LĒMUMI

PADOMES LĒMUMS (ES) 2023/746

(2023. gada 28. marts),

ar ko nosaka kritērijus un procedūru, lai noteiktu nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā attiecībā uz starptautisko standartu un ieteicamās prakses pieņemšanu vai to grozījumiem un paziņošanu par atšķirībām no pieņemtajiem starptautiskajiem standartiem

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 100. panta 2. punktu saistībā ar 218. panta 9. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

(1) Konvencija par starptautisko civilo aviāciju, ko 1944. gada 7. decembrī parakstīja Čikāgā ("Čikāgas konvencija"), stājās spēkā 1947. gada 4. aprīlī. Ar to tika izveidota Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija ("*ICAO*"), un tā reglamentē starptautisko gaisa transportu.

(2) Dalībvalstis ir Čikāgas konvencijas līgumslēdzējas puses un *ICAO* līgumslēdzējas valstis, savukārt Savienībai ir novērotājas statuss dažās *ICAO* struktūrās.

(3) Ievērojot Čikāgas konvencijas 54. panta l) punktu, *ICAO* padome ("*ICAO* padome") var pieņemt starptautiskos standartus un ieteicamo praksi ("*SARPs*") civilās aviācijas jomā un noformēt tos kā Čikāgas konvencijas pielikumus ("*ICAO* pielikumi").

(4) Ievērojot Čikāgas konvencijas 90. pantu, visi *ICAO* pielikumi un visi *ICAO* pielikumu grozījumi stājas spēkā trīs mēnešu laikā pēc to iesniegšanas *ICAO* līgumslēdzējām valstīm vai tāda garāka laikposma beigās, ko nosaka *ICAO* padome, ja vien pa to laiku vairākums *ICAO* līgumslēdzēju valstu nav reģistrējušas savu nepiekrišanu. Tiklīdz *ICAO* padome tos ir pieņēmusi un tie stājas spēkā, starptautiskie standarti – saskaņā ar Čikāgas konvenciju un tajā noteiktajās robežās, konkrētāk, tās 37. un 38. pantu, – ir saistoši visām *ICAO* līgumslēdzējām valstīm, tostarp visām Savienības dalībvalstīm.

(5) Ievērojot Čikāgas konvencijas 38. pantu, ikvienai *ICAO* līgumslēdzējai valstij, kura atrod par neiespējamu visos aspektos ievērot kādu starptautisko standartu vai pilnībā saskaņot savus noteikumus vai praksi ar kādu starptautisko standartu pēc tā grozīšanas vai kura uzskata par nepieciešamu pieņemt tādus noteikumus vai praksi, kas kādā konkrētā aspektā atšķiras no tiem, kas noteikti starptautiskajā standartā, ir nekavējoties jāpaziņo *ICAO* par atšķirībām starp saviem noteikumiem vai praksi un tiem, kas noteikti starptautiskajā standartā. Ja starptautiskie standarti tiek grozīti, ikvienai valstij, kura savos noteikumos vai praksē attiecīgos grozījumus neveic, sešdesmit dienu laikā pēc starptautiskā standarta grozījuma pieņemšanas ir par to jāpaziņo *ICAO* vai jānorāda darbības, ko tā ierosina veikt.

(6) *ICAO* iekšējie noteikumi, jo īpaši tie, kuru dēļ jaunākās dokumentu versijas lēmumiem par *SARPs* vai *SARPs* grozījumiem *ICAO* padomei kļūst pieejamas tikai vēlu, termiņi, ko *ICAO* nosaka *ICAO* līgumslēdzējām valstīm paziņošanai par atšķirībām no starptautiskajiem standartiem, kā arī to atšķirību skaits civilās aviācijas drošuma, aeronavigācijas un gaisa satiksmes pārvaldības jomā, par kurām katru gadu ir jāpaziņo, ir iemesls, kāpēc ir grūti Padomes lēmumā, kas balstīts uz Līguma par Eiropas Savienības darbību 218. panta 9. punktu, laikus noteikt nostāju, kas Savienības vārdā ir jāieņem attiecībā uz jaunu *SARPs* vai *SARPs* grozījumiem vai katru paziņojamo atšķirību.

