



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2020. gada 12. jūnijā
(OR. en)

8797/20

Starpiestāžu lieta:
2020/0120(NLE)

ICAO 15
AVIATION 127
RELEX 446

PAVADVĒSTULE

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsekretāres vārdā parakstījis direktors <i>Jordi AYET PUIGARNAU</i>
Saņemšanas datums:	2020. gada 12. jūnijs
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs <i>Jeppe TRANHOLM- MIKKELSEN</i>
K-jas dok. Nr.:	COM(2020) 247 final
Temats:	Priekšlikums PADOMES LĒMUMS par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā attiecībā uz paziņojumu par atšķirībām no Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 1. un 6. pielikuma saistībā ar Covid-19 pandēmiju

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2020) 247 *final*.

Pielikumā: COM(2020) 247 *final*

Briselē, 12.6.2020.
COM(2020) 247 final

2020/0120 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā attiecībā uz paziņojumu par atšķirībām no Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 1. un 6. pielikuma saistībā ar Covid-19 pandēmiju

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA PRIEKŠMETS

Šis priekšlikums attiecas uz nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā (*ICAO*), atbildot uz 2020. gada 3. aprīļa vēstuli valstīm AN 11/55-20/50 attiecībā uz paziņojumu par pagaidu atšķirībām no Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 1. un 6. pielikuma saistībā ar Covid-19 pandēmiju.

1.1. 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.

1.2. 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 3 gadiem. 2019.–2022. gadā *ICAO* padomē ir pārstāvētas 7 ES dalībvalstis.

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

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 Starptautiskajai Civilās aviācijas organizācijai.

1.3. Plānotais Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas akts

Reaģējot uz Covid-19 pandēmiju, un jo īpaši, lai iegūtu no valstīm saskaņotu informāciju par darbībām, kas veiktas, lai pakalpojumu sniedzēji un personāls varētu uzturēt savu apliecību, licenču un citu apstiprinājumu derīgumu Covid-19 pandēmijas laikā, *ICAO* ir izdevusi vēstuli valstīm AN 11/55-20/50 ("pagaidu atšķirību paziņošana saistībā ar Covid-19").

ICAO mudināja valstis saskaņā ar Čikāgas konvencijas 38. pantu informēt par visām pagaidu atšķirībām, kas var rasties atsevišķu valstu Covid-19 pagaidu pasākumu dēļ, jo īpaši atšķirībām, kas saistītas ar 1. un 6. pielikumā paredzēto licencēšanu un sertifikāciju. Valstīm arī vispārīgi jānorāda, vai tās atzīs vai pieņems kā derīgas apliecības un licences, ko ietekmē citu valstu piemērotās ar Covid-19 saistītās pagaidu atšķirības.

Lai palīdzētu visām valstīm un attiecīgajām ieinteresētajām personām, *ICAO* ir atklājusi Covid-19 operatīvajiem drošības pasākumiem veltītu publisku tīmekļa vietni. Visas valstis tiek mudinātas lietot šo tīmekļa vietni un informēt *ICAO* par jaunākajām norisēm savā valstī.

ICAO atzīst vajadzību nodrošināt maksimālu elastību, vienlaikus nodrošinot arī atbilstību Čikāgas konvencijai. Šajā saistībā valstīm tiek atgādināts par to pienākumiem paziņot ICAO par iespējamām atšķirībām, kā paredzēts Konvencijas 38. pantā.

Lai šajā laikā atvieglotu pagaidu atšķirību paziņošanu un izplatīšanu, ICAO sekretariāts ir izveidojis ar Covid-19 ārkārtas gadījumiem saistītu atšķirību (CCRD) apakšsistēmu, kurai var piekļūt, izmantojot atšķirību elektroniskās reģistrācijas (EFOD) informācijas paneli, un tā provizoriski tiks uzturēta līdz 2021. gada 31. martam.

2. SAVIENĪBAS VĀRDĀ IEŅEMAMĀ NOSTĀJA

2.1. ICAO vēstule valstīm AN 11/55-20/50 un tās saistība ar spēkā esošajiem Savienības noteikumiem

ICAO vēstule valstīm AN 11/55-20/50 attiecas uz pagaidu atšķirībām no Čikāgas konvencijas 1. un 6. pielikuma, kas saistītas ar Covid-19 un attiecas uz personāla un gaisa kuģu ekspluatantu aspektiem.

