



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2022. gada 18. janvārī
(OR. en)

5149/22

Starpiestāžu lieta:
2022/0003(NLE)

AVIATION 3
ICAO 2
RELEX 20

PRIEKŠLIKUMS

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2022. gada 17. janvāris
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs <i>Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i>
K-jas dok. Nr.:	COM(2022) 10 final
Temats:	Priekšlikums - PADOMES LĒMUMS par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) padomes 225. sesijā attiecībā uz Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 1. pielikuma 178. grozījuma, 6. pielikuma I daļas 47. grozījuma, 6. pielikuma II daļas 40. grozījuma, 6. pielikuma III daļas 24. grozījuma, 7. pielikuma 7. grozījuma, 8. pielikuma 109. grozījuma, 10. pielikuma IV sējuma 91. grozījuma, 14. pielikuma I sējuma 17. grozījuma, 17. pielikuma 18. grozījuma un 9. pielikuma 29. grozījuma pieņemšanu

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2022) 10 *final*.

Pielikumā: COM(2022) 10 *final*



Briselē, 17.1.2022.
COM(2022) 10 final

2022/0003 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) padomes 225. sesijā attiecībā uz Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 1. pielikuma 178. grozījuma, 6. pielikuma I daļas 47. grozījuma, 6. pielikuma II daļas 40. grozījuma, 6. pielikuma III daļas 24. grozījuma, 7. pielikuma 7. grozījuma, 8. pielikuma 109. grozījuma, 10. pielikuma IV sējuma 91. grozījuma, 14. pielikuma I sējuma 17. grozījuma, 17. pielikuma 18. grozījuma un 9. pielikuma 29. grozījuma pieņemšanu

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA PRIEKŠMETS

Šis priekšlikums attiecas uz lēmumu, ar ko nosaka

- i) nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) Padomes 225. sesijā saistībā ar paredzēto Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 1. pielikuma 178. grozījuma, 6. pielikuma I daļas 47. grozījuma, 6. pielikuma II daļas 40. grozījuma, 6. pielikuma III daļas 24. grozījuma, 7. pielikuma 7. grozījuma, 8. pielikuma 109. grozījuma, 10. pielikuma IV sējuma 91. grozījuma, 14. pielikuma I sējuma 17. grozījuma, 17. pielikuma 18. grozījuma un 9. pielikuma 29. grozījuma pieņemšanu un
- ii) nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem pēc tam, kad *ICAO* ir paziņojusi par Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 1. pielikuma 178. grozījuma, 6. pielikuma I daļas 47. grozījuma, 6. pielikuma II daļas 40. grozījuma, 6. pielikuma III daļas 24. grozījuma, 7. pielikuma 7. grozījuma, 8. pielikuma 109. grozījuma, 10. pielikuma IV sējuma 91. grozījuma, 14. pielikuma I sējuma 17. grozījuma, 17. pielikuma 18. grozījuma un 9. pielikuma 29. grozījuma pieņemšanu ar attiecīgām vēstulēm valstīm, kurās līgumslēdzējas valstis tiek aicinātas vai nu paziņot par nepieņemšanu, vai paziņot par atšķirībām vai atbilstību pieņemtajiem pasākumiem.

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 stājas 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 aģentūrām. Organizācijas mērķi un uzdevumi ir izstrādāt starptautiskās aeronavigācijas principus un metodes un veicināt starptautiskā gaisa transporta 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. 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 jebkādi pielikuma grozījumi stājas spēkā trīs mēnešu laikā pēc to iesniegšanas *ICAO* līgumslēdzējām valstīm vai garāka, *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, jebkādām atšķirībām vai atbilstību pasākumiem, pirms tie stājas 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 *ICAO*.

2.3. Paredzētie *ICAO* akti un to saistība ar spēkā esošajiem Savienības noteikumiem

Paredzēts, ka *ICAO* padome 225. sesijā vai kādā no turpmākajām sesijām pieņems:

- 1. pielikuma 178. grozījumu attiecībā uz elektronisko personāla licenču (*EPL*) vispārēju atzīšanu;
- 6. pielikuma I daļas 47. grozījumu attiecībā uz pagarinātu novirzes laiku (*EDTO*), zīdaiņu glābšanas vestēm, zemes tuvuma brīdinājuma sistēmām, skrejceļa pārsniegšanas apzināšanās un brīdināšanas sistēmām un darbības kredītiem;
- 6. pielikuma II daļas 40. grozījumu attiecībā uz darbības kredītiem un samērīgiem glābšanas un ugunsdzēsības (*RFF*) noteikumiem vispārējas nozīmes aviācijā (*GA*);
- 6. pielikuma III daļas 24. grozījumu attiecībā uz darbības kredītiem, rezerves lidojumiem atklātā jūrā tāldarbības helikopteru ekspluatācijai un bīstamiem izstrādājumiem;
- 7. pielikuma 7. grozījumu attiecībā uz gaisa kuģa reģistrāciju, reģistrācijas anulēšanu un reģistrācijas nodošanu;
- 8. pielikuma 109. grozījumu attiecībā uz valsts atbildību trešo personu veiktu izmaiņu un remonta gadījumā, noteikumiem par uguns slāpēšanu kravas nodalījumā un tādu gaisa kuģu tehnisko apkopi, kas nav reģistrēti valstī, kura izdevusi tehniskās apkopes organizācijas apstiprinājumu;
- 10. pielikuma IV sējuma 91. grozījumu attiecībā uz gaisa kuģu sadursmju novēršanas sistēmas *X* (*ACAS X*) ieviešanu un viltus *ACAS* brīdinājumu parādīšanās samazināšanu gaisa kuģos, kas aprīkoti ar pašreizējo *ACAS* ar hibrīduzraudzības spējām;
- 14. pielikuma I sējuma 17. grozījumu attiecībā uz glābšanas un ugunsdzēsības pasākumiem vispārējas nozīmes aviācijā;
- 17. pielikuma 18. grozījumu, kas izriet no 17. pielikuma pārskatīšanas Aviācijas drošības speciālistu grupas trīsdesmit otrajā sanāksmē (*AVSECP/32*), kas notika no 2021. gada 31. maija līdz 4. jūnijam;
- 9. pielikuma 29. grozījumu saistībā ar veselības problēmu uzliesmojumiem aviācijā un cilvēku tirdzniecības apkarošanu, kas izriet no 2021. gada 13.–23. jūlijā notikušās Pārvadājumu atvieglošanas pasākumu komisijas divpadsmitās sanāksmes (*FALP/12*) ieteikumiem

(“paredzētie akti”).

Paredzēto aktu mērķi ir šādi:

1. pielikuma 178. grozījums

1. pielikumā iekļaut 5. nodaļu “Personāla licenču specifikācijas” attiecībā uz elektronisko personāla licenču (*EPL*) sistēmas ieviešanu, lai uzlabotu šādu licenču efektivitāti un vispārēju atzīšanu.

Paredzēts, ka grozījums kļūs piemērojams 2022. gada 3. novembrī.

6. pielikuma I daļas 47. grozījums

Attiecībā uz pagarinātu novirzes laiku (*EDTO*) grozīt 4. nodaļu un svītrot visu C papildinājumu. Izmaiņa ir saistīta ar *EDTO* nozīmīgām sistēmām, un tās mērķis ir precizēt, ka nevar pārsniegt *EDTO* novirzīšanās ilguma ierobežojošāko ierobežojumu un ka tas būs jāapsver lidojuma sākumā. C pielikums, kas ir vadlīniju materiāls, ir svītrots, jo *EDTO* rokasgrāmatā (dok. 10085) ir ietverts pilns norādījumu kopums par *EDTO*.

Attiecībā uz zīdaiņu glābšanas vestēm ieviest jaunu piezīmi 6. pielikuma I daļā ar papildu norādījumiem par zīdaiņu glābšanas vestu pārvadāšanu. Līgumslēdzējām valstīm nav juridiska pienākuma paziņot par atbilstību vai atšķirībām piezīmēs.

