EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 12.2.2020.
COM(2020) 59 final

ANNEX

**PIELIKUMS**

***[dokumentam]***

**PRIEKŠLIKUMS PADOMES LĒMUMAM**

**par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas Padomē attiecībā uz vairāku Čikāgas konvencijas pielikumu grozījumu pieņemšanu**

# PIELIKUMS

## Nostāja, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas Padomē attiecībā uz vairāku Čikāgas konvencijas pielikumu grozījumu pieņemšanu

### 1. IEŅEMAMĀ NOSTĀJA

*ICAO* Padomes 219. sesijā, kas sāksies 2020. gada 2. martā, paredzēts pieņemt vairākus dažādu Čikāgas konvencijas pielikumu grozījumus drošības, vides un aeronavigācijas jomā. Norādītajā kontekstā, ņemot vērā attiecīgos Savienības tiesību aktus, nostāja, kas Savienības vārdā jāieņem *ICAO* Padomes 219. sesijā, ir šāda.

1.1. Konvencijas 1. pielikuma par personāla sertificēšanu 176. grozījums (darba kārtības 15. punkts)

Atbalstīt grozījumu.

Konkrēti attiecībā uz saskaņošanu ar dokumenta "Aeronavigācijas pakalpojumu procedūras – apmācība" (*PANS-TRG,* dok. 9868) 5. grozījumu nostāja paredz atbalstīt grozījumu, izsakot šādus ierosinājumus, kuru mērķis ir nodrošināt pienācīgu elastību saistībā ar inovatīvu gaisa kuģu izstrādi:

- svītrot visas atsauces uz konkrētām lidojumu simulācijas trenažieru iekārtām (*FSTD*), kas izmantojamas daudzpilotu apkalpes pilota apliecības (*MPL*) kursā, kas minēts Čikāgas konvencijas 1. pielikuma 3. papildinājuma 3. iedaļā "Imitēts lidojums";
- vertikālās pacelšanās un nosēšanās gaisa kuģa jēdzienu definēt šādi: ""Vertikālās pacelšanās un nosēšanās gaisa kuģis" ir gaisa kuģis, kas attīsta vertikālās pacelšanās un lidojuma dzinējspēku, izmantojot mainīgas ģeometrijas rotorus, dzinējus vai vilces iekārtas lidaparāta fizelāžā vai spārnos."; vai vismaz svītrot "fiksēta spārna" kritērijus.

1.2. Konvencijas 3. pielikuma par meteoroloģiskajiem pakalpojumiem starptautiskajai aeronavigācijai 79. grozījums (darba kārtības 16. punkts)

Atbalstīt grozījumu.

1.3. Konvencijas 4. pielikuma par aeronavigācijas kartēm 61. grozījums (darba kārtības 17. punkts)

Atbalstīt grozījumu.

1.4. Konvencijas 6. pielikuma par gaisa kuģu ekspluatāciju I, II un III daļas attiecīgais 44., 37. un 23. grozījums (darba kārtības 18., 19. un 20. punkts)

Atbalstīt grozījumus, ar šādu izņēmumu: ar 44., 37. vai 23. grozījumu ieviestais pienākums gaisa kuģa ekspluatantam gaisa kuģī, uz kuru attiecas 83.a panta nolīgums, pārvadāt apstiprinātas šāda nolīguma kopijas. Šī apgrūtinošā prasība nekādi neuzlabo drošību. Tāpēc šis grozījums ir jānoraida.

1.5. Konvencijas 10. pielikuma par aeronavigācijas telesakariem I sējuma un II sējuma 92. grozījuma pieņemšana (darba kārtības 21. un 22. punkts)

Atbalstīt grozījumu.

1.6. Konvencijas 11. pielikuma par gaisa satiksmes pakalpojumiem 52. grozījuma pieņemšana (darba kārtības 23. punkts)

Atbalstīt grozījumu.

1.7. Konvencijas 13. pielikuma par gaisa kuģu nelaimes gadījumu izmeklēšanu 18. grozījuma pieņemšana (darba kārtības 24. punkts)

Atbalstīt grozījumu, ar piezīmēm.

1.8. Konvencijas 14. pielikuma par lidlaukiem I sējuma un II sējuma 15. un 9. grozījuma pieņemšana (darba kārtības 25. un 26. punkts)

Atbalstīt grozījumu.

1.9. Konvencijas 15. pielikuma 41. grozījuma pieņemšana (darba kārtības 27. punkts)

Atbalstīt grozījumu.

1.10. Konvencijas 16. pielikuma I, II un III sējuma attiecīgā 13., 10. un 1. grozījuma pieņemšana (darba kārtības 28., 29. un 30. punkts)

Atbalstīt grozījumus.

1.11. Konvencijas 18. pielikuma 13. grozījuma pieņemšana (darba kārtības 31. punkts)

Atbalstīt grozījumu.

## 2. DETALIZĒTS SKAIDROJUMS, KAS PAMATO IEROSINĀTO NOSTĀJU KATRĀ PUNKTĀ

### 2.1. **Konvencijas 1. pielikuma par personāla sertificēšanu 176. grozījums (darba kārtības 15. punkts)**

Ierosinātais grozījums paredz 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 zināšanu, prasmju un pieredzes prasību atjaunināšanu un noteikumu ieviešanu par gaisa satiksmes vadības praktiskās apmācības instruktoriem (*OJTI*) nolūkā nodrošināt gaisa satiksmes vadības dispečeru instruktāžu; grozījumiem noteikumos par vertikālās pacelšanās un nosēšanās gaisa kuģiem un nelieliem spēkā esošo noteikumu atjauninājumiem.

Sīkāka informācija izklāstīta 2.1.2.–2.1.4. punktā.

2.1.1. Attiecīgie Savienības tiesību akti

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1139[1], Komisijas Regula (ES) Nr. 1178/2011[2], Komisijas Regula (ES) Nr. 1321/2014[3], Komisijas Regula (ES) 2015/340[4], Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2017/373[5].

---

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 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. lpp.).

2.1.2. Saskaņošana ar *PANS-TRG* 5. grozījumu.

Esošās definīcijas un noteikumi ar šo grozījumu tiek saskaņoti ar jauno, *PANS-TRG* ieviesto metodiku attiecībā uz apmācību un novērtēšanu, kuras pamatā ir kompetence. Ar to atjaunina atsauces uz *PANS-TRG* un ievieš citas definīcijas, piemēram, definējot tādus jēdzienus kā "uzraudzība", "pilotējošais pilots" un "uzraugošais pilots", kā arī apdraudējuma un kļūdu pārvaldību atjaunināto *SARP* atbalstam.

