



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2022. gada 21. jūnijā
(OR. en)

10440/22

Starpiestāžu lieta:
2022/0203 (NLE)

AVIATION 125
ICAO 26
RELEX 838

PRIEKŠLIKUMS

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsēkretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2022. gada 20. jūnijs
Saņēmējs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
K-jas dok. Nr.:	COM(2022) 312 final
Temats:	Priekšlikums - PADOMES LĒMUMS par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas padomes 226. sesijā attiecībā uz paredzēto Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 6. pielikuma I daļas 48. grozījuma pieņemšanu

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2022) 312 *final*.

Pielikumā: COM(2022) 312 *final*



Briselē, 20.6.2022.
COM(2022) 312 final

2022/0203 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas padomes 226. sesijā attiecībā uz paredzēto Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 6. pielikuma I daļas 48. grozījuma pieņemšanu

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA PRIEKŠMETS

Šis priekšlikums ir par nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā (*ICAO*) attiecībā uz *ICAO* paziņojamām atšķirībām no Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 6. pielikuma I daļas 48. grozījuma, kuru paredzēts pieņemt *ICAO* padomes 226. sesijā.

2. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

2.1. Konvencija par starptautisko civilo aviāciju

Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju ("Čikāgas konvencijas") mērķis ir reglamentēt starptautisko gaisa transportu. Čikāgas konvencija stājās spēkā 1947. gada 4. aprīlī, un ar to 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 iestādēm. Organizācijas mērķi un uzdevumi ir izstrādāt starptautiskās aeronavigācijas principus un metodes un veicināt starptautiskā gaisa transporta plānošanu un attīstību.

ICAO padome ir pastāvīga *ICAO* struktūra, un tās sastāvā ir 36 līgumslēdzējas valstis, kuras *ICAO* asambleja ievēlējusi uz trīs gadiem. 2019.–2022. gadā *ICAO* padomē ir pārstāvētas septiņas ES dalībvalstis.

Čikāgas konvencijas 54. pantā uzskaitītajos *ICAO* padomes obligātajos pienākumos ietilpst starptautisku standartu un ieteicamās prakses (*SARP*) pieņemšana Čikāgas konvencijas pielikumu veidā.

Ievērojot Čikāgas konvencijas 90. pantu, visi šādi pielikumi vai visi kāda pielikuma grozījumi stājās spēkā trīs mēnešu laikā pēc to iesniegšanas *ICAO* līgumslēdzējām valstīm vai ilgāka, *ICAO* padomes noteikta laikposma beigās, ja vien pa to laiku vairākums *ICAO* līgumslēdzēju valstu nav darījušas zināmu savu nepieņemšanu.

Pēc šādu pasākumu pieņemšanas *ICAO* valstīm ir jāpaziņo vai nu par nepieņemšanu, visām atšķirībām vai atbilstību pasākumiem, pirms tie stājās spēkā un kļūst juridiski saistoši.

Saskaņā ar Čikāgas konvencijas 38. pantu jebkura līgumslēdzēja valsts, kurai nav iespējams visos aspektos izpildīt jebkuru šādu starptautisku standartu vai procedūru vai pilnībā saskaņot savus noteikumus vai praksi ar jebkuru šādu starptautisku standartu vai procedūru vai kura uzskata par nepieciešamu pieņemt noteikumus vai praksi, kas jebkurā attiecīgā aspektā atšķiras no starptautiskā standartā paredzētajiem noteikumiem vai prakses, par atšķirībām starp savu praksi un praksi, kas noteikta ar starptautisko standartu, nekavējoties paziņo Starptautiskajai Civilās aviācijas organizācijai.

2.3. Paredzētie Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas akti un to saistība ar spēkā esošajiem Savienības noteikumiem

Paredzams, ka *ICAO* padome 226. sesijā pieņems Čikāgas konvencijas 6. pielikuma I daļas 48. grozījumu par līdzekļiem briesmās nonākušas lidmašīnas atrašanās vietas noteikšanai.

