



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2019. gada 4. novembrī
(OR. en)

13687/19

Starpiestāžu lieta:
2019/0249(NLE)

AVIATION 210
RELEX 986

PRIEKŠLIKUMS

Sūtītājs:	Direktors <i>Jordi AYET PUIGARNAU</i> kungs, Eiropas Komisijas ģenerālsekretāra vārdā
Saņemšanas datums:	2019. gada 31. oktobris
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs <i>Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i> kungs
K-jas dok. Nr.:	COM(2019) 577 final
Temats:	Priekšlikums - PADOMES LĒMUMS par nostāju, kas Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā Eiropas Savienības vārdā jāieņem jautājumā par Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju ("Čikāgas konvencijas") 17. pielikuma ("Drošība") pārskatīšanu (17. grozījumu)

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2019) 577 *final*.

Pielikumā: COM(2019) 577 *final*

Briselē, 31.10.2019.
COM(2019) 577 final

2019/0249 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā Eiropas Savienības vārdā jāieņem jautājumā par Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju (“Čikāgas konvencijas”) 17. pielikuma (“Drošība”) pārskatīšanu (17. grozījumu)

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA PRIEKŠMETS

Šis priekšlikums attiecas uz lēmumu, ar kuru nosaka nostāju, kas Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā Eiropas Savienības vārdā jāieņem saistībā ar to, ka paredzēts pieņemt Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 17. pielikuma ("Drošība") 17. grozījumu, ar ko ierosina standartu un ieteicamās prakses grozījumus.

2. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

2.1. Konvencija par starptautisko civilo aviāciju ("Čikāgas konvencija")

Čikāgas konvencijas mērķis ir reglamentēt starptautisko gaisa transportu. Tā stājās spēkā 1947. gada 4. aprīlī, un ar to tika izveidota Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija.

Visas ES dalībvalstis ir Čikāgas konvencijas puses.

2.2. Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija (ICAO)

ICAO ir specializēta Apvienoto Nāciju Organizācijas aģentūra. *ICAO* mērķi ir izstrādāt starptautiskās aeronavigācijas principus un metodes un veicināt starptautiskā gaisa transporta plānošanu un attīstību.

ICAO Padome ir pastāvīga *ICAO* struktūra, un tās dalībnieces ir 36 līgumslēdzējas valstis, kuras *ICAO* asambleja ievēlējusi uz trīs gadiem. 2016.–2019. gadā *ICAO* Padomē ir pārstāvētas septiņas ES dalībvalstis.

Čikāgas konvencijas 54. pantā uzskaitītajos *ICAO* Padomes obligātajos pienākumos ietilpst starptautisku standartu un ieteicamās prakses pieņemšana Čikāgas konvencijas pielikumu veidā.

ICAO Padome arī sasauc asambleju, kas ir suverēna *ICAO* struktūra. *ICAO* asamblejas sanāksmes notiek ne retāk kā reizi trijos gados, un tajās tiek noteikts *ICAO* politiskais virziens nākamajiem trīs gadiem. *ICAO* asamblejas 40. sesija notika Monreālā, Kanādā, no 2019. gada 24. septembra līdz 4. oktobrim.

2.3. Paredzētais *ICAO* akts

Saskaņā ar Čikāgas konvencijas 54. panta 1. punktu *ICAO* Padomei jāpieņem standarti un ieteicamā prakse. Standarti un ieteicamā prakse, ar ko groza 17. pielikumu par drošību, sastāv no vairākiem pantiem, kuri jāmaina, jāuzlabo vai jāpārveido no ieteicamās prakses par standartiem.

ICAO 2019. gada 4. jūlijā izdeva vēstuli valstīm AS8/2.1–19/48, ar kuru informēja līgumslēdzējas valstis, ka ierosinātais 17. pielikuma 17. grozījums tiks iesniegts tās Padomei pieņemšanai 218. sesijā (2019. gada 18.–29. novembrī) un paredzams, ka to sāks piemērot no 2020. gada jūlija. Cita starpā tas ietver jaunus un/vai pārskatītus noteikumus par neaizsargātības novērtējumiem, informācijas apmaiņu starp valstīm un ieinteresētajām personām, mācību programmām un sertifikācijas sistēmām, piekļuves kontroli, personāla

pārbaudi un citus redakcionālus grozījumus. Ar iepriekšminēto valsts vēstuli *ICAO* uzsāka apspriešanās posmu, kas beidzās 2019. gada 4. oktobrī.

17. pielikuma izmaiņas sagatavoja *ICAO* aviācijas drošības ekspertu grupa, kurā piedalās eksperti no astoņām ES dalībvalstīm (Apvienotās Karalistes, Beļģijas, Francijas, Grieķijas, Itālijas, Nīderlandes, Spānijas un Vācijas), un pēc tam tās tika iesniegtas apstiprināšanai *ICAO* Padomes 217. sesijā. Šīs izmaiņas pēc notiekošās apspriešanas, visticamāk, apstiprinās *ICAO* Padomes 218. sesijā.

