EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 20.5.2020.
COM(2020) 218 final

2020/0098 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas Padomē attiecībā uz paredzēto 10. pielikuma III sējuma 91. grozījuma pieņemšanu un paziņošanu par atšķirību no 14. pielikuma I sējuma 13. grozījuma, 6. pielikuma 40.C grozījuma, 3. pielikuma 77.B grozījuma un 15. pielikuma 39. grozījuma piemērošanas datuma

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA PRIEKŠMETS

Šis priekšlikums attiecas uz

– lēmumu par nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) Padomē sakarā ar kādā no turpmākajām *ICAO* Padomes sēdēm paredzamo Čikāgas konvencijas 10. pielikuma III sējuma 91. grozījuma pieņemšanu;

– lēmumu par nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem pēc tam, kad *ICAO* ir paziņojusi par 10. pielikuma 91. grozījuma pieņemšanu ar vēstuli valstīm, kurā dalībvalstis tiek aicinātas vai nu paziņot par neapstiprināšanu, vai paziņot par atšķirībām vai atbilstību pieņemtajam pasākumam;

– lēmumu par nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem attiecībā uz 13. grozījumu 14. pielikuma – Lidlauki I sējumā – Lidlauku projektēšana un ekspluatācija, 40.C grozījumu 6. pielikumā – Gaisa kuģu ekspluatācija – Starptautiskie komerciālie gaisa pārvadājumi – Lidmašīnas, 39. grozījumu 15. pielikumā – Aeronavigācijas informācijas pakalpojumi, kā arī 77.B grozījumu 3. pielikumā – Meteoroloģiskais dienests starptautiskajai aeronavigācijai attiecībā uz jauno globālo ziņošanas formātu par skrejceļa virsmas stāvokli, aicinot dalībvalstis ziņot par atšķirību attiecībā uz atbilstību piemērošanas datumam, kurš jāatliek par 6 mēnešiem salīdzinājumā ar piemērošanas datumu, kas noteikts *ICAO* vēstulēs valstīm.

2. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

2.1. Konvencija par starptautisko civilo aviāciju

Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju (“Čikāgas konvencijas”) mērķis ir regulēt starptautisko gaisa transportu. Čikāgas konvencija stājās spēkā 1947. gada 4. aprīlī un izveidoja Starptautisko Civilās aviācijas organizāciju.

Visas ES dalībvalstis ir Čikāgas konvencijas Puses.

2.2. Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija

Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija ir viena no ANO specializētajām aģentūrām. Organizācijas mērķi un uzdevumi ir izstrādāt starptautiskās aeronavigācijas principus un metodes un veicināt starptautiskā aviotransporta plānošanu un attīstību.

ICAO Padome ir *ICAO* pastāvīga struktūra, un tās sastāvā ir 36 līgumslēdzējas valstis, kuras *ICAO* asambleja ievēlējusi uz trīs gadiem. 2019.-2022. gada periodā *ICAO* Padomē ir pārstāvētas septiņas ES dalībvalstis.

Čikāgas konvencijas 54. pantā uzskaitītajos *ICAO* Padomes obligātajos pienākumos ietilpst starptautisku standartu un ieteicamās prakses pieņemšana, ko noformē kā Čikāgas konvencijas pielikumus.

Pēc šādu pasākumu pieņemšanas *ICAO* valstīm ir jāpaziņo vai nu par nepiekrišanu, jebkādām atšķirībām, vai atbilstību pasākumam, pirms tie stājas spēkā un kļūst juridiski saistoši.

2.3. Plānotais Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas akts

2.3.1. Čikāgas konvencijas 10. pielikuma III sējuma 91. grozījuma pieņemšana attiecībā uz selektīvo izsaukumu sistēmu (SELCAL)

Kādā no savām nākamajām sēdēm *ICAO* Padome plāno pieņemt Čikāgas konvencijas 10. pielikuma III sējuma 91. grozījumu attiecībā uz selektīvo izsaukumu sistēmu (*SELCAL*).

