EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 9.10.2020.
COM(2020) 649 final

2020/0290 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskajā civilās aviācijas organizācijā attiecībā uz atšķirībām no Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 1., 3,. 4., 6. pielikuma I, II un II daļas, 10. pielikuma I un II sējuma, 11., 14. pielikuma I un II sējuma, 15. un 16. pielikuma I, II un III sējuma, kas jāpaziņo, un par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas Padomē attiecībā uz minētās konvencijas 6. pielikuma I un II daļas 46. un 39. grozījuma pieņemšanu saistībā ar turpmākas aprīkošanas prasības atlikšanu attiecībā uz divdesmit piecu stundu pilotu kabīnes skaņas reģistratoru (*CVR*), lai izvairītos no neparedzētām sekām Covid-19 izraisīto ārkārtas apstākļu dēļ

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA PRIEKŠMETS

Šis priekšlikums attiecas uz

- nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskajā civilās aviācijas organizācijā (*ICAO*) attiecībā uz atšķirībām, kas jāpaziņo *ICAO* saistībā ar turpmāk minētajiem grozījumiem Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju pielikumos, ko *ICAO* Padome pieņēma 219. sesijā un publicēja:

– *ICAO* vēstulē valstīm 20/19 par 1. pielikuma 176. grozījuma pieņemšanu;

– *ICAO* vēstulē valstīm 20/16 par 3. pielikuma 79. grozījuma pieņemšanu;

– *ICAO* vēstulē valstīm 20/23 par 4. pielikuma 61. grozījuma pieņemšanu;

– *ICAO* vēstulē valstīm 20/18 par 6. pielikuma I daļas 44. grozījuma pieņemšanu;

– *ICAO* vēstulē valstīm 20/31 par 6. pielikuma II daļas 37. grozījuma pieņemšanu;

– *ICAO* vēstulē valstīm 20/32 par 6. pielikuma III daļas 23. grozījuma pieņemšanu;

– *ICAO* vēstulē valstīm 20/20 par 10. pielikuma I sējuma 92. grozījuma pieņemšanu;

– *ICAO* vēstulē valstīm 20/21 par 10. pielikuma II sējuma 92. grozījuma pieņemšanu;

– *ICAO* vēstulē valstīm 20/39 par 11. pielikuma 52. grozījuma pieņemšanu;

– *ICAO* vēstulē valstīm 20/35 par 14. pielikuma I sējuma 15. grozījuma pieņemšanu;

– *ICAO* vēstulē valstīm 20/22 par 14. pielikuma II sējuma 9. grozījuma pieņemšanu;

– *ICAO* vēstulē valstīm 20/24 par 15. pielikuma 41. grozījuma pieņemšanu;

– *ICAO* vēstulē valstīm 20/28 par 16. pielikuma I sējuma 13. grozījuma pieņemšanu;

– *ICAO* vēstulē valstīm 20/29 par 16. pielikuma II sējuma 10. grozījuma pieņemšanu;

– *ICAO* vēstulē valstīm 20/30 par 16. pielikuma III sējuma 1. grozījuma pieņemšanu;

- nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem *ICAO* Padomes 221. sesijā, attiecībā uz paredzēto 6. pielikuma I un II daļas 46. un 39. grozījuma pieņemšanu saistībā ar turpmākas aprīkošanas prasības atlikšanu attiecībā uz divdesmit piecu stundu pilotu kabīnes skaņas reģistratoru (*CVR*), lai izvairītos no neparedzētām sekām Covid-19 izraisīto ārkārtas apstākļu dēļ;

– - nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem pēc tam, kad *ICAO* ir paziņojusi par 6. pielikuma I un II daļas 46. un 39. grozījuma pieņemšanu ar vēstuli valstīm, kurā dalībvalstis tiek aicinātas vai nu paziņot par neapstiprināšanu, vai paziņot par atšķirībām vai atbilstību pieņemtajam pasākumam.

2. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

2.1. Konvencija par starptautisko civilo aviāciju

Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju (“Čikāgas konvencijas”) mērķis ir regulēt starptautisko gaisa transportu. Čikāgas konvencija stājās spēkā 1947. gada 4. aprīlī, un 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 aviotransporta plānošanu un attīstību.

ICAO Padome ir *ICAO* pastāvīga struktūra, un tās sastāvā ir 36 līgumslēdzējas valstis, kuras *ICAO* asambleja ievēlējusi uz trīs gadiem. 2019.–2022. 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.

Pēc šādu pasākumu pieņemšanas *ICAO* valstīm ir jāpaziņo vai nu par nepiekrišanu, 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.

2.3. Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas Padomes 219. sesijā pieņemtie tiesību akti un to saistība ar spēkā esošajiem Savienības noteikumiem

ICAO Padome 219. sesijā ir pieņēmusi grozījumus Čikāgas konvencijas pielikumos, kas minēti 1. sadaļā. *ICAO* vēstules valstīm, ar kurām *ICAO* līgumslēdzējas valstis tiek informētas par grozījumu pieņemšanu, atgādina valstīm par to pienākumiem paziņot *ICAO* par visām iespējamām atšķirībām saskaņā ar Čikāgas konvencijas 38. pantu.

Turpmāk ir sniegts pārskats par dažādiem pielikumu grozījumiem, kurus *ICAO* Padome pieņēma 219. sesijā, un sīkāka informācija ir izklāstīta ierosinātā Padomes lēmuma pielikumā.

2.3.1. 1. pielikuma par personāla sertificēšanu 176. grozījums

ICAO 1. pielikuma 176. grozījuma pamatā ir ieteikumi, ko izstrādājusi *ICAO* Uz kompetenci balstītas apmācības un novērtēšanas darba grupa (*CBTA-TF*) un *ICAO* sekretariāts, un tas attiecas uz saskaņošanu ar dokumenta “Aeronavigācijas pakalpojumu procedūras – apmācība” (PANS-TRG, dok. Nr. 9868) 5. grozījumu attiecībā uz: jaunām definīcijām; lidojuma nodrošināšanas darbiniekiem vai lidojuma dispečeriem noteikto prasību atjaunināšanu; grozījumiem noteikumos par vertikālās pacelšanās un nosēšanās gaisa kuģiem un to piemērošanas atlikšanu, un noteikumu ieviešanu par gaisa satiksmes vadības praktiskās apmācības instruktoriem.