(7) Tāpēc ir lietderīgi noteikt kritērijus un procedūru, kas jāievēro, lai noteiktu nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem attiecībā uz *SARPs* pieņemšanu vai *SARPs* grozījumiem, ciktāl minētie *SARPs* var būtiski ietekmēt Savienības tiesību aktu saturu civilās aviācijas jomā, kā arī attiecībā uz lēmumiem paust nepiekrišanu vai nepaust nepiekrišanu *SARPs*, ievērojot Čikāgas konvencijas 90. pantu, un attiecībā uz paziņošanu par atšķirībām no starptautiskajiem standartiem, ievērojot Čikāgas konvencijas 38. pantu.

(8) Ņemot vērā civilās aviācijas drošuma, aeronavigācijas un gaisa satiksmes pārvaldības specifiku salīdzinājumā ar citām *ICAO* aptvertajām jomām, jo īpaši ņemot vērā *SARPs* lielo skaitu, ko *ICAO* padome katru gadu pieņem minētajās jomās, un to atšķirību skaitu, par kurām katru gadu jāpaziņo, šim lēmumam būtu jāattiecas tikai uz civilās aviācijas drošumu, aeronavigāciju un gaisa satiksmes pārvaldību, lai racionalizētu procesus, ar kuriem ātri nosaka nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem attiecībā uz jaunu *SARPs* un *SARPs* grozījumu pieņemšanu, lēmumiem paust nepiekrišanu vai nepaust nepiekrišanu *SARPs* vai *SARPs* grozījumiem, ko pieņēmusi *ICAO* padome, un lai efektīvi izskatītu daudzos paziņojumus.

(9) *ICAO* padomes pieņemtie *SARPs* civilās aviācijas drošuma, aeronavigācijas un gaisa satiksmes pārvaldības jomā var attiekties uz Savienības ekskluzīvā kompetencē esošiem jautājumiem un varētu būtiski ietekmēt Savienības tiesību aktu saturu. Tāpēc ir efektīvi un lietderīgi ar lēmumu noteikt kritērijus un procedūru, kas jāievēro, lai noteiktu nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem attiecībā uz *SARPs* minētajās jomās, neskarot dalībvalstu kā *ICAO* līgumslēdzēju valstu tiesības un pienākumus saskaņā ar Čikāgas konvenciju. *ICAO* līmenī civilās aviācijas drošuma, aeronavigācijas un gaisa satiksmes pārvaldības *SARPs* galvenokārt ir ietverti *ICAO* 1., 2., 3., 4., 6., 8., 10., 11., 14., 15., 18. un 19. pielikumā.

(10) Savienības līmenī minētajos *SARPs* iekļautās civilās aviācijas drošuma prasības galvenokārt ir ietvertas un norādītas Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2018/1139 ([1]), Regulā (EK) Nr. 2111/2005 ([2]) un uz to

([1]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1139 (2018. gada 4. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 (OV L 212, 22.8.2018., 1. lpp.).

([2]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 2111/2005 (2005. gada 14. decembris) par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi un gaisa transporta pasažieru informēšanu par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti un par Direktīvas 2004/36/EK 9. panta atcelšanu (OV L 344, 27.12.2005., 15. lpp.).

pamata pieņemtajos īstenošanas un deleģētajos aktos, proti, Komisijas Regulās (ES) Nr. 1178/2011 ([3]), (ES) Nr. 748/2012 ([4]), (ES) Nr. 965/2012 ([5]), (ES) Nr. 139/2014 ([6]), (ES) Nr. 452/2014 ([7]), (ES) Nr. 1321/2014 ([8]), (ES) 2015/640 ([9]), Komisijas Īstenošanas Regulā (ES) 2019/947 ([10]), Komisijas Deleģētajā Regulā (ES) 2019/945 ([11]) un Komisijas Īstenošanas Regulā (ES) 2021/664 ([12]).

(11) Savienības līmenī *SARPs* iekļautās aeronavigācijas un gaisa satiksmes pārvaldības prasības galvenokārt ir ietvertas un norādītas Eiropas Parlamenta un Padomes Regulās (EK) Nr. 549/2004 ([13]), (EK) Nr. 550/2004 ([14]), (EK) Nr. 551/2004 ([15]) un uz to pamata pieņemtajos īstenošanas un deleģētajos aktos, proti, Komisijas Īstenošanas Regulā (ES) Nr. 923/2012 ([16]), Komisijas Regulā (ES) Nr. 1332/2011 ([17]), Komisijas Īstenošanas Regulā (ES) 2018/1048 ([18]) un Komisijas Regulā (ES) 2015/340 ([19]).