10. pielikuma III sējuma 91. grozījuma mērķis ir grozīt Čikāgas konvencijas 10. pielikuma – Aeronavigācijas telesakari III sējuma – Sakaru sistēmas II daļu – Balss sakaru sistēmas attiecībā uz *SELCAL*. Ar 10. pielikuma III sējuma 91. grozījumu ievieš jaunus toņus, lai paplašinātu pieejamo *SELCAL* kodu kopumu un tādējādi samazinātu nepatiesu indikāciju biežumu pilotu kabīnē. 10. pielikuma III sējuma 91. grozījums tika izstrādāts Sakaru grupas datu sakaru infrastruktūras darba grupas otrajā sanāksmē (*CP DCIWG/2*), un to neatzina par pretrunīgu tehniskā līmenī.

Paredzēts, ka 10. pielikuma III sējuma 91. grozījumu sāks piemērot 2022. gada 5. novembrī, kad tas kļūs juridiski saistošs Čikāgas konvencijas pusēm.

2.3.2. Jaunā ICAO globālā ziņošanas formāta par skrejceļa virsmas stāvokli piemērošanas datums

ICAO Padome 2016. gadā pieņēma jaunu metodiku skrejceļa virsmas stāvokļa novērtēšanai un ziņošanai par to, kas pazīstama kā globālais ziņošanas formāts par skrejceļa virsmas stāvokli, kura mērķis ir nodrošināt saskaņotu novērtējumu un ziņošanu par skrejceļa virsmas stāvokli un attiecīgi uzlabot lidojuma apkalpes novērtējumu par pacelšanās un nosēšanās veiktspēju.

Jaunais *ICAO* globālais ziņošanas formāts par skrejceļa virsmas stāvokli, kas piemērojams no 2020. gada 5. novembra, ir paredzēts 14. pielikuma – Lidlauki I sējuma – Lidlauku projektēšana un ekspluatācija 13. grozījumā, 6. pielikuma – Gaisa kuģu ekspluatācija – Starptautiskais komerciālais gaisa transports – Lidmašīnas 40.C grozījumā, 3. pielikuma – Meteoroloģiskie pakalpojumi starptautiskajai aeronavigācijai 77.B grozījumā un 15. pielikuma – Aeronavigācijas informācijas pakalpojumi 39. grozījumā.

Covid pandēmijas dēļ jaunā *ICAO* globālā ziņošanas formāta par skrejceļa virsmas stāvokli īstenošana no brīža, ko *ICAO* sākotnēji bija paredzējusi, Savienības līmenī nav reāla, un tāpēc Komisija, visticamāk, pieņems minētā datuma atlikšanu Savienības līmenī, izdarot attiecīgus grozījumus attiecīgajās Komisijas regulās[1]. Pašlaik nav arī skaidrs, vai *ICAO* Padome savas 220. vai 221. sēdes darba kārtībā iekļaus punktu par iespējamu jaunā *ICAO* globālā ziņošanas formāta par skrejceļa virsmas stāvokli piemērošanas datuma atlikšanu un, ja tā, kādu lēmumu šajā jautājumā pieņems *ICAO* Padome. Tāpēc, ja *ICAO* Padome kādu iemeslu dēļ šo datumu

[1] 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.),
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.),
Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2017/373 (2017. gada 1. marts), ar ko nosaka kopīgas prasības gaisa satiksmes pārvaldības/aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un citu gaisa satiksmes pārvaldības tīkla funkciju nodrošinātājiem un to uzraudzībai, ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 482/2008, Īstenošanas regulas (ES) Nr. 1034/2011, (ES) Nr. 1035/2011 un (ES) 2016/1377 un groza Regulu (ES) Nr. 677/2011 (OV L 62, 8.3.2017., 1. lpp.).

savlaicīgi neatliek, ir jānodrošina, ka dalībvalstis paziņo par atšķirību no Savienības līmenī pieņemtās atlikšanas, ja tāda ir.

3. SAVIENĪBAS VĀRDĀ IEŅEMAMĀ NOSTĀJA

3.1. 10. pielikuma III sējuma 91. grozījums

3.1.1. Galvenās izmaiņas, kas jāievieš ar 10. pielikuma III sējuma 91. grozījumu, un to saistība ar spēkā esošajiem Savienības noteikumiem