Kad paredzētās izmaiņas būs pieņemtas, tās būs saistošas visām *ICAO* valstīm, tostarp visām ES dalībvalstīm, saskaņā ar Čikāgas konvenciju un ievērojot tajā noteiktos ierobežojumus. Čikāgas konvencijas 38. pantā noteikts, ka līgumslēdzējām valstīm, ja tās plāno atkāpties no standarta, par to jāziņo *ICAO*, izmantojot atšķirību paziņošanas mehānismu.

2.4. ES tiesiskais regulējums un ierosinātās 17. pielikuma izmaiņas

1) Iepriekšējās darbības pārbaudes definīcijas grozīšana

Sākotnējais teksts:

Iepriekšējās darbības pārbaude. Personas identitātes un iepriekšējās pieredzes pārbaude, tostarp, ja vien tas ir juridiski pieļaujams, saņemto kriminālsodu pārbaude, kā daļa no novērtējuma tam, vai attiecīgā persona ir piemērota veikt drošības kontroli un/vai bez pavadības piekļūt ierobežotas iekļuves drošības zonai.

Jaunais teksts:

Iepriekšējās darbības pārbaude. Personas identitātes un iepriekšējās pieredzes pārbaude, tostarp saņemto kriminālsodu un visas citas tādas ar drošību saistītas informācijas pārbaude, kas ir būtiska personas piemērotības novērtēšanai saskaņā ar valsts tiesību aktiem.

Šis priekšlikums risina nepieciešamību iepriekšējās darbības pārbaudēs iekļaut visu ar drošību saistīto būtisko informāciju. ES iepriekšējās darbības pārbaudes režīms tika pastiprināts ar Komisijas 2019. gada 23. janvāra Īstenošanas regulas (ES) 2019/103 par Īstenošanas regulas (ES) 2015/1998 grozījumiem, kas attiecas uz dažu aviācijas drošības pasākumu precizēšanu, saskaņošanu un vienkāršošanu, kā arī pastiprināšanu¹, pielikuma 11.1.3. punktu.

2) Augsta riska krava vai pasts

Sākotnējais teksts:

Augsta riska krava vai pasts. Kravu vai pastu, ko uzrāda nezināms tiesību subjekts vai kam ir manipulācijas pazīmes, uzskata par augsta riska kravu vai pastu, ja turklāt tas atbilst vienam no šādiem kritērijiem:

a) konkrēta informācija liecina, ka krava vai pasts apdraud civilo aviāciju, vai

b) kravai vai pastam ir anomālijas, kas rada aizdomas, vai

c) kravas vai pasta veids ir tāds, ka ar drošības pamatpasākumiem vien, visticamāk, nebūs iespējams atklāt aizliegtus priekšmetus, kas varētu apdraudēt gaisa kuģi.

¹ OV L 21, 24.1.2019.

Jaunais teksts:

Augsta riska krava vai pasts. Kravu vai pastu uzskata par augsta riska kravu vai pastu, ja:

- a) konkrēta informācija liecina, ka krava vai pasts apdraud civilo aviāciju, vai
- b) kravai vai pastam ir anomālijas vai manipulācijas pazīmes, kas rada aizdomas.

Neatkarīgi no tā, vai krava vai pasts nāk no zināma vai nezināma tiesību subjekta, valsts konkrētā informācija par sūtījumu var norādīt, ka tas ir augsta riska sūtījums.

Šā priekšlikuma mērķis ir precizēt augsta riska kravas vai pasta definīciju, un tas atbilst Eiropas Savienībā pieņemtajai augsta riska kravas vai pasta definīcijai.

3) Vispārīgie principi

Sākotnējais teksts:

2.1. Mērķi

2.1.4. *ieteikums.* Katrai līgumslēdzējai valstij būtu jānodrošina pienācīga sensitīvas aviācijas drošības informācijas aizsardzība.

Jaunais teksts:

2.1. Mērķi

2.1.4. Katra līgumslēdzēja valsts nodrošina pienācīgu sensitīvas aviācijas drošības informācijas aizsardzību.

Šā priekšlikuma mērķis ir nodrošināt, ka tiek ieviesti pienācīgi mehānismi, ar ko sensitīvu aviācijas drošības informāciju aizsargā pret neatļautu piekļuvi vai izpaušanu, tostarp pret risku, ka iekšnieks iegūst drošības informāciju, kurai tam nav tiesību piekļūt.

Aizsardzība (un sensitīvas aviācijas drošības informācijas izplatīšana) ir dalībvalstu atbildībā. Uz nepublicējamām un klasificētiem noteikumiem, kas ietverti ES tiesību aktos, jebkurā gadījumā attiecas Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 11. marta Regulas (EK) Nr. 300/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 2320/2002² 18. pants un Komisijas 2015. gada 15. marta Lēmums (ES, Euratom) 2015/444.