([3]) Komisijas Regula (ES) Nr. 1178/2011 (2011. gada 3. novembris), ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpi atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 311, 25.11.2011., 1. lpp.).

([4]) Komisijas Regula (ES) Nr. 748/2012 (2012. gada 3. augusts), ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju (OV L 224, 21.8.2012., 1. lpp.).

([5]) Komisijas Regula (ES) Nr. 965/2012 (2012. gada 5. oktobris), ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 296, 25.10.2012., 1. lpp.).

([6]) Komisijas Regula (ES) Nr. 139/2014 (2014. gada 12. februāris), ar ko nosaka prasības un administratīvās procedūras saistībā ar lidlaukiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 44, 14.2.2014., 1. lpp.).

([7]) Komisijas Regula (ES) Nr. 452/2014 (2014. gada 29. aprīlis), ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras gaisa kuģu ekspluatācijai, ko veic trešo valstu ekspluatanti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 216/2008 (OV L 133, 6.5.2014., 12. lpp.).

([8]) Komisijas Regula (ES) Nr. 1321/2014 (2014. gada 26. novembris) par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu (OV L 362, 17.12.2014., 1. lpp.).

([9]) Komisijas Regula (ES) 2015/640 (2015. gada 23. aprīlis) par lidojumderīguma papildu specifikācijām konkrēta veida ekspluatācijai un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 965/2012 (OV L 106, 24.4.2015., 18. lpp.).

([10]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/947 (2019. gada 24. maijs) par bezpilota gaisa kuģu ekspluatācijas noteikumiem un procedūrām (OV L 152, 11.6.2019., 45. lpp.).

([11]) Komisijas Deleģētā regula (ES) 2019/945 (2019. gada 12. marts) par bezpilota gaisa kuģu sistēmām un trešo valstu bezpilota gaisa kuģu sistēmu ekspluatantiem (OV L 152, 11.6.2019., 1. lpp.).

([12]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2021/664 (2021. gada 22. aprīlis) par "*U-space*" tiesisko regulējumu (OV L 139, 23.4.2021., 161. lpp.).

([13]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 549/2004 (2004. gada 10. marts), ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (Pamatregula) (OV L 96, 31.3.2004., 1. lpp.).

([14]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 550/2004 (2004. gada 10. marts) par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (Pakalpojumu sniegšanas regula) (OV L 96, 31.3.2004., 10. lpp.).

([15]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 551/2004 (2004. gada 10. marts) par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (Gaisa telpas regula) (OV L 96, 31.3.2004., 20. lpp.).

([16]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 923/2012 (2012. gada 26. septembris), ar ko nosaka vienotus lidojumu noteikumus un ekspluatācijas normas aeronavigācijas pakalpojumiem un procedūrām un ar ko groza Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1035/2011 un Regulas (EK) Nr. 1265/2007, (EK) Nr. 1794/2006, (EK) Nr. 730/2006, (EK) Nr. 1033/2006 un (ES) Nr. 255/2010 (OV L 281, 13.10.2012., 1. lpp.).

([17]) Komisijas Regula (ES) Nr. 1332/2011 (2011. gada 16. decembris), ar ko nosaka kopējas gaisa telpas izmantošanas prasības un ekspluatācijas procedūras attiecībā uz gaisa kuģa sadursmju novēršanu (OV L 336, 20.12.2011., 20. lpp.).

([18]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2018/1048 (2018. gada 18. jūlijs), ar ko nosaka gaisa telpas izmantošanas prasības un ekspluatācijas procedūras attiecībā uz veiktspējas navigāciju (OV L 189, 26.7.2018., 3. lpp.).

([19]) Komisijas Regula (ES) 2015/340 (2015. gada 20. februāris), ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa satiksmes vadības dispečeru licencēm un sertifikātiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008, groza Komisijas Īstenošanas regulu (ES) Nr. 923/2012 un atceļ Komisijas Regulu (ES) Nr. 805/2011 (OV L 63, 6.3.2015., 1. lpp.).