Čikāgas konvencijas 1. pielikumā “Personāla licencēšana” ir paredzēti SARP lidojuma apkalpes locekļu, gaisa satiksmes vadības dispečeru, aeronavigācijas staciju operatoru, tehniskās apkopes personāla un lidojuma dispečeru licencēšanai. Saskaņā ar šiem noteikumiem licences pieteikuma iesniedzējam ir jāizpilda noteiktas prasības, kas ir proporcionālas veicamo uzdevumu sarežģītībai. Šīs prasības ir atainotas Savienības tiesību aktos, proti, Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 4. jūlija Regulā (ES) 2018/1139 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru¹, kā arī ar to saistītajos īstenošanas un deleģētajos aktos². Piemēram, Komisijas Regulā (ES) Nr. 1178/2011 ir paredzētas īpašas prasības un procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpi un noteikti ierobežojumi un termiņi personāla licencēšanai un aviācijas medicīnas pārbaudēm (t. i., noteikumi I pielikumā “PART FCL” un IV pielikumā “PART MED”). Saistībā ar nopietnajām Covid-19 pandēmijas sekām, piemēram, aviācijas medicīnas ekspertu vai aviācijas medicīnas centru ierobežotu pieejamību vai to nepieejamību, vairākas dalībvalstis piešķir veselības apliecību derīguma termiņa pagaidu pagarinājumu uz 4 mēnešiem, lai gan attiecīgie ICAO SARP paredz ne vairāk 45 dienas periodiskajai veselības stāvokļa pārbaudei un veselības apliecības atkārtotai apstiprināšanai. Dažas dalībvalstis piemēro derīguma termiņa pagarinājumu, t. i., no 4 mēnešiem līdz 8 mēnešiem, arī pilotu licencēm, ja pilotiem nav iespējas laikus nokļūt līdz lidojumu trenāžieriem vai piekļūt tiem, lai pabeigtu nepieciešamo periodisko apmācību un izpildītu pārbaudes prasības.

Personāla licenču derīguma termiņa pagarinājumi attiecas uz licencēm, kuru derīguma termiņš beidzas laikposmā no 2020. gada 1. marta līdz 2020. gada 31. oktobrim.

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

² 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.), Komisijas Regula (ES) Nr. 1321/2014 (2014. gada 26. novembris) par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu (OV L 362, 17.12.2014.).

Čikāgas konvencijas 6. pielikuma “Gaisa kuģu ekspluatācija” mērķis ir paredzēt starptautiskos gaisa pārvadājumos izmantotu gaisa kuģu ekspluatācijas standartizētus noteikumus, lai nodrošinātu augstākā līmeņa drošību un efektivitāti. Savienības līmenī šīs starptautiskās prasības ir atainotas Regulā (ES) 2018/1139, Komisijas Regulā (ES) Nr. 1178/2011 un Komisijas Regulā (ES) Nr. 965/2012³. Covid-19 pandēmijas dēļ tika būtiski samazināti komerciālie gaisa pārvadājumi, un tas radīja grūtības sasniegt vietu, kur ir pieejami piemēroti lidojumu trenāžieri. Tāpēc ir daudz tādu pilotu, kuri nespēj izpildīt nesenās pieredzes prasības, kas paredzētas Komisijas Regulas (ES) Nr. 965/2012 III pielikuma (PART ORO) ORO.FC.100. punktā un Komisijas Regulas (ES) Nr. 1178/2011 I pielikuma (PART FCL) FCL.060. punktā.