4) Starptautiskā sadarbība (2.4.1., 2.4.1.a)

Sākotnējais teksts:

2.4. Starptautiskā sadarbība

2.4.1. Katra līgumslēdzēja valsts nodrošina, ka citu līgumslēdzēju valstu pieprasījumi veikt papildu drošības pasākumus attiecībā uz konkrētu(-iem) lidojumu(-iem), ko veic šo citu valstu ekspluatanti, ciktāl iespējams, tiek izpildīti. Valsts, kas iesniedz pieprasījumu, ņem vērā alternatīvus attiecīgās citas valsts pasākumus, kas ir līdzvērtīgi prasītajiem.

² OV L 97, 9.4.2008., 72. lpp.

Jaunais teksts:

2.4. Starptautiskā sadarbība

2.4.1. Katra līgumslēdzēja valsts, kas pieprasa veikt papildu drošības pasākumus attiecībā uz konkrētu(-iem) lidojumu(-iem), nodrošina atbilstīgu apspriešanos un ņem vērā alternatīvus attiecīgās citas valsts pasākumus, kas ir līdzvērtīgi prasījumiem.

2.4.1.a Katra līgumslēdzēja valsts nodrošina, ka citu līgumslēdzēju valstu pieprasījumi veikt papildu drošības pasākumus attiecībā uz konkrētu(-iem) lidojumu(-iem), ko veic šo citu valstu ekspluatanti, ciktāl iespējams, tiek izpildīti.

Priekšlikumu mērķis ir uzsvērt atbilstīgas apspriešanās svarīgumu gadījumā, kad kāda valsts pieprasa citai valstij veikt papildu drošības pasākumus. Esošais standarts ir sadalīts divos standartos, lai uzsvērtu atšķirīgās prasības valstīm, kuras pieprasa veikt papildu pasākumus, un uzņēmējvalstīm, kuras saņem šādus pieprasījumus.

Regulas (EK) Nr. 300/2008 7. pantā ir paredzēti noteikumi par trešās valsts pieprasītu pasākumu paziņošanu Komisijai, ja šie pasākumi atšķiras no kopīgajiem pamatstandartiem. Apspriešanās mehānismu un alternatīvo pasākumu piemērošanu var ietvert un reglamentēt divpusējos ES (vai dalībvalsts) un trešās valsts gaisa transporta nolīgumos.

- 5) 3.1.4. standarts par informācijas apmaiņu starp valstīm un ieinteresētajām personām

Sākotnējais teksts:

3.1.4. Katra līgumslēdzēja valsts izveido un īsteno procedūras nolūkā lietpratīgi un laikus ar saviem lidostu ekspluatantiem, gaisa kuģu ekspluatantiem, gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem vai citiem attiecīgajiem tiesību subjektiem apmainīties ar informāciju, kas vajadzīga, lai tiem palīdzētu efektīvi novērtēt ar savu darbību saistītos drošības riskus.

Jaunais teksts:

3.1.4. Katra līgumslēdzēja valsts izveido un īsteno procedūras nolūkā lietpratīgi un laikus ar attiecīgajiem lidostu ekspluatantiem, gaisa kuģu ekspluatantiem, gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem vai citiem attiecīgajiem tiesību subjektiem apmainīties ar informāciju, kas vajadzīga, lai tiem palīdzētu efektīvi novērtēt ar savu darbību saistītos drošības riskus.

Šā priekšlikuma mērķis ir precizēt standartu, tādējādi dodot valstīm lielāku rīcības brīvību noteikt attiecīgos operatorus, kuriem sniegt informāciju, kas vajadzīga, lai tiem palīdzētu efektīvi novērtēt ar savu darbību saistītos drošības riskus.

Šis standarts ES mēroga tiesību normās ir ieviests ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/1583, ar ko attiecībā uz kiberdrošības pasākumiem groza Īstenošanas regulu (ES) 2015/1998, ar ko nosaka sīki izstrādātus pasākumus kopīgu pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā³.

- 6) 3.1.8. standarts par mācību programmu izstrādi un īstenošanu

³ OV L 246, 26.9.2019., 15. lpp.

Sākotnējais teksts:

3.1.8. Katra līgumslēdzēja valsts nodrošina mācību programmu un instruktoru sertifikācijas sistēmas izstrādi un īstenošanu saskaņā ar valsts civilās aviācijas drošības programmu.

Jaunais teksts:

3.1.8. Katra līgumslēdzēja valsts nodrošina, ka tiek izstrādātas un īstenotas mācību programmas un sertifikācijas sistēma, kas nodrošina, ka instruktori ir kvalificēti attiecīgajos priekšmetos saskaņā ar valsts civilās aviācijas drošības programmu.