Attiecībā uz zemes tuvuma brīdinājuma sistēmām (*GPWS*), pamatojoties uz nesen notikušu negadījumu pārskatu, uzlabot spēkā esošo ieteikumu līdz 6. pielikuma I daļā noteiktajam standartam attiecībā uz *GPWS* gaisa kuģiem, kuru maksimālā sertificētā pacelšanās masa (*MCTOM*) nepārsniedz 5700 kg un kuriem atļauts pārvadāt vairāk nekā piecus, bet ne vairāk kā deviņus pasažierus.

Attiecībā uz skrejceļa pārsniegšanas apzināšanās un brīdināšanas sistēmām (*ROAAS*) ieviest jaunu standartu kopā ar jaunām definīcijām 1. nodaļā, pieprasot izmantot *ROAAS* komerciālo gaisa pārvadājumu gaisa kuģiem, pamatojoties uz nākotnes prasībām.

6. pielikuma I daļas 47. grozījums, 6. pielikuma II daļas 40. grozījums un 6. pielikuma III daļas 24. grozījums attiecībā uz veikspējā balstītiem lidlauka ekspluatācijas minimumiem (PBAOM) un lidojuma parametru reģistratoriem

Attiecībā uz darbības kredītu *PBAOM* kontekstā *PBAOM* koncepcija piedāvā iespēju piešķirt darbības kredītu, t. i., piemērot zemākus minimumus, pamatojoties uz uz zemes esošās infrastruktūras un gaisa kuģu sistēmu veikspēju.

Viens no 6. pielikuma grozījumu mērķiem ir izvairīties no atsaucēm uz īpašām sistēmām, piemēram, redzamības uzlabošanas sistēmām (*EVS*) un priekšējiem ekrāniem (*HUD*), un nodrošināt vispārīgāku, tehnoloģiski neitrālu tekstu, lai būtu iespējama turpmāka attīstība šajā jomā. Vēl viena izmaiņa ir pamata gaisa kuģu un modernu gaisa kuģu definīciju ieviešana; moderniem gaisa kuģiem ir papildu aprīkojums, kas pārsniedz ekspluatācijai vajadzīgo aprīkojumu, salīdzinājumā ar pamata gaisa kuģi, kuram ir tikai vajadzīgais aprīkojums un kurš tāpēc nav tiesīgs saņemt nekādu darbības kredītu. Šīs izmaiņas ir pirmais posms *PBAOM* koncepcijas ieviešanā komercdarbībā, lai atvieglotu izpratni par šo jēdzienu un ļautu formulēt standartus vispārīgākā veidā.

Turklāt 6. pielikuma I daļas H papildinājums ir svītrots, jo informācija par automātiskās nosēšanās sistēmu, priekšējo ekrānu un redzamības sistēmu izmantošanu tagad ir iekļauta Rokasgrāmatā par ekspluatāciju jebkuros laika apstākļos (dok. 9365). Līgumslēdzējām valstīm nav juridiska pienākuma ziņot par atbilstību norādījumiem vai par atšķirībām no tiem.

Attiecībā uz lidojuma parametru reģistratoriem grozīt spēkā esošos standartus 6. pielikumā, lai ieviestu prasības lidojuma parametru reģistratoru sistēmu ražotājiem un uzstādītājiem sniegt informāciju, kas vajadzīga, lai lidojuma parametru reģistratori būtu izmantojami. Prasības arī precizē lidojuma datu reģistratoram piemērojamā tehniskās apkopes uzdevuma periodiskumu.

6. pielikuma II daļas 40. grozījums un 14. pielikuma I sējuma 17. grozījums saistībā ar glābšanas un ugunsdzēsības (RFF) noteikumiem vispārējas nozīmes aviācijā (GA)

Ieviest jaunu ieteikumu 6. pielikuma II daļas 2. iedaļā (Vispārējas nozīmes aviācijas darbības) un jaunus standartus 6. pielikuma II daļas 3. iedaļā (Lielas un turboreaktīvas lidmašīnas) un 14. pielikuma I sējuma 9. nodaļā.

Saistībā ar 6. pielikuma II daļas 2. un 3. iedaļu skaidri noteikt, vai ekspluatantam ir jāapsver *RFF* iekārtu un pakalpojumu pieejamība lidlaukā, kurā tiks veikta paredzētā ekspluatācija.

6. pielikuma II daļas 2. iedaļā ierosinātais ieteikums ļauj skartajiem *GA* ekspluatantiem (ES sistēmā — *NCO* (nekomerčiālu darbību) ekspluatantiem) novērtēt paredzētās ekspluatācijas lidlauka piemērotību un šajā novērtējumā iekļaut *RFF* iekārtu pieejamību. Tādu ekspluatantu gadījumā, uz kuriem attiecas 6. pielikuma II daļas 3. iedaļa (ES sistēmā — *NCC* (nekomerčiālu darbību ar sarežģītu ar dzinēju darbināmu gaisa kuģi) ekspluatanti) un kuriem ir jābūt ieviestai drošības pārvaldības sistēmai (*SMS*), ekspluatanta *SMS* ietvaros būtu jāņem vērā nepieciešamība apsvērt piemērotas *RFF* iekārtas, izvēloties, kurā lidlaukā veikt ekspluatāciju.

Turklāt *ICAO* ierosina izslēgt *GA* no *RFF* noteikumiem 14. pielikuma “Lidlauki” I sējumā “Lidlauka projektēšana un ekspluatācija”. Dažas valstis pašreizējo tekstu interpretē tādējādi, ka visiem lidlaukiem neatkarīgi no darbības apjoma un veida ir jābūt īpaši aprīkotiem ar *RFF*. Maziem, tikai *GA* lidlaukiem tas rada lielu slogu, un tā rezultātā lidlauka darbības laiks ir ierobežots vai lidlauks pat tiek slēgts. Lidostu pagaidu slēgšana vai ierobežotais darbības laiks pats par sevi ir apdraudējums, jo īpaši *GA* lidaparātiem, kuriem ir ierobežotāks degvielas diapazons, kuri bieži vien tiek ierobežoti darboties tikai dienasgaismā un kurus vairāk ierobežo laika apstākļi. Pašreizējā *RFF* prasība nav samērīga, galvenokārt tāpēc, ka *GA* gaisa kuģu mazā masa, pacelšanās un nosēšanās ātrums un ierobežotā degvielas ietilpība, visticamāk, neizraisīs tāda veida pacelšanās vai nosēšanās nelaiemes gadījumu, kam būtu vajadzīga lidlauka ugunsdzēsības brigāde.

6. pielikuma III daļas 24. grozījums

Attiecībā uz rezerves lidojumiem tāldarbības helikopteru ekspluatācijai atklātā jūrā, izmaiņām standartos un ieteicamajā praksē, lai atceltu pašreizējo ieteicamo praksi neizmantojot rezerves lidojumus atklātā jūrā naidīgās teritorijās. Tagad tas paredz, ka ekspluatantam, lemjot par to izmantošanu, ir jāņem vērā visi būtiskie faktori. Izmaiņas ļauj ekspluatantam plānot rezerves lidojumus atklātā jūrā naidīgā teritorijā, ja ir pabeigts riska novērtējums. Ir paredzēts, ka ekspluatants droši un efektīvi pārvalda optimizētu lietderīgo slodzi, ņemot vērā degvielas, diapazona un novirzīšanās prasības, vienlaikus saglabājot vismaz tādu pašu drošības līmeni, kāds noteikts spēkā esošajos noteikumos.

Attiecībā uz bīstamu izstrādājumu pārvadāšanu ar helikopteriem iekļaut 6. pielikuma III daļā jaunu 12. nodaļu. Pašlaik III daļā nav atbilstīgu standartu, jo īpaši attiecībā uz noteikumiem, kas saistīti ar ekspluatanta valsts pienākumiem. Šādi noteikumi ir vajadzīgi, lai risinātu jautājumu par bīstamu izstrādājumu pārvadājumu drošu uzraudzību un precizētu prasības ekspluatantiem, kuriem nav atļauts pārvadāt bīstamus izstrādājumus. Noteikumu pamatā ir 6. pielikuma I daļā iekļautie noteikumi, un tie ir pielāgoti 6. pielikuma III daļai. Noteikumi ir saskaņoti ar Tehniskajām instrukcijām bīstamo izstrādājumu drošai pārvadāšanai pa gaisu (dok. 9284, Tehniskās instrukcijas).