Piemēram, *ICAO SARP* paredz, ka gaisa kuģa ekspluatants nedrīkst uzdot gaisa kuģa kapteinim vai otrajam pilotam vadīt kāda tipa lidmašīnu pacelšanās un nosēšanās laikā, ja viņš iepriekšējās 90 dienās nav veicis vismaz 3 pacelšanās un nosēšanās ar tāda paša tipa lidmašīnu. Nopietnie darbības šķēršļi, ko izraisījusi Covid-19 pandēmija, ierobežo pilotu un apkalpju iespējas izpildīt šo nesenās pieredzes prasību. Šajā nolūkā un lai apkalpes varētu veikt lidojumus, tiklīdz aviācijas darbības atsāksies, dalībvalstis piemēro atbrīvojumus no šā noteikuma, paredzot, ka gaisa kuģa ekspluatantam ir jāveic riska novērtējums, lai noteiktu apkalpes kompetences pasliktināšanās varbūtību un iespējamo nopietnību situācijā, kad ilgstoši netiek veikti lidojumi. Dalībvalstis pieprasa arī atbilstošus konstatēto risku ietekmes mazināšanas pasākumus, paredzot vienu vai vairākus ekspluatācijas ierobežojumus, kas attiecas uz visu lidojuma apkalpi (piemēram, samazinot maksimālos sānvēja ierobežojumus, ieviešot augstākus pieejas minimumus, ierobežojot skrejceļa virsmas stāvokļa nosacījumus, izmantojot dispečervadību ar funkcionējošu automātiskas nosēšanās sistēmu, ja tāda ir uzstādīta).

Atbrīvojumi no šiem ekspluatācijas noteikumiem attiecas uz lidojumiem, kas tiek veikti pārskata periodā no 2020. gada 1. marta līdz 2020. gada 31. oktobrim, bet ne ilgāk kā 8 mēnešus.

Iepriekš minētās atšķirības no *ICAO* noteikumiem izriet no Regulas (ES) 2018/1139 71. panta piemērošanas, kas paredz noteiktu elastību dalībvalstīm, kurām ir atļauts piešķirt atbrīvojumus no prasībām, kas noteiktas Regulā (ES) 2018/1139 un tās īstenošanas un deleģētajos aktos, izņemot pamatprasības, steidzamu neparedzamu apstākļu vai steidzamu darbības vajadzību gadījumā un saskaņā ar minētajā pantā izklāstītajiem nosacījumiem. Viens no šiem nosacījumiem ir tāds, ka atbrīvojuma darbības joma un ilgums ir ierobežots tiktāl, cik tas ir absolūti nepieciešams. Šādā gadījumā attiecīgā dalībvalsts, izmantojot saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 74. pantu izveidoto repozitoriju, nekavējoties paziņo Komisijai, aģentūrai (*EASA*) un citām dalībvalstīm par piešķirto atbrīvojumu, tā ilgumu, tā piešķiršanas iemesliem un attiecīgā gadījumā piemērotajiem nepieciešamajiem ietekmes mazināšanas pasākumiem. Vairākas dalībvalstis izmantoja šo mehānismu saistībā ar nopietnajām Covid-19 pandēmijas sekām, un tā rezultātā radās atšķirības no *ICAO* noteikumiem. Lai Savienības vārdā paziņotu *ICAO* par atšķirībām no Čikāgas konvencijas 1. un 6. pielikuma, šajā Padomes lēmumā ir ņemti vērā šie 71. pantā paredzētie atbrīvojumi.

2.2. Savienības vārdā ieņemamā nostāja

Atšķirības, par kurām jāpaziņo *ICAO*, attiecas uz Čikāgas konvencijas 1. un 6. pielikumu saistībā ar personāla un gaisa kuģa ekspluatantu aspektiem, kā izklāstīts tabulā šā lēmuma

³ 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.).

pielikumā un kā sīkāk izklāstīts katras dalībvalsts atsevišķajā paziņojumā atbilstīgi tās individuālajam atbrīvojumam, ko piemēro saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 71. pantu.

Attiecībā uz tādu trešo valstu izdotu apliecību un licenču derīguma atzīšanu vai pieņemšanu, ko ietekmē ar Covid-19 pandēmiju saistītie pagaidu pasākumi, piemēro Regulu (ES) Nr. 452/2014, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras gaisa kuģu ekspluatācijai, ko veic trešo valstu ekspluatanti⁴. Parasti saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 452/2014 pielikuma ART.200. punkta d) apakšpunktu *EASA*, apspriežoties ar dalībvalstīm, nosaka *ICAO* standartus, kuriem tā pieļauj ietekmes mazināšanas pasākumus, ja ekspluatanta valsts vai reģistrācijas valsts ir paziņojusi par atšķirībām no *ICAO* standartiem. Aģentūra pieņem ietekmes mazināšanas pasākumu, ja tā ir guvusi pietiekamu pārliecību, ka šis pasākums nodrošina līdzvērtīgu drošības līmeni kā standarts, par atšķirībām no kura tika paziņots. Kā noteikts vēstulē valstīm AN 11/55 20/50, *ICAO* tiek informēta par attiecīgajiem Savienības tiesību aktiem, kas piemērojami trešo valstu atšķirību atzīšanai, kā norādīts šā lēmuma pielikuma tabulas pēdējā slejā.

Nostāja, kas Savienības vārdā jāpieņem *ICAO*, atbildot uz vēstuli valstīm AN 11/55 20/50, paredz paziņot par atšķirībām no Čikāgas konvencijas 1. un 6. pielikuma, ko izraisījuši ar Covid-19 pandēmiju saistītie pagaidu pasākumi, kā izklāstīts tabulā šā lēmuma pielikumā un kā sīkāk izklāstījusi katra paziņojumu sniedzošā dalībvalsts atbilstīgi tās individuālajam atbrīvojumam, ko piemēro saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 71. pantu.

3. JURIDISKAIS PAMATS

3.1. 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 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 šajā gadījumā

Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas padome ir struktūra, kas izveidota ar nolīgumu, proti, Čikāgas konvenciju.

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 paziņojumu par atšķirībām

⁴ Komisijas Regula (ES) Nr. 452/2014 (2014. gada 29. aprīlis), ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras gaisa kuģu ekspluatācijai, ko veic trešo valstu ekspluatanti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 216/2008 (OV L 133, 6.5. 2014.).

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

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

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

Atšķirības, par kurām jāpaziņo, atbildot uz *ICAO* vēstuli valstīm AN 11/55-20/50, ietekmē juridiskās sekas, ko rada Čikāgas konvencijā noteiktie standarti.

Šīs juridiskās sekas ietilpst jomā, uz kuru lielā mērā attiecas Savienības noteikumi, proti, Regula (ES) 2018/1139, Komisijas Regula (ES) Nr. 1178/2011, Komisijas Regula (ES) Nr. 1321/2014 un Komisijas Regula (ES) Nr. 965/2012. Tas nozīmē, ka saskaņā ar LESD 3. panta 2. punktu Savienībai šajā jautājumā ir ekskluzīva ārējā kompetence.

Tā kā šie pasākumi, lai gan īslaicīgi, rada atšķirības no *ICAO SARP*, ir vajadzīga Savienības nostāja. Saskaņā ar Čikāgas konvencijas 38. pantu visām dalībvalstīm ir jāpaziņo par atšķirībām, kas izriet no Čikāgas konvencijas 1. pielikumā paredzēto personāla licencēšanas termiņu pagarinājumiem un atkāpēm no *SARP* saskaņā ar Čikāgas konvencijas 6. pielikumu "Gaisa kuģa ekspluatācija".

Paredzētais akts nepapildina un negroza nolīgumā noteikto iestāžu sistēmu.

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

4.2. Materiālais juridiskais pamats

4.2.1. Principi

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

4.2.2. Piemērošana šajā gadījumā

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

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

4.3. Secinājums

Par ierosinātā lēmuma juridisko pamatu būtu jānosaka LESD 100. panta 2. punkts saistībā ar 218. panta 9. punktu.

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāņem Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā attiecībā uz paziņojumu par atšķirībām no Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 1. un 6. pielikuma saistībā ar Covid-19 pandēmiju

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 novērotājas statuss dažās *ICAO* struktūrās.
- (3) Saskaņā ar Čikāgas konvencijas 54. pantu *ICAO* padome var pieņemt starptautiskos standartus un ieteicamo praksi (*SARP*).
- (4) 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*.
- (5) Saskaņā ar Čikāgas konvencijas 39. pantu, ja starptautiskajā aeronavigācijā iesaistīta darbinieka veselības apliecība neatbilst minimālajiem standartiem, tā jāpapildina ar to datu pilnīgu uzskaitījumu, kuros tā neatbilst šiem standartiem. Šajā gadījumā datiem būtu jānorāda uz konkrētām atšķirībām, kas saistītas ar veselības apliecības derīguma termiņu.
- (6) Turklāt saskaņā ar Čikāgas konvencijas 40. pantu neviens darbinieks, kam ir šāda apliecība, nevarētu piedalīties starptautiskajā aeronavigācijā, izņemot ar tās valsts vai valstu atļauju, kuru teritorijā šis darbinieks iebrauc.
- (7) Ņemot vērā Covid-19 pandēmiju, *ICAO* atšķirību elektroniskās reģistrācijas ("EFOD") sistēmā ir izveidojusi *ICAO* ar ārkārtas gadījumiem saistītu atšķirību (*CCRD*) apakšsistēmu, kas ļauj valstīm reģistrēt pagaidu atšķirības no Čikāgas konvencijas 1. un 6. pielikuma un vienlaikus norādīt, kādu standartu vai procedūru tās uzskata par pieņemamu, lai atvieglotu starptautiskos lidojumus un izpildītu saistības saskaņā ar 40. pantu.

- (8) Čikāgas konvencijas 1. pielikumā “Personāla licencēšana” ir paredzēti *SARP* lidojuma apkalpes locekļu, gaisa satiksmes vadības dispečeru, aeronavigācijas staciju operatoru, tehniskās apkopes personāla un lidojuma dispečeru licencēšanai. Saskaņā ar šiem noteikumiem licences pieteikuma iesniedzējam noteiktos termiņos ir jāizpilda noteiktas prasības, kas ir proporcionālas veicamo uzdevumu sarežģītībai.
- (9) Čikāgas konvencijas 1. pielikumā izklāstītās prasības ir atainotas Savienības tiesību aktos, proti, Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 4. jūlija Regulā (ES) 2018/1139 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru⁷, kā arī ar to saistītajos īstenošanas un deleģētajos aktos. Piemēram, Komisijas Regulas (ES) Nr. 2011/1178⁸ pielikumā ir paredzētas īpašas prasības un procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpi un noteikti ierobežojumi un termiņi personāla licencēšanai un aviācijas medicīnas pārbaudēm, savukārt Komisijas Regulā (ES) Nr. 1321/2014 ir paredzēti noteikumi par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu⁹.
- (10) Saistībā ar nopietnajām Covid-19 pandēmijas sekām, piemēram, aviācijas medicīnas ekspertu vai aviācijas medicīnas centru ierobežotu pieejamību vai to nepieejamību, vairākas dalībvalstis piešķir veselības apliecību derīguma termiņa pagaidu pagarinājumu uz četriem mēnešiem, atkāpjoties no attiecīgajiem *ICAO SARP*. Dažas dalībvalstis pagarina arī pilotu licenču derīguma termiņu par četriem līdz astoņiem mēnešiem, ja pilotiem nav iespējas laikus nokļūt līdz lidojumu trenažieriem vai piekļūt tiem, lai pabeigtu nepieciešamo apmācību un pārbaudes. Šie pagarinājumi attiecas uz licencēm, kuru derīguma termiņš beidzas atsaucē periodā no 2020. gada 1. marta līdz 2020. gada 31. oktobrim.
- (11) Čikāgas konvencijas 6. pielikumā “Gaisa kuģu ekspluatācija” ir paredzētas standartizētas ekspluatācijas prasības starptautiskos gaisa pārvadājumos izmantotiem gaisa kuģiem, nodrošinot augstākā līmeņa drošību un efektivitāti. Savienības līmenī šīs starptautiskās prasības ir atainotas Regulā (ES) 2018/1139, Komisijas Regulā (ES) Nr. 1178/2011 un Komisijas Regulā (ES) Nr. 965/2012¹⁰.
- (12) Covid-19 pandēmijas dēļ tika būtiski samazināti komerciālie gaisa pārvadājumi, un tas radīja grūtības sasniegt vietu, kur ir pieejami piemēroti lidojumu trenažieri. Nopietnie darbības šķēršļi, ko izraisījusi Covid-19 pandēmija, ierobežo pilotu un apkalpju iespējas izpildīt *ICAO* prasības attiecībā uz neseno pieredzi. Tāpēc, lai apkalpes varētu

⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1139 (2018. gada 4. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 (OV L 212, 22.8.2018.).

⁸ 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.).

⁹ Komisijas Regula (ES) Nr. 1321/2014 (2014. gada 26. novembris) par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu (OV L 362, 17.12. 2014.).

¹⁰ 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.).

veikt lidojumus, tiklīdz aviācijas darbības atsāksies, dalībvalstis piemēro atbrīvojumus no attiecīgajām nesenās pieredzes prasībām, atļaujot darbības noteiktos ekspluatācijas apstākļos un ar atbilstošiem ietekmes mazināšanas pasākumiem, kas noteikti, pamatojoties uz riska novērtējumu. Šie atbrīvojumi attiecas uz darbībām, kas tiek veiktas pārskata periodā no 2020. gada 1. marta līdz 2020. gada 31. oktobrim, t. i., ne ilgāk kā 8 mēnešus.

- (13) Iepriekš minētie valstu pasākumi, kas atšķiras no Čikāgas konvencijas 1. un 6. pielikuma, ir pieņemti, pamatojoties uz Regulas (ES) 2018/1139 71. pantu, saskaņā ar kuru dalībvalstis jebkurai fiziskai vai juridiskai personai var piešķirt atbrīvojumus no minētajai personai piemērojamo Savienības prasību, izņemot pamatprasību, izpildes, kad tas steidzami vajadzīgs neparedzamos apstākļos, kas ietekmē minētās personas, vai minēto personu steidzamām darbības vajadzībām, ja ir izpildīti visi minētajā pantā paredzētie nosacījumi. Piemērojot šo noteikumu un ņemot vērā Covid-19 pandēmijas radītās sekas, vairākas dalībvalstis piemēro vai plāno piemērot atbrīvojumus no Savienības noteikumiem, kas paredzēti Regulā (ES) 2018/1139, Regulā (ES) Nr. 1178/2011, Regulā (ES) Nr. 1321/2014 un Regulā (ES) Nr. 965/2012.
- (14) Tā kā paziņošana par atšķirībām ietekmē saskaņā ar Čikāgas konvenciju noteikto standartu juridiskās sekas, Savienības nostājas pieņemšana attiecībā uz šādu paziņošanu ietilpst LESD 218. panta 9. punkta darbības jomā.
- (15) Tāpēc ir lietderīgi noteikt nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem, atbildot uz *ICAO* vēstuli valstīm AN 11/55-20/50, saskaņā ar kuru ir jāpaziņo par atšķirībām no Čikāgas konvencijas 1. un 6. pielikuma, ko izraisījuši pagaidu operatīvie pasākumi, kurus dalībvalstis ir veikušas saistībā ar Covid-19 pandēmiju. Savienības nostāja jāpauž tām Savienības dalībvalstīm, kuras ir piemērojušas individuālus atbrīvojumus saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 71. pantu, izraisot atšķirības, uz ko attiecas vēstule valstīm AN 11/55-20/50,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Nostāja, kas Savienības vārdā jāieņem, atbildot uz Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas 2020. gada 3. aprīļa vēstuli valstīm AN 11/55-20/50, ir izklāstīta šā lēmuma pielikumā un to sīkāk izklāsta katra paziņojumu sniedzošā dalībvalsts atbilstīgi tās individuālajam atbrīvojumam, ko piemēro saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 71. pantu

2. pants

Šā lēmuma 1. pantā minēto nostāju pauž tās Savienības dalībvalstis, kuras ir *ICAO* locekles un kuras ir pieņēmušas individuālus atbrīvojumus saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 71. pantu, izraisot atšķirības, uz ko attiecas vēstule valstīm AN 11/55-20/50.

Šis lēmums ir adresēts dalībvalstīm.

Briselē,

*Padomes vārdā —
priekšsēdētāja*