(12) Šim lēmumam būtu jāattiecas vienīgi uz nostājām, kas Savienības vārdā jāieņem *ICAO* jomās, kuras ir Savienības ekskluzīvā kompetencē. Šis lēmums neskar iespēju, ka Padome pēc Komisijas priekšlikuma pieņem lēmumus, pamatojoties uz LESD 218. panta 9. punktu, ar kuriem nosaka nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem *ICAO*, jo īpaši jomās, kuras ir ārpus šā lēmuma darbības jomas, tostarp tad, ja Savienības dalītā kompetence vēl nav īstenota.

(13) Izņemot konkrētus gadījumus attiecībā uz paziņošanu par dažām atšķirībām, kas izriet no valsts pasākumu pieņemšanas, ievērojot Regulas (ES) 2018/1139 71. pantu, nostāja, kas jāieņem Savienības vārdā, būtu jābalsta uz dokumentu, ko Komisija savlaicīgi iesniedz Padomei, lai to varētu apspriest un apstiprināt. Komisijai vajadzētu censties šādu dokumentu sākt sagatavot, cik vien drīz iespējams, lai būtu pietiekami daudz laika tā sagatavošanai, tostarp jebkādām pienācīgām konsultācijām, kas būtu veicamas ekspertu līmenī. Attiecīgā gadījumā Komisijas dokumentā, izskatot katru gadījumu atsevišķi, būtu jānorāda, vai dalībvalstīm būtu jāpiešķir elastība attiecībā uz jaunu *SARPs* vai *SARPs* grozījumu pieņemšanu *ICAO* padomē, un – šādos gadījumos – šādas elastības apmēru un nosacījumiem, lai tiem piekristu, vai attiecībā uz veidu, kādā paziņo par attiecīgajām atšķirībām. Ja *ICAO* to prasa, atšķirības būtu jāpaziņo atbilstoši formātam, kuru *ICAO* noteikusi atšķirību elektroniskās reģistrācijas sistēmā.

Ja, ievērojot šo lēmumu, Savienības vārdā ieņemamo nostāju nosaka dokumentā, kuru Komisija iesniedz Padomei apspriešanai un apstiprināšanai, minētajā dokumentā, attiecīgā gadījumā un katru gadījumu izskatot atsevišķi, būtu jānorāda, vai attiecībā uz paziņošanas veidu par konkrētajām atšķirībām būtu dalībvalstīm jādod zināma elastība. Turklāt Komisijai vajadzētu censties šādu dokumentu sākt sagatavot, cik vien drīz iespējams, lai būtu pietiekami daudz laika tā sagatavošanai, tostarp jebkādām pienācīgām konsultācijām, kas būtu veicamas ekspertu līmenī.

(14) Attiecībā uz jaunu *SARPs* vai *SARPs* grozījumu pieņemšanu un lēmumiem paust nepiekrišanu vai nepaust nepiekrišanu *SARPs* vai *SARPs* grozījumiem, ko pieņēmusi *ICAO* padome, Komisijas iesniegtais dokuments būtu jābalsta uz pielikumā izklāstītajiem mērķiem un vadlīnijām un tajā būtu jāņem vērā materiāli, ko *ICAO* sniegusi pirms jaunu *SARPs* vai *SARPs* grozījumu apspriešanas *ICAO* padomē, kā arī, attiecīgā gadījumā, informācija, ko sniegusi Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūra (*EASA*) saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 90. panta 1. un 3. punktu.

(15) Nostāja attiecībā uz jaunu *SARPs* vai *SARPs* grozījumu pieņemšanu *ICAO* padomē būtu jāpauž Savienības dalībvalstīm, kuras ir *ICAO* padomes locekles, rīkojoties kopīgi Savienības interesēs.

(16) Nostāja attiecībā uz lēmumiem par to, vai paust nepiekrišanu vai nepaust nepiekrišanu jauniem *SARPs* vai *SARPs* grozījumiem, ko pieņēmusi *ICAO* padome, būtu jāpauž Savienības dalībvalstīm, kuras ir *ICAO* padomes locekles, rīkojoties kopīgi Savienības interesēs.

(17) Atšķirības no pieņemtajiem starptautiskajiem standartiem, par kurām jāpaziņo *ICAO*, būtu jābalsta jo īpaši uz informāciju, kuru attiecīgā gadījumā sniegusi *EASA* saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 90. panta 4. punktu.