Galvenās izmaiņas, ko ievieš ar 10. pielikuma III sējuma 91. grozījumu, ir jaunu toņu ieviešana, lai paplašinātu pieejamo *SELCAL* kodu kopumu un tādējādi samazinātu nepatiesu indikāciju biežumu pilotu kabīnē. *SELCAL* sistēmas raksturlielumi sākotnēji bija ieteikumi, kas formulēti pagājušā gadsimta 50. gados, kad nebija iespējams nodrošināt noteiktos darbības rādītājus. Iekārtas, kas ražotas kopš pagājušā gadsimta 70. gadiem, labāk atbilst šīm prasībām, un tāpēc būtu jāatzīst to vienota piemērošana starptautiskās navigācijas drošības un regularitātes labā. Tomēr ieteikums par modulācijas diapazonu tika sadalīts standarta daļā un ieteikuma daļā, jo tā vienveidīga piemērošana ir tikai vēlama.

ICAO arī nodrošina mehānismu, ar kura palīdzību var ieviest jaunos toņus, minimāli ietekmējot gaisa kuģu ekspluatantus. Jau esošais aprīkojums uz zemes, ko var uzstādīt ar zemākām izmaksām, ļaus veikt pakāpenisku uzstādīšanu gaisa kuģos, kas galvenokārt notiks, uzstādot aprīkojumu jaunu gaisa kuģu ražošanas procesā.

Savienība atzīst, ka trūkst *SELCAL* kodu, kurus varētu piešķirt gaisa kuģim, un līdzeklis trūkuma mazināšanai ir palielināt zīmju skaitu, ko var izmantot jaunam gaisa kuģim piešķirtajam *SELCAL* kodam.

SELCAL nav lielas nozīmes Eiropas aeronavigācijas pakalpojumos. Tomēr tas ir saziņas līdzeklis, ir izstrādāts standarta veids, kā to ierakstīt lidojuma plānā, un daži gaisa kuģu ekspluatanti var pieprasīt, lai gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība to izmanto konkrētās situācijās. Tomēr tas notiek ļoti reti.

SELCAL ir minēta *EASA* vadlīniju materiālā, uzskaitot iespējamos risinājumus, Regulā (ES) Nr. 923/2012 un Regulā (ES) 2020/469, ar ko groza Regulas (ES) 2017/373 IV pielikumu *Part-ATS*.

10. pielikuma III sējuma 91. grozījums attiecas galvenokārt uz tiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem (*ANSP*), kas sniedz pakalpojumus *ICAO* Ziemeļatlantijas (*NAT*) reģionā, okeāna gaisa telpā virs Atlantijas okeāna, kā arī uz tīkla pārvaldnieka pakalpojumiem, jo īpaši integrēto lidojuma plānu sākotnējās apstrādes sistēmu (*IFPS*). Attiecīgajiem *ANSP* būs jāuzstāda vajadzīgie tehniskie uzlabojumi. Lai izvairītos no lidojumu plānu noraidīšanas koda nepazīšanas dēļ, tīkla pārvaldniekam būs jāmodernizē *IFPS*, lai sistēma varētu pieņemt jaunos *SELCAL* kodus.

Regulas (ES) 2017/373 CNS.TR.100. sadaļas "Sakaru, navigācijas vai novērošanas pakalpojumu sniedzēju darba metodes un darbības procedūras" c) apakšpunkts atsaucas uz *ICAO* 10. pielikuma III sējuma grozījumiem līdz 89. grozījumam, to ieskaitot, un būtu vajadzīgi atbilstīgi grozījumi Savienības līmenī.

3.2. Globālais ziņošanas formāts par skrejceļa virsmas stāvokli

3.2.1. Jaunā ICAO globālā ziņošanas formāta par skrejceļa virsmas stāvokli piemērošanas datums

Izmeklētie nelaimes gadījumi liecina, ka skrejceļa virsmas stāvokļa novērtējuma un ziņojumu standarti nav saskaņoti, un izmeklēšanā ir pierādīts, ka šis faktors būtiski ietekmē

novirzīšanos no skrejceļa, it sevišķi, kad skrejceļš ir slapjš vai kontaminēts. *ICAO* ir attiecīgi grozījusi vairākus standartus un ieteicamo praksi (*SARP*) vairākos Čikāgas konvencijas pielikumos. Daži no šiem grozījumiem prasīja spēkā esošo Savienības tiesību aktu pielāgošanu. Šī vajadzība jau ir atspoguļota Komisijas īstenošanas un deleģētajos aktos[2].