Paredzēts, ka 6. pielikuma I, II un III daļas un 14. pielikuma I sējuma grozījumi stāsies spēkā 2022. gada 3. novembrī.

7. pielikuma 7. grozījums

Lai atvieglotu gaisa kuģa nodošanu no vienas valsts citai, tiek harmonizēta pašreizējā prakse, kā arī veicināta pārredzamība un konsekvence gaisa kuģu īpašumtiesību datu apmaiņā starp valstīm.

Attiecībā uz gaisa kuģa reģistrāciju mainīt reģistrācijas apliecību, lai norādītu, ka tā ir izdota vai nu gaisa kuģa īpašniekam, gaisa kuģa ekspluatantam vai citam. Šīs izmaiņas mērķis ir

atspoguļot pašreizējo komerciālo praksi aviācijas nozarē, piemēram, saistībā ar nomu, kad gaisa kuģi ekspluatē cita struktūra, kas nav gaisa kuģa īpašnieks.

Attiecībā uz gaisa kuģa reģistrācijas anulēšanu ieviest prasību izdot gaisa kuģa reģistrācijas anulēšanas sertifikātu, kad gaisa kuģa reģistrācija tiek anulēta. Šobrīd daudzu valstu izdoto reģistrācijas anulēšanas paziņojumu vai sertifikātu formāts un informācija nav standartizēta, un tas aizkavē reģistrāciju.

Paredzēts, ka 7. pielikuma 7. grozījums kļūs piemērojams 2023. gada 2. novembrī. Tomēr paredzēts, ka noteikumi, kas saistīti ar reģistrācijas anulēšanas sertifikātu, kļūs piemērojami 2026. gada 26. novembrī.

8. pielikuma 109. grozījums

Grozīt *SARP* 8. pielikumā, lai uzlabotu skaidrību un nodrošinātu, ka valstīm, kas apstiprina izmaiņas un remontus (t. i., valstis, kurās veiktas konstrukcijas izmaiņas), ir skaidra izpratne par savu atbildību par lidojumderīguma pastāvīgumu, un lai precizētu kravas nodalījuma konstrukcijas uguns slāpēšanas spējas lielās lidmašīnās, helikopteros un mazās lidmašīnās. Turklāt ir pievienota piezīme, kurā paskaidrots, ka II daļas 6. nodaļas ierosinātie noteikumi neliedz tehniskās apkopes organizācijai veikt tehnisko apkopi gaisa kuģiem, kas nav reģistrēti valstī, kura izdevusi tehniskās apkopes organizācijas apstiprinājumu, un gaisa kuģiem bez reģistrācijas. Līgumslēdzējām valstīm nav juridiska pienākuma paziņot par atbilstību vai atšķirībām piezīmēs.

8. pielikuma 109. grozījuma piemērošanas datums ir 2022. gada 3. novembris.

10. pielikuma IV sējuma 91. grozījums

Grozīt esošos *SARP* 10. pielikuma IV sējumā, lai ieviestu gaisa kuģu sadursmju novēršanas sistēmu *X (ACAS X)*, lai uzlabotu drošību, samazinātu nevajadzīgu brīdinājumu skaitu, pielāgotu jaunas procedūras un ļautu izmantot citus uzraudzības avotus, lai atbalstītu jaunus gaisa kuģu tipus un samazinātu viltus *ACAS* brīdinājumu parādīšanos. Paredzēts, ka grozījums kļūs piemērojams 2022. gada 3. novembrī.

17. pielikuma 18. grozījums

Ieviest jaunus un/vai grozīt spēkā esošos *SARP Čikāgas konvencijas* 17. pielikumā saistībā ar drošības kultūru, gaisa kuģu ekspluatantu drošības programmām, metodēm sprāgstvielu atklāšanai reģistrētajā bagāžā un valstu civilās aviācijas drošības kvalitātes kontroles programmām. Paredzēts, ka 18. grozījums kļūs piemērojams 2022. gada novembrī.

9. pielikuma 29. grozījums

Ierosinātais 9. pielikuma 29. grozījums cita starpā ietver jaunus un/vai pārskatītus noteikumus par ārkārtas situācijām sabiedrības veselības jomā, ceļošanas un veselības aizsardzības apliecinājošo dokumentu drošību, palīdzības un repatriācijas lidojumiem, gaisa transporta pārvadājumu atvieglošanas pasākumiem personām ar invaliditāti, palīdzību gaisa satiksmes negadījumos cietušajiem un viņu ģimenēm, cilvēku tirdzniecību un nelielām izmaiņām piezīmē attiecībā uz pasažieru datu reģistra (PDR) datiem, lai precizētu terminu “*PUSH*”.

Jo īpaši veselības jomā, Gaisa transporta komiteja (GTK) (C-DEC 219/3) 2020. gada 15. aprīlī apstiprināja darba grupas uzdevuma ietvarus, pilnvarojot to pārskatīt visus ar veselību saistītos 9. pielikuma *SARP* un attiecīgos norādījumus, izstrādāt priekšlikumus jauniem un/vai pārskatītiem 9. pielikuma noteikumiem un izstrādāt attiecīgus norādījumus. Uzdevuma ietvari ir izstrādāti, lai nodrošinātu efektīvus *ICAO* pasākumus, lai valstis ar aviācijas iestāžu starpniecību īstenotu prasības gaisa kuģu un lidostu ekspluatantiem, kā arī citām ieinteresētajām personām.

Apsverot jaunu un pārskatītu ar veselību saistītu *SARP* iekļaušanu, darba grupa ir ierosinājusi jaunas definīcijas un izmaiņas 1. nodaļā (gaisa kuģu dezinfekcija un dezinfekcija), 6. nodaļā (par lidlauku avārijas situāciju plānu, lai aptvertu slimību uzliesmojumus), 8. nodaļā (veselības dokumentācijas vākšana, digitālo risinājumu veicināšana, ja iespējams) un piekritusi 9. pielikumā “Pārvadājumu atvieglošanas pasākumi” izveidot jaunu nodaļu (10. nodaļu). Jaunās 10. nodaļas mērķis ir sagrupēt jaunus un pārskatītus ar veselību saistītus *SARP*, tostarp pārvietot dažus esošos ar veselību saistītus *SARP* no citām 9. pielikuma nodaļām uz ierosināto jauno 10. nodaļu. Šajā nodaļā būs trīs iedaļas: A. Starptautiskie veselības aizsardzības noteikumi un saistītie pasākumi; B. Ar veselību saistītās dokumentācijas pārbaude; un C. Pārnēsājamo slimību profilakse un mazināšana. Tomēr, ņemot vērā intensīvo darbu pie jaunajiem un pārskatītajiem *SARP* un laika ierobežojumiem, darba grupa nespēja sagrupēt *SARP*, lai pilnībā izveidotu jaunu 10. nodaļu.

Pārvadājumu atvieglošanas pasākumu 12. komisija savā galīgajā ziņojumā ir pārskatījusi un iekļāvusi darba grupas ieteikumus un ierosinātos *SARP* ar papildu piezīmēm. Komisijas sanāksmes laikā ir grozīti daži *SARP*, galu galā panākot dalībnieku vienprātību. Diskusijas attiecās uz kontaktu izsekošanas politiku un veselības dokumentācijas statusu attiecībā uz ieceļošanu vai tranzītu. Turklāt komisija ir piekritusi ieviest nelielas izmaiņas pasažieru lokalizācijas veidlapā.