Ierosinātā grozījuma mērķis ir koncentrēties uz sasniedzamo drošības rezultātu, nevis uz vienu konkrētu metodi. Tajā atzīts, ka galvenā uzmanība pievēršama rezultātiem, kurus dod apmācība, ko sniedz kvalificēti attiecīgā priekšmeta speciālisti, kuriem ir zināšanas un spējas vadīt apmācību, un jo īpaši vajadzīgās zināšanas par mācību priekšmetu. Sertifikācijai vai citām pielietotajām alternatīvajām metodēm jābūt vērstām uz abiem nepieciešamajiem elementiem.

Šajā grozījumā iecerētie principi (proti, tas, ka *instruktori ir kvalificēti attiecīgajos priekšmetos*) ir daļa no ES mēroga tiesību normām un iedibināti visā Regulas (EK) Nr. 300/2008 I pielikuma 11. nodaļā un tās īstenošanas noteikumos.

7) 3.1.11. ieteikuma pārveidošana par standartu

Sākotnējais teksts:

3.1.11. *ieteikums. Katrai līgumslēdzējai valstij būtu jānodrošina, ka visu tiesību subjektu darbinieki, kuri ir iesaistīti dažādu valsts civilās aviācijas drošības programmas aspektu īstenošanā vai atbild par to, un darbinieki, kuriem atļauts bez pavadības piekļūt kontrolējamajām teritorijām, regulāri apmeklē drošības izpratnes apmācību.*

Jaunais teksts:

3.1.11. Katra līgumslēdzēja valsts nodrošina, ka visu tiesību subjektu darbinieki, kuri ir iesaistīti dažādu valsts civilās aviācijas drošības programmas aspektu īstenošanā vai atbild par to, un darbinieki, kuriem atļauts bez pavadības piekļūt kontrolējamajām teritorijām, apmeklē sākotnēju un atkārtotu drošības izpratnes apmācību.

3.1.11. ieteikums ir pārveidots par standartu, tāpēc tas ir juridiski saistošs. Katra līgumslēdzēja valsts nodrošina, ka visu tiesību subjektu darbinieki, kuri ir iesaistīti dažādu valsts civilās aviācijas drošības programmas aspektu īstenošanā vai atbild par to, un darbinieki, kuriem atļauts bez pavadības piekļūt kontrolējamajām teritorijām, apmeklē sākotnēju un atkārtotu drošības izpratnes apmācību. Šajā priekšlikumā ir atzīts drošības izpratnes apmācības svarīgums, vienlaikus uzsverot, ka ir vajadzīga gan sākotnēja, gan atkārtota drošības izpratnes apmācība.

Sākotnējas un atkārtotas apmācības pienākumi ir ietverti ES mēroga aviācijas drošības tiesību aktos, proti, Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2015/1998 pielikuma 11.4.1. un 11.4.3. punktā.

8) 3.4. Kvalitātes kontrole un kvalifikācija

Sākotnējais teksts:

3.4.1. Katra dalībvalsts nodrošina, ka tiek īstenotas personu, kas veic drošības kontroli, iepriekšējās darbības pārbaudes un atlases procedūras.

Jaunais teksts:

3.4.1. Katra dalībvalsts nodrošina, ka:

a) pirms personas, kuras veic drošības kontroli, personas, kurām bez pavadības atļauts piekļūt ierobežotas iekļuves drošības zonām, un personas, kurām ir piekļuve sensitīvai aviācijas drošības informācijai, stājas amatā vai piekļūst šādām zonām vai informācijai, tiek veiktas šo personu iepriekšējās darbības pārbaudes;

b) atkārtotas šo personu iepriekšējās darbības pārbaudes veic pilnvarotās iestādes noteiktos intervālos, un

c) personām, kuras, veicot jebkādu iepriekšējās darbības pārbaudi, atzītas par nepiemērotām, nekavējoties tiek liegta iespēja veikt drošības kontroli, bez pavadības piekļūt ierobežotas iekļuves drošības zonām un sensitīvai aviācijas drošības informācijai.

Šā priekšlikuma mērķis ir precizēt, kuru personu iepriekšējās darbības pārbaudes jāveic, kad ir jāveic iepriekšējās darbības pārbaudes un kas jādara, ja kāda persona, veicot jebkādu iepriekšējās darbības pārbaudi, ir atzīta par nepiemērotu. Standarts tagad konkrēti nosaka, ka ir vajadzīgas atkārtotas iepriekšējās darbības pārbaudes un kas jādara, ja iepriekšējās darbības pārbaudes rezultātā tiek konstatēts, ka persona ir nepiemērota attiecīgu funkciju veikšanai. Jāatzīmē, ka atsauce uz “atlases procedūrām” ir iekļauta 3.4.2. punktā.

Visi principi jau ir ietverti ES mēroga aviācijas drošības tiesību aktos, proti, Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2015/1998, kurā grozījumi izdarīti ar 2019. gada 23. janvāra Regulu (ES) 2019/103, pielikuma 1.2.3.3., 1.2.3.5., 11.1. un 11.5.1. punktā un 11.6.3.5. punkta a) apakšpunktā.