2.3.1. Standarti ICAO 6. pielikuma I daļas 48. grozījuma darbības jomā

ICAO 6. pielikuma I daļas 6.18.1. standartā noteikts, ka visas lidmašīnas, kuru maksimālā sertificētā pacelšanās masa (MCTOM) pārsniedz 27 000 kg un kuru individuālais lidojumderīguma sertifikāts pirmo reizi izdots 2023. gada 1. janvārī vai vēlāk, vismaz reizi minūtē autonomi pārraida informāciju, kas ļauj ekspluatantam noteikt lidmašīnas atrašanās vietu, kad tā nonākusi briesmās.

6.18.1. standarta mērķis, kā paredzēts ICAO 6. pielikuma I daļas 9. papildinājumā, ir 6 jūras jūdžu rādiusā noteikt vietu, kur noticis negadījums.

ICAO 6. pielikuma I daļas 6.18.1. standarts ir transponēts¹ Komisijas Regulas (ES) Nr. 965/2012² ("ES gaisa kuģu ekspluatācijas noteikumi") IV pielikuma (Part-CAT) CAT.GEN.MPA.210. punktā, kurā prasīts:

"Šādas lidmašīnas aprīko ar izturīgiem un automātiskiem līdzekļiem precīza lidojuma beigu punkta noteikšanai pēc nelaiemes gadījuma, kurā lidmašīna būtiski bojāta:

- (1) visas lidmašīnas, kuru MCTOM ir lielāka par 27 000 kg, kuru MOPSC ir vairāk par 19 vietām un kuru CofA³ pirmo reizi izdots 2023. gada 1. janvārī vai vēlāk; un
- (2) visas lidmašīnas, kuru MCTOM ir lielāka par 45 500 kg un kuru CofA pirmo reizi izdots 2023. gada 1. janvārī vai vēlāk."

2.3.2. Izmaiņas ieviestas ar ICAO 6. pielikuma I daļas 48. grozījuma projektu.

ICAO 6. pielikuma I daļas 48. grozījuma projekts atliek 6.18.1. standarta piemērošanas datumu līdz 2025. gada 1. janvārim (nevis 2023. gada 1. janvārim) un ierobežo tā piemērošanu, attiecinot to uz lidmašīnām, kuru individuālais CofA pirmo reizi izdots 2024. gada 1. janvārī vai vēlāk (nevis lidmašīnām, kuru individuālais CofA pirmo reizi izdots 2023. gada 1. janvārī vai vēlāk). Galvenie iemesli šo izmaiņu ierosināšanai ir šādi:

- visi attiecīgie gaisa kuģu ražotāji visā pasaulē saskaras ar ievērojamiem kavējumiem, kas neļauj aprīkot lidmašīnas ar vajadzīgajām iekārtām,
- ievērojami kavējas 9. papildinājuma 2.4. standarta⁴ izpildei vajadzīgās sakaru infrastruktūras izveide un tās pilnīgas darbības spējas nodrošināšana, un
- glābšanas koordinācijas centriem un gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām nav atvēlēts pietiekami ilgs laiks savu procedūru sagatavošanai un pielāgošanai.

Piezīme. CAT.GEN.MPA.210. punktā paredzētie pieņemamie līdzekļi atbilstības panākšanai satur nosacījumus, kas attiecībā uz robustumu un precizitāti ir stingrāki nekā ICAO 6. pielikuma I daļas 6.18. punktā un 9. papildinājumā noteiktie nosacījumi. Gaisa kuģu

¹ Dalībvalstīm tika ieteikts paziņot par atšķirību no ICAO 6.18.1. standarta, jo CAT.GEN.MPA.210. punkta darbības jomā neietilpst lidmašīnas, kuru maksimālā operatīvā pasažieru vietu konfigurācija (MOPSC) nepārsniedz 19 vietas un kuru MCTOM ir no 27 000 kg līdz 45 500 kg.

² 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.

³ CofA: lidojumderīguma sertifikāts.

⁴ ICAO 6. pielikuma I daļas 9. papildinājuma 2.4. standartā noteikts, ka organizācijas, kurām obligāti vajadzīga piekļuve pārraidītajai informācijai, ir vismaz gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība(-as) un meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs(-i) un apakšcentri.

ražotāju mērķis ir savas lidmašīnas aprīkot ar iekārtām, kas atbilst gan *ICAO* 6.18.1. standartam, gan *CAT.GEN.MPA.210.* punktam, lai šīs lidmašīnas ES un visā pasaulē varētu ekspluatēt bez izmaiņām vai ierobežojumiem. Tas savukārt ievērojami palielinājis minēto iekārtu projektēšanai un sertifikācijai vajadzīgā darba apjomu.