(18) Atšķirības no *ICAO* padomes pieņemtajiem starptautiskajiem standartiem var izrietēt no Savienības tiesību aktiem tādēļ, ka *ICAO* padome ir pieņēmusi jaunu vai grozītu starptautisko standartu, vai arī tādēļ, ka ir izmaiņas Savienības tiesību aktos. Nostājai, kas Savienības vārdā jāieņem attiecībā uz šādām atšķirībām, vajadzētu būt balstītai uz dokumentu, ko Komisija savlaicīgi iesniedz Padomei, lai to varētu apspriest un apstiprināt.

(19) Atšķirības no *ICAO* padomes pieņemtajiem starptautiskajiem standartiem var izrietēt arī no valsts pasākumiem, kas pieņemti, ievērojot Regulas (ES) 2018/1139 71. pantu, kad tas ir steidzami vajadzīgs neparedzamos apstākļos, ja minētie pasākumi atšķiras no starptautiskajiem standartiem un tādēļ par atšķirībām ir jāpaziņo *ICAO*, ievērojot Čikāgas konvencijas 38. pantu. Tādēļ ir arī lietderīgi šajā lēmumā noteikt kritērijus un procedūru, kas jāievēro šādu atšķirību noteikšanai. Minētajai procedūrai vajadzētu būt atkarīgai no pieņemto valsts pasākumu tvēruma un ilguma, un tai būtu jāļauj dalībvalstīm bez kavēšanās izpildīt to starptautiskās saistības saskaņā ar Čikāgas konvencijas 38. pantu. Minētajai procedūrai nevajadzētu skart Regulas (ES) 2018/1139 71. pantā paredzētos nosacījumus un procedūru.

(20) Nostāja attiecībā uz atšķirībām no pieņemtiem starptautiskajiem standartiem, par kurām jāpaziņo *ICAO*, būtu jāpauž Savienības dalībvalstīm, kuras ir *ICAO* padomes locekles, rīkojoties kopīgi Savienības interesēs.

(21) Šā lēmuma īstenošanai nebūtu jānoved pie tā, ka tiek pārkāpti dalībvalstu pienākumi saskaņā ar Savienības tiesībām vai to starptautiskās saistības saskaņā ar Čikāgas konvenciju.

(22) Šā lēmuma īstenošanas nolūkos dalībvalstīm un Komisijai atbilstoši Savienības novērotājas statusam būtu jārīkojas ciešā sadarbībā saskaņā ar to lojālas sadarbības pienākumu.

(23) Šis lēmums būtu jāpiemēro ierobežotu laikposmu, proti, tikai līdz *ICAO* padomes sesijas beigām pēc *ICAO* 42. asamblejas. Komisijai būtu jāiesniedz Padomei rakstisks izvērtējums par šā lēmuma piemērošanu, kas kalpotu par pamatu jebkādam iespējamam šā lēmuma pagarinājumam vai grozījumam.

(24) Ir lietderīgi noteikt kritērijus un procedūru, lai noteiktu nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem *ICAO* attiecībā uz starptautisko standartu un ieteicamās prakses pieņemšanu vai to grozījumiem un paziņošanu par atšķirībām no pieņemtajiem starptautiskajiem standartiem,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Nostāju, kas Savienības vārdā ir jāieņem Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas padomē (*ICAO* padome), ja minētā struktūra tiek aicināta pieņemt jaunus starptautiskos standartus un ieteicamo praksi ("*SARPs*") vai *SARPs* grozījumus civilās aviācijas drošuma, aeronavigācijas un satiksmes pārvaldības jomā attiecībā uz Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju ("Čikāgas konvencija") 1., 2., 3., 4., 6., 8., 10., 11., 14., 15., 18. un 19. pielikumu, ciktāl šādi *SARPs* ir Savienības ekskluzīvā kompetencē un tiem ir juridiskas sekas LESD 218. panta 9. punkta nozīmē, nosaka saskaņā ar šā lēmuma 2. pantā izklāstītajiem kritērijiem un procedūru.