Šis priekšlikums papildina 3.4.1. standarta grozījumu. Sākotnējais 3.4.1. standarts ietvēra atsauci gan uz iepriekšējās darbības pārbaudēm, gan atlases procedūrām. Tā kā 3.4.1. standarta priekšlikumā tagad ir iekļauti papildu elementi, kas attiecas uz iepriekšējās darbības pārbažu tvērumu un periodiskumu, ar šo priekšlikumu tiek pievienots elements, kas attiecas uz atlases procedūrām.

Personāla, kas veic drošības kontroli un citas saistītās funkcijas, atlases kritēriji ir ietverti ES mēroga aviācijas drošības tiesību aktos, proti, Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2015/1998 pielikuma 11.1.6., 11.1.7. un 11.1.8. punktā.

9) 3.4.9. ieteikuma pārveidošana par standartu

Sākotnējais teksts:

3.4.9. ieteikums. Katrai līgumslēdzējai valstij būtu jānodrošina, ka katrs tiesību subjekts, kas atbild par attiecīgo valsts civilās aviācijas drošības programmas elementu īstenošanu, periodiski pārbauda, vai ārpakalpojumu sniedzējiem uzticētā drošības pasākumu īstenošana atbilst attiecīgā tiesību subjekta drošības programmai.

Jaunais teksts:

3.4.9. Katra līgumslēdzēja valsts nodrošina, ka katrs tiesību subjekts, kas atbild par attiecīgo valsts civilās aviācijas drošības programmas elementu īstenošanu, periodiski pārbauda, vai ārpakalpojumu sniedzējiem uzticētā drošības pasākumu īstenošana atbilst attiecīgā tiesību subjekta drošības programmai.

Šis ieteikums ir pārveidots par juridiski saistošu standartu. Šā priekšlikuma mērķis ir nodrošināt, ka ārpakalpojumu sniedzēji ievēro valsts aviācijas drošības noteikumus, lai novērstu iekšnieku radītos draudus, ko var izraisīt ārpakalpojumu sniedzēji.

Saskaņā ar ES mēroga aviācijas drošības politiku, kas noteikta Regulā (EK) Nr. 300/2008:

- katra dalībvalsts izstrādā, piemēro un uztur valsts civilās aviācijas drošības programmu, kurā noteikti pienākumi kopīgo pamatstandartu īstenošanā un aprakstīti pasākumi, kas jāveic ekspluatantiem un tiesību subjektiem;
- ekspluatantiem, aviosabiedrībām un tiesību subjektiem, uz kuriem attiecas valsts civilās aviācijas drošības programma, jāizstrādā, jāpiemēro un jāuztur drošības programma saskaņā ar tajā aprakstītajiem noteikumiem;
- programmā apraksta metodes un procedūras, kas ekspluatantam, aviosabiedrībai vai tiesību subjektam jāievēro, lai nodrošinātu atbilstību tiesību aktiem un pašai drošības programmai, tostarp raksturo iekšējo kvalitātes kontroli;
- ir paredzēts, ka uz drošības pasākumiem un darbībām, ko veic ārpakalpojumu sniedzēji, attiecas iepriekšminētā ekspluatanta, aviosabiedrības vai tiesību subjekta drošības programma un tas saglabā atbildību par minētajiem pasākumiem un darbībām, izņemot gadījumus, kad pats ārpakalpojumu sniedzējs ir pilnvarots vai apstiprināts tiesību subjekts attiecībā uz tā veiktajām darbībām un tāpēc tam ir jāizstrādā sava drošības programma.

Šis standarts ir iekļauts ES mēroga tiesību normās, proti, Regulas (EK) Nr. 300/2008 10.1., 12.1., 13.1. un 14.1. punktā un Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2015/1998 pielikuma 1.0.1., 3.0.1., 4.0.1., 5.0.1., 6.0.1., 7.0., 8.0.1., 9.0.1., 11.0.1. un 12.0.1. punktā. Papildu noteikumi ir izklāstīti Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2015/1998 pielikuma 6.3.1.1. punktā, 6.3.1.2. punkta a) apakšpunktā, 6.4.1.2. punktā, 6.6.1.1. punkta c) apakšpunktā, 6.8.5.1. punkta a) apakšpunktā, 6.-E punktā, 8.1.3.2. punkta a) apakšpunktā, 8.1.4.1., 8.1.4.2., 8.1.4.3., 8.1.4.5., 8.1.4.6., 8.1.5.2., 9.1.3.1., 9.1.3.2., 9.1.3.3., 9.1.3.5., 9.1.3.6. un 9.1.4.2. punktā.

10) 4.1.2. ieteikuma pārveidošana par standartu

Sākotnējais teksts:

4.1.2. ieteikums. Katrai līgumslēdzējai valstij būtu jāveicina neprognozējamu drošības pasākumu izmantošana izlases veidā. Neprognozējamība varētu veicināt drošības pasākumu atturošo ietekmi.