3. NOSTĀJA, KAS JĀIEŅEM SAVIENĪBAS VĀRDĀ

3.1. Galvenās izmaiņas un to saistība ar spēkā esošajiem Savienības noteikumiem

ICAO 6. pielikuma 48. grozījuma projekts uz diviem gadiem atliek *ICAO* 6. pielikuma I daļas 6.18.1. standarta piemērošanas datumu:

“6.18.1. *No 2025. gada 1. janvāra visas lidmašīnas, kuru maksimālā sertificētā pacelšanās masa pārsniedz 27 000 kg un kuru individuālais lidojumderīguma sertifikāts pirmo reizi izdots 2024. gada 1. janvārī vai vēlāk, vismaz reizi minūtē autonomi pārraida informāciju, kas ļauj ekspluatantam noteikt lidmašīnas atrašanās vietu, kad tā nonākusi briesmās, kā noteikts 9. papildinājumā.*”

3.2. Nostāja, kas jāieņem Savienības vārdā

Visi gaisa kuģu ražotāji saskaras ar ievērojamu kavēšanos procesā, kura mērķis ir panākt atbilstību *ICAO* 6. pielikuma I daļas 6.18.1. standartam un ES gaisa kuģu ekspluatācijas noteikumu *CAT.GEN.MPA.210.* punktam. Pašreizējā piemērošanas datuma saglabāšana, iespējams, radīs situāciju, kad daudziem ES bāzētiem gaisa kuģu ekspluatantiem nāksies pieprasīt pagaidu atbrīvojumus attiecībā uz 2023. gadā piegādātajām lidmašīnām un veikt iekārtu modernizāciju, kas izmaksās ļoti dārgi. Lai dotu pietiekami daudz laika visu attiecīgo lidmašīnu modernizācijai, šie pagaidu atbrīvojumi varētu būt jāpagarina līdz 2024. gadam. Turklāt sakaru infrastruktūras pilnīga darbības spēja un gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību un glābšanas koordinācijas centru pilnīga gatavība varētu netikt sasniegta pirms 2024. gada. ES bāzētiem gaisa kuģu ekspluatantiem ir maz iespēju paātrināt *ICAO* 6.18.1. standarta un *CAT.GEN.MPA.210.* punkta īstenošanu.

Ierosinātajām *ICAO* 6. pielikuma I daļas 6.18.1. standarta piemērošanas datuma izmaiņām ir ierobežota ietekme uz aviācijas drošumu, jo šis *ICAO* standarts ir tikai viens no *ICAO* veiktajiem pasākumiem, kuru mērķis ir atvieglot briesmās nonākušu gaisa kuģu atrašanās vietas noteikšanu. Lielāko daļu lidmašīnu, kas ietilpst 6.18.1. standarta darbības jomā, ekspluatants arī izseko, kad tās veic lidojumus virs okeāna teritorijām, saskaņā ar *ICAO* 6. pielikuma I daļas 3.5.3. standartu (transponēts ES gaisa kuģu ekspluatācijas noteikumu *CAT.GEN.MPA.205.* punktā), un tās ir aprīkotas ar diviem avārijas vietas noteicējraidītājiem saskaņā ar *ICAO* 6. pielikuma I daļas 6.17.3. standartu (transponēts ES gaisa kuģu ekspluatācijas noteikumu *CAT.IDE.A.280.* punktā).

Tāpēc Savienībai būtu jāatbalsta priekšlikums atlikt *ICAO* 6. pielikuma I daļas 6.18.1. standarta piemērošanas datumu.

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 puse⁵.

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”⁶.

4.1.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

ICAO padome ir struktūra, kas izveidota ar nolīgumu, proti, Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju (“Čikāgas konvencija”).