Grozījumi ietekmē Regulu (ES) 1178/2011 par gaisa kuģu apkalpi[1], Regulu (ES) 1321/2014 par lidojumderīguma uzturēšanu[2] un Regulu (ES) 2015/340 par gaisa satiksmes vadības dispečeriem[3]. ES tiesību akti aptver grozījumus pēc būtības. Dažas izmaiņas ir nepieciešamas, lai saskaņotu definīciju formulējumu, lai atainotu redakcionālos grozījumus un prasību par atbilstošu gaisa satiksmes vadības dispečeru instruktora īstenotu uzraudzību. Minētā prasība, kā arī dažu definīciju transponēšana ES noteikumos paredz ierobežotu laiku atšķirību iesniegšanai *ICAO*. Paredzēts, ka attiecīgie grozījumi ES noteikumos tiks veikti 2020. un 2021. gadā.

2.3.2. 3. pielikuma par meteoroloģiskajiem pakalpojumiem starptautiskajai aeronavigācijai 79. grozījums

Pēc *ICAO* 3. pielikuma 79. grozījuma izdarīšanas būs jāatjaunina Komisijas Īstenošanas Regula (ES) Nr. 2017/3731[4]

Tiek uzskatīts, ka lielākā daļa grozījumu minimāli ietekmēs ES ieinteresētās personas un kopumā uzlabos ekspluatācijas drošību un efektivitāti. Vairākos gadījumos būs nepieciešami programmatūras atjauninājumi, un tie tiek uzskatīti par samērīgiem ar gaidāmajiem ieguvumiem un pārvaldāmiem. Paredzams, ka daudzi grozījumi bez izmaiņām tiks iekļauti ES regulās līdz 2021. gada trešajam ceturksnim, ievērojot attiecīgās *EASA* ierosinātās procedūras. Līdz šo regulējuma izmaiņu pieņemšanai daudzi grozījumi ir jāpaziņo kā atšķirības.

2.3.3. Konvencijas 4. pielikuma par aeronavigācijas kartēm 61. grozījums

Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2017/373 AIS.OR.325. punkta "Aeronavigācijas kartes" a) apakšpunkta 2. un 3. daļā ir noteikts, ka aeronavigācijas informācijas pakalpojumu (AIP) sniedzējam ir jānodrošina, lai cita starpā lidlauka / helikopteru nosēšanās laukuma karte un lidlauka satiksmes karte, ja tāda ir pieejama, ir daļa no aeronavigācijas informatīvā izdevuma (AII) vai ir izsniegta atsevišķi AIP saņēmējiem. Normatīvais regulējums tiks mainīts 2020. gadā, lai pielāgotu to šim grozījumam. Tāpēc 2021. gada 4. novembrī nevajadzētu būt atšķirībām starp Savienības noteikumiem un/vai praksi un 4. pielikuma noteikumiem, tostarp visiem grozījumiem līdz 61. grozījumam (ieskaitot).

2.3.4. 6. pielikuma I daļas par gaisa kuģu ekspluatāciju jebkuros laika apstākļos 44. grozījums

Kamēr nav izdarīts grozījums Regulā (ES) Nr. 965/2012, kas ataino 6. pielikuma I daļas 44. grozījumu, būtu jāziņo par atšķirībām attiecībā uz 4.2.8.2. standartu un definīcijām. Jānorāda, ka dalībvalstīm jau bija jāziņo par atšķirību attiecībā uz 4.2.8.1.1. standartu, jo

---

1 Komisijas Regula (ES) Nr. 1178/2011 (2011. gada 3. novembis), 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. lpp.).

2 Komisijas Regula (ES) Nr. 1321/2014 (2014. gada 26. novembis) 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., 1. lpp.).

3 Komisijas Regula (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. lpp.).

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

pašlaik Regula (ES) 965/2012 atļauj piešķirt darbības atvieglojumus tikai projicējošiem displejiem (*HUD*) un redzamības uzlabošanas sistēmām (EVS)[5].

2.3.4.1. Atļauju, atzinumu un apstiprinājumu (AAA) noteikumu saskaņošana

Šis grozījums paredz atšķirības reģistrāciju, lai gan dalībvalstīm jau bija jāreģistrē atšķirība saskaņā ar standartiem un ieteicamo praksi (*SARP*) saistībā ar darbībām ar pagarinātu novirzīšanās laiku (*EDTO*), jo šis jēdziens vēl nav transponēts Regulā (ES) Nr. 965/2012[6] (tā vietā tiek īpaši tāli lidojumi divu dzinēju lidmašīnām (*ETOPS*))[7].

2.3.4.2. 83. bis pants

Izmaiņas pielikumā paredz, ka gaisa kuģī atrodas pamatojoties uz Čikāgas konvencijas 83. *bis* pantu noslēgta nolīguma kopsavilkuma apliecināta kopija. Turklāt 6. pielikuma I daļas jaunajā 10. papildinājumā ir iekļauta nolīguma kopsavilkuma standartizēta forma. Tajā ir ietverta visa nepieciešamā informācija un sniegta veidlapa, ko ekspluatants var izmantot perona pārbaudēm vai citām sertifikācijas darbībām, lai mazinātu pārpratumus, ja pārbaudāmajam gaisa kuģim ir piemērojams 83. *bis* pantā paredzētais nolīgums. Turklāt tiek prasīts, lai nolīguma kopsavilkums tiktu nosūtīts *ICAO,* kad 83. *bis* pantā paredzētais nolīgums tiek iesniegts reģistrācijai.

Saskaņā ar tiesisko regulējumu, kas noteikts ar Regulu (ES) 2018/1139[8] un tās īstenošanas un deleģētajiem aktiem, reģistrācijas valsts (RV) funkciju nodošanu starp ES dalībvalstīm veic ES regulatorā sistēma veidā, kas pilnībā atbilst Čikāgas konvencijas 83. *bis* panta mērķiem. Šī sistēma ir piemērojama visiem jebkuras ES dalībvalsts reģistrā iekļautajiem gaisa kuģiem, ko ekspluatē operators, kura galvenā uzņēmējdarbības vieta ir citā ES dalībvalstī un kurš pilda ekspluatanta valsts uzliktos pienākumus.

Tiek uzskatīts, ka nesen pieņemtie *SARP* radīs papildu administratīvo slogu operatoriem, risinot (ar drošību nesaistītas) problēmas ar perona inspektoriem . Turklāt *ICAO* groza savus reģistrācijas noteikumus, lai 83. *bis* pantā paredzēto nolīgumu varētu reģistrēt, izmantojot interaktīvu tīmekļa sistēmu. Ja šādai sistēmai var piekļūt visā pasaulē, prasība par dokumenta pārvadāšanu gaisa kuģī ir vēl apšaubāmāka.

Nav paredzēts grozīt Regulu (ES) 965/2012, lai nodrošinātu atbilstību šim konkrētajam standartam.

Tāpēc būtu jāpaziņo par atšķirību no jaunā *ICAO SARP*.