2. pants

1. Ja *ICAO* padomei ir jāpieņem jauni *SARPs* vai *SARPs* grozījumi, kā minēts 1. pantā, Komisija:

a) savlaicīgi un vismaz vienu mēnesi pirms dienas, kad notiks *ICAO* padomes sanāksme, kurā paredzēts pieņemt jaunus *SARPs* vai *SARPs* grozījumus, iesniedz Padomei apspriešanai un apstiprināšanai dokumentu, kurā izklāstītas Savienības vārdā ieņemamās nostājas projekta detaļas; ārkārtas apstākļos, gadījumā, kad tiek steidzami pieņemti jauni *SARPs* vai grozījums vai kad tiek uz laiku apturēta *SARPs* vai grozījuma stāšanās spēkā, ja attiecīgo *SARPs* vai grozījumu projekta

teksts ir pieejams mazāk nekā vienu mēnesi pirms dienas, kad notiks *ICAO* padomes sanāksme, kurā paredzēts pieņemt minētos *SARPs* vai grozījumus, Komisija cenšas iesniegt dokumentu Padomei bez nepamatotas kavēšanās un jebkurā gadījuma vēlākais piecas dienas pēc tam, kad tā ir no Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas ("*ICAO*") saņēmusi jauno *SARPs* projektu vai grozījumu projektu;

b) savlaicīgi un vismaz vienu mēnesi pirms *ICAO* noteiktā termiņa, kurā līgumslēdzējam valstīm jāreģistrē nepiekrišana, ievērojot Čikāgas konvencijas 90. pantu, iesniedz Padomei apspriešanai un apstiprināšanai dokumentu, kurā izklāstīts Savienības vārdā ieņemamās nostājas projekts.

Attiecīgā gadījumā nostāju, kas minēta pirmās daļas b) apakšpunktā, var iekļaut dokumentā, ko Padomei iesniedz, ievērojot pirmās daļas a) apakšpunktu.

2. Dokumentus, ko Komisija iesniedz, ievērojot 1. punkta a) un b) apakšpunktu, balsta uz pielikumā izklāstītajiem mērķiem un vadlīnijām, un tajos ņem vērā visu attiecīgo informāciju un materiālus, ko *ICAO* sniegusi pirms jebkādām apspriešanām, un, attiecīgā gadījumā, informāciju, ko sniegusi Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūra (*EASA*) saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 90. panta 1. un 3. punktu.

3. Par nelielām nebūtiskām izmaiņām nostājā, ko Padome apstiprinājusi, ievērojot 1. punkta a) apakšpunktu, dalībvalstis var vienoties uz vietas, ņemot vērā norises *ICAO* padomes sesijā, saskaņojot ar Savienības pārstāvi saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 4. panta 3. punktā noteikto lojālas sadarbības pienākumu.

Dokumentos, ar ko, ievērojot 1. punkta a) apakšpunktu, nosaka nostāju, kas jāieņem Savienības vārdā, norāda, vai par turpmākiem minētās nostājas pielāgojumiem var vienoties uz vietas, ņemot vērā norises *ICAO* padomes sesijā. Minētie pielāgojumi neietekmē nostājas būtību un nolūku.

4. Šā panta 1. punkta a) apakšpunktā minēto nostāju *ICAO* padomē pauž Savienības dalībvalstis, kuras ir *ICAO* padomes locekles, rīkojoties kopīgi Savienības interesēs.

Šā panta 1. punkta b) apakšpunktā minēto nostāju pauž visas dalībvalstis, rīkojoties kopīgi Savienības interesēs.

3. pants

Nostāju, kas Savienības vārdā ir jāieņem *ICAO* attiecībā uz paziņošanu par atšķirībām no starptautiskajiem standartiem, kas iekļauti Čikāgas konvencijas 1., 2., 3., 4., 6., 8., 10., 11., 14., 15., 18. un 19. pielikumā, ciktāl šādi starptautiskie standarti ir Savienības ekskluzīvā kompetencē, nosaka saskaņā ar šā lēmuma 4. un 5. pantā izklāstītajiem kritērijiem un procedūru.

4. pants

Ja Savienības tiesību akti atšķiras no šā lēmuma 3. pantā minētajiem starptautiskajiem standartiem un tādēļ saskaņā ar Čikāgas konvencijas 38. pantu par minētajām atšķirībām ir jāpaziņo *ICAO*, Komisija savlaicīgi un vismaz divus mēnešus pirms jebkādiem termiņiem, ko *ICAO* noteikusi atšķirību paziņošanai, iesniedz Padomei apspriešanai un apstiprināšanai dokumentu, kura pamatā jo īpaši ir informācija, ko attiecīgā gadījumā sniegusi *EASA* saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 90. panta 4. punktu, un kurā izklāstītas *ICAO* paziņojamo atšķirību detaļas un attiecīgā gadījumā norādīta dalībvalstīm pieejamā elastība attiecībā uz paziņošanas veidu.