Savienības vārdā ieņemamā nostāja paredz atbalstīt ierosināto grozījumu, paužot šādus ierosinājumus:

- svītrot visas atsauces uz konkrētām lidojumu simulācijas trenažieru iekārtām (*FSTD*), kas izmantojamas daudzpilotu apkalpes pilota apliecības (*MPL*) kursā, kas minēts Čikāgas konvencijas 1. pielikuma 3. papildinājuma 3. iedaļā "Imitēts lidojums". Pamatojums: *ICAO* dokumentā Nr. 9625 jau ir norādīts, kura iekārta jāizmanto katram *MPL* apmācības elementam. Svītrojot atsauces no minētā priekšlikuma, tiks novērsta dublēšanās;
- vai nu pilnībā saskaņot vertikālās pacelšanās un nosēšanās gaisa kuģa definīciju (Čikāgas konvencijas 1. pielikumā) ar Savienības definīciju: ""Vertikālās pacelšanās un nosēšanās gaisa kuģis" ir gaisa kuģis, kas attīsta vertikālās pacelšanās un lidojuma dzinējspēku, izmantojot mainīgas ģeometrijas rotorus, dzinējus vai vilces iekārtas lidaparāta fizelāžā vai spārnos[6]", vai vismaz to grozīt, svītrojot "fiksēta spārna" kritērijus. Pamatojums: tas nodrošinās elastīgumu, kas vajadzīgs jaunu inovatīvu gaisa kuģu izstrādei.

Pat ja šie ierosinājumi netiks ņemti vērā, grozījums tomēr būtu jāatbalsta, ņemot vērā tā vispārējo devumu.

2.1.3. Lidojuma nodrošināšanas darbiniekiem vai lidojuma dispečeriem noteikto zināšanu, prasmju un pieredzes prasību atjaunināšana un noteikumu ieviešana par gaisa satiksmes vadības praktiskās apmācības instruktoriem (*OJTI*) nolūkā nodrošināt gaisa satiksmes vadības dispečeru instruktāžu

Ar minēto grozījumu ierosināts atjaunināt zināšanu, prasmju un pieredzes prasības, kuras attiecas uz lidojuma nodrošināšanas darbinieku vai lidojuma dispečeru, un ieviest standartu, kas precizē prasības, kuras noteiktas gaisa satiksmes vadības dispečeram, kas uzrauga gaisa satiksmes vadības dispečera praktikantus. Ir ierosināts grozīt praktikantu pieredzes standartus, lai uzlabotu to formulējumu un ieviestu tajos prasību par kompetences pierādīšanu apmācības

---

3 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., 1. lpp.).

4 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.).

5 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.).

6 Komisijas Regulas (ES) Nr. 1178/2011 (2011. gada 3. novembris), ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpi, I pielikums.

procesā. Ar grozījumu arī precizēts formulējums, kas attiecas uz laikposmu, kurā jāiegūst vajadzīgā pieredze.

Savienības vārdā ieņemamā nostāja paredz ierosināto grozījumu atbalstīt pilnībā.

2.1.4. Noteikumi par vertikālās pacelšanās un nosēšanās gaisa kuģiem un nelieli spēkā esošo noteikumu atjauninājumi

Lai ļautu nodot ekspluatācijā vertikālās pacelšanās un nosēšanās gaisa kuģus, *ICAO* Padome 2014. gadā pieņēma izmaiņas, ar ko pagarināja vertikālās pacelšanās un nosēšanās gaisa kuģu kategorijai piemērojamo pārejas pasākumu spēkā esības termiņu. Kopš tā laika neparedzētu notikumu un sertifikācijas testēšanas kavējumu dēļ nav sertificēts neviens vertikālās pacelšanās un nosēšanās gaisa kuģis, un pārejas pasākumu spēkā esības termiņš ir jāpagarina. Tā kā paredzams, ka pirmais vertikālās pacelšanās un nosēšanās gaisa kuģis tiks nodots ekspluatācijā 2020. gadā, tiek ierosināts pārejas pasākumu piemērošanu beigt 2025. gada 5. martā. Ar grozījumu arī ierosināts nedaudz atjaunināt prasības par instrumentālo lidojumu kvalifikācijas atzīmei nepieciešamajām zināšanām, lai tās pielāgotu pašreizējām tehnoloģijām un veicinātu centienus integrēt veiktspējas navigāciju tradicionālajās darbībās.

Savienības vārdā ieņemamā nostāja paredz ierosināto grozījumu atbalstīt pilnībā.

2.2. **Konvencijas 3. pielikuma par meteoroloģiskajiem pakalpojumiem starptautiskajai aeronavigācijai 79. grozījums (darba kārtības 16. punkts)**

2.2.1. Apraksts

Ierosinātais grozījums, kas izstrādāts Meteoroloģijas ekspertu grupas ceturtajā sanāksmē (*METP*/4), attiecas uz *ICAO* meteoroloģiskās informācijas apmaiņas modeli (*IWXXM*), vulkānu novērošanu starptautiskajās gaisa trasēs (*IAVW*), globāla mēroga prognozēšanas sistēmu (*WAFS*), *SIGMET*, *AIRMET* un *GAMET*[7].

Sīkāka informācija izklāstīta 2.2.3.–2.2.15. punktā.

2.2.2. Attiecīgie Savienības tiesību akti

Īstenošanas regula (ES) 2017/373

2.2.3. Atkārtoti suspendēti vulkāniskie pelni[8]

Ierosinātā grozījuma mērķis ir atvieglot ziņošanu par vulkāniskajiem pelniem atkārtoti suspendētu vulkānisko pelnu gadījumā. Šajā sakarā jāgroza vulkānisko pelnu konsultatīvā

[7] *AIRMET* un *SIGMET* ir minēti Regulā (ES) 2017/373. Tie gaisa telpas izmantotājiem sniedz informāciju par konkrētiem meteoroloģiskajiem apstākļiem.

*GAMET* ir definēta *ICAO* noteikumos. Tā ir lidojumu rajona prognoze saīsinātā vienkāršā valodā lidojumiem mazā augstumā lidojuma informācijas reģionā vai tā apakšapgabalā, ko sagatavojis attiecīgās meteoroloģiskās iestādes izraudzīts meteoroloģiskais birojs un ar ko apmainās ar meteoroloģiskajiem birojiem blakusesošajos lidojuma informācijas reģionos, kā par to vienojušās attiecīgās meteoroloģiskās iestādes. ES tiesību aktos dota atsauce uz "lidojumu rajona prognozi lidojumiem mazā augstumā", kā definēts Regulas (ES) 2017/373 I pielikumā (Definīcijas).