Jaunais teksts:

4.1.2. Katra līgumslēdzēja valsts nodrošina, ka drošības pasākumu īstenošanā attiecīgi tiek izmantota nejaušība un neprognozējamība.

4.1.2. ieteikums par nejaušības un neprognozējamības izmantošanu ir pārveidots par juridiski saistošu standartu. Drošības mērķis, ko tiecas sasniegt ar jauno 4.1.2. standartu, proti, uzlabot iekšnieku radītā riska mazināšanu, ir saskaņā ar Eiropas Savienības politiku šādās jomās:

- tādu personu pārbaudes, kas nav pasažieri, un līdzīgi paņemtu priekšmetu pārbaudes;
- transportlīdzekļu pārbaudes;
- novērošana un patruļas gan atklātās, gan kontrolējamās teritorijās/ierobežotas iekļuves drošības zonās un ar to saistītie pasākumi;
- krājumu pārbaude.

Šis princips ir atspoguļots ES mēroga tiesību normās, proti, Komisijas Īstenošanas lēmuma C(2015) 8005 pielikuma 1.3.1., 1.4.1., 1.4.2., 8.1.6. un 9.1.5. punktā.

11) 4.2.3. Ar piekļuves kontroli saistītie pasākumi

Sākotnējais teksts:

4.2.3. Katra līgumslēdzēja valsts nodrošina, ka nolūkā novērst neatļautu piekļuvi kontrolējamām teritorijām un ierobežotas iekļuves drošības zonām tiek izveidotas personu un transportlīdzekļu identifikācijas sistēmas. Identitāti pārbauda noteiktos kontrolpunktos, pirms tiek atļauta piekļuve kontrolējamām teritorijām un ierobežotas iekļuves drošības zonām.

Jaunais teksts:

4.2.3. Katra līgumslēdzēja valsts nodrošina, ka nolūkā novērst neatļautu piekļuvi kontrolējamām teritorijām un ierobežotas iekļuves drošības zonām tiek izveidotas un īstenotas personu un transportlīdzekļu identifikācijas sistēmas. Piekļuvi piešķir tikai personām un transportlīdzekļiem, kam ir operatīva vajadzība vai cits likumīgs iemesls atrasties minētajās teritorijās vai zonās. Identitāti un atļauju pārbauda noteiktos kontrolpunktos, pirms tiek atļauta piekļuve kontrolējamām teritorijām un ierobežotas iekļuves drošības zonām.

4.2.3. standarta “Ar piekļuves kontroli saistītie pasākumi” mērķis ir pastiprināt pasākumus, kas saistīti ar piekļuves kontroli ierobežotas iekļuves drošības zonās, tālab ieviešot ierobežojumu, kas piekļuvi atļauj tikai personām un transportlīdzekļiem, kam ir operatīva vai cita likumīga vajadzība atrasties minētajās zonās, kā arī paplašināt piekļuves punktos veikto pārbažu tvērumu, līdz ar identitāti aptverot arī atļauju.

Saskaņā ar ES mēroga tiesību normām personām un transportlīdzekļiem piekļuvi ierobežotas iekļuves drošības zonām var piešķirt tikai tad, ja tam ir likumīgi iemesli. Pirms personai piešķir piekļuvi, pārbauda lidostas identifikācijas karti, lai pārliecinātos par tās derīgumu un atbilstību turētājam. Pirms transportlīdzeklī piešķir piekļuvi, pārbauda transportlīdzekļa caurlaidi, lai pārliecinātos par tās derīgumu un atbilstību transportlīdzeklī. ES mēroga tiesību normās tas ir atspoguļots Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2015/1998 pielikuma 1.2.2.1., 1.2.2.4., 1.2.2.5., 1.2.2.6. un 1.2.6.1. punktā.

12) 4.2.6. standarts (“Visu tādu personu pārbaudes, kas nav pasažieri”)

Sākotnējais teksts:

4.2.6. Katra līgumslēdzēja valsts nosaka pasākumus, ar ko nodrošina, ka personām, kas nav pasažieri, un to līdzīgi paņemtajiem priekšmetiem pirms iekļūšanas lidostas ierobežotās iekļuves drošības zonās, kas apkalpo starptautiskās civilās aviācijas lidojumus, veic pārbaudes un drošības kontroli.

Jaunais teksts:

4.2.6. Katra līgumslēdzēja valsts nosaka pasākumus, ar ko nodrošina, ka personas, kas nav pasažieri, un to līdzīgi paņemtus priekšmetus pirms iekļūšanas lidostas ierobežotās iekļuves drošības zonās pārbauda.

Šā priekšlikuma mērķis ir novērst visas neskaidrības un skaidri noteikt, ka visas personas, kas nav pasažieri, pirms iekļūšanas ierobežotās iekļuves drošības zonā ir jāpārbauda, lai novērstu iekšnieku radītos draudus.