Turklāt visaptverošo stratēģiju izstrādāja *ICAO* Pārvadājumu atvieglošanas pasākumu komisijas cilvēku tirdzniecības novēršanas darba grupa (*WGHT*). Tā ietver pamatnostādņu izstrādi un palīdzību dalībvalstīm, lai:

a) izstrādātu un īstenotu visaptverošu ar pārvadājumu atvieglošanas pasākumiem saistītu stratēģiju, lai apkarotu cilvēku tirdzniecību civilajā aviācijā; kā arī

b) izstrādātu politiku un protokolus, kas saistīti ar reaģēšanu uz varbūtēju(-iem) cilvēku tirdzniecības incidentu(-iem), kas ietver skaidru kārtību ziņošanai tiesībsardzības iestādēm, reaģēšanu uz iespējamām cilvēku tirdzniecības gadījumiem un koordināciju starp valsts aģentūrām, starp valstīm un ar ieinteresētajām personām (tostarp lidostām un aviokompānijām).

Šī visaptverošā stratēģija papildina *ICAO* pašreizējo cilvēku tirdzniecības apkarošanas politiku, norādījumus un citus resursus, kas tika izstrādāti, lai palīdzētu aviācijas nozarei tās centienos apkarot cilvēku tirdzniecību, ietverot vispārēju rezolūciju, divas ieteicamās prakses, mācību pamatnostādnes, ziņošanas pamatnostādnes, mācību programmu un dalībvalstu apsekojumu.

Paredzēts, ka šis 29. grozījumā izklāstītās izmaiņas kļūs piemērojamas 2022. gada novembrī.

3. SAVIENĪBAS VĀRDĀ IENEMAMĀ NOSTĀJA

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

1. pielikuma 178. grozījums attiecībā uz elektronisko personāla licenču (EPL) vispārēju atzīšanu

Atbildot uz *ICAO* asamblejas 39. sesijas ieteikumiem, *ICAO* Sekretariāts analizēja iespēju papildināt 1. pielikumā “Personāla licencēšana” iekļautos standartus, lai ieviestu elektroniskas personāla licencēšanas sistēmu ar mērķi uzlabot drošību un efektivitāti. Analīze liecināja, ka 1. pielikuma grozījums, kas ļauj pēc izvēles izmantot elektroniskās personāla licences, ir īstenojams, ja vien tiek pievērsta rūpīga uzmanība, lai izvairītos no nevajadzīga sloga radīšanas citām valstīm, kurām būtu jāpārbauda licences autentiskums un derīgums. Tika izveidota Elektroniskās personāla licencēšanas darba grupa (*EPL-TF*), kuras uzdevums cita

starpā bija pārskatīt *ICAO* Sekretariāta veikto analīzi un izstrādāt ierosinātos noteikumus, kuros tiktu rūpīgi apsvērta elektronisko licenču akceptēšana citās valstīs.

Ar *ICAO* vēstuli valstīm AN 12/1.1.25–20/112 ar dalībvalstīm tika apspriesti ierosinātie grozījumi, tostarp priekšlikumi par Čikāgas konvencijas 1. pielikuma grozījumiem.

Grozījumi, kas sākotnēji ierosināti vēstulē valstīm AN 12/1.1.25–20/112, attiecas uz elektronisko personāla licenču ieviešanu autonomām mobilām vizuālajām elektroniskā ekrāna ierīcēm papildus licencēm, kas izsniegtas uz pirmās šķiras papīra vai cita piemērota materiāla, tostarp plastikāta kartēm.

Pēc *EASA* ieteikuma attiecībā uz vēstuli valstīm AN 12/1.1.25–20/112 daudzas ES dalībvalstis atzina attiecīgās priekšrocības, ko sniedz elektroniska licence, un neparedz nekādus konkrētus trūkumus.

Paredzētie grozījumi var būtiski ietekmēt ES tiesību aktu saturu, proti, Komisijas Regulu (ES) Nr. 1178/2011¹ un Komisijas Regulu (ES) 2015/340². ES mēroga tiesību aktos būs jāievieš jauni *ICAO SARP*, lai grozītu pašreizējo tiesisko regulējumu nolūkā regulēt autonomu mobilo vizuālo elektronisko ekrānu formātu, veidu un sertifikāciju, kā arī lai sniegtu iespēju piekļūt attiecīgajiem datiem ar pieslēgumu internetam un bez tā, vienlaikus aizsargājot personas datu integritāti, privātumu un drošību.

6. pielikuma I daļas 47. grozījums, 6. pielikuma II daļas 40. grozījums, 6. pielikuma III daļas 24. grozījums un 14. pielikuma I sējuma 17. grozījums

6. pielikuma I daļas 47. grozījums par pagarinātu novirzes laiku (EDTO) būtu jātransponē Komisijas Regulā (ES) Nr. 965/2012³.

6. pielikuma I daļas 47. grozījums attiecībā uz zīdaiņu glābšanas vestēm atbilst spēkā esošajiem noteikumiem Komisijas Regulā (ES) Nr. 965/2012 par aprīkošanu ar glābšanas vestēm vai līdzvērtīgām peldierīcēm zīdaiņiem un to izvietojumu. Tas pats attiecas uz zemes tuvuma brīdinājuma sistēmām (*GPWS*). *EASA* iesniedza informāciju, kas pamato *ICAO* veikto izmaksu un ieguvumu analīzi. Šajā analīzē tika konstatētas pozitīvas izmaksas/ieguvumi no šīm izmaiņām, pamatojoties uz nākotnes prasībām, bet ar to nepietiek, lai pamatotu modernizāciju. Izmaiņas ES noteikumos nebūs vajadzīgas.

6. pielikuma I daļas 47. grozījums par skrejceļa pārsniegšanas apzināšanās un brīdināšanas sistēmām (*ROAAS*) atbilst spēkā esošajiem noteikumiem Komisijas Regulā (ES) 2015/640⁴. Izmaiņas ES noteikumos nebūs vajadzīgas.

¹ 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.–193. lpp.

² Komisijas Regulu (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.–122. lpp.

³ 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.–148. lpp.

⁴ 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.–22. lpp.

6. pielikuma I daļas 47. grozījums, 6. pielikuma II daļas 40. grozījums un 6. pielikuma III daļas 24. grozījums attiecībā uz darbības kredītu saistībā ar veiktspējā balstītiem lidlauka ekspluatācijas minimumiem (*PBAOM*) atbilst spēkā esošajiem noteikumiem Komisijas Regulā (ES) Nr. 965/2012. Izmaiņas ES noteikumos nebūs vajadzīgas.

6. pielikuma I daļas 47. grozījums, 6. pielikuma II daļas 40. grozījums un 6. pielikuma III daļas 24. grozījums attiecībā uz lidojuma parametru reģistratoriem. Vairākās valstīs ir traucēta negadījumu un nopietnu incidentu izmeklēšana, jo attiecīgajā gaisa kuģī uzstādīto lidojuma parametru reģistrators sistēmu (lidojuma datu reģistrators sistēmas un/vai pilotu kabīnes balss reģistrators sistēmas) izmantojamība nebija uzturēta. Tas radīja problēmas ar reģistrācijas datnēm, kas izgūtas no lidojuma parametru reģistratoriem (piemēram, informācijas trūkums, nederīgas parametru vērtības vai nesaprotami audioieraksti). Viens no faktoriem, kas veicina šo problēmu, ir tas, ka informācija lidojuma parametru reģistrators sistēmu izmantojamības uzturēšanai bieži vien ir nepilnīga. Eksploatanti nodrošina lidojuma parametru reģistrators sistēmu pastāvīgu izmantojamību, bet bez atbilstošas informācijas tie nevar izpildīt šo prasību.

Ar priekšlikumiem *ICAO* vēstulē valstīm SP 55/4–20/94 groza *ICAO* standartus 6. pielikuma I daļas 8. papildinājumā, 6. pielikuma II daļas 2.3. papildinājumā un 6. pielikuma III daļas 4. papildinājumā. Šie priekšlikumi paredz:

1. grozīt *ICAO* standartus, kas piemērojami lidojuma parametru reģistrators sistēmas ražotājam, un ieviest *ICAO* standartus, kas piemērojami lidojuma parametru reģistrators uzstādītājam, lai pieprasītu, ka šīs organizācijas sniedz informāciju, kas ir pietiekama, lai eksploatanti varētu uzturēt lidojuma parametru reģistrators izmantojamību;
2. grozīt *ICAO* standartus, kas piemērojami lidojuma datu reģistrators tehniskās apkopes uzdevumam (tā sauktajai “lidojuma parametru reģistrators kalibrēšanai”), lai precizētu tā periodiskumu.