[8] "Atkārtoti suspendēti vulkāniskie pelni" ir *ICAO* termins, ar ko apzīmē vulkāniskos pelnus, kurus — iespējams, kādu laiku pēc vulkāna izvirduma, kas ir beidzies, un zināmā attāluma no tā — atmosfērā pacēluši stipri vēji un kuri izkliedēti tā, ka apdraud gaisa kuģus.

centra (*VAAC*) definīcija (minēta Čikāgas konvencijas 3. pielikuma 1. nodaļā) un veidne konsultatīvajam ziņojumam par vulkāniskajiem pelniem (minēta Čikāgas konvencijas 3. pielikuma A2-1. tabulā). Ierosinātās izmaiņas *VAAC* definīcijā paredz svītrot vārdus "pēc vulkānu izvirdumiem", tādējādi likvidējot pastāvošo ierobežojumu un uzlabojot *VAAC* spēju sniegt konsultatīvo informāciju. Attiecībā uz konsultatīvo ziņojumu par vulkāniskajiem pelniem (A2-1. tabula) ierosināts grozīt sleju "Piemēri", lai sniegtu norādījumus par attiecīgajā veidnes slejā atļautās terminoloģijas pienācīgu izmantošanu. Ir arī ierosināts *VA ADVISORY* veidnē(-ēs) uzlabot vēl divus punktus, kas saistīti ar vulkāna numuru, lai to saskaņotu ar jaunāko informāciju Starptautiskās Vulkanoloģijas un Zemes dzīļu ķīmijas asociācijas datubāzē un ar atjaunināto satelīta atsauci.

Savienības vārdā ieņemamā nostāja paredz ierosināto grozījumu atbalstīt pilnībā.

2.2.4. Kvalitātes vadības sistēma meteoroloģisko pakalpojumu sniegšanai

Ar grozījumu ierosināts atjaunināt atsauces Čikāgas konvencijas 3. pielikumā, lai tās saskaņotu ar pašreizējiem kvalitātes vadības sistēmas vadlīniju materiāliem, jo *ICAO* un Pasaules Meteoroloģijas organizācija pārtraukušas laist klajā šādas publikācijas:

- *ICAO Manual on the Quality Management System for the Provision of Meteorological Service to International Air Navigation* (Doc 9873) (*ICAO* rokasgrāmata par kvalitātes vadības sistēmu meteoroloģisko pakalpojuma sniegšanai starptautiskajai aeronavigācijai (dok. 9873))
- WMO 1001, *Manual on/Guide to the Quality Management System for the Provision of Meteorological Service for International Air Navigation* (Rokasgrāmata par kvalitātes vadības sistēmu meteoroloģisko pakalpojumu sniegšanai starptautiskajai aeronavigācijai).

Pašreizējā attiecīgā publikācija ir WMO-N0. 1100, *Guide to implementation of Quality Management Systems for National Meteorological and Hydrological Services and other Relevant Services* (Nacionālo meteoroloģisko un hidroloģisko pakalpojumu un citu attiecīgo pakalpojumu sniedzēju kvalitātes vadības sistēmu īstenošanas rokasgrāmata).

Savienības vārdā ieņemamā nostāja paredz ierosināto grozījumu atbalstīt pilnībā.

2.2.5. Labāka *SIGMET* informācijas saskaņošana

Ierosinātā grozījuma mērķis ir meteoroloģiskās novērošanas dienestu koordināciju, kad tie sniedz *SIGMET* informāciju, ietvert kā ieteicamo praksi Čikāgas konvencijas 3. pielikumā, lai novērstu to, ka dažās pasaules daļās *SIGMET* informācija ir nekonsekventa vai tās vispār nav. Ņemot vērā to, ka divpusēja vai daudzpusēja koordinācija dažos reģionos ļāvusi uzlabot *SIGMET* informācijas saskaņošanu, *METP*/4 ierosina ieteicamo praksi visām valstīm, kuru pienākums ir sniegt *SIGMET* informāciju.

Savienības vārdā ieņemamā nostāja paredz ierosināto grozījumu atbalstīt pilnībā.

2.2.6. Karšu paraugi (*VAG* paraugs un *SVA* paraugs), kas izmantoti 3. pielikuma 1. papildinājumā

Ir ierosināts grozīt Čikāgas konvencijas 3. pielikuma 1. papildinājumā noteiktos karšu paraugus, lai atspoguļotu vulkānisko pelnu mākoņu atrašanās vietu un apmēru. Šajā sakarā priekšlikumā ir risināta vajadzība novērst konstatētos trūkumus esošajos *MODEL VAG* un *MODEL SVA*, kas izmantoti 1. papildinājumā, jo īpaši saistībā ar kartes projekcijām, daudzstūru attēlošanu, lai raksturotu vulkānisko pelnu mākoņa(-u) pārklājumu, un mākoņu slāņiem. Pasaules Meteoroloģijas organizācija (*WMO*) kā (visu) 1. papildinājumā izmantoto karšu paraugu pārvaldītāja ir izstrādājusi ne vairāk kā divus piemērus katram *MODEL VAG* un *MODEL SVA*.

Savienības vārdā ieņemamā nostāja paredz ierosināto grozījumu atbalstīt pilnībā.

2.2.7. Globāla mēroga prognozēšanas sistēmas (*WAFS*) sniegtā informācija

Ar ierosināto grozījumu tiek uzlabotas globāla mēroga prognozēšanas sistēmas (*WAFS*) prognozes, kā prasīts *ICAO*/*WMO* Meteoroloģijas nodaļu sanāksmē (MET/14, 2014). Minētās prasības ietver: a) apdraudējuma režģkaršu (piemēram, turbulences, apledojuma un lietus gubmākoņu prognožu) horizontālās telpiskās izšķirtspējas uzlabošanu no pašreizējiem 1,25 grādiem horizontālā atstatumā līdz 0,25 grādiem; un b) prognozējamo parametru izmaiņas. Papildus minētajai apdraudējuma režģkaršu izšķirtspējas palielināšanai informācija par turbulences un apledojuma iespējamību tiks aizstāta ar informāciju par turbulences un apledojuma smaguma pakāpi. Turklāt mākoņu turbulences prognozes režģkartes tīkla krustpunktos vairs netiks sniegtas, un to vietā jaunās turbulences smaguma pakāpes prognozes režģkartes tīkla krustpunktos tiks paplašinātas uz leju līdz lidojuma līmenim FL100, FL140 un FL180. Kad šie jaunie turbulences līmeņi tiks izmantoti kopā ar lietus gubmākoņu režģkarti, tie sniegs zinātniski pamatotāku informāciju par turbulenci nekā mākoņu turbulences algoritms, kura izmantošana tiks izbeigta. Šie *WAFS* prognožu horizontālās un vertikālās izšķirtspējas uzlabojumi ir paredzēti, lai pilnībā apmierinātu aviācijas nozares vajadzības.