2.3.4.3. Uzticams strāvas avots vieglajiem lidojumu reģistratoriem

Pret avārijām aizsargāti lidojumu reģistratori (piemēram, lidojuma parametru reģistratori (*FDR*) vai pilotu kabīnes skaņas reģistratori (*CVR*)) ir jāuzstāda ar elektroapgādi no avota, kas nodrošina to darbības maksimālu uzticamību. Šādi noteikumi nepastāv attiecībā uz vieglajiem

---

5 Atbildot uz 6. pielikuma I daļas 38. grozījumu, kas paziņots vēstulē valstīm 11/1.3.27-14/9.

6 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. lpp.).

7 Atbildot uz 6. pielikuma I daļas 38. grozījumu, kas paziņots vēstulē valstīm 11/1.3.27-14/9.

8 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., 1. lpp.).

reģistratoriem (piemēram, pilotu kabīnes skaņas reģistrācijas sistēmu (*CARS*) vai gaisa kuģa parametru reģistrēšanas sistēmām (*ADRS*)). Ir ieviests jauns standarts, kas piemērojams lidmašīnām, kuru sākotnējais lidojumderīguma sertifikāts ir izdots pēc 2016. gada (1.6. standarts 6. pielikuma I daļas 8. papildinājumā), lai vieglie reģistratori būtu pieslēgti strāvas avotam, kas nodrošina pienācīgu un uzticamu reģistrēšanu to ekspluatācijas vidē.

Regulā (ES) Nr. 965/2012 ir noteikts, ka dažām vieglo lidmašīnu kategorijām, kas tiek izmantotas komerciāliem gaisa pārvadājumiem (*CAT*), jāpārvadā viegls lidojumu reģistrators, ja attiecīgajam gaisa kuģim pirmais individuālais lidojumderīguma sertifikāts (*CofA*) ir izdots 2022. gada 5. septembrī vai vēlāk (skatīt Regulas (ES) Nr. 965/2012 IV pielikuma (*CAT* daļa) CAT.IDE.A.191. punktu). Ja 6. pielikuma I daļas 8. papildinājuma jaunais 1.6. standarts tiktu transponēts ES prasībās, tas būtu piemērojams vienīgi šīm vieglo lidmašīnu kategorijām, ja vien turpmāks šā standarta transponēšanas ES noteikumos un piemērošanas diapazona paplašināšanas novērtējums nepierādītu, kas tas uzlabo ekspluatācijas drošību un efektivitāti. Turklāt, tā kā jaunais standarts ir iekļauts 6. pielikuma I daļas papildinājumā, jāiesniedz paziņojums par atbilstību papildinājumam vai atšķirību no tā attiecībā uz standartu, kas paredz viegla lidojumu reģistratora pārvadāšanu un atsauci uz šo papildinājumu. Tāpēc būtu jāziņo par atšķirību.

2.3.4.4. Datu pārraides sakaru ziņojumu reģistrācija

6. pielikuma I daļas 6.3.3.1.2. standarts netika transponēts Regulā (ES) Nr. 965/2012. Dalībvalstīm jau jābūt reģistrējušām atšķirību no minētā standarta[9]. Ar 44. grozījumu atšķirība saglabāsies.

2.3.4.5. Briesmās nonākuša gaisa kuģa atrašanās vietas noteikšana

Noteikumi par briesmās nonākušas lidmašīnas atrašanās vietas noteikšanu ir transponēti Regulas (ES) Nr. 965/2012 IV pielikuma (*CAT* daļa) CAT.GEN.MPA.210. punktā, kas piemērojams dažām lidmašīnu kategorijām, kurām individuālais *CofA* pirmo reizi izsniegts 2023. gada 1. janvārī vai pēc tam. 6.18.1. standarta grozījums labāk saskaņos šo standartu ar CAT.GEN.MPA.210. punktu, kas piemērojams lidmašīnām, kurām individuālais *CofA* pirmo reizi izsniegts 2023. gada 1. janvārī vai vēlāk. Tomēr reģistrētā atšķirība no 6.18.1. standarta jāsaglabā, jo 6.18.1. standartā un CAT.GEN.MPA.210. punktā maksimālās sertificētās pacelšanās masas (*MCTOM*) un maksimālās operatīvo pasažieru vietu konfigurācijas (*MOPSC*) kritēriji atšķiras.

2.3.5. 6. pielikuma II daļas par gaisa kuģu ekspluatāciju 37. grozījums

2.3.5.1. Ekspluatācija jebkuros laika apstākļos

Kamēr nav izdarīts grozījums Regulā (ES) Nr. 965/2012, būtu jāziņo par atšķirībām attiecībā uz definīcijām. Dalībvalstīm jau jābūt reģistrējušām atšķirību saskaņā ar 2.2.2.2.1.1. punktu, jo Regula (ES) 965/2012 pašlaik atļauj piešķirt darbības atvieglojumus tikai *HUD* un EVS[10].

Dalībvalstīm jau jābūt reģistrējušām atšķirību saskaņā ar 2.2.2.2.1. punktu, jo Regulas (ES) 965/2012 VI pielikumā (*NCC* daļā) noteikums ir adresēts ekspluatantam, nevis kapteinim; attiecībā uz ekspluatāciju sliktas redzamības apstākļos (*LVO*) tā ir kompetentā iestāde, kā noteikts Regulas (ES) Nr. 965/2012 V pielikumā (*SPA* daļa).

2.3.5.2. 83. bis pants

[9] Atbildot uz 6. pielikuma I daļas 43. grozījumu, kas paziņots vēstulē valstīm 11/1.3.32-18/12.

[10] Sk. 9. zemsvītras piezīmi.

Izmaiņas šajā pielikumā paredz, ka gaisa kuģī atrodas, pamatojoties uz Čikāgas konvencijas 83. *bis* pantu noslēgta nolīguma kopsavilkuma apliecināta kopija. Turklāt 6. pielikuma I daļas jaunajā 10. papildinājumā ir iekļauta nolīguma kopsavilkuma standartizēta forma. Tajā ir ietverta visa nepieciešamā informācija un sniegta veidlapa, ko ekspluatants var izmantot perona pārbaudēs vai citām sertifikācijas darbībām, lai mazinātu pārpratumus, ja pārbaudāmajam gaisa kuģim ir piemērojams 83. *bis* pantā paredzētais nolīgums. Turklāt tiek prasīts, lai nolīguma kopsavilkums tiktu nosūtīts *ICAO*, kad 83. *bis* pantā paredzētais nolīgums tiek iesniegts reģistrācijai.