Ieteikumā atbildei uz šo vēstuli valstīm, kas tika nosūtīta ES dalībvalstīm, *EASA* atbalstīja ierosināto grozījumu nodomu, kas aprakstīts 1. punktā, bet ierosināja dažas izmaiņas to formulējumā. Attiecībā uz 2. punktu *EASA* komentēja, ka viens no *ICAO* standartiem, ko ierosināts grozīt, būtu jāsvītros.

Divpadsmit ES dalībvalstis atkārtoja *EASA* analīzi un komentārus savā atbildē uz *ICAO* vēstuli valstīm SP 55/4–20/94. Pārējās ES dalībvalstis neatbildēja uz šo vēstuli valstīm.

Pēc apspriešanās par vēstuli valstīm SP 55/4–20/94 *ICAO* Sekretariāts pieņēma *EASA* un ES dalībvalstu ierosinātās izmaiņas, kas nav redakcionālas, izņemot *ICAO* standartu, kuru *EASA* bija ierosinājusi atcelt. Paredzētie grozījumi neietekmēs ES regulas, bet, visticamāk, izraisīs dažu akceptējamo līdzekļu atbilstības panākšanai (*AMC*) maiņu uz lidojuma operāciju (*Air OPS*) noteikumiem un/vai nelielām izmaiņām sertifikācijas specifikācijās (*CS-ETSO*, *CS-25* un *CS-29*).

6. pielikuma II daļas 40. grozījums un 14. pielikuma I sējuma 17. grozījums saistībā ar glābšanas un ugunsdzēsības (*RFF*) noteikumiem vispārējās nozīmes aviācijā (*GA*) būtu jātransponē attiecīgi Komisijas Regulā (ES) Nr. 965/2012 un Komisijas Regulā (ES) Nr. 139/2014⁵.

⁵ 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.–34. lpp.

6. pielikuma III daļas 24. grozījumā attiecībā uz rezerves lidojumiem atklātā jūrā tāldarbības helikopteru ekspluatācijai ir ierosināti drošības kritēriji, kā arī apstiprinājuma nepieciešamība. Minētie priekšlikumi atbilst Komisijas Regulas (ES) Nr. 965/2012 noteikumiem. Izmaiņas ES regulās nebūs vajadzīgas.

6. pielikuma III daļas 24. grozījumā attiecībā uz bīstamajiem izstrādājumiem nav nepieciešamas izmaiņas ES regulās, jo Komisijas Regula (ES) Nr. 965/2012 tieši atsaucas uz ICAO 18. pielikumu un saistītajām Tehniskajām instrukcijām.

7. pielikuma 7. grozījums attiecībā uz gaisa kuģa reģistrāciju, reģistrācijas anulēšanu un reģistrācijas nodošanu

7. pielikuma 7. grozījumā izklāstīta gaisa kuģa reģistrācijas īstenošanas kārtība, pielāgota reģistrācijas sertifikāta veidne un ieviesta reģistrācijas anulēšanas sertifikāta veidne.

Lai arī gaisa kuģa reģistrācija un reģistrācijas anulēšana šobrīd ES tiesību aktos nav reglamentēta, 7. pielikuma 7. grozījums atsaucas uz Regulu (EK) Nr. 1008/2008⁶, kurā ir noteikta vispārējā gaisa kuģa reģistrācijas sistēma ES līmenī. 7. pielikuma 7. grozījums pamatprincips ir [atvieglot gaisa kuģa nodošanu no vienas valsts citai atbilstīgi Regulas \(EK\) Nr. 1008/2008 noteikumiem](#).

8. pielikuma 109. grozījums attiecībā uz valsts atbildību trešo personu veiktu izmaiņu un remonta gadījumā

Grozījumi 8. pielikuma I daļā un II daļas 4. nodaļā precizē izmaiņu projekta valsts pienākumus un pienācīgi nošķir gaisa kuģa, dzinēja vai propellera sākotnējo projekta valsti vai ražotājvalsti. Tas ietver informācijas par defektiem saņemšanu un novērtēšanu un obligāto pastāvīga lidojumderīguma norādījumu izstrādi un izplatīšanu. Jaunie *SARP* attiecas tikai uz obligāto pastāvīga lidojumderīguma norādījumu sniegšanas pienākumu precizēšanu tikai tāpēc, ka esošie *SARP* jau paredz, ka minēto izmaiņu un/vai remontdarbu projektēšanai un/vai ražošanai ir jābūt pieņemamai attiecīgā gaisa kuģa reģistrācijas valstij.

Sistēma *EASA* pienākumu izpildei (kā projekta valsts vai izmaiņu projekta valsts) jau ir paredzēta Komisijas Regulā (ES) Nr. 748/2012⁷. Šī sistēma ietver informācijas par defektiem saņemšanu un izvērtēšanu, kā arī obligāto pastāvīga lidojumderīguma norādījumu izstrādi un izplatīšanu.

8. pielikuma 109. grozījums attiecībā uz noteikumiem par uguns slāpēšanu kravas nodalījumā

Ar šo grozījumu precizē kravas nodalījuma konstrukcijas uguns slāpēšanas spējas lielās lidmašīnās. Ar šo grozījumu netiek ieviestas jaunas prasības pašreizējai flotei. Tā vietā tas saskaņo formulējumu ar to, kas ir prasīts projekta valstu pašreizējos lidojumderīguma noteikumos, kuri jau ir pieņemti attiecībā uz esošo floti un attiecas uz jaunas konstrukcijas gaisa kuģiem.

⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1008/2008 par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (OV L 293, 31.10.2008., 3. lpp.).

⁷ 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.–85. lpp.

Šie ierosinātie *SARP* neskar Komisijas Regulu (ES) Nr. 748/2012, jo saistītās prasības jau ir atspoguļotas sertifikācijas specifikācijā (CS-25 “Lielas lidmašīnas”), ko *EASA* izdevusi saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 76. panta 3. punktu.

Turklāt ar grozījumu ievieš jaunus noteikumus (lielām lidmašīnām) un iesaka (attiecībā uz helikopteriem un mazām lidmašīnām) projekta apstiprinājuma turētājam sniegt ekspluatantam informāciju par kravas nodalījuma ugunsdrošības spējām, kas sertificētas jaunai ražošanai un jaunas konstrukcijas gaisa kuģiem. *EASA* piedalījās šo *SARP* izstrādē un uzskata, ka tie palīdzēs ekspluatantiem noteikt ierobežojumus konkrētām gaisa kuģu kravas nodalījuma uguns slāpēšanas sistēmām.

Šie jaunie *SARP* ietekmēs Komisijas Regulu (ES) 2015/640. *EASA* ir iecerējusi plānot noteikumu izstrādes uzdevumu, lai transponētu šos *SARP*, tiklīdz tos būs pieņēmusi *ICAO* padome.

10. pielikuma IV sējuma 91. grozījums

Pēc īstenošanas datuma pastāvēs jaukta *ACAS X/TCAS 7.1* aprīkojuma gaisa kuģu flote, kas būs zemes sistēmām būs jāapkalpo. *ICAO* ir sīkāk jāapzina un jāprecizē šādas jaukta aprīkojuma flotes ietekme uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem. Lai gan iepriekšējā vēstulē valstīm tas nav minēts, lai atvieglotu incidentu izmeklēšanu, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem būtu jāatjaunina zemes sistēmas, lai iegūtu *ACAS* programmatūras daļas numuru. Turklāt aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, kas izmanto rekomendācijas attiecībā uz izvairīšanos no sadursmes (*RA*), var būt jāpielāgo *RA* ziņojuma atkodēšana atkarībā no tā, kura detalizēta *RA* ziņojuma informācija tiek parādīta to dispečeriem. Tā kā starp *ACAS II* un *ACAS Xa* pastāv darbības atšķirības, šādu atšķirību ietekme ir sīki jāizklāsta *ACAS* rokasgrāmatā (dok. 9863).