Savienības vārdā ieņemamā nostāja paredz ierosināto grozījumu atbalstīt pilnībā.

2.2.8. Konsultatīvie ziņojumi par tropiskajiem cikloniem un tropisko ciklonu *SIGMET*

Ir ierosināts grozīt tropisko ciklonu (TC) *SIGMET* un konsultatīvos ziņojumus par tropiskajiem cikloniem, lai labotu un samazinātu šo ziņojumu formāta nekonsekvenci un nepilnības. Ierosinātās izmaiņas palīdzētu lietotājiem izvairīties no nepareizas interpretācijas, kas var attiecīgi ietekmēt drošību. Tās arī uzlabotu minēto ziņojumu validēšanu un translējumu no tradicionālajiem burtciparu kodiem (*TAC*) uz *ICAO* meteoroloģiskās informācijas apmaiņas modeli (*IWXXM*), lai novērstu *IWXXM* kļūdas.

Savienības vārdā ieņemamā nostāja paredz ierosināto grozījumu atbalstīt pilnībā.

2.2.9. Noteikumi par kosmisko laikapstākļu konsultatīvo informāciju

Ierosinātā grozījuma mērķis ir uzlabot spēkā esošos noteikumus par kosmiskajiem laikapstākļiem. Šādi uzlabojumi ļaus vienā kosmisko laikapstākļu konsultatīvajā ziņojumā apvienot vairāku veidu kosmisko laikapstākļu ietekmi (t. i., ietekmi uz globālo navigācijas satelītu sistēmu (GNSS), radiāciju, satelītsakariem (*SATCOM*) un augstfrekvences sakariem (*HF COM*)), kuras intensitāte ir vienāda, un visus kosmisko laikapstākļu ietekmes veidus

raksturot, izmantojot platuma joslas. Turklāt ierosinātais teksts uzlabo sniegtās informācijas vertikālo izšķirtspēju.

Savienības vārdā ieņemamā nostāja paredz ierosināto grozījumu atbalstīt pilnībā.

2.2.10. Norāde par trūkstošiem un/vai nepareiziem *METAR* parametriem

Ierosinātā grozījuma mērķis ir nodrošināt, ka *IWXXM* shēma var viegli norādīt trūkstošus un/vai nepareizus obligātos *METAR* parametrus *TAC* formātā, lai izvairītos no kļūmēm validācijas procesā pēc *TAC* translējuma uz *IWXXM*. *METP* uzskata, ka slīpsvītras (/) izmantošana, lai norādītu trūkstošu ciparu vai burtu meteoroloģisko biļetenu tekstā, ir būtisks priekšlikums pārejā uz *IWXXM* un sistēmaptverošu informācijas pārvaldību (*SWIM*).

Savienības vārdā ieņemamā nostāja paredz ierosināto grozījumu atbalstīt pilnībā.

2.2.11. Pārskatītās turbulences disipācijas ātruma (*EDR*) robežvērtības

Priekšlikuma mērķis ir atjaunināt turbulences disipācijas ātruma (*EDR*) vērtības un indeksēto rādītāju ziņošanai par gaisa kuģu turbulenci. Tā kā zinātniskie pierādījumi liecina, ka Čikāgas konvencijas 3. pielikumā norādītās *EDR* robežvērtības ir pārāk augstas, ar priekšlikumu ievieš: a) atjauninātas *EDR* robežvērtības, kas pamatojas uz zinātniskiem pētījumiem par vairāk nekā 100 miljoniem ziņojumu par gaisa kuģu turbulenci; b) dažus terminoloģijas pielāgojumus un c) pievieno vienu paskaidrojumu.

Savienības vārdā ieņemamā nostāja paredz ierosināto grozījumu atbalstīt pilnībā.

2.2.12. *AIRMET* un *GAMET* informācija

Ierosinātais grozījums ļauj lidojumu rajona prognozes lidojumiem mazā augstumā, kas sagatavotas un laistas klajā saskaņā ar reģionālu aeronavigācijas nolīgumu, nosūtīt drošu aviācijas datu informācijas pakalpojumam (*SADIS*) un *WAFS* informācijas datņu pakalpojumam (*WIFS*). Prasību izmaiņas, ko pieprasa aeronavigācijas lietotāji, darīs pieejamu visaptverošāku *AIRMET* un *GAMET* datu kopu, tādējādi sniedzot labumu *SADIS* un *WIFS* lietotājiem visā pasaulē.

Savienības vārdā ieņemamā nostāja paredz ierosināto grozījumu atbalstīt pilnībā.

2.2.13. Radioaktīvu materiālu noplūde atmosfērā

Ierosinātais grozījums, kas attiecas uz radioaktīvā mākoņa (*RDOACT CLD*) *SIGMET*, ir vajadzīgs, lai nodrošinātu konsekvenci ar Čikāgas konvencijas 3. pielikuma 78. grozījumu, ar kuru ieviesa *RDOACT CLD SIGMET* zonas attēlojumu kā cilindru ar noteiktu rādiusu, kas aptver visus lidojuma līmeņus un nav laikatkarīgs. Ierosinātās izmaiņas 3. pielikuma A6-1.A tabulā (*SIGMET* un *AIRMET* ziņojumu veidne) un A6-4. piemērā (*SIGMET* ziņojums par radioaktīvo mākoni) vienkāršos spēkā esošās prasības.

Savienības vārdā ieņemamā nostāja paredz ierosināto grozījumu atbalstīt pilnībā.

2.2.14. Spēcīgu putekļu vētru iekļaušana A4-1. un A6-1.B tabulā saistībā ar īpašo ziņojumu no gaisa kuģa augšupsaiti un lejupsaiti

Ierosinātais grozījums paredz īpašajos ziņojumos no gaisa kuģa iekļaut ziņošanu par spēcīgām putekļu vētrām (*HVY DS*), lai uzlabotu šādas informācijas pieejamību īpašajos ziņojumos no gaisa kuģa starptautiskās civilās aviācijas atbalstam.

Savienības vārdā ieņemamā nostāja paredz ierosināto grozījumu atbalstīt pilnībā.

2.2.15. *ICAO* meteoroloģiskās informācijas apmaiņas modelis (*IWXXM*), aeronavigācijas fiksēto telesakaru tīkls (*AFTN*) un aeronavigācijas fiksētais dienests (*AFS*)

Ar ierosinātajiem noteikumiem Čikāgas konvencijas 3. pielikumā ievieš dažas nelielas izmaiņas, kuru mērķis ir atvieglot *IWXXM* apmaiņu, ņemot vērā to, ka *IWXXM* apmaiņu nevar veikt, izmantojot aeronavigācijas fiksēto telesakaru tīklu (*AFTN*). Šajā nolūkā noteikumos ir atsauce uz vispārīgo terminu "aeronavigācijas fiksētais dienests (*AFS*)", kas ietver gan *AFTN*, gan "gaisa satiksmes pakalpojumu (*ATS*) ziņojumu apstrādes sistēmu (*AMHS*)", un *AMHS* var veikt apmaiņu ar *IWXXM*.