Saskaņā ar tiesisko regulējumu, kas noteikts ar Regulu (ES) 2018/1139 un tās īstenošanas un deleģētajiem aktiem, reģistrācijas valsts (RV) funkciju nodošanu starp ES dalībvalstīm veic ES regulatorā sistēma veidā,, kas pilnībā atbilst Čikāgas konvencijas 83. *bis* panta mērķiem. Šī sistēma ir piemērojama visiem jebkuras ES dalībvalsts reģistrā iekļautajiem gaisa kuģiem, ko ekspluatē operators, kura galvenā uzņēmējdarbības vieta ir citā ES dalībvalstī un kurš pilda ekspluatanta valsts uzliktos pienākumus.

Tiek uzskatīts, ka jaunie *SARP* radīs papildu administratīvo slogu operatoriem, risinot (ar drošību nesaistītas) problēmas ar perona inspektoriem.

Turklāt *ICAO* groza savus reģistrācijas noteikumus, lai 83. *bis* pantā paredzēto nolīgumu varētu reģistrēt, izmantojot interaktīvu tīmekļa sistēmu. Ja šādai sistēmai var piekļūt visā pasaulē, prasība par dokumenta pārvadāšanu gaisa kuģī ir vēl apšaubāmāka.

Nav paredzēts grozīt Regulu (ES) 965/2012, lai nodrošinātu atbilstību šim konkrētajam standartam.

Tāpēc būtu jāziņo par atšķirībām no jaunajiem *ICAO SARP*.

2.3.6. 6. pielikuma III daļas par gaisa kuģu ekspluatāciju 23. grozījums

2.3.6.1. Ekspluatācija jebkuros laika apstākļos

Kamēr nav izdarīts grozījums Regulā (ES) Nr. 965/2012, būtu jāreģistrē atšķirības attiecībā uz 2.2.8.2. standartu un definīcijām. Dalībvalstīm jau jābūt reģistrējušām atšķirību saskaņā ar 2.2.8.1.1. punktu, jo Regula (ES) 965/2012 pašlaik atļauj piešķirt darbības atvieglojumus tikai *HUD* un *EVS*[11].

2.3.6.2. 83. bis pants

Izmaiņas šajā pielikumā paredz, ka gaisa kuģī tiek pārvadāta, pamatojoties uz Čikāgas konvencijas 83. *bis* pantu noslēgta nolīguma kopsavilkuma apliecināta kopija. Turklāt 6. pielikuma I daļas jaunajā 10. papildinājumā ir iekļauta nolīguma kopsavilkuma standartizēta forma. Tajā ir ietverta visa nepieciešamā informācija un sniegta veidlapa, ko ekspluatants var izmantot perona pārbaudēm vai citām sertifikācijas darbībām, lai mazinātu pārpratumus, ja pārbaudāmajam gaisa kuģim ir piemērojams 83. *bis* pantā paredzētais nolīgums. Turklāt tiek prasīts, lai nolīguma kopsavilkums tiktu nosūtīts *ICAO*, kad 83. *bis* pantā paredzētais nolīgums tiek iesniegts reģistrācijai.

Saskaņā ar tiesisko regulējumu, kas noteikts ar Regulu (ES) 2018/1139 un tās īstenošanas un deleģētajiem aktiem, reģistrācijas valsts (RV) funkciju nodošanu starp ES dalībvalstīm veic ES regulatorā sistēma veidā,, kas pilnībā atbilst Čikāgas konvencijas 83. *bis* panta mērķiem. Šī sistēma ir piemērojama visiem ES dalībvalsts reģistrā iekļautajiem gaisa kuģiem, ko ekspluatē operators, kura galvenā uzņēmējdarbības vieta ir citā ES dalībvalstī un kurš pilda ekspluatanta valsts uzliktos pienākumus.

[11] Sk. 9. zemsvītras piezīmi.

Tiek uzskatīts, ka nesen pieņemtie *SARP* radīs papildu administratīvo slogu operatoriem, risinot (ar drošību nesaistītas) problēmas ar perona inspektoriem.

Turklāt *ICAO* groza savus reģistrācijas noteikumus, lai 83. *bis* pantā paredzēto nolīgumu varētu reģistrēt, izmantojot interaktīvu tīmekļa sistēmu. Ja šādai sistēmai var piekļūt visā pasaulē, prasība par dokumenta pārvadāšanu gaisa kuģī ir vēl apšaubāmāka.

Šajā posmā nav paredzēts ierosināt grozījumus Regulā (ES) Nr. 965/2012, lai nodrošinātu atbilstību šim konkrētajam standartam.

Tāpēc būtu jāziņo par atšķirībām no jaunajiem *ICAO SARP*.

2.3.6.3. Lidojumu reģistratori

Pret avārijām aizsargāti lidojumu reģistratori (piemēram, *FDR* vai *CVR*) ir jāuzstāda ar elektroapgādi no avota, kas nodrošina to darbības maksimālu uzticamību. Šādas prasības nav noteiktas attiecībā uz vieglajiem reģistratoriem (piemēram, *CARS* vai *ADRS*). Ir ieviests jauns standarts (1.6. standarts 6. pielikuma III daļas 4. papildinājumā), lai vieglie reģistratori būtu pieslēgti strāvas avotam, kas nodrošina pienācīgu un uzticamu reģistrēšanu to ekspluatācijas vidē.

Regulā (ES) Nr. 965/2012 ir noteikts, ka dažām vieglo helikopteru kategorijām, kas tiek izmantotas *CAT* lidojumiem, jāpārvadā viegls lidojumu reģistrators, ja attiecīgajam gaisa kuģim *CofA* ir izdots 2022. gada 5. septembrī vai vēlāk (skatīt Regulas (ES) Nr. 965/2012 IV pielikuma (*CAT* daļa) CAT.IDE.H.191. punktu. Ja 6. pielikuma III daļas 4. papildinājuma 1.6. standarts tiktu transponēts ES prasībās, tas būtu piemērojams vienīgi šīm vieglo helikopteru kategorijām, ja vien turpmāks šā standarta transponēšanas ES noteikumos un piemērošanas diapazona paplašināšanas novērtējums nepierādītu, kas tas uzlabo ekspluatācijas drošību un efektivitāti. Turklāt, tā kā jaunais standarts ir iekļauts 6. pielikuma III daļas papildinājumā, jāiesniedz paziņojums par atbilstību papildinājumam vai atšķirību no tā attiecībā uz standartu, kas paredz viegla lidojumu reģistratora pārvadāšanu un atsauci uz šo papildinājumu. 4.3.1.1.4. standarts paredz, ka lidojumu reģistratori ir jāpārvadā helikopteriem, kuru *MCTOM* ir mazāka par 3175 kg, un šis reģistrators var būt *ADRS*.

6. pielikuma III daļā nav prasību par *CARS* pārvadāšanu. Tāpēc būtu jāziņo par atšķirību attiecībā uz 4.3.1.2.4. standartu, lai precizētu, ka gadījumā, ja tiek izmantots *ADRS*, pašlaik nav ES prasību par tā strāvas avota uzticamību.