Gaisa kuģu ekspluatantiem ietekme būs ierobežota, jo *ACAS X* iekārtu ieviešana nav obligāta. *ACAS X* galvenās atšķirības ir sadursmju novēršanas loģika un uzraudzības datu avoti. Tā kā izvairīšanās algoritms pilotam ir pārredzams un ņemot vērā samazināto iespējamību, ka pilots saņems *ACAS II RA*, kā arī to, ka procedūras paliek nemainīgas, varētu apgalvot, ka apmācība var nebūt vajadzīga. Tomēr iespējamās konflikta situācijās, kad ir nepieciešama gaisa kuģu sadursmju novēršanas sistēmas (*ACAS*) iejaukšanās, *ACAS Xa* sniegs norādījumus attiecībā uz izvairīšanos no sadursmes ar līdzīgu, bet ne identisku brīdinājuma laiku, ilgumu un secību kā satiksmes brīdinājuma un sadursmju novēršanas sistēmas II (*TCAS II*) 7.1. versija. Tā kā paredzams, ka šī optimizētā drošības loģika samazinās nevajadzīgus brīdinājumus situācijās, kas nav saistītas ar konfliktiem, *ACAS Xa* rekomendācijas attiecībā uz izvairīšanos no sadursmes var neizsniegt ar tādiem pašiem nosacījumiem kā *TCAS II* 7.1. versiju.

Tā kā pastāv darbības atšķirības starp *ACAS II* ar sadursmes novēršanas loģikas 7.1. versiju un *ACAS Xa* (pat ja procedūras ir vienādas), atšķirības būtu jāņem vērā. Faktiski grozījumā norādīts, ka norādījumi, kas attiecas gan uz *TCAS* 7.1. versijas prasībām atbilstošām sistēmām, gan uz *ACAS X* prasībām atbilstošām sistēmām, ir ietverti gaisa kuģu sadursmju novēršanas sistēmas (*ACAS*) rokasgrāmatā (dok. 9863). Tomēr līdz šim nav pabeigtas izmaiņas *ACAS* rokasgrāmatā (dok. 9863).

Eiropas tiesiskais regulējums būtu jāatjaunina, lai tajā iekļautu *ACAS X* izmantošanu.

Ietekmētie noteikumi un/vai saistītie norādījumi ietver Komisijas Regulu (ES) Nr. 1332/2011⁸ (gaisa telpas izmantošanas prasības un ekspluatācijas procedūras attiecībā uz gaisa kuģa sadursmju novēršanu) un Komisijas Regulu (ES) Nr. 965/2012 (gaisa kuģu ekspluatācija). Var tikt ietekmēti citi noteikumi un to attiecīgie pieņemamie atbilstības nodrošināšanas līdzekļi un norādījumi. Būtu jāatjaunina arī *EASA* sertifikācijas specifikācijas gaisa kuģu sakaru navigācijas un uzraudzības jomā (*CS-ACNS*), kā arī sertifikācijas specifikācijas Eiropas Tehnisko standartu prasībām (*CS-ETSO*).

17. pielikuma 18. grozījums

ICAO Aviācijas drošības speciālistu grupa savā trīsdesmit otrajā sanāksmē, kas notika virtuāli no 2021. gada 31. maija līdz 4. jūnijam, pārskatīja 17. pielikumu. *ICAO* padome tās 223. sesijas vienpadsmitajā sanāksmē 2021. gada 25. jūnijā izskatīja priekšlikumus grozīt 17. pielikumu. *ICAO* ģenerālsekretārs 2021. gada 20. jūlija vēstulē valstīm AS 8/2.1–21/48 konfidenciāli informēja valstis par priekšlikumu 17. pielikuma 18. grozījumam.

Ar ierosinātajiem grozījumiem ievieš jaunus un/vai groza spēkā esošos *SARP* 17. pielikumā saistībā ar drošības kultūru, gaisa kuģu ekspluatantu drošības programmām, metodēm sprāgstvielu atklāšanai reģistrētajā bagāžā un valstu civilās aviācijas drošības kvalitātes kontroles programmām.

Lielākajai daļai jauno vai pārskatīto noteikumu, kas ieviesti ar 17. pielikuma 18. grozījumu, nebūs nepieciešami nekādi grozījumi Savienības tiesību aktos, jo tie tajos jau ir ietverti. Tomēr viens jauns standarts, kas ieviests preventīvo drošības pasākumu jomā, prasa grozīt Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2015/1998⁹. Šāds grozījums nodrošinās, ka procedūras, kas izveidotas neidentificētas bagāžas apstrādei, tiks attiecinātas arī uz aizdomīgiem priekšmetiem.

9. pielikuma 29. grozījums

Lielākajai daļai jauno vai pārskatīto noteikumu, kas ierosināti 9. pielikuma 29. grozījumā, nav nepieciešami nekādi grozījumi Savienības tiesību aktos, jo Savienības tiesību akti jau attiecas uz šiem standartiem. Attiecībā uz cilvēku tirdzniecības daļu ar transportu saistītie valstu tiesību akti ietver Eiropas Savienības Padomes 2002. gada Pamatlēmumu par krimināltiesiskās sistēmas stiprināšanu, lai novērstu neatļautas ieceļošanas, tranzīta un uzturēšanās atbalstīšanu¹⁰, Eiropas Padomes 2005. gada Konvenciju par cīņu pret cilvēku tirdzniecību¹¹, un Eiropas Savienības 2011. gada Direktīvu par cilvēku tirdzniecības novēršanu un apkarošanu un cietušo aizsardzību¹². Attiecībā uz PDR ir grozīta tikai informatīva piezīme, lai precizētu terminu "*PUSH*". Uz šiem elementiem jau attiecas Direktīva 2016/681 par pasažieru datu reģistra (PDR) datu izmantošanu teroristu nodarījumu

⁸ 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.–22. lpp.

⁹ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2015/1998 (2015. gada 5. novembris), ar ko nosaka sīki izstrādātus pasākumus kopīgu pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā, OV L 299, 14.11.2015., 1.–142. lpp.

¹⁰ Padomes Pamatlēmums (2002. gada 28. novembris) par krimināltiesiskās sistēmas stiprināšanu, lai novērstu neatļautas ieceļošanas, tranzīta un uzturēšanās atbalstīšanu, OV L 328, 5.12.2002., 1.–3. lpp.

¹¹ Eiropas Padomes Konvencija par cīņu pret cilvēku tirdzniecību (*CETS* Nr. 197), pieejama tīmekļa vietnē <https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/197>.

¹² Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2011/36/ES (2011. gada 5. aprīlis) par cilvēku tirdzniecības novēršanu un apkarošanu un cietušo aizsardzību, OV L 101, 15.4.2011., 1.–11. lpp.

un smagu noziegumu novēršanai, atklāšanai, izmeklēšanai un saukšanai pie atbildības par tiem¹³.

3.2. Savienības vārdā ieņemamā nostāja

Savienība atzīst, ka ir jāizveido saskaņots tiesiskais regulējums starptautiskā līmenī.

Elektroniskās licencēšanas sistēmas ieviešana tiek uzskatīta par priekšrocību, un tā būtu jāatbalsta.

Ierosinātie grozījumi 6. un 14. pielikuma I sējumā attiecas uz rezerves lidojumiem atklātā jūrā, glābšanu un ugunsdzēsību vispārējas nozīmes aviācijā un vairākiem norādījumu punktiem, kas izriet no Lidojumu OPS komisijas 5. un 6. sanāksmes diskusijām, kā arī lidojuma parametru reģistratoru pastāvīgu izmantojamību. Tā kā lielākā daļa jauno 6. pielikuma grozījumu atbilst spēkā esošajiem ES noteikumiem un pārējie grozījumi tiek uzskatīti par piemērotiem, ierosinātā nostāja, kas jāieņem Savienības vārdā, ir atbalstīt grozījumus.

Tā kā lielākā daļa jauno *SARP* 8. pielikuma 109. grozījumā atbilst spēkā esošajiem ES noteikumiem un pārējie tiek uzskatīti par piemērotiem, ierosinātā nostāja, kas jāieņem Savienības vārdā, ir atbalstīt priekšlikumu.