Savienības vārdā ieņemamā nostāja paredz ierosināto grozījumu atbalstīt pilnībā.

## 2.3. Konvencijas 4. pielikuma par aeronavigācijas kartēm 61. grozījums (darba kārtības 17. punkts)

2.3.1. Apraksts

Ierosinātais grozījums attiecas uz kartēm attiecībā uz salokāmiem spārnu galiem, uz zemes izvietotiem aeronavigācijas līdzekļiem veiktspējas navigācijas (*PBN*) procedūrās, vizuālā segmenta virsmu (*VSS*) un vienlaicīgām darbībām uz paralēliem un gandrīz paralēliem skrejceļiem.

2.3.2. Attiecīgie Savienības tiesību akti

Īstenošanas regula (ES) 2017/373

Savienības vārdā ieņemamā nostāja paredz ierosināto grozījumu atbalstīt pilnībā.

## 2.4. Konvencijas 6. pielikuma par gaisa kuģu ekspluatāciju I, II un III daļas attiecīgais 44., 37. un 23. grozījums (darba kārtības 18., 19. un 20. punkts)

2.4.1. Apraksts

Konvencijas 6. pielikuma I daļas 44. grozījums attiecas uz lidlauka ekspluatācijas minimumiem, vienmērīgu augstuma samazināšanu pieejas beigu posmā (*CDFA*), CAT III, 83.a pantu, lidojuma parametru reģistratoriem, konflikta zonām, kravas nodalījumu, brīdinājuma sistēmu par bīstamu tuvošanos zemei (*GPWS*) un glābšanas vestēm. Konvencijas 6. pielikuma II daļas 37. grozījums un 6. pielikuma III daļas 23. grozījums attiecas uz lidlauka ekspluatācijas minimumiem, vienmērīgu augstuma samazināšanu pieejas beigu posmā, CAT III, 83.a pantu un lidojuma parametru reģistratoriem.

2.4.2. Attiecīgie Savienības tiesību akti

Komisijas Regula (ES) Nr. 965/2012[9].

[9] 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.).

2.4.3. Savienības nostāja

Savienības vārdā ieņemamā nostāja paredz atbalstīt ierosināto grozījumu.

Tomēr tiek ieteikts svītrot ieviesto pienākumu gaisa kuģa ekspluatantam gaisa kuģī, uz kuru attiecas 83.a panta nolīgums, pārvadāt apstiprinātas šāda nolīguma kopijas. Šī prasība nesniedz nekādu labumu drošībai, un informāciju var darīt pieejamu, izmantojot citus līdzekļus, piemēram, *ICAO* repozitoriju, vai nosakot pienākumu līgumslēdzējām valstīm, kas slēdz šādus nolīgumus, publicēt tos savā tīmekļvietnē.

Pat ja šie ierosinājumi netiks ņemti vērā, grozījums tomēr būtu jāatbalsta, ņemot vērā tā vispārējo devumu.

## 2.5. **Konvencijas 10. pielikuma par aeronavigācijas telesakariem I sējuma un II sējuma 92. grozījums (darba kārtības 21. un 22. punkts)**

2.5.1. Apraksts

I sējums: ierosinātais grozījums attiecas uz globālo navigācijas satelītu sistēmu (GNSS) un parastajiem aeronavigācijas līdzekļiem un izstrādāts Navigācijas sistēmu ekspertu grupas ceturtajā un piektajā sanāksmē *(NSP*/4 un 5). Ierosinātais grozījums attiecas uz: a) instrumentālās nosēšanās sistēmas (*ILS*) iekārtu veiktspējas kategorijām; b) informācijas sniegšanu par radionavigācijas pakalpojumu funkcionālo statusu; c) satelīta funkcionālā papildinājuma sistēmas (*SBAS*) noteikumu atjaunināšanu nolūkā ieviest jaunus *SBAS* pakalpojumu sniedzējus, jaunu koordinētā universālā laika (*UTC*) standarta identifikatoru un globālās pozicionēšanas sistēmas (GPS) datu izdošanas (*IOD*) uzraudzības prasības; d) noteikumiem, kuru mērķis ir nodrošināt zemes funkcionālā papildinājuma sistēmas (*GBAS*) ļoti augstas frekvences (*VHF*) datu apraides (*VDB*) saderību ar *ILS* un *VHF* visvirzienu radiobāku (*VOR*); e) *GBAS* noteikumu precizējumiem un labojumiem un f) papildu norādījumiem par GNSS integritātes trauksmes robežvērtībām.

II sējums: Priekšlikums saistīts ar *ICAO* meteoroloģiskās informācijas apmaiņas modeli (*IWXXM*), aeronavigācijas fiksēto telesakaru tīklu (*AFTN*) un aeronavigācijas fiksēto dienestu (*AFS*).

Sīkāka informācija izklāstīta 2.5.3.–2.5.9. punktā.

2.5.2. Attiecīgie Savienības tiesību akti

Īstenošanas regula (ES) 2017/373

2.5.3. Grozījums attiecībā uz instrumentālās nosēšanās sistēmas (*ILS*) iekārtu veiktspējas kategorijām (I sējums)

Grozījums attiecībā uz *ILS* iekārtu veiktspējas kategorijām ietver četras izmaiņu grupas:

1) izmaiņas, kas saistītas ar tiešās kartēšanas atcelšanu starp *ILS* iekārtas veiktspējas kategoriju (*FPC*) un instrumentālās pieejas operāciju kategoriju. Šīs izmaiņas ir paredzētas, lai atspoguļotu nesen mainītās operāciju definīcijas, kuras ietvertas Čikāgas konvencijas 6. pielikumā "Gaisa kuģu ekspluatācija" un Rokasgrāmatā par ekspluatāciju visos laika apstākļos (dok. 9365) un kurās ir vairākas neatbilstības pašreizējiem Čikāgas konvencijas 10. pielikuma noteikumiem;

2) izmaiņas, kas saistītas ar iekārtas veiktspējas I kategorijas (*FPC* I) definīcijas paplašināšanu, to samazinot līdz 30 m (100 pēdām) virs sliekšņa. Šīs izmaiņas ir paredzētas, lai novērstu neatbilstību starp zemāko aptvēruma robežvērtību, kas izmantota *FPC* I definīcijā, un attiecīgo robežvērtību, kas izmantota lielākajā daļā *FPC* I standartu un ieteicamās prakses (*SARP*);

3) izmaiņas, kas saistītas ar uzlabotas *ILS* klasifikācijas sistēmas ieviešanu. Šīs izmaiņas ir paredzētas, lai ļautu optimizēt *ILS* iekārtas izmantošanu gadījumā, ja ir zināms, ka veiktspēja ir labāka par standarta veiktspēju;

4) izmaiņas, kas saistītas ar *ILS* kursa radiobākas "bloķēšanas" funkciju. Šīs izmaiņas ir paredzētas, lai likvidētu dažus nevajadzīgus ekspluatācijas ierobežojumus, ko rada pašreizējie noteikumi, kuri attiecas uz šo funkciju.