Nostāju, kas ir jāieņem, ievērojot šo pantu, pauž visas dalībvalstis, rīkojoties kopīgi Savienības interesēs.

5. pants

1. Ja dalībvalsts saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 71. pantu pieņem valsts pasākumus, ar kuriem piešķir atbrīvojumus attiecībā uz atsevišķām fiziskām vai juridiskām personām vai kuru kopējais ilgums nepārsniedz astoņus mēnešus, un ja minētie valsts pasākumi atšķiras no šā lēmuma 3. pantā minētajiem starptautiskajiem standartiem un par atšķirībām no minētajiem standartiem ir jāpaziņo saskaņā ar Čikāgas konvencijas 38. pantu, minētā dalībvalsts par visām paziņojamajām atšķirībām nekavējoties informē Komisiju.

2. Ja saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 71. pantu piešķirtie atbrīvojumi ir vispārēji piemērojami un to kopējais ilgums pārsniedz astoņus mēnešus, Komisija ne vēlāk kā divas nedēļas pēc tam, kad attiecīgā dalībvalsts tai ir paziņojusi par minētajiem atbrīvojumiem saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 71. panta 1. punktu, un pēc tam, kad tā attiecīgā gadījumā ir saņēmusi *EASA* ieteikumu saskaņā ar minētās regulas 71. panta 2. punktu, iesniedz Padomei apspriešanai un apstiprināšanai dokumentu, kurā ņemta vērā attiecīgās dalībvalsts sniegtā informācija un attiecīgā gadījumā informācija, ko sniegusi *EASA* saskaņā ar minētās regulas 90. panta 4. punktu, un ir izklāstītas *ICAO* paziņojamo atšķirību detaļas.

Nostāju, kas ir jāieņem, ievērojot šo punktu, pauž dalībvalstis, kuras ir pieņēmušas valsts pasākumus saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 71. pantu, kuru sakarā ir jāpaziņo par atšķirībām, rīkojoties Savienības interesēs.

6. pants

Šā lēmuma īstenošana nenoved pie tā, ka tiek pārkāpti dalībvalstu pienākumi saskaņā ar Savienības tiesībām vai to pienākumi saskaņā ar Čikāgas konvenciju.

7. pants

1. Šo lēmumu piemēro līdz 2025. gada 31. decembrim.

2. Komisija vismaz četrus mēnešus pirms šā lēmuma spēkā esības beigu dienas iesniedz Padomei ziņojumu, kurā analizēta šā lēmuma piemērošana un jo īpaši tā efektivitāte un izmantošanas biežums.

3. Pēc Komisijas priekšlikuma Padome var pagarināt šā lēmuma piemērošanu vai kā citādi to grozīt.

8. pants

Šis lēmums stājas spēkā tā pieņemšanas dienā.

Briselē, 2023. gada 28. martā

Padomes vārdā –
priekšsēdētāja
E. BUSCH

PIELIKUMS

MĒRĶI UN VADLĪNIJAS TAM, KĀ NOTEIKT NOSTĀJAS, KAS SAVIENĪBAS VĀRDĀ JĀIEŅEM STARPTAUTISKAJĀ CIVILĀS AVIĀCIJAS ORGANIZĀCIJĀ

Mērķi

1. Veicināt drošu, efektīvu, veiktspējīgu, atvērtu un vidi saudzējošu gaisa transporta sistēmu saskaņā ar 2020. gada 9. decembra Komisijas paziņojumu "Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija – Eiropas transporta virzība uz nākotni".

2. Sekmēt reģionālās sadarbības un reģionālo aviācijas sistēmu pilnveidošanu un sniegt atbalstu, lai *ICAO* un tās līgumslēdzējas valstis atzītu minētās sistēmas, kā arī sekmēt to integrēšanu *ICAO* satvarā.

3. Veicināt tādu noteikumu un rīcībpolitiku izstrādi, kas garantē drošas gaisa transporta operācijas, un drošības noteikumu pienācīgas pārraudzības veikšanu saskaņā ar Savienības aviācijas drošības tiesisko regulējumu, tostarp Regulu (ES) 2018/1139 ([1]), un ņemot vērā Komisijas 2022. gada 17. oktobra ziņojumu par Eiropas Aviācijas drošības programmu.