Čikāgas konvencijas 3. pielikuma 77.B grozījumu, 14. pielikuma 13. grozījumu, 6. pielikuma 40. grozījumu un 15. pielikuma 39. grozījumu, kas paredzēti, lai samazinātu novirzīšanās no skrejceļa incidentus un negadījumus, *ICAO* Padome pieņēma 2016. gada gaitā, un tie būs piemērojami no 2020. gada 5. novembra. Šie grozījumi Savienības līmenī jau ir pārņemti Īstenošanas regulās (ES) 2020/469 un 2019/1387.

Tomēr, ņemot vērā īstenošanas aizkavēšanos, ko radīja Covid-19, un reaģējot uz kompetento iestāžu un attiecīgo ekspluatantu pašreizējo resursu trūkumu, Komisija plāno par 6 mēnešiem atlikt attiecīgo Komisijas īstenošanas un deleģēto aktu piemērošanas datumu.

3.3. Savienības vārdā ieņemamā nostāja

3.3.1. Attiecībā uz 10. pielikuma III sējuma 91. grozījuma pieņemšanu

Ierosināts *ICAO* Padomē Savienības vārdā ieņemt šādu nostāju: atbalstīt ierosināto 10. pielikuma III sējuma 91. grozījumu kopumā. Tāpēc pēc tam, kad *ICAO* Padome to ir pieņēmusi un par to ir paziņojusi ar vēstuli valstij, Savienības nostājai vajadzētu būt tādai, ka dalībvalstis paziņo par atbilstību pieņemtajam pasākumam.

3.3.2. Attiecībā uz jaunā ICAO globālā ziņošanas formāta par skrejceļa virsmas stāvokli piemērošanas datumu

Attiecībā uz jaunā *ICAO* globālā ziņošanas formāta par skrejceļa virsmas stāvokli īstenošanu, tos pilnībā atbalstot, bet vienlaikus pienācīgi ņemot vērā Covid-19 krīzes ietekmi uz dalībvalstu un attiecīgo ekspluatantu spēju tos īstenot, kā to pašlaik prasa *ICAO* noteikumi, ierosinātā nostāja, kas jāieņem Savienības vārdā, ir šāda:

- ja jautājums par termiņa atlikšanu *ICAO* Padomes 220. vai 221. sēdes darba kārtībā nav iekļauts vai ja *ICAO* Padome nepieņem termiņa atlikšanu par 6 mēnešiem, Savienības nostājai vajadzētu būt tādai, ka ir jāpaziņo par atšķirībām gadījumā, ja attiecīgajos ES tiesību aktos paredzētais termiņš tiek atlikts par 6 mēnešiem. ES dalībvalstis paziņos par atšķirībām, informējot *ICAO*, ka īstenošana, t. i., atbilstība jaunajam *ICAO* globālajam ziņošanas formātam par skrejceļa virsmas stāvokli, aizkavēsies par 6 mēnešiem.

---

[2] Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/469, ar ko attiecībā uz prasībām par gaisa satiksmes pārvaldības / aeronavigācijas pakalpojumiem, gaisa telpas struktūru plānojumu un datu kvalitāti, skrejceļu drošumu groza Regulu (ES) Nr. 923/2012, Regulu (ES) Nr. 139/2014 un Regulu (ES) 2017/373 un ar ko atceļ Regulu (ES) Nr. 73/2010 (OV L 104, 3.4.2020., 1. lpp.),
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.),
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.).
Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2017/373 (2017. gada 1. marts), ar ko nosaka kopīgas prasības gaisa satiksmes pārvaldības/aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un citu gaisa satiksmes pārvaldības tīkla funkciju nodrošinātājiem un to uzraudzībai, ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 482/2008, Īstenošanas regulas (ES) Nr. 1034/2011, (ES) Nr. 1035/2011 un (ES) 2016/1377 un groza Regulu (ES) Nr. 677/2011 (OV L 62, 8.3.2017., 1. lpp.).

4. JURIDISKAIS PAMATS

4.1. Procesuālais juridiskais pamats

4.1.1. Principi

Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 218. panta 9. punktā paredzēti lēmumi, ar kuriem nosaka "nostāju, kas Savienības vārdā jāapstiprina kādā ar nolīgumu izveidotā struktūrā, ja šāda struktūra ir tiesīga pieņemt lēmumus ar juridiskām sekām, izņemot lēmumus, kas papildina vai groza attiecīgajā nolīgumā noteikto iestāžu sistēmu".