Savienības vārdā ieņemamā nostāja paredz ierosināto grozījumu atbalstīt pilnībā.

2.5.4. Grozījums attiecībā uz informācijas sniegšanu par radionavigācijas pakalpojumu funkcionālo statusu (I sējums)

Šis grozījums ir paredzēts, lai novērstu grūtības, kas varētu rasties, īstenojot un/vai interpretējot esošo standartu (10. pielikums, I sējums, 2.3. punkts) par informācijas sniegšanu par radionavigācijas pakalpojumu funkcionālo statusu.

Savienības vārdā ieņemamā nostāja paredz ierosināto grozījumu atbalstīt pilnībā.

2.5.5. Grozījums attiecībā uz satelīta funkcionālā papildinājuma sistēmas (*SBAS*) noteikumu atjaunināšanu nolūkā ieviest jaunus *SBAS* pakalpojumu sniedzējus, jaunu koordinētā universālā laika (*UTC*) standarta identifikatoru un globālās pozicionēšanas sistēmas (GPS) datu izdošanas (*IOD*) uzraudzības prasības (I sējums)

Šis grozījums ir paredzēts, lai atspoguļotu pašlaik notiekošo četru jaunu *SBAS* izstrādi Austrālijā un Jaunzēlandē, Ķīnā, Korejas Republikā un Āfrikas un Madagaskaras Aeronavigācijas drošības aģentūrā (*ASECNA*) un lai nodrošinātu jaunu mehānismu *SBAS* lietotāju aizsardzībai gadījumos, kad rodas novirzes saistībā ar GPS navigācijas ziņojumā pārraidīto pulksteņlaika datu izdošanu (*IODC*)/efemerīdu datu izdošanu (*IODE*).

Savienības vārdā ieņemamā nostāja paredz ierosināto grozījumu atbalstīt pilnībā.

2.5.6. Grozījums attiecībā uz zemes funkcionālā papildinājuma sistēmas (*GBAS*) ļoti augstas frekvences (*VHF*) datu apraides (*VDB*) saderību ar *ILS* un *VHF* visvirzienu radiobāku (*VOR*) (I sējums)

Šis grozījums ir paredzēts, lai izveidotu *GBAS* ļoti augstas frekvences (*VHF*) datu apraides (*VDB*) pilnīgu saderību ar *ILS* kursa radiobākām un *VOR*, kuras ekspluatē kopīgā frekvenču joslā ar *GBAS*, un lai atbalstītu *GBAS* īstenošanu, vienkāršojot frekvenču piešķīrumu koordināciju starp *GBAS, ILS* un *VOR*.

Savienības vārdā ieņemamā nostāja paredz ierosināto grozījumu atbalstīt pilnībā.

2.5.7. Grozījums attiecībā uz *GBAS* noteikumu precizējumiem un labojumiem (I sējums)

Šis grozījums ietver vairākus redakcionālus *GBAS* noteikumu precizējumus un labojumus.

Savienības vārdā ieņemamā nostāja paredz ierosināto grozījumu atbalstīt pilnībā.

2.5.8. Grozījums attiecībā uz papildu norādījumiem par GNSS integritātes trauksmes robežvērtībām (I sējums)

Šis grozījums ir paredzēts, lai sniegtu papildu norādījumus par vertikālās trauksmes robežvērtības (*VAL*) interpretāciju un piemērošanu GNSS I kategorijas pieejai.

Savienības vārdā ieņemamā nostāja paredz ierosināto grozījumu atbalstīt pilnībā.

2.5.9. Izrietošs grozījums attiecībā uz aeronavigācijas fiksēto dienestu (*AFS*) (II sējums)

Čikāgas konvencijas 10. pielikuma "Aeronavigācijas telesakari" II sējuma "Sakaru procedūras, tostarp ar *PANS* statusu" grozījums satur papildu tekstu, kas nepārprotami atbalsta meteoroloģisko ziņojumu sūtīšanu, izmantojot gaisa satiksmes pakalpojumu (*ATS*) ziņojumu apstrādes sistēmu (*AMHS*).

Šī prasība izriet no Čikāgas konvencijas 3. pielikuma 79. grozījuma un no tā izrietošā dokumenta "Aeronavigācijas pakalpojumu procedūras — gaisa satiksmes pārvaldība" (*PANS-ATM*, dok. Nr. 4444) 9. grozījuma. *AMHS* ir vēlamais veids, kā nodrošināt ziņojumu datplūsmu, ko rada 3. pielikuma 79. grozījums, jo dažas aeronavigācijas fiksēto telesakaru tīkla (*AFTN*) iekārtas varētu nebūt piemērotas šā uzdevuma veikšanai.

Savienības vārdā ieņemamā nostāja paredz ierosināto grozījumu atbalstīt pilnībā.

2.6. **Konvencijas 11. pielikuma par gaisa satiksmes pakalpojumiem 52. grozījums (darba kārtības 23. punkts)**

2.6.1. Apraksts

Ierosinātie grozījumi attiecas uz ārkārtas rīcības plānošanu attiecībā uz konflikta zonām. To pamatā ir Nīderlandes Drošības padomes (*DSB*) drošības ieteikumi pēc *Malaysian Airlines* reisa Nr. 17 (MH17) un ieteikumi, ko sniegusi Darba grupa par civilās civilās aviācijas apdraudējumiem, ko izraisa konflikta zonas (*TF RCZ*) (C-DEC 203/1). Priekšlikums attiecas arī uz grozījumiem, kuri formulēti kā jauns noteikums par informācijas atkārtošanu, kas jāveic operatīvo transportlīdzekļu vadītājiem.

Sīkāka informācija izklāstīta 2.6.3. un 2.6.4. punktā.

2.6.2. Attiecīgie Savienības tiesību akti

Regula (ES) 2018/1139

2.6.3. Grozījums par ārkārtas rīcības plānošanu attiecībā uz konflikta zonām

Ņemot vērā dažus drošības ieteikumus, ko Nīderlandes Drošības padome (*DSB*) sniedza pēc MH17 nelaimes gadījuma izmeklēšanas, tika izstrādāti priekšlikumi par ārkārtas rīcības plānošanu attiecībā uz konflikta zonām. Šajā sakarā *ICAO* uzsāka pārskatīt attiecīgos *ICAO* noteikumus, tostarp izstrādāja Čikāgas konvencijas 11. pielikuma par gaisa satiksmes pakalpojumiem grozījumus. Šeit ierosinātā grozījuma mērķis ir uzlabot drošības riska novērtēšanu, kas veicama, kad notiek darbības, kas var būt bīstamas civilajai aviācijai.

Savienības vārdā ieņemamā nostāja paredz ierosināto grozījumu atbalstīt pilnībā.

2.6.4. Jauns noteikums par informācijas atkārtošanu, kas jāveic operatīvo transportlīdzekļu vadītājiem

*PANS*-Lidlauku izpētes grupa (*PASG*) izstrādāja priekšlikumu ieviest dokumentā "Aeronavigācijas pakalpojumu procedūras (*PANS*) — Lidlauki" (dok. Nr. 9981) astoņas jaunas nodaļas, kas attiecas uz lidlauka ekspluatācijas personāla apmācību; kustības zonas pārbaudēm; kontrolējamajā teritorijā notiekošajiem darbiem (*WIP*); svešķermeņiem (*FOD*); savvaļas dzīvnieku radītā apdraudējuma vadību; peronu drošību; skrejceļu drošību un prasībām par lidlauka transportlīdzekļu vadītāju atļauju shēmu un transportlīdzekļu/iekārtu drošību. Ņemot vērā minēto priekšlikumu, ir izstrādāts jauns Čikāgas konvencijas 11. pielikuma noteikums par informācijas atkārtošanu, kas jāveic operatīvo transportlīdzekļu vadītājiem. Līdz šim 11. pielikumā nav ietvertas prasības dispečeriem atkārtot atļauju, ko tie dod transportlīdzekļu vadītājiem, un transportlīdzekļu vadītājiem — atkārtot šo informāciju.

Savienības vārdā ieņemamā nostāja paredz ierosināto grozījumu atbalstīt pilnībā.

## 2.7. Konvencijas 13. pielikuma par gaisa kuģu nelaimes gadījumu izmeklēšanu 18. grozījums (darba kārtības 24. punkts)

2.7.1. Apraksts

Priekšlikuma mērķis ir definēt terminus "globālas nozīmes drošības ieteikums" un "uz zemes veikti ieraksti izmeklēšanai".

2.7.2. Attiecīgie Savienības tiesību akti

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 996/2010[10].

Savienības vārdā ieņemamā nostāja paredz "piekrist, bet ar komentāriem" un ierosināt šādu pārstrādātu tekstu: "*Globālas nozīmes drošības ieteikums (*SRGC*).* Drošības ieteikums attiecībā uz sistēmisku trūkumu, kam ir atkārtošanās varbūtība ar būtiskām sekām pasaules mērogā un kas prasa ~~savlaicīgu rīcību drošības uzlabošanai~~ savlaicīgi apsvērt pienācīgus drošības pasākumus".

Šādam pārstrādātam formulējumam būtu jāvieš skaidrība, ka "drošības ieteikumi" nav obligāti.

## 2.8. Konvencijas 14. pielikuma par lidlaukiem I sējuma un II sējuma 15. un 9. grozījums (darba kārtības 25. un 26. punkts)

2.8.1. Apraksts

I sējums: priekšlikums attiecas uz lidlauku projektēšanu un ekspluatāciju un aeronavigācijas vizuālajiem līdzekļiem.

II sējums: ierosinātais grozījums attiecas uz lidlauku projektēšanas un ekspluatācijas specifikāciju izmaiņām, kas izstrādātas Lidlauku projektēšanas un ekspluatācijas ekspertu grupas trešajā sanāksmē (*ADOP*/3) un *PANS*–Lidlauku izpētes grupas astotajā sanāksmē (*PASG*/8).

Sīkāka informācija izklāstīta 2.8.3. un 2.8.4. punktā.

2.8.2. Attiecīgie Savienības tiesību akti

[10] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 996/2010 (2010. gada 20. oktobris) par nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu un novēršanu civilajā aviācijā un ar ko atceļ Direktīvu 94/56/EK (OV L 295, 12.11.2010., 35. lpp.).

I sējums: Komisijas Regula (ES) Nr. 139/2014[11] un Īstenošanas regula (ES) 2017/373.

II sējums: Regula (ES) Nr. 139/2014.

2.8.3. Grozījums attiecībā uz lidlauku projektēšanu un ekspluatāciju un aeronavigācijas vizuālajiem līdzekļiem

Savienības vārdā ieņemamā nostāja paredz ierosināto grozījumu atbalstīt pilnībā.

2.8.4. Grozījums attiecībā uz lidlauku projektēšanas un ekspluatācijas specifikāciju izmaiņām

Ar priekšlikumu tiek ieviesti plaši grozījumi attiecībā uz helikopteru lidlauku fiziskajiem raksturlielumiem, vizuālajiem līdzekļiem un glābšanu un ugunsdzēšanu. Tas ietver arī izmaiņas vairākās saistītajās definīcijās un atsauces uz sīki izstrādātiem palīgmateriāliem, kas jāiekļauj atjauninātajā Helikopteru lidlauku rokasgrāmatā (dok. 9261).

Tomēr jāatzīmē, ka dažu standartu svītrošana Čikāgas konvencijas 14. pielikuma II sējuma 5. nodaļā un glābšanas un ugunsdzēšanas pakalpojumu definēšana var Savienībai radīt zināmas grūtības. Šo izmaiņu dēļ būtu jāatceļ attiecīgās *EASA* sertifikācijas specifikācijas, kuru rezultātā līdz šim ir panākta saskaņota īstenošana. Runājot par glābšanas un ugunsdzēšanas noteikumiem, ierosinātie jaunie noteikumi kavētu saskaņotu īstenošanu, jo to piemērošanai vajadzīgi individuāli helikopteru lidlauku drošības novērtējumi.

Tomēr, paturot prātā citas plašās izmaiņas, kas tiek pilnībā atbalstītas, ņemot vērā to labvēlīgo ietekmi uz drošību, Savienības vārdā ieņemamā nostāja paredz ierosināto grozījumu atbalstīt pilnībā.

## 2.9. Konvencijas 15. pielikuma par aeronavigācijas informācijas pakalpojumiem 41. grozījums (darba kārtības 27. punkts)

2.9.1. Apraksts

Ierosinātais grozījums attiecas uz ārkārtas rīcības plānošanu attiecībā uz konflikta zonām.

Sīkāka informācija izklāstīta 2.9.3. punktā.

2.9.2. Attiecīgie Savienības tiesību akti

Regula (ES) 2018/1139

2.9.3. Grozījums, kas vajadzīgs sakarā ar problēmām ārkārtas rīcības plānošanā attiecībā uz konflikta zonām

Ņemot vērā divus drošības ieteikumus, kas *ICAO* adresēti Nīderlandes Drošības padomes nobeiguma ziņojumā par *Malaysia Airlines* reisu Nr. 17 (MH17), Aeronavigācijas komisija *ICAO* Padomei ir ierosinājusi grozījumu standarta veidā, kas jāpievieno Čikāgas konvencijas 15. pielikumam. Nīderlandes Drošības padome ieteica *ICAO* "ietvert standartos to, ka valstīm, kas savā teritorijā risina bruņotu konfliktu, agrīnā posmā jāpublicē pēc iespējas precīzāka informācija par minētā konflikta izraisītā apdraudējuma veidu un apmēru un tā

[11] 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).

ietekmi uz civilo aviāciju [...]". Ierosinātā grozījuma mērķis ir uzlabot informāciju par civilajai aviācijai bīstamām darbībām, ko izplata ar paziņojumu lidotājiem (*NOTAM*), pievēršoties arī īpašajam konflikta zonu gadījumam. Detalizētāka informācija palīdzēs ekspluatantiem novērtēt ar konflikta zonu saistītos riskus.

Ja šis grozījums tiktu pieņemts, uzlabotos tas, kā tiek novērtēta un publicēta informācija par konfliktu izraisītā apdraudējuma veidu un apmēru un to ietekmi uz civilo aviāciju, un šis jautājums ir Regulas (ES) 2018/1139 88. panta 3. punkta b) apakšpunkta priekšmets. Minētais pants pilnvaro Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru izplatīt attiecīgo informāciju un ieteikt korektīvas darbības, kas valstu kompetentajām iestādēm vai fiziskām un juridiskām personām, uz kurām attiecas minētā regula, jāveic gadījumā, ja konflikta zonas var radīt civilās aviācijas apdraudējumu. Grozījums kopā ar attiecīgajiem *ICAO* norādījumiem par konflikta zonām lielā mērā veicinātu visu to Savienības līmeņa darbību precizitāti un pilnīgumu, kurām būtu jāaptver visi Savienības ekspluatanti, kuri saistīti ar konflikta zonu.

Savienības vārdā ieņemamā nostāja paredz ierosināto grozījumu atbalstīt pilnībā.

## 2.10. Konvencijas 16. pielikuma par vides aizsardzību I, II un III sējuma attiecīgais 13., 10. un 1. grozījums (darba kārtības 28., 29. un 30. punkts)

### 2.10.1. Apraksts

Priekšlikums attiecas uz gaisa kuģu radīto troksni.

Sīkāka informācija izklāstīta 2.10.3. punktā.

### 2.10.2. Attiecīgie Savienības tiesību akti

Regula (ES) 2018/1139

### 2.10.3. Starptautisko trokšņa un gāzu emisiju standartu uzlabošana

Iesniegtie grozījumi ir Aviācijas un vides aizsardzības komitejas (*CAEP*) pēdējo trīs gadu darba rezultāti.

To izstrādāšanu Savienība ir pozitīvi vērtējusi vairākās secīgās nostājās, kas pieņemtas laikā, kad tika veikts tehniskais darbs *ICAO* līmenī. Dota atsauce uz Padomes pieņemtajām nostājām attiecībā uz valstīm adresētajām vēstulēm Nr. 19/42, Nr. 19/43, Nr. 19/44.

Konvencijas 16. pielikuma I sējuma 13. grozījums ietver labojumus, kas attiecas uz vispārējiem tehniskiem, nomenklatūras un tipogrāfiskiem jautājumiem. Tā mērķis ir arī pārskatīt definīcijas, kurās izmantots vārds "traversā" (*abeam*), definīciju "atsauces ceļa līnija", noteikto pielaidi lēnai eksponenciālai laika vidējošanai, lai labāk raksturotu faktisko eksponenciālo reakcijas laiku ar vienas sekundes laika konstanti. Visbeidzot, tajā ietverti labojumi, kas saistīti ar angļu valodas modālo darbības vārdu "must", "shall" un "should" pienācīgu lietojumu.

Konvencijas 16. pielikuma II sējuma 10. grozījums atspoguļo to, ka *ICAO CAEP* nesen (vienpadsmitajā sanāksmē, kas notika 2019. gada februārī) apstiprināja negaistošu daļiņu (*nvPM*) masas un skaita standartus. Minētā jaunā standarta izveide iezīmē gaisa kuģu vides sertifikācijas galīgā komponenta pabeigšanu, noslēdzot pilnu loku attiecībā uz trokšņa, vietējās gaisa kvalitātes un CO2 standartiem zemskaņas lidmašīnām.

Jauno standartu no 2023. gada 1. janvāra piemēros jauniem dzinēju tipiem un ražošanā esošiem dzinējiem, kuru nominālais vilces spēks ir lielāks nekā 26,7 kN. *nvPM* masas un skaita robežlīnijas nodrošina dažus atvieglojumus dzinējiem, kuru nominālais vilces spēks ir mazāks nekā 150 kN.

Konvencijas 16. pielikuma III sējuma 1. grozījuma priekšlikumi attiecas uz definīcijas "tipa projekts" ieviešanu un dažādiem definīciju uzlabojumiem; precizējumu par standartu piemērojamību lidmašīnu, kuras nav sertificētas attiecībā uz CO2, atvasinātām versijām, kuras ir sertificētas attiecībā uz CO2; precizējumu par iestādi, kas ir atbildīga par atbrīvojumu piešķiršanu, un par atbrīvojumu reģistrēšanas procesu; lieka teksta svītrošanu un nelielu tipogrāfisku problēmu labošanu iedaļā par references apstākļiem.

Savienības vārdā ieņemamā nostāja paredz atbalstīt grozījumus, kuri atbilst Regulai (ES) 2018/1139.

## 2.11. Konvencijas 18. pielikuma par bīstamo kravu drošiem pārvadājumiem ar gaisa transportu 13. grozījums (darba kārtības 31. punkts)

### 2.11.1. Apraksts

Priekšlikums attiecas uz terminoloģiju un toksisku un infekciozu vielu segregācijas noteikumiem.

### 2.11.2. Attiecīgie Savienības tiesību akti

Regulas (ES) Nr. 965/2012 IV pielikuma CAT.GEN.MPA.200. punkts, kura būtība ir norādīt, ka "... bīstamo kravu gaisa pārvadājumus veic saskaņā ar Čikāgas konvencijas 18. pielikumu".

Savienības vārdā ieņemamā nostāja paredz ierosināto grozījumu atbalstīt pilnībā.