2.3.6.4. Datu pārraides sakaru ziņojumu reģistrācija

6. pielikuma III daļas 4.3.3.1.2. un 4.7.3.1.1.1. standarts netika transponēts Regulā (ES) Nr. 965/2012. Dalībvalstīm jau jābūt reģistrējušām atšķirību no minētā standarta[12]. Ar 23. grozījumu atšķirība saglabāsies.

2.3.7. 10. pielikuma par aeronavigācijas telesakariem I sējuma 92. grozījums

ICAO 10. pielikuma I sējums līdz 89. grozījumam (ieskaitot) ir minēts Regulas (ES) 2017/373 VIII pielikuma B apakšsadaļas CNS.TR.100. punktā "Sakaru, navigācijas vai novērošanas pakalpojumu sniedzēju darba metodes un darbības procedūras". Šo noteikumu ir paredzēts mainīt, iekļaujot grozījumus līdz 92. grozījumam (ieskaitot), kas ierosināti *ICAO* vēstulē valstīm 20/20, kas iepriekš minēta CS.TR.100. punktā. Turpmāk būtu jāziņo par atšķirībām no noteikumiem, kurus ietekmē grozījumi līdz 92. grozījumam.

[12] Sk. 9. zemsvītras piezīmi.

2.3.8. 10. pielikuma par aeronavigācijas telesakariem II sējuma 92. grozījums

Tas ir grozījums, kas izriet no 3. pielikuma 79. grozījuma (par meteoroloģiskajiem pakalpojumiem starptautiskajai aeronavigācijai), kas ietekmē aeronavigācijas fiksēto dienestu (*AFS*).

ICAO 10. pielikuma II sējums līdz 89. grozījumam (ieskaitot) ir minēts Regulas (ES) 2017/373 VIII pielikuma B apakšsadaļas CNS.TR.100. punktā "Sakaru, navigācijas vai novērošanas pakalpojumu sniedzēju darba metodes un darbības procedūras". Šo noteikumu ir paredzēts mainīt, iekļaujot grozījumus līdz 92. grozījumam (ieskaitot), kas ierosināti *ICAO* vēstulē valstīm 20/21, kas iepriekš minēta CS.TR.100. punktā. Tāpēc būtu jāziņo par atšķirībām no grozītajiem *SARP*.

2.3.9. 11. pielikuma par gaisa satiksmes pakalpojumiem 56. grozījums

Attiecībā uz civilām lidmašīnām potenciāli bīstamu darbību koordinēšanu, kā jau paredzēts 11. pielikuma 2. nodaļas 2.19.1. punktā, ar Īstenošanas regulu (ES) 2020/469[13] tika ieviests 3.c pants Regulā (ES) 2017/373, ar ko nosaka atbilstošās prasības, kuras būs piemērojamas no 2022. gada 27. janvāra. Paredzams, ka savlaicīgi tiks izpildītas papildu prasības, kas ieviestas ar 2. nodaļas 52. grozījumu attiecībā uz drošības riska novērtējumu. Līdz attiecīgās regulas pieņemšanai atšķirības būtu jāpaziņo.

Nesen pieņemtie 11. pielikuma 3. nodaļas standarti par prasību operatīvo transportlīdzekļu vadītājiem atkārtot balss pārraidīto norādījumu daļas, kas saistītas ar drošību, jau ir aplūkoti ierosinātajā Regulas (ES) Nr. 139/2014 grozījumā[14], kuru paredzēts publicēt līdz 2020. gada beigām. Lai šo regulu saskaņotu ar Regulu (ES) Nr. 923/2012 (Eiropas standartizētie gaisa satiksmes noteikumi (*SERA*)), šīm prasībām, kā arī prasībai gaisa satiksmes vadības dispečeram klausīties atkārtoto informāciju ir jāpievēršas laikus. Regulas (ES) Nr. 923/2012 SERA.8015 "Gaisa satiksmes vadības atļaujas" e) punktā ir ietvertas prasības par atļauju un ar drošību saistītās informācijas atkārtošanu, un tajā galvenokārt aplūkota saziņa starp lidojuma apkalpi un gaisa satiksmes vadības dispečeru. Šā *SERA* punkta grozījums ļautu līdz 2023. gadam izpildīt 11. pielikuma 52. grozījumu.

Līdz attiecīgās regulas pieņemšanai atšķirības būtu jāpaziņo.

2.3.10. 14. pielikuma par lidlaukiem I sējuma 15. grozījums

Grozījumi 3., 5. un 9. nodaļas noteikumos paredz, ka būtu jāgroza dažas *EASA* sertifikācijas specifikācijas, kuras plānots pieņemt līdz 2021. gada 3. ceturksnim. Līdz pieņemšanai būtu jāreģistrē atšķirības šīm nodaļām. Tāpēc būtu jāziņo par atšķirībām attiecībā uz grozītajiem *SARP*.

2.3.11. 14. pielikuma par lidlaukiem II sējuma 9. grozījums

14. pielikuma II sējumā ieviesto izmaiņu analīze liecina, ka to transponēšana izraisītu grozījumus galvenokārt saistībā ar helikopteru lidlauka projekta sertifikācijas specifikācijām. Šādi turpmākie grozījumi attiektos uz izmaiņām, kas ieviestas 14. pielikuma II sējuma 1., 3., 4. un 5. nodaļā. Tomēr dažos gadījumos netiek uzskatīts par lietderīgu grozīt pašreizējās

[13] Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/469 (2020. gada 14. februāris), ar ko attiecībā uz prasībām par gaisa satiksmes pārvaldības / aeronavigācijas pakalpojumiem, gaisa telpas struktūru plānojumu un datu kvalitāti, skrejceļu drošumu groza Regulu (ES) Nr. 923/2012, Regulu (ES) Nr. 139/2014 un Regulu (ES) 2017/373 un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 73/2010 (OV L 104, 3.4.2020., 1. lpp.).

[14] Komisijas Regula (ES) Nr. 139/2014 (2014. gada 12. februāris), ar ko nosaka prasības un administratīvās procedūras saistībā ar lidlaukiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 44, 14.2.2014., 1. lpp.).

specifikācijas (piemēram, helikopteru lidlauka apgaismes sistēmu specifikācijas), kā tas jau norādīts ieteikumā *ICAO* vēstulē valstīm A4/1.1.58-18/97.

Citos gadījumos grozījumi 14. pielikuma II sējumā (2. un 6. nodaļā) paredzētu, ka būtu jāgroza normatīvais regulējums, kas ieviests ar pašu Regulu (ES) Nr. 139/2014.

Tādējādi attiecīgās atšķirības būtu jāpaziņo, līdz tiks veikti grozījumi attiecīgajos ES reglamentējošajos noteikumos.