LESD 218. panta 9. punktu piemēro neatkarīgi no tā, vai Savienība ir attiecīgās struktūras dalībniece vai nolīguma puse[3].

Jēdziens "*lēmumi ar juridiskām sekām*" ietver aktus, kam ir juridiskas sekas saskaņā ar starptautisko tiesību normām, kuras reglamentē attiecīgo struktūru. Tas ietver arī instrumentus, kam nav saistoša spēka saskaņā ar starptautiskajām tiesībām, bet kas "*var būtiski ietekmēt Savienības likumdevēja pieņemtā tiesiskā regulējuma saturu*"[4].

4.1.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija ir struktūra, kas izveidota ar nolīgumu, proti, Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju.

10. pielikuma III sējuma 91. grozījums, ko Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija tiek aicināta pieņemt, ir akts ar juridiskām sekām. Tam ir juridiskas sekas tādā kārtā, ka tas maina vairākus standartus, kuri saskaņā ar starptautiskajām tiesībām spēj radīt saistošu juridisku pienākumu.

Turklāt 10. pielikuma III sējuma 91. grozījums maina "ieteikumu" uz standartu un pazemina standartu uz "ieteikumu". Neraugoties uz šādu apzīmējumu, minētie "ieteikumi" ir tādi, kas maina juridisko situāciju, kuru nosaka pastāvošie standarti. Noteikumu statusa maiņa valstīm rada atšķirīgus pienākumus.

Attiecībā uz paziņošanu par atšķirībām, kas attiecas uz jaunā *ICAO* globālā ziņošanas formāta par skrejceļa virsmas stāvokli piemērošanas datumu, Savienības kopējā nostāja nodrošinātu, ka visas dalībvalstis šā lēmuma robežās paziņo par atšķirībām, kas izriet no Savienības ekskluzīvās kompetences, un tādējādi ievēro Čikāgas konvencijas 38. pantu, un tādējādi netiks uzskatīts, ka tās pārkāpj saistības, kuras izriet no Čikāgas konvencijas.

Minētie grozījumi nepapildina un negroza nolīgumā noteikto iestāžu sistēmu.

Tāpēc ierosinātā lēmuma procesuālais juridiskais pamats ir LESD 218. panta 9. punkts.

4.2. Materiālais juridiskais pamats

4.2.1. Principi

Lēmumam, ko pieņem saskaņā ar LESD 218. panta 9. punktu, materiālais juridiskais pamats galvenokārt ir atkarīgs no tā, kāds mērķis un saturs ir paredzētajam aktam, attiecībā uz kuru Savienības vārdā tiek ieņemta nostāja. Ja paredzētajam aktam ir divi mērķi vai divi komponenti un viens no tiem ir atzīstams par galveno, bet otram ir pakārtota nozīme, tad lēmums, ko pieņem saskaņā ar LESD 218. panta 9. punktu, jābalsta uz viena materiālā juridiskā pamata, proti, tā, ko prasa galvenais jeb dominējošais mērķis vai komponents.

---

[3] Tiesas spriedums, 2014. gada 7. oktobris, Vācija/Padome, C-399/12, EU:C:2014:2258, 64. punkts.

[4] Tiesas spriedums, 2014. gada 7. oktobris, Vācija/Padome, C-399/12, EU:C:2014:2258, 61.–64. punkts.

4.2.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

Paredzēto aktu galvenais mērķis un saturs attiecas uz kopējo transporta politiku.

Tāpēc ierosinātā lēmuma materiālais juridiskais pamats ir LESD 100. panta 2. punkts.

4.3. Secinājums

Ierosinātā lēmuma juridiskajam pamatam vajadzētu būt LESD 100. panta 2. punktam saistībā ar LESD 218. panta 9. punktu.

2020/0098 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas Padomē attiecībā uz paredzēto 10. pielikuma III sējuma 91. grozījuma pieņemšanu un paziņošanu par atšķirību no 14. pielikuma I sējuma 13. grozījuma, 6. pielikuma 40.C grozījuma, 3. pielikuma 77.B grozījuma un 15. pielikuma 39. grozījuma piemērošanas datuma

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 ("Čikāgas konvencija"), kas regulē starptautisko gaisa transportu, stājās spēkā 1947. gada 4. aprīlī. Ar to tika izveidota Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija (*ICAO*).

(2) Savienības dalībvalstis ir Čikāgas konvencijas līgumslēdzējas valstis un *ICAO* dalībnieces, bet Savienībai ir novērotājas statuss dažās *ICAO* struktūrās.

(3) Saskaņā ar Čikāgas konvencijas 54. pantu *ICAO* Padome var pieņemt starptautiskos standartus un ieteicamo praksi.

(4) Kādā no savām nākamajām sēdēm *ICAO* Padome plāno pieņemt Čikāgas konvencijas 10. pielikuma III sējuma 91. grozījumu attiecībā uz selektīvo izsaukumu sistēmu (*SELCAL*).

(5) Ir lietderīgi noteikt nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem *ICAO* Padomē, jo ierosinātais 10. pielikuma III sējuma 91. grozījums Savienībai būs saistošs un spēj būtiski ietekmēt Savienības tiesību aktu saturu, proti, Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2017/373[5]. Kad grozījums būs pieņemts, tas būs saistošs visām *ICAO* valstīm, tostarp visām Savienības dalībvalstīm, saskaņā ar Čikāgas konvenciju un ievērojot tajā noteiktos ierobežojumus. Čikāgas konvencijas 38. pantā noteikts, ka līgumslēdzējām valstīm, ja tās no kāda standarta plāno atkāpties, par to jāziņo *ICAO*, izmantojot atšķirību paziņošanas mehānismu.

(6) Čikāgas konvencijas 10. pielikuma III sējuma 91. grozījuma galvenais mērķis ir ieviest jaunus toņus, lai paplašinātu pieejamo *SELCAL* kodu kopumu un tādējādi samazinātu nepatiesu indikāciju biežumu pilotu kabīnē. Tajā veiktas arī izmaiņas

[5] Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2017/373 (2017. gada 1. marts), ar ko nosaka kopīgas prasības gaisa satiksmes pārvaldības/aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un citu gaisa satiksmes pārvaldības tīkla funkciju nodrošinātājiem un to uzraudzībai, ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 482/2008, Īstenošanas regulas (ES) Nr. 1034/2011, (ES) Nr. 1035/2011 un (ES) 2016/1377 un groza Regulu (ES) Nr. 677/2011 (OV L 62, 8.3.2017., 1. lpp.).

attiecībā uz prasībām sistēmas raksturlielumiem un paredzēts mehānisms jaunu kodu ieviešanai ar minimālu ietekmi uz gaisa kuģu ekspluatantiem.

(7) Savienība stingri atbalsta *ICAO* centienus uzlabot aviācijas drošību, nodrošinot drošu un precīzu sakaru, navigācijas un novērošanas pakalpojumu sniegšanu. Tāpēc Savienībai būtu jāatbalsta iepriekš minētie grozījumi.

(8) Savienības nostāja attiecībā uz paredzēto 10. pielikuma III sējuma 91. grozījumu kādā no nākamajām *ICAO* Padomes sēdēm ir jāpauž Savienības dalībvalstīm, kas ir *ICAO* Padomes locekles, kopīgi rīkojoties Savienības vārdā.

(9) Savienības nostājai pēc tam, kad *ICAO* Padome pieņems 10. pielikuma 91. grozījumu, kas *ICAO* ģenerālsekretāram jāpaziņo, izmantojot *ICAO* valstij adresētas vēstules procedūru, vajadzētu būt – paziņot par atbilstību grozījumam, un tā ir jāpauž visām Savienības dalībvalstīm.

(10) *ICAO* Padome 2016. gadā pieņēma vairāku Čikāgas konvencijas pielikumu grozījumus, kuru mērķis bija samazināt ar novirzīšanos no skrejceļa saistītus incidentus un negadījumus. Šie grozījumi ir noteikti vēstulēs valstīm AN 4/1 2.26-16/19, AN 2/2.4-16/18, AN 10/1.1-16/17 un AN 11/1.3.29-16/12 un no 2020. gada 5. novembra būs piemērojami *ICAO* līgumslēdzējās valstīs (“grozījumi”).