ES mēroga tiesību normas, proti, gan Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2015/1998 pielikuma, gan Komisijas Īstenošanas lēmuma C(2015) 8005 pielikuma 1.3. punkts, pilnībā atbilst 4.2.6. standarta jaunajam formulējumam.

13) Jauns 4.2.6.a standarts par spēju atklāt sprāgstvielas

Pēc 4.2.6. punkta pievieno šādu jaunu tekstu:

4.2.6.a Katra līgumslēdzēja valsts nodrošina, ka tiek izmantotas atbilstīgas pārbaudes metodes, ar kurām ir iespējams atklāt sprāgstvielas un sprāgstierīces, kuras ir klāt personām, kas nav pasažieri, vai atrodas to līdzīgi paņemtajos priekšmetos. Ja šīs metodes nepiemēro nepārtraukti, tās izmanto neprognozējamā veidā.

Ar šo priekšlikumu tiek atzīts, ka iekšnieku radīto draudu mazināšanai ir vajadzīga līdzsvarota un koordinēta pieeja, kas aptver iepriekšējās darbības pārbaudes procedūras un fiziskās drošības pasākumus, un tajā ir risināta vajadzība pēc atbilstīgām pārbaudes metodēm, ar kurām ir iespējams atklāt sprāgstvielas, kuras ir klāt arī personām, kas nav pasažieri.

ES mēroga tiesību normās ir noteikts, ka daļai personu, kas nav pasažieri, un to līdzīgi paņemtajiem priekšmetiem, kas izraisījuši vai nav izraisījuši trauksmes signālu, ir papildus jāveic pastāvīga un neprognozējama pārbaude izlases veidā. Šīs papildu pārbaudes drošības mērķis ir atklāt sprāgstvielas un sprāgstierīces. Šādu pārbaudi veic, izmantojot līdzekļus un metodes, kas paredzētas sprāgstvielu identificēšanai (sprāgstvielu meklēšanas suņus, sprāgstvielu palieku detektorus, apavu sprāgstvielu detektorus un drošības skenerus), vai kā alternatīvu izmantojot pārmeklēšanu ar rokām. Tiek uzskatīts, ka ar pašreizējo metodiku, ko ES prasīts izmantot personu un līdzīgi paņemto priekšmetu pārmeklēšanai ar rokām, ir samērā labi iespējams atklāt sprāgstierīces, kas noslēptas uz ķermeņa un līdzīgi paņemtajos priekšmetos. Turklāt pārmeklēšana ar rokām palielina iespējamību atklāt citus nemetāliskus (un nesprāgstošus) aizliegtus priekšmetus. Šis noteikums ir transponēts ar Komisijas Īstenošanas lēmuma C(2015) 8005 pielikuma 1.3. punktu.

14) 4.6.5. standarts. Atsauce uz zināmo nosūtītāju kā tiesību subjektu drošas piegādes ķēdē

Sākotnējais teksts:

4.6.5. Katra līgumslēdzēja valsts nodrošina, ka ekspluatanti nepieņem kravu vai pastu pārvadāšanai gaisa kuģī, kas veic komerciālus gaisa pārvadājumus, ja pārbaudes vai citas drošības kontroles piemērošanu nav apstiprinājis un apliecinājis oficiālais kravu aģents vai tiesību subjekts, ko apstiprinājusi pilnvarotā iestāde. Kravu un pastu, ko nav apstiprinājis un apliecinājis oficiālais kravu aģents vai tiesību subjekts, ko apstiprinājusi pilnvarotā iestāde, pārbauda.

Jaunais teksts:

4.6.5. Katra līgumslēdzēja valsts nodrošina, ka ekspluatanti nepieņem kravu vai pastu pārvadāšanai gaisa kuģī, kas veic komerciālus gaisa pārvadājumus, ja pārbaudes vai citas drošības kontroles piemērošanu nav apstiprinājis un apliecinājis oficiālais kravu aģents, zināmais nosūtītājs vai tiesību subjekts, ko apstiprinājusi pilnvarotā iestāde. Kravu un pastu, ko nav apstiprinājis un apliecinājis oficiālais kravu aģents, zināmais nosūtītājs vai tiesību subjekts, ko apstiprinājusi pilnvarotā iestāde, pārbauda.

Šā priekšlikuma mērķis ir šo standartu saskaņot ar 4.6.2. standartu un nodrošināt, ka abos standartos ir skaidra atsauce uz zināmajiem nosūtītājiem kā tiesību subjektiem drošas piegādes ķēdē.

ES mēroga tiesību normas, proti, Regulas (EK) Nr. 300/2008 pielikuma 6.1.1. punkts un Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2015/1998 pielikuma 6.1.1. punkts, pilnībā atbilst jaunajam 4.6.5. standarta formulējumam.