2.3.12. 15. pielikuma par aeronavigācijas informācijas pakalpojumiem 41. grozījums

Grozījuma mērķis ir uzlabot informāciju par civilajai aviācijai bīstamām darbībām, ko izplata ar paziņojumu lidotājiem (*NOTAM*), pievēršoties īpašajam konflikta zonu gadījumam.

Regulā (ES) 2017/373, kas grozīta ar Regulu (ES) 2020/469, ir ietverti jaunākie *ICAO* 15. pielikuma *SARP* un procedūras attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumiem — noteikumi par aeronavigācijas informācijas vadību (*PANS-AIM*) VI pielikumā (*AIS* daļa). Tomēr par atšķirību ir jāpaziņo, jo *ICAO* pieņemtie grozījumi vēl nav iekļauti Regulas (ES) 2017/373 VI pielikumā (*AIS* daļa).

2.3.13. 16. pielikuma par vides aizsardzību I sējuma 13. grozījums

Piemērojamais 16. pielikuma grozījums ir paredzēts Regulas (ES) 2018/1139 9. panta 2. punkta pirmajā daļā, un tas stāsies spēkā 2022. gada 1. aprīlī

Tomēr saskaņā ar *ICAO* vēstuli valstīm 20/28 16. pielikuma I sējuma 13. grozījuma piemērošanas datums ir 2021. gada 1. janvāris.

Līdz 2022. gada 31. martam pastāvēs atšķirība starp ES regulām un/vai praksi un 16. pielikuma I sējuma noteikumiem ar visiem grozījumiem līdz 13. grozījumam (ieskaitot). Tāpēc par atšķirību, kas pastāvēs līdz 2022. gada 31. martam, būtu jāpaziņo.

2.3.14. 16. pielikuma par vides aizsardzību II sējuma 10. grozījums

Piemērojamais 16. pielikuma II sējuma grozījums ir paredzēts Regulas (ES) 2018/1139 9. panta 2. punkta pirmajā daļā.

Saskaņā ar *ICAO* vēstuli valstīm 20/29 16. pielikuma II sējuma 10. grozījuma piemērošanas datums ir 2021. gada 1. janvāris. Grozījumu ir paredzēts veikt ar attiecīgo *EASA* procesu. Tomēr līdz 2022. gada 31. martam pastāvēs atšķirība starp ES regulām un/vai praksi un 16. pielikuma II sējuma praksi un noteikumiem ar visiem grozījumiem līdz 10. grozījumam (ieskaitot). Tāpēc būtu jāziņo par atšķirību.

2.3.15. 16. pielikuma par vides aizsardzību III sējuma 1. grozījums

Saskaņā ar *ICAO* vēstuli valstīm 20/30 16. pielikuma III sējuma 1. grozījuma piemērošanas datums ir 2021. gada 1. janvāris. Attiecīgais 16. pielikuma III sējuma grozījums ir paredzēts Regulas (ES) 2018/1139 9. panta 2. punkta pirmajā daļā.

Tomēr līdz 2022. gada 1. aprīlim pastāvēs atšķirība starp ES regulām un/vai praksi un 16. pielikuma III sējuma noteikumiem ar visiem grozījumiem līdz 13. grozījumam (ieskaitot).

2.4. 6. pielikuma I un II daļas 46. un 39. grozījums, ko paredzēts pieņemt Civilās aviācijas organizācijas Padomei saistībā ar turpmākas aprīkošanas prasības atlikšanu attiecībā uz divdesmit piecu stundu pilotu kabīnes skaņas reģistratoru (*CVR*), lai izvairītos no neparedzētām sekām Covid-19 izraisīto ārkārtas apstākļu dēļ

6. pielikuma I un II daļas 46.un 39. grozījums, kas attiecas uz turpmākas aprīkošanas prasības atlikšanu attiecībā uz divdesmit piecu stundu pilotu kabīnes skaņas reģistratoru (*CVR*), lai

izvairītos no neparedzētām sekām Covid-19 izraisīto ārkārtas apstākļu dēļ, tiks pieņemts *ICAO* Padomes 221. sanāksmē.

Šo Čikāgas konvencijas *6. pielikuma "Gaisa kuģu ekspluatācija I daļas "Starptautiskais komerciālais gaisa transports – Lidmašīnas" un II daļas "Starptautiskā vispārējas nozīmes aviācija – Lidmašīnas"* grozījumu mērķis ir atlikt līdz 2022. gada 1. janvārim jauno pienākumu veikt ierakstus ar divdesmit piecu stundu pilotu kabīnes skaņas reģistratoru (*CVR*), kad paredzētie grozījumi kļūs juridiski saistoši Čikāgas konvencijas pusēm.

2021. gada 1. janvāris tika noteikts kā aprīkošanas ar *CVR* datums. Covid-19 pandēmija tika izsludināta 2020. gada sākumā, un kopš tā laika tā ir radījusi būtiskus traucējumus gaisa kuģu ražošanā un gaisa kuģu ražotāju piegādes ķēdēs.

3. SAVIENĪBAS VĀRDĀ IEŅEMAMĀ NOSTĀJA

3.1. Atšķirības, par kurām jāpaziņo

ICAO Padomes 219. sesijā, kas notika 2020. gada 2.–20. martā, tika pieņemti vairāki dažādu Čikāgas konvencijas pielikumu grozījumi drošības, vides un aeronavigācijas jomā.

Attiecībā uz katru *ICAO* pielikumu Padomes lēmuma priekšlikuma pielikumā ir atsauce uz attiecīgajiem Savienības tiesību aktiem. Visi minētie grozījumi attiecas uz jomām, uz kurām attiecas Savienības tiesību akti, un tāpēc tie Savienības ekskluzīvā ārējā kompetencē. Turklāt Padomes lēmuma priekšlikuma pielikumā ir sīki izklāstītas atšķirības, par kurām jāpaziņo *ICAO*. Nākamajā sarakstā pa pielikumiem ir norādīta nepieciešamība paziņot *ICAO* par atšķirībām:

– vēstule valstīm 20/19 par 1. pielikuma 176. grozījuma pieņemšanu – atšķirības, kas jāpaziņo;

– vēstule valstīm 20/16 par 3. pielikuma 79. grozījuma pieņemšanu – atšķirības, kas jāpaziņo;

– vēstule valstīm 20/18 par 6. pielikuma I daļas 44. grozījuma pieņemšanu – atšķirības, kas jāpaziņo;

– vēstule valstīm 20/31 par 6. pielikuma II daļas 37. grozījuma pieņemšanu – atšķirības, kas jāpaziņo;

– vēstule valstīm 20/32 par 6. pielikuma III daļas 23. grozījuma pieņemšanu – atšķirības, kas jāpaziņo;

– vēstule valstīm 20/20 par 10. pielikuma I sējuma 92. grozījuma pieņemšanu – atšķirības, kas jāpaziņo;

– vēstule valstīm 20/21 par 10. pielikuma II daļas 92. grozījuma pieņemšanu – atšķirības, kas jāpaziņo;

– vēstule valstīm 20/39 par 11. pielikuma 52. grozījuma pieņemšanu – atšķirības, kas jāpaziņo;

– vēstule valstīm 20/35 par 14. pielikuma I sējuma 15. grozījuma pieņemšanu – atšķirības, kas jāpaziņo;

– vēstule valstīm 20/22 par 14. pielikuma II daļas 9. grozījuma pieņemšanu – atšķirības, kas jāpaziņo;

– vēstule valstīm 20/24 par 15. pielikuma 41. grozījuma pieņemšanu – atšķirības, kas jāpaziņo.