(11) Savienība stingri atbalsta *ICAO* centienus uzlabot aviācijas drošību. Šīs izmaiņas, ar ko ievieš jaunu saskaņotu metodiku skrejceļa virsmas stāvokļa novērtēšanai un ziņošanai par to, palīdzēs mazināt risku novirzīties no skrejceļa nosēšanās laikā kontaminācijas, piemēram, sniega, ledus, šķīdoņa vai ūdens, dēļ.

(12) Šie grozījumi Savienības tiesību aktos ir iestrādāti ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/1397[6] un Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2020/469[7].

(13) Īstenošanas regulas (ES) 2020/469 un (ES) 2019/1387 daļēji piemēros no 2020. gada 5. novembra saskaņā ar grozījumu piemērošanas datumu. Tomēr Covid-19 ir būtiski ietekmējusi dalībvalstu un aviācijas nozares ieinteresēto personu centienus sagatavoties to jauno pasākumu piemērošanai, kuri uzskaitīti Čikāgas konvencijas 3. pielikuma 77.B grozījumā, 14. pielikuma 13. grozījumā, 6. pielikuma 40. grozījumā un 15. pielikuma 39. grozījumā.

(14) Jo īpaši personāla pārvietošanās ierobežojumi un daļējs bezdarbs apvienojumā ar papildu darba slodzi, kas nepieciešama, lai pārvarētu Covid-19 ievērojamās negatīvās sekas visām ieinteresētajām personām, ir kavējuši progresu.

(15) Gan kompetentajām iestādēm, gan ekspluatantiem ir grūtības sagatavoties grozījumu īstenošanai. Tāpēc Īstenošanas regulās (ES) 2020/469 un (ES) 2019/1387 paredzētais piemērošanas datums var būt jāatliek par 6 mēnešiem.

(16) Ja *ICAO* Padome neatliek grozījumu piemērošanas datumu par 6 mēnešiem, bet Savienības tiesību akti atliek attiecīgo *ICAO* standartu piemērošanas datumu par 6 mēnešiem, Savienības nostājai vajadzētu būt – paziņot par atšķirību saskaņā ar Čikāgas konvencijas 38. pantu un informēt *ICAO* par nodomu par 6 mēnešiem atlikt grozījumu piemērošanas datumu,

[6] OV L 229, 5.9.2019., 1. lpp.
[7] OV L 104, 3.4.2020., 1. lpp.

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Nostāja, kas Savienības vārdā jāieņem kādā no Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) Padomes nākamajām sēdēm, ir pilnībā atbalstīt ierosināto Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju ("Čikāgas konvencija") 10. pielikuma III sējuma 91. grozījumu.

Nostāja, kas Savienības vārdā jāieņem pēc tam, kad *ICAO* Padome pieņēmusi Čikāgas konvencijas 10. pielikuma III sējuma 91. grozījumu, ir paziņot par atbilstību pieņemtajam pasākumam, atbildot uz attiecīgo *ICAO* vēstuli valstij.

2. pants

Ja *ICAO* Padome neatliek Čikāgas konvencijas 3. pielikuma 77.B grozījuma, 14. pielikuma 13. grozījuma, 6. pielikuma 40. grozījuma un 15. pielikuma 39. grozījuma piemērošanas datumu un Savienība groza Īstenošanas regulas (ES) 2020/469 un 2019/1387 un Deleģēto regulu C(2020)710 *final*[8], lai atliktu to piemērošanu par 6 mēnešiem, ir jāpaziņo par par attiecīgu atšķirību no Čikāgas konvencijas 3. pielikuma 77.B grozījuma, 14. pielikuma 13. grozījuma, 6. pielikuma 40. grozījuma un 15. pielikuma 39. grozījuma piemērošanas datuma par 6 mēnešiem.

3. pants

Lēmuma 1. panta 1. punktā norādīto nostāju pauž Savienības dalībvalstis, kuras ir *ICAO* Padomes locekles.

Nostājas, kas minētas 1. panta 2. punktā un 2. pantā, pauž visas Savienības dalībvalstis.

4. pants

Šis lēmums ir adresēts dalībvalstīm.

Briselē,

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs

[8] Komisijas Deleģētā regula C(2020)710 *final*, ar ko groza Regulu (ES) Nr. 139/2014 attiecībā uz skrejceļu drošību un aeronavigācijas datiem.