Turklāt Savienība atzīst, ka ir jānodrošina saskaņots drošības līmenis un jāievieš uzlabotas tehnoloģijas, kā ierosināts 10. pielikuma IV sējuma grozījumā.

Tādējādi nostājai, kas Savienības vārdā jāieņem attiecībā uz ierosinātajiem Čikāgas konvencijas grozījumiem, ar nosacījumu, ka *ICAO* padome pieņem ierosinātos grozījumus bez būtiskām izmaiņām, vajadzētu būt nepaziņot par nepieņemšanu un paziņot par atbilstību pieņemtajiem pasākumiem, atbildot uz attiecīgajām *ICAO* vēstulēm valstīm. Ja Savienības tiesību akti atšķiras no jaunpieņemtajiem *ICAO* standartiem pēc paredzētā minēto standartu piemērošanas datuma, t. i., 2022. gada 3. novembra, par atšķirību no minētajiem konkrētajiem standartiem būtu jāpaziņo *ICAO*, bet tikai uz laiku, kas vajadzīgs, lai pabeigtu to īstenošanu Savienības tiesību aktos.

Ierosinātais 17. pielikuma 18. grozījums cita starpā ietver jaunus un/vai pārskatītus noteikumus par jaunu ieteicamo praksi drošības kultūras jomā, jaunu standartu par gaisa kuģu ekspluatantu drošības programmām, jaunu standartu par metodēm, kā atklāt sprāgstvielas reģistrētajā bagāžā, un jaunu standartu, kurā izklāstīti būtiski elementi valsts civilās aviācijas drošības kvalitātes kontroles programmā.

Visu šo noteikumu mērķis ir stiprināt pasaules aviācijas drošības pamatu, un tāpēc tie būtu pilnībā jāatbalsta. Lielākā daļa ierosināto noteikumu jau ir daļa no Savienības tiesību aktiem un tādējādi tos īsteno dalībvalstis.

7. pielikuma 7. grozījums mērķis ir atvieglot gaisa kuģa nodošanu no vienas valsts citai. Atļaujot gaisa kuģa reģistrāciju citā dalībvalstī vai trešā valstī, esošie ES noteikumi būtu balstīti uz tādu pašu principu. Tāpēc šis grozījums būtu jāatbalsta.

9. pielikuma 29. grozījuma mērķis ir uzlabot sagatavotību turpmākām pandēmijām, mācīties no Covid-19 pandēmijas gūtās pieredzes un noteikt pirmos atbilstošos veselības aizsardzības pasākumus reaģēšanai uz jebkādam turpmākām pandēmijām, kā arī turpināt apkarot cilvēku tirdzniecību, izstrādājot plašu stratēģiju. Turklāt šis grozījums ietver nelielus, bet noderīgus

¹³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/681 (2016. gada 27. aprīlis) par pasažieru datu reģistra (PDR) datu izmantošanu teroristu nodarījumu un smagu noziegumu novēršanai, atklāšanai, izmeklēšanai un saukšanai pie atbildības par tiem, OV L 119, 4.5.2016., 132.–149. lpp.

grozījumus repatriācijas lidojumiem un pasažieru ar invaliditāti gaisa pārvadājumiem, kā arī izmaiņas piezīmē PDR sadaļā. Tāpēc šis grozījums būtu jāatbalsta.

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 dalībiece vai nolīguma puse¹⁴.

Jēdziens “*lēmumi ar juridiskām sekām*” ietver aktus, kam ir juridiskas sekas saskaņā ar starptautisko tiesību normām, kuras reglamentē attiecīgo struktūru. Tas ietver arī instrumentus, kas nav saistoši saskaņā ar starptautiskajām tiesībām, bet kas “*var būtiski ietekmēt Savienības likumdevēja pieņemtā tiesiskā regulējuma saturu*”¹⁵.

4.1.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

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

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 paziņojumiem par nepieņemšanu un par atšķirībām un šo paziņojumu noteikumiem. Tāpēc Savienības nostājas pieņemšana attiecībā uz šādiem paziņojumiem ietilpst LESD 218. panta 9. punkta darbības jomā.

Lielākā daļa paredzēto aktu var būtiski ietekmēt ES tiesību aktu saturu, proti, Komisijas Regulu (ES) Nr. 1178/2011, Komisijas Regulu (ES) Nr. 1139/2018, Komisijas Regulu (ES) Nr. 965/2012, Komisijas Regulu (ES) Nr. 2015/640, Regulu (EK) Nr. 1008/2008, Komisijas Regulu (ES) Nr. 139/2014, Komisijas Regulu (ES) Nr. 1332/2011 un Komisijas Regulu (ES) Nr. 2015/1998.

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.

¹⁴ Tiesas 2014. gada 7. oktobra spriedums lietā Vācija/Padome, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64. punkts.

¹⁵ Tiesas 2014. gada 7. oktobra spriedums lietā Vācija/Padome, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61.–64. punkts.

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

4.3. Secinājumi

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

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāpieņem Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) padomes 225. sesijā attiecībā uz Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 1. pielikuma 178. grozījuma, 6. pielikuma I daļas 47. grozījuma, 6. pielikuma II daļas 40. grozījuma, 6. pielikuma III daļas 24. grozījuma, 7. pielikuma 7. grozījuma, 8. pielikuma 109. grozījuma, 10. pielikuma IV sējuma 91. grozījuma, 14. pielikuma I sējuma 17. grozījuma, 17. pielikuma 18. grozījuma un 9. pielikuma 29. 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 starptautiskos gaisa pārvadājumus, 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 novērotāja statuss dažās ICAO struktūrās. ICAO padomē pašlaik ir pārstāvētas septiņas dalībvalstis.
- (3) Ievērojot Čikāgas konvencijas 54. pantu, ICAO padome var pieņemt starptautiskos standartus un ieteicamo praksi (SARP) un norādīt tos kā Čikāgas konvencijas pielikumus.
- (4) ICAO padomei 225. sesijā ir jāpieņem Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 1. pielikuma 178. grozījums, 6. pielikuma I daļas 47. grozījums, 6. pielikuma II daļas 40. grozījums, 6. pielikuma III daļas 24. grozījums, 7. pielikuma 7. grozījums, 8. pielikuma 109. grozījums, 10. pielikuma IV sējuma 91. grozījums, 14. pielikuma I sējuma 17. grozījums, 17. pielikuma 18. grozījums un 9. pielikuma 29. grozījums.
- (5) Galvenais 1. pielikuma grozījuma mērķis ir nodrošināt elektroniskas personāla licencēšanas sistēmas ieviešanu, lai uzlabotu efektivitāti.
- (6) 6. pielikuma I, II un III daļas grozījumu galvenais mērķis ir stiprināt Čikāgas konvencijas tiesisko regulējumu attiecībā uz lidojuma parametru reģistratoru pastāvīgu izmantojamību, uzlabot skaidrību par noteikumiem, kas attiecas uz pagarinātu novirzes laiku (EDTO) un zīdaiņu glābšanas vestēm, noteikt zemes tuvuma brīdinājuma sistēmu (GPWS) obligātu izmantošanu noteiktās lidmašīnās, pievienot

jaunu standartu, lai konkrētos apstākļos lidmašīnas aprīkotu ar skrejceļa pārskrejas informēšanas un brīdināšanas sistēmām (*ROAAS*), sniegt darbības kredītu saistībā ar veikspējā balstītiem lidlauka ekspluatācijas minimumiem (*PBAOM*), nodrošināt, ka paredzētajā ekspluatācijas lidlaukā ir pieejamas piemērotas glābšanas un ugunsdzēsības (*RFF*) iekārtas un pakalpojumi, atjaunināt noteikumus, kas attiecas uz rezerves lidojumiem atklātā jūrā tāldarbības helikopteru ekspluatācijai, lai noteiktu rezerves lidlaukus, pievienot noteikumus, kas saistīti ar bīstamu izstrādājumu pārvadāšanu helikopteros, un atjaunināt saistītos mācību noteikumus.

- (7) 14. pielikuma I sējuma grozījuma galvenais mērķis attiecībā uz glābšanu un ugunsdzēsību (*RFF*) vispārējas nozīmes aviācijā ir izslēgt vispārējas nozīmes aviāciju no 14. pielikuma *RFF* noteikumiem.
- (8) 7. pielikuma grozījuma pamatnolūks ir atvieglot gaisa kuģa nodošanu no vienas valsts citai, pielāgojot reģistrācijas sertifikāta veidni un ieviešot reģistrācijas anulēšanas sertifikāta veidni.
- (9) 8. pielikuma grozījuma galvenais mērķis ir uzlabot skaidrību un nodrošināt, ka valstīm, kas apstiprina izmaiņas un remontus, ir skaidra izpratne par savu atbildību par lidojumderīguma pastāvīguma uzturēšanu, un precizēt kravas nodalījuma konstrukcijas uguns slāpēšanas spējas lielās lidmašīnās, helikopteros un mazās lidmašīnās.
- (10) 10. pielikuma IV sējuma grozījuma galvenais mērķis ir ieviest *ACAS X* un samazināt viltus *ACAS* brīdinājumu parādīšanos.
- (11) 17. pielikuma 18. grozījuma galvenais mērķis ir ieviest jaunus un/vai grozīt esošos *SARP* 17. pielikumā saistībā ar drošības kultūru, gaisa kuģu ekspluatantu drošības programmām, metodēm sprāgstvielu atklāšanai reģistrētajā bagāžā un valstu civilās aviācijas drošības kvalitātes kontroles programmām.
- (12) 9. pielikuma 29. grozījuma galvenais mērķis ir uzlabot valstu gatavību turpmākām pandēmijām, mācoties no Covid-19 pandēmijā gūtās pieredzes un 9. pielikumā izklāstot pirmos atbilstošos veselības aizsardzības pasākumus reaģēšanai uz turpmākām pandēmijām. Turklāt ar šo grozījumu tiek risināts jautājums par cilvēku tirdzniecības apkarošānu, nosakot standartus visaptverošai stratēģijai. Turklāt grozījums ietver nelielus, bet noderīgus grozījumus repatriācijas lidojumiem un pasažieru ar invaliditāti gaisa pārvadājumiem, kā arī izmaiņas piezīmē pasažieru datu reģistra (*PDR*) datu sadaļā, kurā precizēts termins "*PUSH*".
- (13) Ir lietderīgi noteikt nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem *ICAO* padomē, jo Čikāgas konvencijas 1. pielikuma 178. grozījums, 6. pielikuma I daļas 47. grozījums, 6. pielikuma II daļas 40. grozījums, 6. pielikuma III daļas 24. grozījums, 7. pielikuma 7. grozījums, 8. pielikuma 109. grozījums, 10. pielikuma IV sējuma 91. grozījums, 14. pielikuma I sējuma 17. grozījums, 17. pielikuma 18. grozījums un 9. pielikuma 29. grozījums var būtiski ietekmēt Savienības tiesību aktu saturu, proti, Komisijas Regulu (ES) Nr. 1178/2011, Komisijas Regulu (ES) Nr. 1139/2018, Komisijas Regulu (ES) Nr. 965/2012, Komisijas Regulu (ES) Nr. 2015/640, Komisijas Regulu (ES) Nr. 139/2014, Komisijas Regulu (ES) Nr. 1332/2011 un Komisijas Regulu (ES) Nr. 2015/1998.
- (14) Savienības nostāja *ICAO* padomes 225. sesijā vai jebkurā turpmākā sesijā attiecībā uz Čikāgas konvencijas paredzētā 1. pielikuma 178. grozījuma, 6. pielikuma I daļas 47. grozījuma, 6. pielikuma II daļas 40. grozījuma, 6. pielikuma III daļas 24. grozījuma, 7. pielikuma 7. grozījuma, 8. pielikuma 109. grozījuma, 10. pielikuma

IV sējuma 91. grozījuma, 14. pielikuma I sējuma 17. grozījuma, 17. pielikuma 18. grozījuma un 9. pielikuma 29. grozījuma pieņemšanu, kā izklāstīts vēstulēs valstīm AN 12/1.1.25–20/112, AN 11/1.1.34–20/75, AN 3/45–20/85 un AN 3/1.2–20/76, AN 7/1.3.105–20/42, SP 55/4–20/94, AS 8/2.1–21/48 Konfidenciali, EC 6/3 – 21/67, būtu pilnībā atbalstīt minētos grozījumus. Šī nostāja, rīkojoties kopīgi Savienības vārdā, būtu jāpauž Savienības dalībvalstīm, kuras ir *ICAO* padomes locekles.

- (15) Savienības nostāja pēc tam, kad *ICAO* padome pieņēmusi Čikāgas konvencijas 1. pielikuma 178. grozījumu, 6. pielikuma I daļas 47. grozījumu, 6. pielikuma II daļas 40. grozījumu, 6. pielikuma III daļas 24. grozījumu, 7. pielikuma 7. grozījumu, 8. pielikuma 109. grozījumu, 10. pielikuma IV sējuma 91. grozījumu, 14. pielikuma I sējuma 17. grozījumu, 17. pielikuma 18. grozījumu un 9. pielikuma 29. grozījumu, kas *ICAO* ģenerālsekretāram jāpaziņo, izmantojot *ICAO* vēstuļu valstīm procedūru, būtu neregistrēt nepieņemšanu un paziņot par atbilstību, ar nosacījumu, ka grozījumi tiek pieņemti bez būtiskām izmaiņām. Ja Savienības tiesību aktos būtu novirze no jaunpieņemtajiem *SARP* pēc minēto *SARP* paredzētās piemērošanas dienas, par atšķirību no minētajiem konkrētajiem *SARP* būtu jāpaziņo *ICAO* saskaņā ar Čikāgas konvencijas 38. pantu par laikposmu, kurā pastāv novirze.

- (16) Šī nostāja būtu jāpauž visām Savienības dalībvalstīm,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

1. Nostāja, kas Savienības vārdā jāieņem *ICAO* padomes 225. sesijā vai jebkurā turpmākā sesijā, ir pilnībā atbalstīt ierosināto Čikāgas konvencijas 1. pielikuma 178. grozījumu, 6. pielikuma I daļas 47. grozījumu, 6. pielikuma II daļas 40. grozījumu, 6. pielikuma III daļas 24. grozījumu, 7. pielikuma 7. grozījumu, 8. pielikuma 109. grozījumu, 10. pielikuma IV sējuma 91. grozījumu, 14. pielikuma I sējuma 17. grozījumu, 17. pielikuma 18. grozījumu un 9. pielikuma 29. grozījumu.
2. Nostāja, kas Savienības vārdā jāieņem, ja *ICAO* padome bez būtiskām izmaiņām pieņems ierosināto Čikāgas konvencijas 1. pielikuma 178. grozījumu, 6. pielikuma I daļas 47. grozījumu, 6. pielikuma II daļas 40. grozījumu, 6. pielikuma III daļas 24. grozījumu, 7. pielikuma 7. grozījumu, 8. pielikuma 109. grozījumu, 10. pielikuma IV sējuma 91. grozījumu, 14. pielikuma I sējuma 17. grozījumu, 17. pielikuma 18. grozījumu un 9. pielikuma 29. grozījumu, kas minēti 1. punktā, ir nepaziņot par nepieņemšanu un paziņot par pieņemtā pasākuma ievērošanu, atbildot uz attiecīgo *ICAO* vēstuli valstīm. Ja Savienības tiesību aktos būtu novirze no *SARP*, kas pieņemti pēc minēto *SARP* paredzētās piemērošanas dienas, ir jāpaziņo *ICAO* par atšķirību no minētajiem konkrētajiem *SARP*.

2. pants

1. panta 1. punktā minēto nostāju, rīkojoties kopīgi, pauž dalībvalstis, kas ir *ICAO* padomes locekles.

1. panta 2. punktā minēto nostāju pauž visas dalībvalstis.

3. pants

Šis lēmums ir adresēts dalībvalstīm.

Briselē,

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*