Šajā saistībā, ņemot vērā attiecīgos Savienības tiesību aktus, nostāja, kas jāieņem Savienības vārdā, ir paziņot par atšķirībām saskaņā ar Čikāgas konvencijas 38. pantu, kā noteikts Padomes lēmuma priekšlikuma pielikumā.

3.2. 6. pielikuma I un II daļas 46. un 39. grozījums

Galvenās izmaiņas, kas jāievieš pašreizējos Savienības noteikumos ar 6. pielikuma I un II daļas 46. un 39. grozījuma priekšlikumu, ir pārcelt uz 2022. gada 1. janvāri jaunā noteikuma par divdesmit piecu stundu aprīkojuma ieviešanas datumu, kas sākotnēji bija paredzēts 2021. gada 1. janvārī.

Covid-19 pandēmijas dēļ jaunā noteikuma par divdesmit piecu stundu aprīkojuma ieviešana, kas sākotnēji bija paredzēta 2021. gada 1. janvārī, ir nereāla arī Savienības līmenī. Komisija ir procesā, lai pieņemtu minētā datuma pārcelšanu Savienības līmenī, izdarot grozījumus attiecīgajā Komisijas regulā[15]. Tāpēc būtu jāatbalsta *ICAO* ierosinātā atlikšana. Turklāt, tiklīdz *ICAO* paziņo par 6. pielikuma I un II daļas 46. un 39. grozījuma pieņemšanu ar vēstuli valstīm, aicinot dalībvalstis vai nu paziņot par savu noraidījumu, paziņot par atšķirībām vai atbilstību pieņemtajam pasākumam, Savienības nostājai vajadzētu būt — paziņot par atbilstību.

4. JURIDISKAIS PAMATS

4.1. Procesuālais juridiskais pamats

4.1.1. Principi

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

LESD 218. panta 9. punktu piemēro neatkarīgi no tā, vai Savienība ir attiecīgās struktūras dalībniece vai nolīguma puse[16].

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*"[17].

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

---

15 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. lpp.). Sk. gaisa kuģu ekspluatācijas noteikumus, CAT.IDE.A.185. punkta c) apakšpunkta 1. daļu un NCC.IDE.A.160. punkta b) apakšpunkta 1. daļu.

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

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

Atšķirības, par kurām jāpaziņo, atbildot uz iepriekš minētajām *ICAO* vēstulēm valstīm, ietekmē juridiskās sekas, ko rada Čikāgas konvencijā noteiktie standarti.

Šīs juridiskās sekas ietilpst jomā, uz kuru attiecas Savienības noteikumi, proti, Regula (ES) 2018/1139, Regula (ES) 2017/373, Regula (ES) Nr. 965/2012, Regula (ES) 2020/469 un Regula (ES) Nr. 139/2014. Tas nozīmē, ka saskaņā ar LESD 3. panta 2. punktu Savienībai šajā jautājumā ir ekskluzīva ārējā kompetence.

Pieņemtie akti 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 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 šajā gadījumā

Pieņemtā 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

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

2020/0290 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskajā civilās aviācijas organizācijā attiecībā uz atšķirībām no Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 1., 3,. 4., 6. pielikuma I, II un II daļas, 10. pielikuma I un II sējuma, 11., 14. pielikuma I un II sējuma, 15. un 16. pielikuma I, II un III sējuma, kas jāpaziņo, un par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas Padomē attiecībā uz minētās konvencijas 6. pielikuma I un II daļas 46. un 39. grozījuma pieņemšanu saistībā ar turpmākas aprīkošanas prasības atlikšanu attiecībā uz divdesmit piecu stundu pilotu kabīnes skaņas reģistratoru (*CVR*), lai izvairītos no neparedzētām sekām Covid-19 izraisīto ārkārtas apstākļu dēļ

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 100. panta 2. punktu kopā 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, 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 ir pārstāvētas septiņas dalībvalstis.

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

(4) 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*.

(5) Savā 219. sesijā, kas notika no 2020. gada 2. līdz 20. martam, *ICAO* Padome pieņēma grozījumus Čikāgas konvencijas 1., 3., 4., 6. pielikumā (I, II un III daļa), 10. pielikumā (I un II sējums), 11., 14. pielikumā (I un II sējums), 15. un 16. pielikumā (I, II un III sējums) drošības, vides un gaisa navigācijas jomā. Attiecīgās *ICAO* vēstules valstīm, ar kurām *ICAO* līgumslēdzējas valstis tiek informētas par grozījumu pieņemšanu, atgādina valstīm par to pienākumiem paziņot *ICAO* par visām iespējamām atšķirībām saskaņā ar Čikāgas konvencijas 38. pantu.

(6) Visi *ICAO* Padomes pieņemtie grozījumi attiecas uz jomām, uz kurām attiecas Savienības tiesību akti, un tāpēc tie ir Savienības ekskluzīvā ārējā kompetencē.

Patiešām, jaunie *SARP* var izšķiroši ietekmēt Savienības tiesību aktu saturu, proti, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/1139

(7) [1], Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2017/373[2], Komisijas Regulas (ES) 965/2012[3], Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2020/469[4] un Komisijas Regulas (ES) 139/2014[5] saturu.

(8) Vairāki grozījumi Čikāgas konvencijas pielikumos jau ir Savienības mēroga tiesību aktu daļa, bet citi tiek ieviesti Savienības noteikumos.

(9) Attiecībā uz katru grozīto Čikāgas konvencijas pielikumu šā lēmuma pielikumā ir atsauce uz attiecīgajiem Savienības tiesību aktiem. Turklāt šā lēmuma pielikumā ir sīki izklāstītas atšķirības, par kurām jāpaziņo *ICAO*.