4. Veicināt efektīvu, veiktspējīgu un sadarbspējīgu aeronavigācijas sistēmu izstrādi un ieviešanu saskaņā ar Regulām (EK) Nr. 549/2004 ([2]), (EK) Nr. 550/2004 ([3]) un (EK) Nr. 551/2004 ([4]) un ņemot vērā Globālo aeronavigācijas plānu un aviācijas sistēmas bloku atjauninājumus (*ASBU*).

5. Turpināt atbalstīt drošas, efektīvas, ekonomiski dzīvotspējīgas un vidi saudzējošas globālas gaisa transporta sistēmas izveidi visās *ICAO* līgumslēdzējās valstīs, tostarp attiecīgā gadījumā izmantojot tehnisko palīdzību un spēju veidošanas aktivitātes, piemēram, izmantojot Savienības ārpolitikas instrumentu (*FPI*) projektus.

Vadlīnijas

Dalībvalstis, rīkojoties kopīgi Savienības interesēs, cenšas atbalstīt šādas *ICAO* darbības:

1. lai nodrošinātu tādu noteikumu un politikas izstrādi, kas garantē drošas gaisa transporta operācijas, un drošības noteikumu pienācīgas pārraudzības veikšanu:

   a) atbalstīt Globālā aviācijas drošuma plāna (*GASP*) izstrādi un īstenošanu;

   b) atbalstīt saskaņā ar Čikāgas konvencijas 37. pantu un 54. panta l) punktu pieņemtu civilās aviācijas starptautisko standartu un ieteicamās prakses (*SARPs*) izstrādi jo īpaši tur, kur tie nepieciešami pasažieru aizsardzībai un lidojumu drošumam;

   c) atbalstīt reģionālo aviācijas drošuma sistēmu un citu satvaru valstu reģionālai sadarbībai drošuma jomā izveidi un ieviešanu, kā arī nepieciešamību tos labāk integrēt *ICAO* kontekstā;

([1]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1139 (2018. gada 4. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 (OV L 212, 22.8.2018., 1. lpp.).

([2]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 549/2004 (2004. gada 10. marts), ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (pamatregula) (OV L 96, 31.3.2004., 1. lpp.).

([3]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 550/2004 (2004. gada 10. marts) par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (Pakalpojumu sniegšanas regula) (OV L 96, 31.3.2004., 10. lpp.).

([4]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 551/2004 (2004. gada 10. marts) par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (gaisa telpas regula) (OV L 96, 31.3.2004., 20. lpp.).

2. lai nodrošinātu efektīvu, veiktspējīgu un sadarbspējīgu aeronavigācijas sistēmu izstrādi un ieviešanu:

   a) atbalstīt Globālā aeronavigācijas plāna (GANP) un tajā noteikto uzraudzības procedūru izstrādi un īstenošanu, izmantojot atbilstošus izpildes rādītājus;

   b) atbalstīt gaisa satiksmes pārvaldības (*ATM*) standartu izstrādi un ieviešanu, jauno tehnoloģiju un sistēmu savstarpēju izmantojamību pasaules mērogā un ciešāku koordināciju vai aktivitātes gaisa satiksmes pārvaldībā (*ATM*), piemēram, sekmējot darbu pie uzticamības satvara iniciatīvas izstrādes un citas saistītas aktivitātes;

   c) atbalstīt gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu (*ATM*/*ANS*) jomas noteikumu, rīcībpolitiku un darbību izstrādi un īstenošanu jo īpaši saskaņā ar Rezolūciju A41-6, Rezolūciju A41-7 un Rezolūciju A41-8, kas pieņemtas Asamblejas 41. sesijā;

3. lai turpinātu atbalstīt drošas, efektīvas un vidi saudzējošas globālas gaisa transporta sistēmas izveidi visās *ICAO* līgumslēdzējās valstīs:

   a) atbalstīt iniciatīvu "Neatstāt novārtā nevienu valsti";

   b) nodrošināt aviācijas ieguldījumu ANO Ilgtspējīgas attīstības programmā 2030. gadam;

   c) attiecīgā gadījumā atbalstīt tehniskās palīdzības un spēju veidošanas darbību turpināšanu.