3. NOSTĀJA, KA JĀIEŅEM SAVIENĪBAS VĀRDĀ

Paredzētā akta priekšmets ir joma, kurā Savienībai ir ekskluzīva ārējā kompetence, pamatojoties uz LESD 3. panta 2. punkta pēdējo daļu, jo paredzētais akts var “ietekmēt kopīgos noteikumus vai mainīt to darbības jomu”, proti, turpmāk minēto ES tiesisko regulējumu par aviācijas drošību. Tāpēc ir nepieciešams izveidot Savienības nostāju.

Šajā sakarā ir būtiski atzīt, ka 17. pielikuma 17. grozījums, kas iesniegts *ICAO* līgumslēdzējām valstīm un apstiprināšanai *ICAO* Padomes 218. sesijā, ir (jau) pilnībā atspoguļots ES mēroga aviācijas drošības tiesību aktos. Tomēr ir vēlams šos stingrākos standartus piemērot visā pasaulē.

Savienības nostāja jādefinē saskaņā ar piemērojamo ES tiesisko regulējumu par aviācijas drošību, proti, Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 11. marta Regulu (EK) Nr. 300/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 2320/2002 un Komisijas 2015. gada 5. novembra Īstenošanas regulu (ES) 2015/1998, ar ko nosaka sīki izstrādātus pasākumus kopīgu pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā.

3.1. Procesuālais juridiskais pamats

3.1.1. 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 locekle vai nolīguma puse⁴.

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”⁵.

3.1.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

ICAO ir struktūra, kas izveidota ar nolīgumu, proti, Čikāgas konvenciju.

Jebkurš nākamais Čikāgas konvencijas 17. pielikuma grozījums būs akts ar juridiskām sekām.

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

3.2. Materiālais juridiskais pamats

3.2.1. 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.

3.2.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

Paredzētajam aktam ir mērķi un komponenti aviācijas drošības politikas jomā, ko pieņēmusi starptautiska organizācija, kuri ietekmē ES politiku aviācijas drošības jomā.

Tāpēc ierosinātā lēmuma materiālajam juridiskajam pamatam vajadzētu būt LESD 100. panta 2. punktam.

3.3. Secinājums

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

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

⁵ Tiesas spriedums, 2014. gada 7. oktobris, Vācija/Padome, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61.–64. punkts.

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā Eiropas Savienības vārdā jāņem jautājumā par Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju ("Čikāgas konvencijas") 17. pielikuma ("Drošība") pārskatīšanu (17. grozījumu)

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"), kuras mērķis ir reglamentēt 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* locekles, savukārt Savienībai ir novērotājas statuss konkrētās *ICAO* struktūrās, tai skaitā asamblejā un citās tehniskās struktūrās.
- (3) Saskaņā ar Čikāgas konvencijas 54. panta 1. punktu *ICAO* Padome var pieņemt starptautiskos standartus un ieteicamo praksi.
- (4) *ICAO* 2019. gada 4. jūlijā izdeva vēstuli valstīm AS8/2.1–19/48, ar kuru informēja līgumslēdzējas valstis, ka ierosinātais 17. pielikuma 17. grozījums tiks iesniegts tās Padomei pieņemšanai 218. sesijā (2019. gada 18.–29. novembrī) un paredzams, ka to sāks piemērot no 2020. gada jūlija. Cita starpā tas ietver jaunus un/vai pārskatītus noteikumus par neaizsargātības novērtējumiem, informācijas apmaiņu starp valstīm un ieinteresētajām personām, mācību programmām un sertifikācijas sistēmām, piekļuves kontroli, personāla pārbaudi un citus redakcionālus grozījumus. Ar iepriekšminēto vēstuli valstīm *ICAO* uzsāka apspriešanās posmu, kas beidzās 2019. gada 4. oktobrī.
- (5) Konvencijas 17. pielikuma izmaiņas sagatavoja *ICAO* aviācijas drošības ekspertu grupa, kurā piedalās eksperti no astoņām dalībvalstīm, un pēc tam tās tika iesniegtas apstiprināšanai *ICAO* Padomes 217. sesijā. Šīs izmaiņas pēc apspriešanas, visticamāk, apstiprinās *ICAO* Padomes 218. sesijā.
- (6) Kad paredzētās izmaiņas būs pieņemtas, tās būs saistošas visām *ICAO* valstīm, tostarp visām ES dalībvalstīm, saskaņā ar Čikāgas konvenciju un ievērojot tajā noteiktos ierobežojumus. Čikāgas konvencijas 38. pantā noteikts, ka līgumslēdzējām valstīm, ja

tās plāno atkāpties no standarta, par to jāziņo *ICAO*, izmantojot atšķirību paziņošanas mehānismu,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Nostāja, kas Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā Savienības vārdā jāieņem jautājumā par Čikāgas konvencijas 17. pielikuma ("Drošība") pārskatīšanu (17. grozījumu), ir izklāstīta pielikumā.

2. pants

Šā lēmuma 1. pantā minēto nostāju pauž Savienības dalībvalstis, kuras ir Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas locekles, rīkojoties kopīgi.

3. pants

Šis lēmums ir adresēts dalībvalstīm.

Briselē,

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*