(10) Tāpēc ir lietderīgi noteikt nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem, atbildot uz *ICAO* vēstulēm valstīm, proti, paziņot par atbilstību, atšķirībām vai neapmierinātību ar jaunajiem *SARP*, kas pieņemti *ICAO* Padomes 219. sesijā attiecībā uz Čikāgas konvencijas 1., 3., 4., 6., 10., 11., 14., 15. un 16. pielikumu.

(11) Globālā Covid-19 pandēmija ir negatīvi ietekmējusi gaisa kuģu ekspluatantus, gaisa kuģu ražotājus un iekārtu ražotāju apakšlīmeņa piegādātājus un ir aizkavējusi jaunu sistēmu izstrādi. Gaisa kuģu ekspluatanti atceļ vai atliek gaisa kuģu piegādes, tāpēc gaisa kuģu piegādes, kas bija paredzētas 2020. gadā, tiek pārceltas uz 2021. gadu. Izgatavots gaisa kuģis, kas konfigurēts piegādei 2020. gadā, kura ir pārcelta uz 2021. gadu, pēc 2021. gada 1. janvāra ir jāpārkonfigurē atbilstoši piemērojamajiem noteikumiem. Gaisa kuģu ekspluatanti un gaisa kuģu ražotāji saskaras ar nepamatotu finansiālu slogu, ja šie gaisa kuģi ir jāmodernizē. Tāpēc Komisija strādā, lai pieņemtu minētā datuma pārcelšanu Savienības līmenī, izdarot grozījumus attiecīgajā Komisijas Regulā (ES) Nr. 965/2012. Pilotu kabīnes skaņas reģistratoru ("*CVR*") izmanto, lai atvieglotu negadījumu un incidentu izmeklēšanu. Atliekot *CVR* darbības ilguma pagarināšanu no divām stundām līdz divdesmit piecām stundām, netiek radīti būtiski drošības riski, bet drošības ieguvumi no ilgākas pilotu kabīnes skaņas reģistratora darbības tiek saskaņoti ar pašreizējo faktisko situāciju aviācijas nozarē. Savienība stingri atbalsta *ICAO* centienus uzlabot aviācijas drošību. Tomēr, ņemot vērā bezprecedenta situāciju, ko izraisīja Covid-19 pandēmija, un to, ka nepastāv būtisks drošības risks, Savienībai būtu jāatbalsta šie grozījumi.

---

[1] 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., 1. lpp.).

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

[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. lpp.).

[4] Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/469 (2020. gada 14. februāris), ar ko attiecībā uz prasībām par gaisa satiksmes pārvaldības / aeronavigācijas pakalpojumiem, gaisa telpas struktūru plānojumu un datu kvalitāti, skrejceļu drošumu groza Regulu (ES) Nr. 923/2012, Regulu (ES) Nr. 139/2014 un Regulu (ES) 2017/373 un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 73/2010 (OV L 104, 3.4.2020., 1. lpp.).

[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. lpp.).

(12) Savienības nostājai attiecībā uz paredzēto 6. pielikuma I un II daļas 46. un 39. grozījumu *ICAO* Padomes 221. sesijā vajadzētu būt atbalstīt šos grozījumus, un tā būtu jāpauž Savienības dalībvalstīm, kas ir *ICAO* Padomes locekles, kopīgi rīkojoties Savienības vārdā.

(13) Savienības nostājai pēc tam, kad *ICAO* Padome pieņems 6. pielikuma 46. un 39. grozījumu, kas *ICAO* ģenerālsekretāram jāpaziņo, izmantojot *ICAO* vēstules valstīm procedūru, vajadzētu būt paziņot par atbilstību minētajiem grozījumiem, un tā ir jāpauž visām Savienības dalībvalstīm.

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Nostāja, kas jāieņem Savienības vārdā, atbildot uz:

– *ICAO* vēstuli valstīm 20/19 par 1. pielikuma 176. grozījuma pieņemšanu,

– *ICAO* vēstuli valstīm 20/16 par 3. pielikuma 79. grozījuma pieņemšanu,

– *ICAO* vēstuli valstīm 20/23 par 4. pielikuma 61. grozījuma pieņemšanu,

– *ICAO* vēstuli valstīm 20/18 par 6. pielikuma I daļas 44. grozījuma pieņemšanu,

– *ICAO* vēstuli valstīm 20/31 par 6. pielikuma II daļas 37. grozījuma pieņemšanu,

– *ICAO* vēstuli valstīm 20/32 par 6. pielikuma III daļas 23. grozījuma pieņemšanu,

– *ICAO* vēstuli valstīm 20/20 par 10. pielikuma I sējuma 92. grozījuma pieņemšanu,

– *ICAO* vēstuli valstīm 20/21 par 10. pielikuma II sējuma 92. grozījuma pieņemšanu,

– *ICAO* vēstuli valstīm 20/39 par 11. pielikuma 52. grozījuma pieņemšanu,

– *ICAO* vēstuli valstīm 20/35 par 14. pielikuma I sējuma 15. grozījuma pieņemšanu,

– *ICAO* vēstuli valstīm 20/22 par 14. pielikuma II sējuma 9. grozījuma pieņemšanu,

– *ICAO* vēstuli valstīm 20/24 par 15. pielikuma 41. grozījuma pieņemšanu,

– *ICAO* vēstuli valstīm 20/28 par 16. pielikuma I sējuma 13. grozījuma pieņemšanu,

– *ICAO* vēstuli valstīm 20/29 par 16. pielikuma II sējuma 10. grozījuma pieņemšanu,

– *ICAO* vēstuli valstīm 20/30 par 16. pielikuma III sējuma 1. grozījuma pieņemšanu,

ko izdevusi Civilās aviācijas organizācija (*ICAO*), ir izklāstīta šā lēmuma pielikumā.

2. pants

(1) Nostāja, kas Savienības vārdā jāieņem *ICAO* Padomes 221. sesijā, ir atbalstīt visu ierosināto Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju (“Čikāgas konvencija”) 6. pielikuma I un II daļas 46. un 39. grozījumu.

(2) Nostāja, kas Savienības vārdā jāieņem pēc tam, kad *ICAO* Padome pieņēmusi Čikāgas konvencijas 6. pielikuma I un II daļas 46. un 39. grozījumu, ir paziņot par atbilstību pieņemtajam pasākumam, atbildot uz attiecīgo *ICAO* vēstuli valstīm.

3. pants

(1) Nostāju, kas minēta 1. pantā un 2. panta 2. punktā, pauž visas Savienības dalībvalstis.

(2) Šā lēmuma 2. panta 1. punktā minēto nostāju, rīkojoties kopīgi, pauž Savienības dalībvalstis, kuras ir *ICAO* Padomes locekles.

4. pants

Šis lēmums ir adresēts dalībvalstīm.

Briselē,

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs