunopeuden ja polttoainesäiliön pienen tilavuuden perusteella sellainen lentoonlähtö- tai laskeutumisonnettomuus, johon tarvittaisiin lentopaikan palokunta, ei ole todennäköinen.

Muutos 24 liitteessä 6 olevaan III osaan

Pitkän matkan helikopteritoimintaan tarkoitettujen merialueella sijaitsevien varalentopaikkojen osalta standardeihin ja suositeltuihin menettelytapoihin suunniteltujen muutosten tarkoituksena on poistaa nykyinen suositeltu menettelytapa, jonka mukaan merialueella sijaitsevia varalentopaikkoja ei käytetä vaarallisilla alueilla. Sen mukaan lentotoiminnan harjoittajan on nyt otettava huomioon kaikki asiaan liittyvät tekijät päättäessään varalentopaikkojen käytöstä. Muutoksen ansiosta lentotoiminnan harjoittaja voi suunnitella käyttävänsä merialueella sijaitsevaa vaarallisen alueen varalentopaikkaa edellyttäen, että riskinarviointi on saatu päätökseen. Tarkoituksena on, että lentotoiminnan harjoittaja voi hallinnoida optimoitua hyötykuormaa turvallisesti ja tehokkaasti suhteessa

polttoaineeseen, lentomatkan pituuteen ja varalentopaikalle lentämiseen liittyviin vaatimuksiin ja säilyttäen samalla vähintään nykyistä vaatimusta vastaavan turvallisuustason.

Vaarallisten aineiden helikopterikuljetusten osalta tarkoituksena on sisällyttää liitteessä 6 olevaan III osaan uusi luku 12. Tällä hetkellä III osassa ei ole asianmukaisia standardeja eikä etenäkään lentotoiminnan harjoittajan valtion velvollisuuksia koskevia vaatimuksia. Tällaisia vaatimuksia tarvitaan, jotta voidaan varmistaa vaarallisiin aineisiin liittyvän toiminnan luotettava valvonta ja selventää niitä lentotoiminnan harjoittajia koskevia vaatimuksia, joilla ei ole lupaa kuljettaa vaarallisia aineita. Vaatimukset perustuvat liitteessä 6 olevaan I osaan sisältyviin vaatimuksiin ja niitä on mukautettu liitteessä 6 olevaa III osaa vastaaviksi. Vaatimukset ovat yhdenmukaisia vaarallisten aineiden lentokuljetuksia koskevien teknisten ohjeiden (Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air) kanssa (Doc 9284, Technical Instructions).

Liitteessä 6 olevan 1, II ja III osan ja liitteen 14 niteen I muutosten soveltamisen on määrä alkaa 3. marraskuuta 2022.

Muutos 7 liitteeseen 7

Ilma-alusten siirtoa valtiosta toiseen helpotetaan yhdenmukaistamalla nykyinen käytäntö sekä edistämällä avoimuutta ja johdonmukaisuutta ilma-alusten omistustietojen vaihdossa valtioiden välillä.

Ilma-aluksen rekisteröinnin osalta muutetaan rekisteröintitodistusta sen osoittamiseksi, että se on annettu joko ilma-aluksen omistajalle, ilma-aluksen käyttäjälle tai muulle taholle. Muutoksen tarkoituksena on ottaa huomioon ilmailualan nykyiset kaupalliset käytännöt, kuten vuokraus, jossa ilma-alusta käyttää eri taho kuin ilma-aluksen omistaja.

Ilma-aluksen rekisteristä poistamisen osalta otetaan käyttöön vaatimus, jonka mukaan ilma-aluksen rekisteristä poistamisen yhteydessä on annettava todistus ilma-aluksen rekisteristä poistamisesta. Tällä hetkellä monien valtioiden antaman ilmoituksen tai rekisteristä poistamista koskevan todistuksen muotoa ja tietoja ei ole vakioitu, mikä johtaa viipeisiin rekisteröinnissä.

Liitteen 7 muutoksen 7 soveltamisen on määrä alkaa 2. marraskuuta 2023. Rekisteröintitodistusta koskevien määräysten soveltamisen on kuitenkin tarkoitus alkaa 26. marraskuuta 2026.

Muutos 109 liitteeseen 8

Tarkoituksena on muuttaa liitteessä 8 olevia standardeja ja suositeltuja menettelytapoja selkeyden parantamiseksi ja sen varmistamiseksi, että muutostöitä ja korjauksia hyväksyvät valtiot (eli muutostöiden suunnitteluvaltiot) ymmärtävät selvästi, että niiden vastuu lentokelpoisuudesta jatkuu. Lisäksi tarkoituksena on selventää suurten lentokoneiden, helikopterien ja pienten lentokoneiden rahtitilan palonsammutuksen suunnitteluvalmiuksia. Liitteeseen lisätään myös huomautus, jolla selvennetään, että osan II lukuun 6 ehdotetut vaatimukset eivät estä huolto-organisaatiota suorittamasta sellaisen ilma-aluksen huoltoa, jota ei ole rekisteröity huolto-organisaation hyväksynnän myöntäneessä valtiossa tai jota ei ole rekisteröity ollenkaan. Sopimusvaltioilla ei ole oikeudellista velvoitetta ilmoittaa huomautusten noudattamisesta tai huomautuksia koskevista eroavuuksista.

Liitteeseen 8 suunnitellun muutoksen 109 soveltamisen alkamispäivä on 3. marraskuuta 2022.

Muutos 91 liitteen 10 niteeseen IV

Tarkoituksena on muuttaa liitteen 10 niteen IV nykyisiä standardeja ja suositeltuja menettelytapoja siten, että otetaan käyttöön yhteentörmäysvaarasta ilmassa varoitettava

järjestelmä X (ACAS X), jonka avulla pyritään parantamaan turvallisuutta, vähentämään tarpeettomia hälytyksiä, noudattamaan uusia menettelyjä ja mahdollistamaan muiden valvontalähteiden käyttö uusien ilma-alustyyppien tukemiseksi ja väärin ACAS-hälytysten vähentämiseksi. Muutosta on määrä alkaa soveltaa 3. marraskuuta 2022.

Muutos 18 liitteeseen 17

Tarkoituksena on sisällyttää Chicagon yleissopimuksen liitteeseen 17 turvallisuuskulttuuria koskevia uusia ja/tai muuttaa nykyisiä standardeja ja suositeltuja menettelytapoja; ilma-aluksen käyttäjän turvaohjelmat; menetelmiä räjähteiden havaitsemiseksi ruumassa kuljetettavissa matkatavaroissa; ja kansallisia siviili-ilmailun turvaamista koskevat laadunvalvontaohjelmat. Muutoksen 18 soveltamisen on määrä alkaa marraskuussa 2022.

Muutos 29 liitteeseen 9

Ehdotettu muutos 29 liitteeseen 9 sisältää muun muassa uusia ja/tai tarkistettuja vaatimuksia, jotka koskevat kansanterveydellisiä hätätilanteita, matkustamisen turvallisuutta ja terveyttä koskevia todistusasiakirjoja, avustus- ja kotiutuslentoja, vammaisten henkilöiden lentomatkustuksen helpottamista, apua lento-onnettomuuksien uhreille ja heidän perheilleen sekä ihmiskauppaa. Lisäksi se sisältää vähäisen muutoksen PNR- eli matkustajarekisteritietoja koskevaan huomautukseen termin ”push” määrittelymiseksi.

Erityisesti terveyden osalta ilmakuljetuskomitea (C-DEC 219/3) hyväksyi 15. huhtikuuta 2020 työryhmän työjärjestyksen sekä toimeksiannon tarkistaa kaikki liitteen 9 terveyteen liittyvät standardit ja suositellut menettelytavat sekä vastaavat ohjeaineistot, laatia ehdotuksia liitteen 9 uusiksi ja/tai tarkistetuiksi vaatimuksiksi sekä laatia asiaan liittyvää ohjeaineistoa. Näin on tarkoitus tarjota valtioille tehokkaita ICAOn toimenpiteitä, joita ilmailuviranomaiset panevat täytäntöön asettamalla vaatimuksia ilma-alusten käyttäjille ja lentoasemien pitäjille sekä muille sidosryhmille.

Työryhmä on harkitessaan uusien ja tarkistettujen terveyteen liittyvien standardien ja suositeltujen menettelytapojen sisällyttämistä liitteeseen ehdottanut uusia määritelmiä sekä muutoksia lukuun 1 (hyönteisten hävittäminen ja desinfiointi ilma-aluksissa), lukuun 6 (lentopaikan valmiussuunnitelma tautien puhkeamisen varalta), lukuun 8 (terveysasiakirjojen kerääminen, digitaalisten ratkaisujen edistäminen mahdollisuuksien mukaan) sekä sopinut uuden luvun (luvun 10) – ”Facilitation” – lisäämisestä liitteeseen 9. Uuden luvun 10 tavoitteena on ryhmitellä uudet ja tarkistetut terveyteen liittyvät standardit ja suositellut menettelytavat sekä siirtää joitakin nykyisiä terveyteen liittyviä standardeja ja suositeltuja menettelytapoja muista liitteen 9 luvuista ehdotettuun uuteen lukuun 10. Tässä luvussa on seuraavat kolme kohtaa: - A. Kansainvälinen terveyssäännöstö ja siihen liittyvät toimenpiteet; B. Terveyteen liittyvien asiakirjojen tarkastaminen; ja C. Tartuntatautien ehkäisy ja lievittäminen. Koska uusiin ja tarkistettuihin standardeihin ja suositeltuihin menettelytapoihin liittynyt työmäärä oli suuri ja työn aikataulu oli tiukka, työryhmä ei kuitenkaan pystynyt ryhmittelemään standardeja ja suositeltuja menettelytapoja saadakseen uuden luvun 10 kokonaan valmiiksi.

Ilmailun sujuvuuden edistämistä käsittelevän paneelin 12. kokouksessa tarkasteltiin työryhmän suosituksia ja sen ehdottamia standardeja ja suositeltuja menettelytapoja ja sisällytettiin ne kokouksen loppuraporttiin lisähuomautuksin. Joitakin standardeja ja suositeltuja menettelytapoja muutettiin paneelin aikana, ja lopuksi paneelin osanottajat pääsivät niistä yhteisymmärrykseen. Keskusteluissa käsiteltiin kontaktien jäljitystä koskevia toimintaperiaatteita ja terveysasiakirjojen asemaa maahantulon ja kauttakulun yhteydessä. Paneelissa sovittiin myös vähäisten muutosten tekemisestä matkustajatietolomakkeeseen.

Lisäksi ICAOn ilmailun sujuvuuden edistämistä käsittelevän paneelin ihmiskauppaa käsittelevä työryhmä laati kokonaisvaltaisen strategian. Strategiaan sisältyy ohjeiden laatiminen ja jäsenvaltioiden avustaminen

a) kokonaisvaltaisen ilmailun sujuvuuden edistämiseen liittyvän strategian luomisessa ja toteuttamisessa ihmiskaupan torjumiseksi siviili-ilmailun alalla; ja

b) epäiltyyn ihmiskauppaan puuttumiseen sovellettavien sellaisten toimintapolitiikkojen ja käytäntöjen laatimisessa, joihin sisältyy selkeästi määritelty raportointi lainvalvontaviranomaisille, reagointi mahdollisiin ihmiskauppatapauksiin ja koordinointi valtion virastojen välillä, valtioiden välillä ja sidosryhmien (kuten lentoasemien ja lentoyhtiöiden) kanssa.

Tämä kokonaisvaltaisen strategia täydentää ICAOn nykyisiä ihmiskaupan torjuntaa koskevia toimintapolitiikkoja, ohjeita ja muita resursseja, jotka on kehitetty ohjeistamaan ilmailualaa ihmiskaupan torjuntaan liittyvissä toimissa. Niitä ovat muun muassa yleinen päätöslauselma, kaksi suositeltua menettelytapaa, koulutusohjeet, raportointiohjeet, koulutusohjelma sekä jäsenvaltioille tehty kyselytutkimus.

Näiden muutoksessa 29 esitettyjen muutosten soveltamisen on määrä alkaa marraskuussa 2022.

3. UNIONIN PUOLESTA OTETTAVA KANTA

3.1. Tärkeimmät muutokset ja niiden suhde voimassa oleviin unionin sääntöihin

Liitteen 1 muutos 178, joka koskee sähköisten henkilöstön lupakirjojen (EPL) maailmanlaajuisista tunnustamista

Vastauksena ICAOn yleiskokouksen 39. istunnossa annettuihin suosituksiin ICAOn sihteeristö analysoi mahdollisuuksia laatia liitteeseen 1 – ”Personnel Licensing” – sisältyviä standardeja, jotta voitaisiin ottaa käyttöön sähköinen henkilöstön lupakirjajärjestelmä turvallisuuden ja tehokkuuden parantamiseksi. Analyysissa todettiin, että sähköisten henkilöstön lupakirjojen vapaaehtoisen käytön mahdollistava liitteen 1 muutos voidaan toteuttaa, kunhan pyritään huolellisesti välttämään tarpeettoman rasituksen aiheuttamista muille valtioille, joiden olisi tarkistettava lupakirjan aitous ja voimassaolo. Lisäksi perustettiin sähköisiä henkilöstön lupakirjoja käsittelevä työryhmä (EPL-TF) ja sille annettiin tehtäväksi muun muassa tarkastella ICAOn sihteeristön tekemää analyysia ja laatia ehdotuksia vaatimuksiksi, joissa otettaisiin tarkasti huomioon sähköisten lupakirjojen hyväksyminen muissa valtioissa.