Saskaņā ar Čikāgas konvencijas 54. pantu ICAO padome pieņem starptautiskus standartus un ieteicamo praksi, ko noformē kā Čikāgas konvencijas pielikumus. Šie ir lēmumi ar juridiskām sekām. Dažas šo lēmumu juridiskās sekas var būt atkarīgas no paziņojuma par atšķirībām iesniegšanas un šo paziņojumu noteikumiem. Tāpēc Savienības nostājas pieņemšana attiecībā uz šādiem paziņojumiem ietilpst LESD 218. panta 9. punkta darbības jomā.

Paredzētais akts var būtiski ietekmēt ES tiesiskā regulējuma saturu, proti, Komisijas Regulas (ES) 965/2012 CAT.GEN.MPA.210. punktu.

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 pieņemtajam aktam, attiecībā uz kuru Savienības vārdā tiek ieņemta nostāja. Ja pieņemtajam 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.

4.2.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

Pieņemtā akta galvenais mērķis un saturs attiecas uz kopīgo transporta politiku.

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

4.3. Secinājums

Ierosinātā Padomes lēmuma juridiskais pamats ir LESD 100. panta 2. punkts saistībā ar LESD 218. panta 9. punktu.

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

⁶ Tiesas 2014. gada 7. oktobra spriedums lietā Vācija/Padome, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61.–64. punkts.

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas padomes 226. sesijā attiecībā uz paredzēto Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 6. pielikuma I daļas 48. grozījuma pieņemšanu

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 reglamentē starptautisko gaisa transportu, stājas 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 novērotāja statuss dažās *ICAO* struktūrās. *ICAO* padomē pašlaik ir pārstāvētas septiņas dalībvalstis.
- (3) Ievērojot Čikāgas konvencijas 54. pantu, *ICAO* padome var pieņemt starptautiskus standartus un ieteicamo praksi ("SARP") un noformēt tos kā Čikāgas konvencijas pielikumus.
- (4) Ievērojot Čikāgas konvencijas 90. pantu, visi šādi pielikumi vai visi kāda pielikuma grozījumi stājas spēkā trīs mēnešu laikā pēc to iesniegšanas *ICAO* līgumslēdzējām valstīm vai ilgāka, *ICAO* padomes noteikta laikposma beigās, ja vien pa to laiku vairākums *ICAO* līgumslēdzēju valstu nav darījušas zināmu savu nepieņemšanu.
- (5) Saskaņā ar Čikāgas konvencijas 38. pantu jebkurai līgumslēdzējai valstij, kurai nav iespējams visos aspektos izpildīt jebkuru šādu starptautisku standartu vai procedūru vai pilnībā saskaņot savus noteikumus vai praksi ar jebkuru šādu starptautisku standartu vai procedūru vai kura uzskata par nepieciešamu pieņemt noteikumus vai praksi, kas jebkurā attiecīgā aspektā atšķiras no starptautiskajā standartā paredzētajiem noteikumiem vai prakses, par atšķirībām starp savu praksi un praksi, kas noteikta ar starptautisko standartu, būtu nekavējoties jāpaziņo *ICAO*.
- (6) *ICAO* padome 226. sesijā ir paredzējusi pieņemt Čikāgas konvencijas 6. pielikuma I daļas 48. grozījumu.
- (7) Konvencijas 6. pielikuma I daļas 48. grozījuma galvenais mērķis ir atlikt 6.18.1. standarta piemērošanas datumu līdz 2025. gada 1. janvārim.
- (8) Ir lietderīgi noteikt nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem *ICAO* padomes 226. sesijā attiecībā uz paredzēto 6. pielikuma I daļas 48. grozījumu. Ar šo nostāju būtu jāatbalsta šis grozījums, un nostāja būtu jāpauž Savienības dalībvalstīm, kas ir *ICAO* padomes locekles, kopīgi rīkojoties Savienības vārdā,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Nostāja, kas Savienības vārdā jāieņem ICAO padomes 226. sesijā vai jebkurā turpmākā sesijā, paredz visā kopumā atbalstīt ierosināto Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 6. pielikuma I daļas 48. grozījumu.

2. pants

Šā lēmuma 1. pantā minēto nostāju, kopīgi rīkojoties Savienības vārdā, pauž Savienības dalībvalstis, kuras ir ICAO padomes locekles.

3. pants

Šis lēmums ir adresēts dalībvalstīm.

Briselē,

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*