Jäsenvaltioita on kuultu ICAOn valtioille osoitetulla kirjeellä AN 12/1.1.25-20/1122 ehdotetuista muutoksista, mukaan lukien Chicagon yleissopimuksen liitteen 1 muuttamista koskevat ehdotukset.

Valtioille osoitetussa kirjeessä AN 12/1.1.25-20/112 alun perin ehdotetut muutokset koskevat sähköisten henkilöstön lupakirjojen ottamista käyttöön itsenäisissä elektronisissa mobiilinäyttölaitteissa niiden lupakirjojen ohella, jotka on painettu ensiluokkaiselle paperille tai muulle sopivalle materiaalille, kuten muovikorteille.

Valtioille osoitetussa kirjeessä AN 12/1.1.25-20/112 esitetyn EASAn suosituksen jälkeen monet EU:n jäsenvaltiot ovat todenneet sähköiseen lupakirjaan liittyvät merkittävät edut eivätkä ne ennakoivat siitä aiheutuvan haittoja.

Suunnitellut muutokset voivat vaikuttaa merkittävästi EU:n lainsäädännön sisältöön eli komission asetukseen (EU) N:o 1178/2011¹ ja komission asetukseen (EU) N:o 2015/340². Uudet ICAOn standardit ja suositellut menettelytavat on sisällytettävä EU:n laajuiseen lainsäädäntöön. Näin muutetaan nykyistä oikeudellista kehystä, jotta voidaan säännellä itsenäisten elektronisten mobiilinäyttölaitteiden muotoa, tyyppiä ja sertifiointia sekä asiaan liittyvien tietojen saantia joko internetyhteyden kautta tai ilman sitä samalla, kun turvataan henkilötietojen eheys, yksityisyys ja turvallisuus.

Muutos 47 liitteessä 6 olevaan I osaan, muutos 40 liitteessä 6 olevaan II osaan, muutos 24 liitteessä 6 olevaan III osaan ja muutos 17 liitteen 14 niteeseen I

Liitteessä 6 olevaan I osaan suunniteltu muutos 47, joka koskee pidennetyn varalentopaikalle lentoajan lentotoimintaa (EDTO), olisi saatettava osaksi komission asetusta (EU) N:o 965/2012³.

Liitteessä 6 olevaan I osaan suunniteltu sylilasten pelastusliivejä koskeva muutos 47 vastaa komission asetuksessa (EU) N:o 965/2012 olevia voimassa olevia sääntöjä, jotka liittyvät vauvojen pelastusliivien tai vastaavien kelluntavälineiden varustamiseen ja sijoittamiseen. Sama koskee maan läheisyydestä varoittavia järjestelmiä (GPWS). EASA on toimittanut tietoja niitä koskevan ICAOn suorittaman kustannus-hyötyanalyysin tueksi. Analyysissa todettiin muutoksen kustannus-hyötysuhteen olevan positiivinen tehdasasennetuilla järjestelmillä, mutta jälkiasennuksen perusteeksi se ei riitä. EU:n sääntöjä ei ole tarpeen muuttaa.

Liitteessä 6 olevaan I osaan suunniteltu muutos 47, joka koskee riittämättömästä laskumatkasta varoittavia järjestelmiä (ROAAs), vastaa komission asetuksen (EU) N:o 2015/640⁴ nykyisiä sääntöjä. EU:n sääntöjä ei ole tarpeen muuttaa.

Suorituskykyyn perustuvien lentopaikan toimintaminimien (PBAOM) perusteella annettavaa operatiivista hyvitystä koskeva muutos 47 liitteessä 6 olevaan I osaan, muutos 40 liitteessä 6 olevaan II osaan ja muutos 24 liitteessä 6 olevaan III osaan vastaavat komission asetuksen (EU) N:o 965/2012 voimassa olevia sääntöjä. EU:n sääntöjä ei ole tarpeen muuttaa.

Muutos 47 liitteessä 6 olevaan I osaan, muutos 40 liitteessä 6 olevaan II osaan ja muutos 24 liitteessä 6 olevaan III osaan koskevat lennonrekisteröintilaitteita. Onnettomuuksien ja vakavien vaaratilanteiden tutkinta on monissa valtioissa ollut vaikeaa, koska asianomaisiin

¹ Komission asetus (EU) N:o 1178/2011, annettu 3 päivänä marraskuuta 2011, siviili-ilmailun lentomiestä 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. 1–193).

² 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. 1–122).

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. 1–148).

⁴ Komission asetus (EU) 2015/640, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2015, lentotoiminnan lajin mukaisista täydentävistä yksityiskohtaisista lentokelpoisuusvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 965/2012 muuttamisesta (EUVL L 106, 24.4.2015, s. 18–22).

ilma-aluksiin asennettuja lennonrekisteröintijärjestelmiä (lentoarvotallenninjärjestelmä ja/tai ohjaamoääntinjärjestelmä) ei ole pidetty toimintakunnossa. Tämä on johtanut ongelmiin haettaessa tallennetiedostoja lennonrekisteröintilaitteista (muun muassa tietojen puuttumiseen, virheellisiin parametriarvoihin tai vaikeatajuisiin äänitteisiin). Tätä ongelmaa pahentaa entisestään se, että lennonrekisteröintijärjestelmien toimintakuntoisina pitämistä koskevat tiedot ovat usein puutteellisia. Lentotoiminnan harjoittajien on varmistettava lennonrekisteröintijärjestelmien jatkuva toimintakunto, mutta ilman asianmukaisia tietoja ne eivät pysty täyttämään tätä vaatimusta.

ICAO:n valtioille osoitetussa kirjeessä SP 55/4-20/94 olevilla ehdotuksilla muutetaan ICAO:n standardeja, jotka ovat liitteessä 6 olevan I osan Appendixissa 8, liitteessä 6 olevan II osan Appendixissa 2.3 ja liitteessä 6 olevan III osan Appendixissa 4. Näissä ehdotuksissa

1. muutetaan lennonrekisteröintijärjestelmien valmistajiin sovellettavia ICAO:n standardeja ja otetaan käyttöön lennonrekisteröintijärjestelmien asentajiin sovellettavia ICAO:n standardeja, joissa edellytetään, että nämä organisaatiot antavat lentotoiminnan harjoittajille riittävät tiedot lennonrekisteröintilaitteiden pitämiseksi toimintakuntoisina;
2. muutetaan lentoarvotallentimien huoltotöitä (niin sanottua lentoarvotallentimien kalibrointia) koskevia ICAO:n standardeja huoltotöiden jaksottaisuuden selventämiseksi;

Suosituksessa, joka koski vastausta tähän valtioille osoitettuun ja EU:n jäsenvaltioille lähetettyyn kirjeeseen, EASA kannatti 1 kohdassa kuvattujen ehdotettujen muutosten tavoitetta mutta ehdotti joitakin muutoksia niiden sanamuotoon. EASA huomautti 2 kohdan osalta, että yksi ICAO:n standardi, johon ehdotetaan muutosta, olisi muuttamisen sijaan poistettava.

Kaksitoista EU:n jäsenvaltiota toisti EASAn analyysin ja huomautukset vastauksissaan ICAO:n valtioille osoitettuun kirjeeseen SP 55/4-20/94. Muut EU:n jäsenvaltiot eivät vastanneet valtioille osoitettuun kirjeeseen.

ICAO:n sihteeristö hyväksyi valtioille osoitetusta kirjeestä SP 55/4-20/94 pidetyn kuulemisen jälkeen EASAn ja EU:n jäsenvaltioiden ehdottamat muut kuin toimitukselliset muutokset lukuun ottamatta ICAO:n standardia, jonka poistamista EASA oli ehdottanut. Suunnitellut muutokset eivät vaikuta EU:n asetukseen mutta johtavat hyvin todennäköisesti joidenkin lentotoiminnan sääntöjä (Air OPS) koskevien vaatimusten täyttämiseksi sovellettavien hyväksyttävien menetelmien muuttamiseen ja/tai sertifiointieritelmien (CS-ETSO, CS-25 ja CS-29) vähäisiin muutoksiin.

Pelastus- ja palontorjuntatoimille (RFF) yleisilmailun alalla asetettavia vaatimuksia koskeva muutos 40 liitteessä 6 olevaan II osaan ja muutos 17 liitteen 14 niteeseen I olisi saatettava osaksi komission asetusta (EU) N:o 965/2012 ja osaksi komission asetusta (EU) N:o 139/2014⁵.

Liitteessä 6 olevan III osan muutoksessa 24, joka koskee merialueella sijaitsevia varalentopaikkoja pitkän matkan helikopteritoimintaa varten, ehdotetaan turvallisuuskriteerejä

⁵ Komission asetusta (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. 1–34).

sekä hyväksynnän vaatimista. Ehdotukset vastaavat komission asetuksen (EU) N:o 965/2012 säännöksiä. EU:n asetuksia ei ole tarpeen muuttaa.

Liitteessä 6 olevan III osan muutos 24, joka koskee vaarallisia aineita, ei edellytä EU:n asetusten muuttamista, koska komission asetuksessa (EU) N:o 965/2012 viitataan suoraan ICAOn liitteeseen 18 ja siihen liittyviin teknisiin ohjeisiin.

Liitteen 7 muutos 7, joka koskee ilma-alusten rekisteröintiä, rekisteristä poistamista ja rekisteröinnin siirtämistä

Liitteen 7 muutoksessa 7 esitetään ilma-alusten rekisteröinnin täytäntöönpanoa koskevat yksityiskohtaiset säännöt mukauttamalla rekisteröintitodistuksen mallia ja ottamalla käyttöön rekisteristä poistamista koskevan todistuksen malli.

Vaikka ilma-alusten rekisteröintitodistuksia tai rekisteristä poistamista koskevia todistuksia ei tällä hetkellä säännellä EU:n lainsäädännössä, liitteen 7 muutoksessa 7 viitataan osaluueeseen, joka kuuluu asetuksen (EY) N:o 1008/2008⁶ soveltamisalaan. Mainituksessa vahvistetaan ilma-alusten rekisteröintiä koskevat yleiset puitteet EU:n tasolla. Liitteen 7 muutosta 7 ohjaava periaate, jolla helpotetaan ilma-alusten siirtoa valtiosta toiseen, vastaa asetuksen (EY) N:o 1008/2008 sääntöjä.

Liitteeseen 8 suunniteltu muutos 109, joka koskee valtion velvollisuuksia kolmannen osapuolen tekemien muutostöiden ja korjausten yhteydessä

Liitteessä 8 olevaan I osaan ja II osan 4 lukuun suunnitellulla muutoksella selvennetään muutostöiden suunnitteluvaltion velvollisuuksia ja tehdään asianmukaisesti ero ilma-aluksen, moottorin tai potkurin alkuperäisen suunnitteluvaltion ja valmistusvaltion välille. Tähän sisältyy puutteita koskevien tietojen vastaanotto ja arviointi sekä jatkuvaa lentokelpoisuutta koskevien pakollisten tietojen laatiminen ja jakaminen. Uusilla standardeilla ja suositelluilla menettelytavoilla vain selvennetään jatkuvaa lentokelpoisuutta koskevaan pakolliseen tiedottamiseen liittyviä velvollisuuksia, koska nykyisissä standardeissa ja suositelluissa menettelytavoissa edellytetään jo, että näiden muutostöiden ja/tai korjausten suunnittelulla ja/tai toteuttamisella on oltava asianomaisen ilma-aluksen rekisteröintivaltion hyväksyntä.

Komission asetuksessa (EU) No 748/2012⁷ säädetään jo nyt järjestelmästä, jota EASA ehdottaa (suunnitteluvaltion tai muutostöiden suunnitteluvaltion) velvollisuuksien täyttämiseksi. Järjestelmä sisältää puutteita koskevien tietojen vastaanoton ja arvioinnin sekä jatkuvaa lentokelpoisuutta koskevien pakollisten tietojen laatimisen ja jakamisen.

Liitteen 8 muutos 109, joka koskee rahtitilan palonsammutusvaatimuksia

Muutoksella selvennetään suurten lentokoneiden rahtitilojen palonsammutuksen suunnitteluvalmiuksia. Muutoksella ei oteta käyttöön nykyistä kalustoa koskevia uusia vaatimuksia. Sen sijaan siinä mukautetaan tekstin kieltä vastaamaan suunnitteluvaltioiden niissä nykyisissä lentokelpoisuusmääräyksissä esitettyjä vaatimuksia, jotka on jo hyväksytty nykyisen kaluston osalta ja joita sovelletaan uusiin ilma-aluksiin.

⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1008/2008, annettu 24 päivänä syyskuuta 2008, lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä (EUVL L 293, 31.10.2008, s. 3).

⁷ Komission asetus (EU) N:o 748/2012, annettu 3 päivänä elokuuta 2012, ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuus- ja ympäristösertifiointia sekä suunnittelu- ja tuotantoorganisaatioiden sertifiointia koskevista täytäntöönpanosäännöistä (EUVL L 224, 21.8.2012, s. 1–85).

Nämä ehdotetut standardit ja menettelytavat eivät vaikuta komission asetukseen (EU) N:o 748/2012, koska niihin liittyvät vaatimukset otetaan jo huomioon sertifiointieritelmässä (CS-25 ”Large Aeroplanes”), jonka EASA on antanut asetuksen (EU) 2018/1139 76 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

Lisäksi muutoksella otetaan käyttöön uusia vaatimuksia, joissa edellytetään (suurten lentokoneiden osalta) ja suositellaan (helikopterien ja pienten lentokoneiden osalta), että suunnitteluhyväksynnän haltija antaa lentotoiminnan harjoittajalle tiedot uutta tuotantoa ja uusia ilma-aluksia varten sertifioiduista rahtitilojen palontorjuntavalmiuksista. EASA on osallistunut näiden standardien ja suositeltujen menettelytapojen laatimiseen ja katsoo, että ne auttavat lentotoiminnan harjoittajia määrittelemään tiettyjen ilma-alusten rahtitilojen palonsammutusjärjestelmiä koskevat rajoitukset.

Nämä uudet standardit ja suositellut menettelytavat vaikuttavat komission asetukseen (EU) N:o 2015/640. EASA aikoo suunnitella sääntelytehtävää näiden standardien ja suositeltujen menettelytapojen täytäntöönpanemiseksi sen jälkeen, kun ICAOn neuvosto on hyväksynyt ne.

Muutos 91 liitteen 10 niteeseen IV

Täytäntöönpanopäivän jälkeen osassa lentokalustosta on ACAS X/TCAS 7.1 -varusteita, mikä olisi otettava huomioon maajärjestelmissä. ICAOn on vielä yksilöitävä ja eriteltävä tällaisten erilaisin varustein varustettujen lentokalustojen vaikutuksia lennonvarmistuspalvelujen tarjoajiin. Vaikka edellisessä valtioon osoitetussa kirjeessä ei käsitellä tätä asiaa, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien olisi vaaratilanteiden tutkinnan helpottamiseksi päivitettävä maajärjestelmänsä ACAS-ohjelmiston osanumeron talteenottamiseksi. Toimintaohjeita käyttävien lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien saattaa lisäksi olla tarpeen mukauttaa toimintaohjeraportin koodauksenpurkua riippuen siitä, mitkä toimintaohjeraportin yksityiskohtaiset tiedot niiden valvojille näytetään. Koska ACAS II:n ja ACAS Xa:n välillä on toiminnallisia eroja, tällaisten erojen vaikutukset on eriteltävä ACAS-käsikirjassa (Doc 9863).

Ilma-aluksen käyttäjien osalta vaikutukset ovat rajalliset, koska ACAS X-laitteiden käyttöönotto on vapaaehtoista. ACAS X:n pääasialliset eroavuudet ovat törmäyksenestologiikassa ja valvontatietojen lähteissä. Koska törmäyksenestotalgoritmi on selkeä lentäjän kannalta, todennäköisyys lentäjän vastaanottamille ACAS II -toimintaohjeille on pieni ja menettelyt pysyvät samoina, voidaan todeta, ettei koulutusta välttämättä tarvita. Mahdollisissa konfliktitilanteissa, joissa tarvitaan yhteentörmäysvaarasta ilmassa varoittavaa järjestelmää (ACAS), ACAS Xa antaa kuitenkin ohjeita, joissa käytetään TCAS II:n versiota 7.1 vastaavia, joskaan ei samoja, varoitusaikoja, kestoja ja sekvenssejä. Koska tämän optimoidun turvalogiikan odotetaan vähentävän muissa kuin konfliktitilanteissa ilmeneviä turhia hälytyksiä, ACAS Xa -toimintaohjeita ei välttämättä anneta samoin edellytyksin kuin TCAS II:n version 7.1 ohjeita.

Koska törmäyksenestologiikan versiota 7.1 käyttävän ACAS II -järjestelmän ja ACAS Xa-järjestelmän välillä on toiminnallisia eroja (vaikka menettelyt ovat samat), eroavuudet olisi otettava huomioon. Muutoksessa todetaan itse asiassa, että yhteentörmäysvaarasta ilmassa varoittavan järjestelmän (ACAS) käsikirjaan (Doc 9863) sisältyvät sekä TCAS 7.1:n mukaiset järjestelmät että ACAS X:n mukaiset järjestelmät. Muutoksia ACAS-käsikirjaan (Doc 9863) ei tähän mennessä kuitenkaan ole saatu päätökseen.

EU:n sääntelykehystä olisi päivitettävä sisällyttämällä siihen ACAS X:n käyttö.

Asetukset ja/tai niihin liittyvä ohjeaineisto, joihin tämä muutos vaikuttaa, ovat ilmatilan käyttöä koskevista vaatimuksista ja toimintamenetelmistä yhteentörmäysten välttämiseksi

ilmassa annettu komission asetus (EU) N:o 1332/2011⁸ ja lentotoiminnasta annettu komission asetus (EU) N:o 965/2012. Se voi vaikuttaa myös muihin asetuksiin, hyväksyttäviin menetelmiin niiden vaatimusten täyttämiseksi ja ohjeaineistoon. Päivityksiä olisi tehtävä myös EASAn sertifiointieritelmiin ”Certification Specification for Airborne Communication Navigation and Surveillance” (ilma-alusten viestintää, suunnistusta ja valvontaa koskeva sertifiointieritelmä (CS-ACNS) ja ”Certification Specifications for European Technical Standard Orders” (eurooppalaisia teknisiä standardeja koskevat sertifiointieritelmat) (CS-ETSO).

Muutos 18 liitteeseen 17

Liitettä 17 tarkistettiin ICAOn ilmailun turvaamista käsittelevän paneelin 32. kokouksessa, joka pidettiin virtuaalisesti 31. toukokuuta - 4. kesäkuuta 2021. ICAOn neuvosto tarkasteli 223. istuntonsa 11. kokouksessa 25. kesäkuuta 2021 liitteen 17 muuttamiseksi tehtyjä ehdotuksia. ICAOn pääsihteeri tiedotti valtioille liitteeseen 17 suunniteltua muutosta 18 koskevasta ehdotuksesta valtioille osoitetulla 20. heinäkuuta 2021 päivättyllä luottamuksellisella kirjeellä AS 8/2.1-21/48.

Ehdotetuilla muutoksilla lisätään liitteeseen 17 uusia ja/tai siinä muutetaan nykyisiä standardeja ja suositeltuja menettelytapoja, jotka koskevat turvallisuuskulttuuria; lentotoiminnan harjoittajan turvaohjelmia; menetelmiä räjähteiden havaitsemiseksi ruumassa kuljetettavissa matkatavaroissa; ja kansallisia siviili-ilmailun turvaamista koskevia laadunvalvontaohjelmia.

Useimmat liitteeseen 17 muutoksella 18 käyttöönotettavat uudet tai tarkistettavat vaatimukset eivät edellytä unionin lainsäädännön muuttamista, koska ne ovat jo osa sitä. Yksi uusi standardi, joka otetaan käyttöön ennalta ehkäisevien turvatoimenpiteiden alalla, edellyttää kuitenkin komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/1998⁹ muuttamista. Muutoksella varmistetaan, että tunnistamattomien matkatavaroiden käsittelyä varten käyttöön otetut menettelyt ulotetaan koskemaan myös epäilyttäviä esineitä.

Muutos 29 liitteeseen 9

Useimmat liitteeseen 9 muutoksella 29 käyttöönotettavat uudet tai tarkistettavat vaatimukset eivät edellytä unionin lainsäädännön muuttamista, koska unionin lainsäädännössä käsitellään jo niitä. Kansalliseen liikennelainsäädäntöön sisältyy ihmiskaupan osalta rikosoikeudellisten puitteiden vahvistamisesta laittomassa maahantulossa, kauttakulussa ja maassa oleskelussa avustamisen ehkäisemistä varten vuonna 2002 tehty Euroopan unionin neuvoston puitepäätös¹⁰; vuonna 2005 tehty Euroopan neuvoston yleissopimus ihmiskaupan vastaisesta toiminnasta¹¹; ja ihmiskaupan ehkäisemisestä ja torjumisesta sekä ihmiskaupan uhrien

⁸ Komission asetus (EU) N:o 1332/2011, annettu 16 päivänä joulukuuta 2011, ilmatilan käyttöä koskevista yhteisistä vaatimuksista ja toimintamenetelmistä yhteentörmäysten välttämiseksi ilmassa (EUVL L 336, 20.12.2011, s. 20–22).

⁹ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2015/1998, annettu 5 päivänä marraskuuta 2015, yksityiskohtaisista toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanemiseksi (EUVL L 299, 14.11.2015, s. 1–142).

¹⁰ Neuvoston puitepäätös, tehty 28 päivänä marraskuuta 2002, rikosoikeudellisten puitteiden vahvistamisesta laittomassa maahantulossa, kauttakulussa ja maassa oleskelussa avustamisen ehkäisemistä varten (EYVL L 328, 5.12.2002, s. 1–3).

¹¹ Euroopan neuvoston yleissopimus ihmiskaupan vastaisesta toiminnasta (CETS nro 197), saatavilla osoitteessa <https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/197>.

suojelemisesta vuonna 2011 annettu Euroopan unionin direktiivi¹². PNR:n osalta on muutettu vain tietoja koskevaa huomautusta termin ”push” määrittelemiseksi. Nämä seikat sisältyvät jo direktiiviin (EU) 2016/681, joka koskee matkustajarekisteritietojen (PNR) käyttöä terrorismirikosten ja vakavan rikollisuuden ennalta estämistä, paljastamista ja tutkintaa sekä tällaisiin rikoksiin liittyviä syytetoimia varten¹³.

3.2. Unionin puolesta otettava kanta

Unioni toteaa, että on tarpeen luoda kansainvälisellä tasolla yhdenmukaistettu sääntelykehys.

Sähköisen lupakirjajärjestelmän käyttöönotosta katsotaan olevan etua, joten sitä olisi tuettava.

Liitteeseen 6 ja liitteen 14 niteeseen I ehdotetut muutokset koskevat merialueella sijaitsevia varalentopaikkoja, pelastus- ja palontorjuntatoimia yleisilmailun alalla ja monia ohjeita, jotka perustuvat Flight OPS -paneelin (lentotoimintaa käsittelevän paneelin) 5. ja 6. kokoukseen, sekä lennonrekisteröintilaitteiden jatkuvaa toimintakuntoisuutta. Koska useimmat liitteeseen 6 suunnitellut uudet muutokset vastaavat voimassa olevia EU:n sääntöjä ja muut muutokset katsotaan asianmukaisiksi, ehdotettu unionin puolesta otettava kanta on tukea muutoksia.

Koska useimmat liitteeseen 8 suunnitellussa muutoksessa 109 olevat uudet standardit ja suositellut menettelytavat vastaavat voimassa olevia EU:n sääntöjä ja muut katsotaan asianmukaisiksi, ehdotettu unionin puolesta otettava kanta on tukea ehdotusta.

Lisäksi unioni toteaa, että on tarpeen varmistaa yhdenmukaiset turvallisuustasot ja ottaa käyttöön liitteen 10 niteeseen IV ehdotetun muutoksen mukaisia parannettuja teknologioita.

Edellyttäen, että ICAOn neuvosto hyväksyy ilman merkittäviä muutoksia Chicagon yleissopimukseen suunnitellut muutokset, unionin puolesta otettavana kantana olisi sen vuoksi jättää ilmoittamatta vastustuksesta ja ilmoittaa hyväksytyjen toimenpiteiden noudattamisesta vastauksena asiaa koskeviin ICAOn valtioille osoitettuihin kirjeisiin. Jos unionin lainsäädäntö poikkeaisi hiljattain hyväksytyistä ICAOn standardeista niiden suunnitellun soveltamispäivän eli 3. päivän marraskuuta 2022 jälkeen, ICAO:lle olisi ilmoitettava eroavuudesta kyseisten standardien suhteen, mutta vain siltä ajalta, joka on tarpeen niiden saattamiseksi osaksi unionin lainsäädäntöä.

Liitteeseen 17 ehdotettuun muutokseen 18 sisältyy muun muassa uusia ja/tai tarkistettuja vaatimuksia, jotka koskevat turvallisuuskulttuuria koskevaa uutta suositeltua menettelytapaa; ilma-aluksen käyttäjän turvaohjelmia koskevaa uutta standardia; ruumassa kuljetettavissa matkatavaroissa olevien räjähteiden havaitsemiseksi käytettäviä menetelmiä koskevaa uutta standardia; ja uutta standardia, jossa kuvataan kansallisten siviili-ilmailun turvaamista koskevien laadunvalvontaohjelmien keskeiset osat.

Kaikkien näiden vaatimusten tavoitteena on ilmailun maailmanlaajuisen turvallisuuden perustason vahvistaminen, minkä vuoksi niitä olisi tuettava kokonaisuudessaan. Useimmat ehdotetuista vaatimuksista ovat jo osa unionin lainsäädäntöä ja sen vuoksi jäsenvaltioiden täytäntöönpanemia.

¹² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2011/36/EU, annettu 5 päivänä huhtikuuta 2011, ihmiskaupan ehkäisemisestä ja torjumisesta sekä ihmiskaupan uhrien suojelemisesta (EUVL L 101, 15.4.2011, s. 1–11).

¹³ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/681, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, matkustajarekisteritietojen (PNR) käytöstä terrorismirikosten ja vakavan rikollisuuden ennalta estämistä, paljastamista ja tutkintaa sekä tällaisiin rikoksiin liittyviä syytetoimia varten (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 132–149).

Liitteen 7 muutoksen 7 tarkoituksena on helpottaa ilma-alusten siirtoa valtiosta toiseen. Koska voimassa olevat EU:n säännöt sallivat ilma-alusten rekisteröinnin toisessa jäsenvaltiossa tai kolmannessa maassa, ne perustuvat samaan periaatteeseen. Tätä muutosta olisi sen vuoksi tuettava.

Liitteeseen 9 suunnitellulla muutoksella 29 pyritään parantamaan valmiutta tulevien pandemioiden varalta ottamalla oppia covid-19-pandemiasta saaduista kokemuksista ja määrittelemällä asianmukaiset terveydenhuollon ensivaiheen vastatoimet mahdollisten tulevien pandemioiden torjumiseksi. Sillä pyritään myös jatkamaan ihmiskaupan torjuntaa laaja-alaisen strategian laatimisen avulla. Lisäksi tämä muutos sisältää kotiutuslentoja ja vammaisten matkustajien lentokuljetuksia koskevia vähäisiä mutta hyödyllisiä muutoksia sekä muutoksen matkustajarekisteritietoja koskevassa kohdassa olevaan huomautukseen. Tätä muutosta olisi sen vuoksi tuettava.

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 osapuoli¹⁴.

Ilmaisu ”säädökset, joilla on oikeusvaikutuksia” käsittää 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 säännösten sisältöön, jonka unionin lainsäätäjä antaa”¹⁵.

4.1.2. Soveltaminen käsillä olevassa asiassa

ICAOn neuvosto on sopimuksella (Chicagon yleissopimus) perustettu elin.

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

Useimmat suunnitellut säädökset voivat vaikuttaa perin pohjaisesti EU:n lainsäädäntöön eli komission asetukseen (EU) N:o 1178/2011, komission asetukseen (EU) N:o 1139/2018, komission asetukseen (EU) N:o 965/2012, komission asetukseen (EU) N:o 2015/640, asetukseen (EY) N:o 1008/2008, komission asetukseen (EU) N:o 139/2014, komission asetukseen (EU) N:o 1332/2011 ja komission asetukseen (EU) N:o 2015/1998.

¹⁴ Unionin tuomioistuimen tuomio 7.10.2014, Saksa v. neuvosto, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64 kohta.

¹⁵ 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 hyväksytyin asiakirjan tavoitteen ja sisällön perusteella, jota unionin puolesta otettava kanta koskee. Jos hyväksytyllä 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

Hyväksytyin 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.

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) neuvoston 225. istunnossa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 1 muutoksen 178, liitteessä 6 olevan I osan muutoksen 47, liitteessä 6 olevan II osan muutoksen 40, liitteessä 6 olevan III osan muutoksen 24, liitteen 7 muutokseen 7, liitteen 8 muutoksen 109, liitteen 10 niteen IV muutoksen 91, liitteen 14 niteen I muutoksen 17, liitteen 17 muutoksen 18 ja liitteen 9 muutoksen 29 suunniteltuun 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) Kansainvälisen siviili-ilmailun 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 nykyään edustettuina seitsemän jäsenvaltiota.
- (3) Chicagon yleissopimuksen 54 artiklan mukaan ICAOn neuvosto voi hyväksyä kansainvälisiä standardeja ja suositeltuja menettelytapoja (SARPs) ja ottaa niitä Chicagon yleissopimuksen liitteiksi.
- (4) ICAOn neuvoston on 225. istunnossaan määrä hyväksyä kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 1 muutos 178, liitteessä 6 olevan I osan muutos 47, liitteessä 6 olevan II osan muutos 40, liitteessä 6 olevan III osan muutos 24, liitteen 7 muutos 7, liitteen 8 muutos 109, liitteen 10 niteen IV muutos 91, liitteen 14 niteen I muutos 17, liitteen 17 muutos 18 ja liitteen 9 muutos 29.
- (5) Liitteeseen 1 suunnitellun muutoksen päätarkoituksena on mahdollistaa sähköisten henkilöstön lupakirjojen järjestelmän käyttöönotto tehokkuuden parantamiseksi.
- (6) Liitteessä 6 olevaan I, II ja III osaan tehtävien muutosten päätarkoituksena on vahvistaa lennonrekisteröintilaitteiden jatkuvaa toimintakuntoa koskevaa Chicagon yleissopimuksen oikeudellista kehystä; selkeyttää vaatimuksia, jotka koskevat pidennetyn varalentopaikalle lentoajan lentotoimintaa (EDTO) ja sylilasten pelastusliivejä; määrätä käyttämään maan läheisyydestä varoittavia järjestelmiä (GPWS) tietyissä lentokoneissa; lisätä uusi standardi, jonka mukaan lentokoneet

varustetaan tietyissä olosuhteissa riittämättömästä laskumatkasta varoittavilla järjestelmillä (ROAA); antaa operatiivista hyvitystä suorituskykyyn perustuvien lentopaikan toimintaminimien (PBAOM) yhteydessä; varmistaa, että aiotulla lentotoimintapaikalla on käytettävissä riittävät pelastus- ja palontorjuntavälineet ja -palvelut; päivittää vaatimukset, jotka koskevat merialueella sijaitsevia varalentopaikkoja pitkän matkan helikopteritoimintaa varten, jotta voidaan määrittää varalentopaikat; lisätä vaatimuksia, jotka koskevat vaarallisten aineiden kuljetusta helikoptereissa, ja päivittää asiaan liittyvät koulutusvaatimukset.

- (7) Pelastus- ja palontorjuntatoimia (RFF) yleisilmailun alalla koskevan, liitteen 14 niteeseen I suunnitellun muutoksen päätarkoituksena on jättää yleisilmailu liitteessä 14 olevien pelastus- ja palontorjuntatoimia koskevien vaatimusten soveltamisalan ulkopuolelle.
- (8) Liitteen 7 muutoksen 7 päätarkoituksena on helpottaa ilma-alusten siirtoa valtiosta toiseen mukauttamalla rekisteröintitodistuksen mallia ja ottamalla käyttöön rekisteristä poistamista koskevan todistuksen malli.
- (9) Liitteeseen 8 suunnitellun muutoksen päätarkoituksena on parantaa selkeyttä ja varmistaa, että muutostöitä ja korjauksia hyväksyvät valtiot ymmärtävät selkeästi, että niiden vastuu lentokelpoisuudesta jatkuu, sekä selventää suurten lentokoneiden, helikopterien ja pienten lentokoneiden rahtitilojen palonsammutuksen suunnitteluvalmiuksia.
- (10) Liitteen 10 niteeseen IV suunnitellun muutoksen päätarkoituksena on ottaa käyttöön ACAS X ja vähentää väärin ACAS-hälytysten esiintymistä.
- (11) Liitteeseen 17 suunnitellun muutoksen 18 päätarkoituksena on ottaa käyttöön uusia ja/tai muuttaa nykyisiä standardeja ja suositeltuja menettelytapoja, jotka koskevat turvallisuuskulttuuria; ilma-aluksen käyttäjän turvaohjelmia; menetelmiä räjähteiden havaitsemiseksi ruumassa kuljetettavissa matkatavaroissa; ja kansallisia siviili-ilmailun turvaamista koskevia laadunvalvontaohjelmia.
- (12) Liitteeseen 9 suunnitellun muutoksen 29 päätarkoituksena on parantaa valtioiden valmiutta tulevien pandemioiden varalta ottamalla oppia covid-19-pandemiasta saaduista kokemuksista ja määrittelemällä liitteessä 9 asianmukaiset terveydenhuollon ensivaiheen vastatoimet tulevien pandemioiden torjumiseksi. Muutoksessa otetaan huomioon myös ihmiskaupan torjunta standardeja kattavaa strategiaa varten vahvistettavilla standardeilla. Muutokseen sisältyy lisäksi kotiutuslentoja ja vammaisten matkustajien lentokuljetuksia koskevia vähäisiä mutta hyödyllisiä muutoksia sekä muutos matkustajarekisterin (PNR) tietoja koskevassa kohdassa olevaan huomautukseen, jossa määritellään termi ”push”.
- (13) On aiheellista vahvistaa unionin puolesta ICAOn neuvostossa esitettävä kanta, koska Chicagon yleissopimuksen liitteen 1 muutos 178, liitteessä 6 olevan I osan muutos 47, liitteessä 6 olevan II osan muutos 40, liitteessä 6 olevan III osan muutos 24, liitteen 7 muutos 7, liitteen 8 muutos 109, liitteen 10 niteen IV muutos 91, liitteen 14 niteen I muutos 17, liitteen 17 muutos 18 ja liitteen 9 muutos 29 voivat vaikuttaa perinpohjaisesti unionin lainsäädännön sisältöön eli komission asetukseen (EU) N:o 1178/2011, komission asetukseen (EU) N:o 1139/2018, komission asetukseen (EU) N:o 965/2012, komission asetukseen (EU) N:o 2015/640, komission asetukseen (EU) N:o 139/2014, komission asetukseen (EU) N:o 1332/2011 ja komission asetukseen (EU) N:o 2015/1998.

- (14) ICAOn neuvoston 225. istunnossa tai sitä seuraavissa istunnoissa esitettävän unionin kannan, joka koskee Chicagon yleissopimuksen liitteeseen 1 suunniteltua muutosta 178, muutosta 47 liitteessä 6 olevaan I osaan, muutosta 40 liitteessä 6 olevaan II osaan, muutosta 24 liitteessä 6 olevaan III osaan, muutosta 7 liitteeseen 7, muutosta 109 liitteeseen 8, muutosta 91 liitteen 10 niteeseen IV, muutosta 17 liitteen 14 niteeseen I, muutosta 18 liitteeseen 17 ja muutosta 29 liitteeseen 9 valtioille osoitetuissa kirjeissä AN 12/1.1.25-20/112, AN 11/1.1.34-20/75, AN 3/45-20/85 ja AN 3/1.2-20/76, AN 7/1.3.105-20/42, SP 55/4-20/94, AS 8/2.1-21/48 Confidential, EC 6/3 – 21/67 esitetyn mukaisesti, olisi oltava näiden muutosten tukeminen kokonaisuudessaan. Niiden unionin jäsenvaltioiden, jotka ovat ICAOn neuvoston jäseniä, olisi esitettävä tämä kanta toimien yhdessä unionin puolesta.
- (15) Unionin kantana sen jälkeen, kun ICAOn neuvosto on hyväksynyt ICAOn yleissopimuksen liitteen 1 muutoksen 178, liitteessä 6 olevan I osan muutoksen 47, liitteessä 6 olevan II osan muutoksen 40, liitteessä 6 olevan III osan muutoksen 24, liitteen 7 muutoksen 7, liitteen 8 muutoksen 109, liitteen 10 niteen IV muutoksen 91, liitteen 14 niteen I muutoksen 17, liitteen 17 muutoksen 18 ja liitteen 9 muutoksen 29, mistä ICAOn pääsihteeri ilmoittaa ICAOn valtioille osoitettavaa kirjemenettelyä noudattaen, olisi jättää ilmaisematta vastustusta ja ilmoittaa hyväksytyin toimenpiteen noudattamisesta edellyttäen, että muutokset hyväksytään ilman merkittäviä muutoksia. Jos unionin lainsäädäntö poikkeaisi hiljattain hyväksytyistä standardeista ja suositelluista menettelytavoista niiden suunnitellun soveltamispäivän jälkeen, ICAOlle olisi ilmoitettava eroavuudesta kyseisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen suhteen Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaisesti sen ajanjakson osalta jolla niistä poiketaan.
- (16) Kaikkien unionin jäsenvaltioiden olisi ilmaistava tämä kanta,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

1. Unionin puolesta ICAOn neuvoston 225. istunnossa tai sitä myöhemmissä istunnoissa esitettävän unionin kannan, joka koskee Chicagon yleissopimuksen liitteeseen 1 ehdotettua muutosta 178, muutosta 47 liitteessä 6 olevaan I osaan, muutosta 40 liitteessä 6 olevaan II osaan, muutosta 24 liitteessä 6 olevaan III osaan, muutosta 7 liitteeseen 7, muutosta 109 liitteeseen 8, muutosta 91 liitteen 10 niteeseen IV, muutosta 17 liitteen 14 niteeseen I, muutosta 18 liitteeseen 17 ja muutosta 29 liitteeseen 9, on oltava näiden muutosten tukeminen kokonaisuudessaan.
2. Edellyttäen, että ICAOn neuvosto hyväksyy ilman merkittäviä muutoksia 1 kohdassa tarkoitettuun Chicagon yleissopimukseen ehdotetun muutoksen 178 liitteeseen 1, muutoksen 47 liitteessä 6 olevaan I osaan, muutoksen 40 liitteessä 6 olevaan II osaan, muutoksen 24 liitteessä 6 olevaan III osaan, muutoksen 7 liitteeseen 7, muutoksen 109 liitteeseen 8, muutoksen 91 liitteen 10 niteeseen IV, muutoksen 17 liitteen 14 niteeseen I, muutoksen 18 liitteeseen 17 ja muutoksen 29 liitteeseen 9, unionin puolesta esitettävänä kantana on jättää ilmoittamatta vastustuksesta ja ilmoittaa hyväksytyin toimenpiteen noudattamisesta vastauksena asiaa koskeviin ICAOn valtioille osoitettuihin kirjeisiin. Jos unionin lainsäädäntö poikkeaisi hyväksytyistä standardeista ja suositelluista menettelytavoista niiden suunnitellun soveltamispäivän jälkeen, ICAOlle on ilmoitettava eroavuudesta kyseisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen suhteen.

2 artikla

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

Edellä 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun kannan esittävät kaikki jäsenvaltiot.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

*Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja*