
Starptautiskie standarti un ieteicamā prakse



**Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju
9. pielikums**

Pārvadājumu atvieglošanas pasākumi

Šis izdevums ietver visus grozījumus, ko Padome pieņēmusi līdz 2011. gada 8. martam, un no 2011. gada 17. novembra aizstāj visus iepriekšējos 9. pielikuma izdevumus.

Informāciju par standartu un ieteicamās prakses piemērojamību sk. priekšvārdā.

Trīspadsmitais izdevums, 2011. gada jūlijs

Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija

Starptautiskie standarti un ieteicamā prakse



**Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju
9. pielikums**

Pārvadājumu atvieglošanas pasākumi

**Šis izdevums ietver visus grozījumus, ko Padome pieņēmusi līdz 2011. gada 8. martam,
un no 2011. gada 17. novembra aizstāj visus iepriekšējos 9. pielikuma izdevumus.**

Informāciju par standartu un ieteicamās prakses piemērojamību sk. priekšvārdā.

Trīspadsmitais izdevums, 2011. gada jūlijs

Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija

Atsevišķos izdevumos angļu, arābu, ķīniešu, franču, krievu un spāņu valodā publicējusi
STARPTAUTISKĀ CIVILĀS AVIĀCIJAS ORGANIZĀCIJA
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

Informācija par pasūtīšanu un pilns tirdzniecības aģentu un grāmatu pārdevēju saraksts ir
pieejams ICAO tīmekļa vietnē www.icao.int

Pirmais izdevums, 1949. gads
Divpadsmitais izdevums, 2005. gads
Trīspadsmitais izdevums, 2011. gads

9. pielikums "Pārvadājumu atvieglošanas pasākumi" Pasūtījuma numurs: AN 9 ISBN
978-92-9231-842-0

© ICAO 2011

Visas tiesības saglabātas. Nevienu šīs publikācijas daļu nedrīkst reproducēt, glabāt izguves
sistēmā vai pārsūtīt jebkādā formā vai ar jebkādiem līdzekļiem bez Starptautiskās Civilās
aviācijas organizācijas iepriekšējas rakstiskas atļaujas.

[illegible]

SATURA RĀDĪTĀJS

PRIEKŠVārds	7
A Definīcijas	12
B Vispārīgi principi.....	17
 2. NODAĻA GAISA KUĢA IELIDOŠANA UN IZLIDOŠANA.....	19
A Vispārīgi norādījumi	19
C Dokumentu labojumi	21
E Gaisa kuģa dezinfekcija	22
F Pasākumi attiecībā uz starptautisko vispārējas nozīmes aviāciju un citiem neregulāriem reisiem	23
Vispārīgi norādījumi	23
Iepriekšēja atļauja	24
Iepriekšējs paziņojums par ielidošanu	25
Gaisa kuģa muitošana un pagaidu uzturēšanās	25
 3. NODAĻA PERSONU UN TO BAGĀŽAS IECEĻOŠANA UN IZCEĻOŠANA.....	26
A Vispārīgi norādījumi	26
B Ceļošanai nepieciešamie dokumenti	26
C Ceļošanas dokumentu drošība	27
D Ceļošanas dokumenti	27
E Izceļošanas vīzas.....	28
F Ieceļošanas/atgriešanās vīzas	28
G Iekāpšanas/izkāpšanas kartes	29
H Vakcinācijas vai profilakses starptautiskās apliecības	30
I Ceļošanas dokumentu pārbaude.....	30
J Izceļošanas procedūras	30
K Iebraukšanas procedūras un pienākumi.....	31
L Tranzīta procedūras un prasības	35
M No īpašnieka nošķirtas bagāžas izvietošana	35
N Gaisa kuģa apkopes locekļu un citu ekspluatanta darbinieku identifikācija un ieceļošana	35
O Civilās aviācijas inspektori.....	37
P Neatliekamā palīdzība/ieceļošanas vīzas <i>force majeure</i> gadījumos	37
 4. NODAĻA KRAVU UN CITU PREČU IEVEŠANA UN IZVEŠANA AR GAISA KUĢI.....	39
A Vispārīgi norādījumi	39
B Valsts iestāžu pieprasītā informācija	40
C Izvedamo kravu izlaišana un muitošana	41
D Ievedamo kravu izlaišana un muitošana.....	41
E Rezerves detaļas, aprīkojums, krājumi un citi materiāli, ko ievad vai izved gaisa kuģu ekspluatanti saistībā ar starptautisko pakalpojumu sniegšanu.....	43
F Konteineri un paliktņi	44
G Pasta sūtījumu dokumenti un procedūras	45
H Radioaktīvi materiāli	45
 5. NODAĻA PERSONAS, KAM ATTEIKTA IECEĻOŠANA, UN IZRAIDĀMAS PERSONAS	46
A Vispārīgi norādījumi	46
B Personas, kam atteikta ieceļošana.....	46
C Izraidāmās personas	48
D Ceļošanas dokumenta dublikāta sagādāšana	49
 6. NODAĻA STARPTAUTISKĀS LIDOSTAS. SATIKSMEI NEPIECIEŠAMĀIS APRĪKOJUMS UN	

PAKALPOJUMI.....	51
A Vispārīgi norādījumi	51
B Lidostas satiksmes plūsmas organizācija	52
I Kopīgi noteikumi	52
II Gaisa kuģu novietošanas stāvēšanai un tehniskās apkopes organizācija.....	53
III Izlidojošie pasažieri, apkalpes locekļi un bagāža.....	53
IV Ielidojošie pasažieri, apkalpes locekļi un bagāža.	53
V Tranzīta lidojumu un lidojumu ar pārsēšanos pasažieri un apkalpes locekļi.	54
VI Dažādas telpas un pakalpojumi pasažieru termināļa ēkās.	54
VII Kravas un pasta sūtījumu apstrādes un muitošanas vietas.....	55
C Veselības aizsardzības, neatliekamās medicīniskās palīdzības un dzīvnieku un augu karantīnas pasākumu īstenošanai nepieciešamās telpas.....	55
D Muitas kontrolei un kontroles dienestu darbībai nepieciešamais nodrošinājums.....	56
E Nedisciplinēti pasažieri.....	56
F Pasažieru ērtības	57
 7. NODAĻA NOSĒŠANĀS CITVIET, NEVIS STARPTAUTISKAJĀS LIDOSTĀS	58
A Vispārīgi norādījumi	58
B Īslaicīga tranzītnolaišanās.....	58
C Reisa neatjaunošana	58
 8. NODAĻA CITI PĀRVADĀJUMU ATVIEGLOŠANAS PASĀKUMU NOTEIKUMI	59
A Garantijas un atbrīvošana no rekvizēšanas vai konfiscēšanas.....	59
B Meklēšanas, glābšanas, negadījumu izmeklēšanas un īpašuma glābšanas atvieglošana	59
C Palīdzības sniegšanas lidojumi pēc dabas un cilvēka izraisītām katastrofām, kuras būtiski apdraud cilvēku veselību vai vidi, un līdzīgās ārkārtas situācijās, kad ir nepieciešama Apvienoto Nāciju Organizācijas (ANO) palīdzība.....	60
D Ar jūras piesārņojumu un drošību saistīti ārkārtas pasākumi	61
E Starptautisko veselības aizsardzības noteikumu un saistīto noteikumu īstenošana	61
F Lipīgas slimības uzliesmojuma valsts aviācijas plāns.....	62
G Valsts pārvadājumu atvieglošanas pasākumu programmu izstrāde.....	62
H Personu ar invaliditāti pārvadājumu atvieglošanas pasākumi	63
I Vispārīgi norādījumi.....	63
II Piekļuve lidostām.	64
III Piekļuve lidojumu pakalpojumiem.	64
Palīdzība gaisa kuģu negadījumos cietušajiem un viņu ģimenēm	65
 1. PAPILDINĀJUMS. VISPĀRĪGĀ DEKLARĀCIJA.....	67
2. PAPILDINĀJUMS. PASAŽIERU SARAKSTS	68
3. PAPILDINĀJUMS. KRAVAS MANIFESTS.....	69
4. PAPILDINĀJUMS. PALIEKOŠĀS DEZINSEKCIJAS APLIECINĀJUMS.....	70
5. PAPILDINĀJUMS. IEKĀPŠANAS/IZKĀPŠANAS KARTE	71
6. PAPILDINĀJUMS. MUITAS SADARBĪBAS PADOMES IETEIKUMS*	72
7. PAPILDINĀJUMS. APKALPES LOCEKĻA APLIECĪBA (CMC)	74
8. PAPILDINĀJUMS. CIVILĀS AVIĀCIJAS INSPEKTORA APLIECĪBA	75
9. PAPILDINĀJUMS. IETEICAMĀ PERSONU, KAM ATTEIKTA IECEĻOŠANA,ATPAKAĻNOSŪTĪŠANAS DOKUMENTU FORMA.....	76
10. PAPILDINĀJUMS. APVIENOTO NĀCIJU ORGANIZĀCIJAS TIRDZNIECĪBAS DOKUMENTU PARAUGS	78
11. PAPILDINĀJUMS. LIDOSTAS PĀRVADĀJUMU ATVIEGLOŠANAS PASĀKUMU (FAL) PROGRAMMAS PARAUGS	79
12. PAPILDINĀJUMS. VALSTS FAL PROGRAMMAS PARAUGS	81
13. PAPILDINĀJUMS. SABIEDRĪBAS VESELĪBAS PASAŽIERA LOKĀCIJAS VEIDLAPA	84

PRIEKŠVārds

Priekšvēsture

Pārvadājumu atvieglošanas pasākumu standartus un ieteicamo praksi Padome pirmoreiz pieņēma 1949. gada 25. martā atbilstoši Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju (Čikāga, 1944. gads) 37. panta prasībām un nodēvēja tos par Konvencijas 9. pielikumu "Standarti un ieteicamā prakse. Pārvadājumu atvieglošanas pasākumi". Tie stājās spēkā 1949. gada 1. septembrī. Standartu un ieteicamās prakses pamatā ir ieteikumi, kas pieņemti Pārvadājumu atvieglošanas pasākumu pirmajā un otrajā sesijā Monreālā 1946. gada februārī un Ženēvā 1948. gada jūnijā. Tie tika paplašināti un vispusīgi grozīti nodaļas turpmākajās sesijās, t. i., trešajā sesijā, kas notika Buenosairesā 1951. gada decembrī, ceturtajā sesijā, kas notika Manilā 1955. gada oktobrī, piektajā sesijā, kas notika Romā 1959. gada decembrī, sestajā sesijā, kas notika Mehiko 1963. gada martā un aprīlī, septītajā sesijā, kas notika Monreālā 1968. gada maijā, astotajā sesijā, kas notika Dubrovnikā 1973. gada martā, devītajā sesijā, kas notika Monreālā 1979. gada aprīlī un maijā, desmitajā sesijā, kas notika Monreālā 1988. gada septembrī un vienpadsmitajā sesijā, kas notika Monreālā 1995. gada aprīlī, un Pārvadājumu atvieglošanas pasākumu (FAL) paneļa trešajā sanāksmē, kas notika Monreālā 2001. gada februārī. Nodaļas un FAL paneļa Ieteikumu par 9. pielikuma grozīšanu un Padomes darbības rezultātā 9. pielikuma otrais izdevums stājās spēkā 1953. gada 1. martā, trešais izdevums stājās spēkā 1956. gada 1. novembrī, ceturtais izdevums stājās spēkā 1960. gada 1. novembrī, piektais izdevums stājās spēkā 1964. gada 1. aprīlī, sestais izdevums stājās spēkā 1969. gada 1. aprīlī, septītais izdevums stājās spēkā 1974. gada 15. aprīlī, astotais izdevums stājās spēkā 1980. gada 15. jūlijā, devītais izdevums stājās spēkā 1990. gada 15. novembrī, desmitais izdevums stājās spēkā 1997. gada 30. aprīlī, vienpadsmitais izdevums stājās spēkā 2002. gada 15. jūlijā un divpadsmitais izdevums stājās spēkā 2005. gada 11. jūlijā.

Trīspadsmitais izdevums. Šajā izdevumā cita starpā ietverti noteikumi, kas izriet no FAL paneļa sestās sanāksmes Monreālā 2010. gada maijā par jautājumiem, tostarp valsts sagatavošanās pasākumiem, kas skar lipīgu slimību uzliesmojumus starptautiskā līmenī, starptautiski apstiprinātu iepriekšējas pasažieru informācijas sistēmu ieviešanu un palīdzības pasākumus ceļotājiem, kuru lidojumi tiek pārtraukti *force majeure* apstākļu dēļ. Šis 9. pielikuma trīspadsmitais izdevums stājās spēkā 2011. gada 18. jūlijā, un to piemēro no 2011. gada 17. novembra.

Pārvadājumu atvieglošanas pasākumu standarti un ieteicamā prakse ir Konvencijas 37. panta rezultāts, kas cita starpā paredz, ka Starptautiskajai Civilās aviācijas organizācijai ir jāpieņem un pēc vajadzības laiku pa laikam jāgroza starptautiskie standarti un ieteicamā prakse un procedūras, kas attiecas uz [...] muitas un imigrācijas procedūrām [...] un tāda veida citiem jautājumiem, kuri attiecas uz aeronavigācijas drošību, regularitāti un efektivitāti, kas laiku pa laikam izrādās piemēroti." Pārvadājumu atvieglošanas pasākumu standartu un ieteicamās prakses ieviešanu no valstu puses veicina Konvencijas 22. pants, kas katrai Līgumslēdzējai valstij uzliek par pienākumu "noteikt īstenojamus pasākumus, izdodot īpašus noteikumus vai citādi, lai atvieglotu un paātrinātu pārvietošanos ar gaisa kuģiem starp Līgumslēdzēju valstu teritorijām un lai nepieļautu nevajadzīgu gaisa kuģu, apkalpes, pasažieru un kravas aizkavēšanu, jo īpaši, piemērojot tiesību aktus saistībā ar imigrāciju, karantīnu, muitu un muietošanu", un Konvencijas 23. pants, kas katrai Līgumslēdzējai valstij uzliek par pienākumu, "ciktāl tā uzskata to par realizējamu, noteikt muitas un imigrācijas procedūras, kas skar starptautisko aeronavigāciju, saskaņā ar praksi, kura var tikt noteikta vai ieteikta

laiku pa laikam atbilstoši šai Konvencijai".*

Papildus 9. pielikuma standartiem un ieteicamajai praksei Organizācijas *FAL* [Pārvadājumu atvieglošanas pasākumi] programma balstās uz Asamblejas pārvadājumu *FAL* rezolūcijām un *FAL* nodaļas sesijās pieņemtajiem B klases ieteikumiem, kas ir tādi ieteikumi, kuros nav ierosināts veikt pielikuma noteikumu grozījumus.

Piemērojamība

Kā norādīts 1. nodaļas B daļā, šajā dokumentā ietvertie standarti un ieteicamā prakse ir piemērojami attiecībā uz visu kategoriju gaisa kuģu lidojumiem, izņemot gadījumus, kad uz noteiktu lidojumu veidu, neminot citus lidojumu veidus, attiecas īpaši noteikumi.

Pārvadājumu atvieglošanas pasākumu standarti un ieteicamā prakse nenovēršami tiek īstenota divos veidos: pirmkārt, negatīvais veids, piemēram, paredzot, ka valstis nedrīkst noteikt augstākas prasības dokumentu sagatavošanai vai augstākus pārvietošanās brīvības ierobežojumus u. tml., kā to paredz maksimālās prasības, otrkārt, pozitīvais veids, piemēram, paredzot, ka valstīm ir jānodrošina noteikts aprīkojums pasažieru ērtībai, satiksmei, kas tikai šķērso valsti u. tml. Ja jautājums rodas saistībā ar "negatīvu" noteikumu, tiek pieņemts, ka valstu izvirzītās prasības vienmēr, kad tas iespējams, būs zemākas par standartos un ieteicamajā praksē noteikto maksimālo līmeni. "Pozitīva" noteikuma gadījumā tiek pieņemts, ka vienmēr, kad tas iespējams, valstis nodrošinās vairāk par standartos un ieteicamajā praksē noteikto minimumu.

Prasības Līgumslēdzējām valstīm

Paziņojums par atšķirībām. Līgumslēdzēju valstu uzmanība tiek vērsta uz pienākumu, ko uzliek Konvencijas 38. pants, kas prasa Līgumslēdzējām valstīm paziņot Organizācijai par visām atšķirībām starp šo valstu noteikumiem un praksi un šajā pielikumā ietvertajiem starptautiskajiem standartiem un visiem to grozījumiem. Līgumslēdzējas valstis tiek aicinātas šādu paziņošanu attiecināt arī uz atšķirībām no šajā pielikumā ietvertās ieteicamās prakses un jebkuriem šādas prakses grozījumiem. Turklāt, Līgumslēdzējas valstis tiek arī aicinātas regulāri informēt Organizāciju par jebkurām atšķirībām, kas var rasties vēlāk, vai par iepriekš paziņoto atšķirību likvidēšanu. Līgumslēdzējām valstīm tiks nosūtīts īpašs pieprasījums paziņot par atšķirībām tūlīt pēc ikviena šā pielikuma grozījuma pieņemšanas.

Valstu uzmanība tiek vērsta ne tikai uz valstu pienākumu saskaņā ar Konvencijas 38. pantu, bet arī uz 15. pielikuma noteikumu attiecībā uz būtisko atšķirību starp valsts noteikumiem un praksi, no vienas puses, un saistītajiem ICAO standartiem un ieteicamo praksi, no otras puses, publicēšanu ar aeronavigācijas informācijas dienesta starpniecību.

Informācijas izsludināšana. Ieviešot, atceļot vai mainot apstākļus attiecībā uz aprīkojumu, pakalpojumiem un procedūrām tādā veidā, kas ietekmē gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstoši šajā pielikumā noteiktajiem standartiem un ieteicamajai praksei, tas ir jāizziņo un tam jāstājas

* Vairāki citi Konvencijas punkti ir īpaši saistīti ar *FAL* pielikuma noteikumiem un ir ņemti vērā to sagatavošanā. Personām, kas ir atbildīgas par šā pielikuma noteikumu īstenošanu, papildus Konvencijas 22. un 23. pantam ir jāpārzina šādi panti:

10. pants "Nosēšanās muitas lidostā"; 11. pants "Aviācijas noteikumu piemērojamība"; 13. pants "Ieceļošanas un izceļošanas noteikumi"; 14. pants "Slimības izplatīšanās nepieļaušana"; 24. pants "Muitas nodoklis"; 29. pants "Dokumenti, kas atrodas gaisa kuģī"; 35. pants "Kravu ierobežojumi".

spēkā atbilstoši 15. pielikuma noteikumiem.

Līgumslēdzējām valstīm ir jādara viss iespējamais, lai publicētu *FAL* informāciju, kas noteikta 15. pielikumā (ko papildina Aeronavigācijas informatīvo pakalpojumu rokasgrāmata [*Aeronautical Information Services Manual*], dok. Nr. 8126), jo sevišķi, pievēršot uzmanību jaunajām prasībām attiecībā uz šādas informācijas noformējumu un saturu, kas aprakstītas 15. pielikuma trīspadsmitajā izdevumā.

Pielikuma teksta izmantošana valsts noteikumos. Padome 1948. gada 13. aprīlī pieņēma rezolūciju, vēršot Līgumslēdzēju valstu uzmanību uz to, ka būtu vēlams valsts noteikumos, cik vien iespējams, izmantot precīzu reglamentējošo *ICAO* standartu daļu redakciju un norādīt uz atkāpēm no standartiem, tostarp uz jebkādiem papildu valsts noteikumiem, kas ir svarīgi aeronavigācijas drošībai un regularitātei. Vienmēr, kad tas ir bijis iespējams, šā pielikuma noteikumi izstrādāti tā, lai atvieglotu to iekļaušanu valstu tiesību aktos bez būtiskām izmaiņām pielikuma tekstā.

Vispārīga informācija

Pielikums ir veidots no turpmāk minētajām daļām, no kurām tomēr ne visas noteikti ir iekļautas visos pielikumos; tām ir šeit noteiktais statuss:

1. — *Informācija, kas veido pielikuma pamatdaļu.*

a) *Standarti un ieteicamā prakse*, ko saskaņā ar Konvencijas normām pieņēmusi Padome. Turpmāk ir sniegta standartu un ieteicamās prakses definīcija.

Standarts. Jebkura specifikācija, kuras vienveidīga izpilde ir atzīta par iespējamu un nepieciešamu kāda starptautiskās aeronavigācijas aspekta veicināšanai un uzlabošanai un kuru atbilstoši Konvencijas 54. panta 1) punktam ir pieņēmusi Padome un par kuras neievērošanu Līgumslēdzējām valstīm atbilstoši 38. pantam ir jāpaziņo Padomei.

Ieteicamā prakse. Jebkura specifikācija, kuras izpilde ir atzīta par parasti iespējamu un ļoti vēlamu kāda starptautiskās aeronavigācijas aspekta veicināšanai un uzlabošanai un kuru atbilstoši Konvencijas 54. panta 1) punktam ir pieņēmusi Padome un atbilstību kurai Līgumslēdzējas valstis centīsies nodrošināt saskaņā ar Konvenciju.

b) *Papildinājumos* ir ērtākai izmantošanai atsevišķi sagrupēta informācija, kas veido daļu no padomes pieņemtajiem standartiem un ieteicamās prakses.

c) *Definīcijas* standartu un ieteicamās prakses izklāstā izmantotajiem terminiem, kas nav pašsaprotami tādā ziņā, ka tie netiek lietoti vispārpieņemtajā vārdnīcas nozīmē. Definīcijai nav neatkarīga statusa, bet tā ir katra standarta un ieteicamās prakses, kuru aprakstā termins ir lietots, būtiska sastāvdaļa, jo, mainot termina nozīmi, tiktu izmainīta specifikācija.

2. — *Informācija, ko Padome apstiprinājusi publicēšanai saistībā ar standartiem un ieteicamo praksi.*

a) *Priekšvārdi* satur vēsturisko un skaidrojošo informāciju, pamatojoties uz Padomes darbībām un ietverot paskaidrojumus par valstu pienākumiem attiecībā uz standartu un ieteicamās prakses piemērošanu izrietoši no Konvencijas un Pieņemšanas rezolūcijas.

b) *Ievadi* satur skaidrojošu informāciju, kas izmantota pielikuma daļu, nodaļu vai sadaļu sākumā, lai veicinātu izpratni par teksta piemērošanu.

c) *Piezīmes*, kas iekļautas tekstā, vajadzības gadījumā sniedz faktisko informāciju vai atsauces saistībā ar attiecīgajiem standartiem vai ieteicamo praksi, bet nav daļa no standartiem un ieteicamās prakses.

d) *Pievienotie dokumenti* satur standartus un ieteicamo praksi papildinošu informāciju vai ir iekļauti kā norādījumi to piemērošanai.

Šis pielikums ir pieņemts sešās valodās, proti, angļu, arābu, ķīniešu, franču, krievu un spāņu valodā. Katrai Līgumslēdzējai valstij ir jāizvēlas viens no šiem tekstiem, lai to ieviestu valstī un izmantotu citiem šajā Konvencijā paredzētajiem mērķiem, tieši izmantojot šo tekstu vai arī izmantojot tā tulkojumu savas valsts valodā, un par to attiecīgi jāpaziņo Organizācijai.

Lai no pirmā acu uzmetiena būtu redzams katra paziņojuma statuss, tika ievēroti šādi redakcionālie principi. *Standarti* ir rakstūti ar parastajiem latīņu burtiem; *ieteicamā prakse* ir

rakstīta parastajā slīprakstā, statusu norādot ar vārdiem "**Ieteicamā prakse**"; *piezīmes* rakstītas parastajā slīprakstā, statusu norādot ar vārdu "*Piezīme*".

Jebkura atsauce uz kādu šā dokumenta daļu, ko norāda ar tās numuru, ietver arī visas šīs daļas apakšnodaļas.

Šajā pielikumā vīriešu dzimte tiek lietota gan attiecībā uz vīriešiem, gan attiecībā sievietēm.

STARPTAUTISKIE STANDARTI UN IETEICAMĀ PRAKSE

1. NODAĻA DEFINĪCIJAS UN VISPĀRĪGIE PRINCIPI

A Definīcijas

Turpmāk minētie termini Pārvadājumu atvieglošanas pasākumu standartos un ieteicamajā praksē tiek lietoti turpmāk izklāstītajā nozīmē.

Atļauja ieceļot. Valsts iestāžu dota atļauja personai ieceļot noteiktā valstī atbilstoši šīs valsts tiesību aktiem.

Iepriekšēja pasažieru informācijas (API) sistēma. Elektronisko sakaru sistēma, ar kuru nepieciešamie datu elementi tiek savākti un pārraidīti robežkontroles iestādēm pirms gaisa kuģa izlidošanas vai ielidošanas un darīti pieejami uz ieceļošanas lidostas galvenās līnijas.

Gaisa kuģa aprīkojums. Izstrādājumi, tostarp pirmās palīdzības un glābšanas aprīkojums, kā arī patērējamie krājumi, kas paredzēti izmantošanai gaisa kuģī lidojuma laikā, bet ne gaisa kuģa rezerves daļas vai to krājumi.

Gaisa kuģa ekspluatants. Persona, organizācija vai uzņēmums, kas nodarbojas ar gaisa kuģa ekspluatāciju vai piedāvā savus pakalpojumus šajā jomā.

Gaisa kuģa ekspluatanta dokumentācija. Gaisa kravas pavadzīmes, pasažieru biļetes un iekāpšanas kartes, bankas un aģenta norēķinu plānu dokumentācija, noteikto bagāžas limitu pārsniedzošās bagāžas biļetes, dažādi dokumenti par nodevu samaksu (*M.C.O.*), ziņojumi par zaudējumiem un nestandarta situācijām, bagāžas un kravas marķējums, kustības saraksti un masas un centrējuma dokumentācija, ko izmanto gaisa kuģa ekspluatants.

Aviosabiedrība. Saskaņā ar Konvencijas 96. pantu jebkurš gaisa transporta uzņēmums, kurš piedāvā vai sniedz regulāru starptautisko gaisa pārvadājumu pakalpojumus.

Pilnvarotais aģents. Persona, kas pārstāv gaisa kuģa ekspluatantu un kas ir saņēmusi pilnvarojumu no ekspluatanta vai ir pilnvarota ekspluatanta vārdā kārtot formalitātes, kuras saistītas ar ekspluatanta gaisa kuģa ieceļošanu valstī un gaisa kuģa, apkalpes, pasažieru, kravas, pasta, bagāžas vai kravas pārbaudēm robežšķērsošanas vietā, tostarp arī trešā persona, kas ir pilnvarota veikt darbības ar gaisa kuģa kravu, gadījumos, kad attiecīgās valsts tiesību akti to pieļauj.

Automatizēta robežkontrole (ABC). Automatizēta sistēma, kas apstiprina elektroniska mašīnlasāma ceļošanas dokumenta vai pilnvaras autentiskumu, nosaka, vai pasažieris ir dokumenta vai pilnvaras likumīgs turētājs, veic meklēšanu robežkontroles datos un pēc tam nosaka, vai personai ir tiesības šķērsot robežu saskaņā ar piemērojamajiem noteikumiem.

Bagāža. Pasažieru vai apkalpes locekļu īpašums, ko pārvadā gaisa kuģī ar ekspluatanta atļauju.

Robežu integritāte. Valsts veikta tās likumu un/vai noteikumu īstenošana attiecībā uz preču un/vai personu pārvietošanos pāri tās robežām.

Krava. Jebkurš īpašums, kas tiek pārvadāts ar gaisa kuģi, izņemot pasta sūtījumus, krājumus un pavadītu vai nepareizi nosūtītu bagāžu.

Civilās aviācijas inspektors. Civilās aviācijas inspektors ir Līgumslēdzējas valsts iecelta persona, kura ir atbildīga par gaisa transporta operāciju drošības, aizsardzības un saistīto aspektu atbilstības uzraudzību atbilstīgi kompetentas iestādes uzdevumam.

Piezīme. Civilās aviācijas inspektori ir, piemēram, inspektori, kas atbildīgi par lidojumderīgumu, lidojumu veikšanu un citiem ar lidojumu drošumu un aviācijas drošību saistītiem gaisa transporta operāciju aspektiem.

Preču muitošana. Nepieciešamo muitas formalitāšu nokārtošana, lai preces varētu ievest valstī, eksportēt vai pakļaut citai muitas procedūrai.

Ceļojuma sākumpunkts. Vieta, kurā persona uzsāk ceļojumu, neņemot vērā lidostas, kurās šī persona ierodas tieša tranzīta nolūkā ar tiešo reisu vai ar pārsēšanos, ja šī persona nepamet attiecīgās lidostas tiešā tranzīta zonu.

Lidojuma laikā patērējamie krājumi. Vienreizējai vai vairākkārtējai lietošanai paredzēti izstrādājumi, ko gaisa kuģa ekspluatants izmanto pakalpojumu, īpaši ēdināšanas pakalpojumu, sniegšanai un pasažieru ērtību nodrošināšanai lidojuma laikā.

Apkalpes loceklis. Persona, kurai ekspluatants uzdevis pildīt noteiktus pienākumus gaisa kuģī lidojuma darba periodā.

Deklarētājs. Jebkura persona, kas veic preču deklarēšanu, vai kuras vārdā tiek veikta šāda deklarēšana.

Izraidīšanas rīkojums. Valsts kompetento iestāžu rakstisks rīkojums, kurš izdots izraidāmajai personai un kurā tai pavēlēts atstāt šo valsti.

Izraidāmā persona. Persona, kam valsts iestādes ir likumīgi atļāvušas ieceļot valstī vai arī persona, kura ir ieceļojusi valstī nelikumīgi un kurai pilnvarotās iestādes ir izdevušas oficiālu rīkojumu pamest šo valsti.

Tiešā tranzīta zona. Starptautiskajā lidostā izveidota īpaša zona, kuru ir apstiprinājušas attiecīgās valsts iestādes un kura atrodas to tiešā uzraudzībā vai kontrolē, kur pasažieri drīkst uzturēties tranzīta vai pārsēšanās laikā, nepieprasot atļauju ieceļot valstī.

Tiešā tranzīta pasākumi. Attiecīgo valsts iestāžu apstiprināti īpaši pasākumi, saskaņā ar kuriem gaisa kuģis, kas savā lidojuma maršrutā, šķērsojot Līgumslēdzēju valsti, veic īslaicīgu apstāšanos, var palikt to tiešā uzraudzībā.

Izkāpšana. Izkāpšana no gaisa kuģa pēc nosēšanās, izņemot gaisa kuģa apkalpes locekļus vai pasažierus, kuri turpina lidojumu ar to pašu tiešo reisu.

Dezinfekcija. Procedūra, kurā, tieši iedarbojoties ar ķīmiskiem vai fiziskiem līdzekļiem, veic

veselības aizsardzības pasākumus, lai kontrolētu vai iznīcinātu uz cilvēka vai dzīvnieka ķermeņa vai skartajās gaisa kuģa daļās, bagāžā, kravā, precēs vai konteineros vai uz tām esošos infekcijas izraisītājus.

Dezinsekcija. Procedūra, kurā tiek veikti veselības aizsardzības pasākumi, lai ierobežotu vai iznīcinātu gaisa kuģī, bagāžā, kravā, konteineros, precēs un korespondencē esošos kukaiņus.

Iekāpšana. Personu iekāpšana gaisa kuģī, lai uzsāktu lidojumu, izņemot apkalpes locekļus vai tādus pasažierus, kas ir veikuši iekāpšanu gaisa kuģī tā paša tiešā reisa iepriekšējā posmā.

eMRTD. MRTD (pase, vīza vai karte), kurā iekļauta bezkontakta integrālā shēma un kuru var izmantot MRTD turētāja biometriskajai identifikācijai saskaņā ar standartiem, kas noteikti dokumenta Nr. 9303 "Mašīnlasāmi ceļošanas dokumenti" [*Machine Readable Travel Documents*] attiecīgajā daļā.

Konvojs. Persona, ko Līgumslēdzēja valsts vai gaisa kuģa ekspluatants pilnvarojis konvojēt personu, kam atteikts ieceļot, vai izraidāmu personu, kas tiek izraidīta no šīs Līgumslēdzējas valsts.

Gaisa kuģa apkalpes loceklis. Licencēts gaisa kuģa apkalpes loceklis, kura pienākumi ir saistīti ar gaisa kuģa ekspluatāciju lidojuma laikā.

Brīvā zona. Līgumslēdzējas valsts teritorijas daļa, kurā ievestās preces kopumā uzskata par ārpus muitas teritorijas esošām precēm, ciktāl tas saistīts ar ievadmuitas nodokļiem un citiem maksājumiem.

Vispārējas nozīmes aviācijas gaisa kuģa lidojums. Jebkurš gaisa kuģa lidojums, izņemot komerciālu gaisa transporta lidojumu vai lidojumu, kas saistīts ar aviācijas speciālo darbu izpildi.

Virszemes aprīkojums. Specifisks aprīkojums, kas paredzēts gaisa kuģu tehniskās apkopes, remonta un apkalpošanas veikšanai uz zemes, tostarp izmēģinājumu iekārtas un iekārtas, kas paredzētas kravu apstrādei un pasažieru apkalpošanai.

ICAO publiskās atslēgas direktorijs (ICAO PKD) Centrālā datu bāze, kura tiek izmantota kā dokumentu parakstītāju sertifikātu (CDS) (kuros ietvertas dokumenta parakstītāja publiskās atslēgas), CSCA pamatsaraksta (MLCSCA), valsts parakstošas CA saites sertifikātu (ICCSCA) un anulēto sertifikātu saraksts, ko izdevuši dalībnieki, kopā ar sistēmu to izplatīšanai visā pasaulē, ko ICAO uztur dalībnieku vārdā, lai atvieglinātu eMRTD iekļauto datu validāciju.

Imigrācijas kontrole. Valstu pieņemti pasākumi, lai kontrolētu ar gaisa transportu ceļojošu personu ieceļošanu to teritorijā, ceļošanu caur to teritorijai vai izceļošanu no to teritorijas.

Ievadmuitas nodokļi un citi maksājumi. Muitas nodokļi un citi nodokļi, nodevas vai maksājumi, kas tiek iekasēti par preču ieviešanu vai saistībā ar to. Šī definīcija neattiecas uz maksājumiem, kuru apjoms atbilst muitas sniegto pakalpojumu aptuvenajām izmaksām vai kurus muita iekasē kādas citas valsts iestādes vārdā.

Krāpnieks. Persona, kas uzdodas par īsta ceļošanas dokumenta likumīgu turētāju.

Persona ar nederīgiem dokumentiem. Persona, kas ceļo vai mēģina ceļot: a) ar ceļošanas

dokumentu, kam beidzies derīguma termiņš, vai ar nederīgu vīzu; b) ar viltotu ceļošanas dokumentu vai vīzu; c) ar citas personas ceļošanas dokumentu vai vīzu; d) bez ceļošanas dokumenta vai e) bez vīzas, ja tāda nepieciešama.

Persona, kam atteikts ieceļot. Persona, kurai valsts iestādes atsaka vai atteiks ieceļošanu valstī.

Interaktīva API (iAPI) sistēma. Elektroniska sistēma, kas pasažiera reģistrācijas laikā pārraida gaisa kuģa ekspluatanta savāktos API datu elementus valsts iestādēm, kuras savukārt noteiktajā ekspluatanta pasažieru reģistrācijas procesa termiņā nosūta ekspluatantam atpakaļ atbildi par katru pasažieri un/vai apkalpes locekli.

Starptautiskā lidosta. Jebkura lidosta, kuru Līgumslēdzēja valsts, kuras teritorijā tā atrodas, norādījusi kā ielidošanas un izlidošanas lidostu starptautiskajai gaisa satiksmei, un kurā veic robežšķērsošanas vietās noteiktās pārbaudes, tai skaitā muitas, imigrācijas, sabiedrības veselības, dzīvnieku un augu karantīnas un līdzīgas procedūras.

Iekraušana. Kravas, pasta, bagāžas vai krājumu, ko paredzēts pārvadāt ar noteiktu reisu, izvietošana gaisa kuģī.

Pasts. Korespondences un citu priekšmetu sūtījumi, ko piegādā pasta pakalpojumu sniedzēji un kas paredzēti nogādāšanai pasta pakalpojumu sniedzējiem atbilstoši Pasaules Pasta savienības (UPU) [Universal Postal Union] noteikumiem.

Nepareizi iesūtīta bagāža. Bagāža, kas nevilšus vai netīši ir noklīdusi no pasažieriem vai apkalpes locekļiem.

Narkotiku kontrole. Pasākumi, kas tiek veikti narkotiku vai psihotropo vielu nelikumīgas pārvietošanas pa gaisu kontrolei.

Pasažieru servisa infrastruktūra. Pasažieru ērtībai paredzēta infrastruktūra, kas nav būtiska pasažieru apstrādei.

Persona ar invaliditāti. Jebkura persona, kuras pārvietošanās spējas, kad tā izmanto transportu, ir ierobežotas fiziskas (maņu orgānu vai motoriskas) nespējas, garīgu noviržu, vecuma, slimības vai kāda cita iemesla dēļ un kurai ir nepieciešama īpaša uzmanība un pasažieriem sniegto pakalpojumu pielāgošana šādas personas vajadzībām.

Gaisa kuģa kapteinis. Pilots, kas atbild par gaisa kuģa ekspluatāciju un drošību lidojuma laikā.

Valsts iestādes. Līgumslēdzējas valsts iestādes vai amatpersonas, kuru kompetencē ir to valsts tiesību normu piemērošana un īstenošana, kas attiecas uz jebkuru šā Pielikuma standartu un ieteicamās prakses aspektu.

Starptautiska līmeņa ārkārtas situācija sabiedrības veselības jomā. Ārkārtējs notikums, kurš atbilstīgi Pasaules Veselības organizācijas Starptautiskajiem veselības aizsardzības noteikumiem (2005. gads): i) rada sabiedrības veselības risku citām valstīm, slimībai izplatoties starptautiskā līmenī, un ii) attiecībā uz kuru var būt nepieciešama saskaņota starptautiska rīcība.

Sabiedrības veselības apdraudējums. Tāda gadījuma iespējamība, kas var nevēlami ietekmēt iedzīvotāju grupas veselību, jo īpaši, kas var izplatīties starptautiski vai var izraisīt nopietnas un tiešas briesmas.

Preču izlaišana. Muitas darbība, kas ļauj muitotās preces nodot attiecīgo personu rīcībā.

Palīdzības sniegšanas lidojumi. Lidojumi, kurus gaisa kuģis veic avārijas un/vai katastrofas laikā vai pēc tās humānās palīdzības sniegšanas nolūkā, pārvadājot personālu palīdzības sniegšanai un tādus palīdzības sniegšanai nepieciešamus krājumus kā pārtiku, apģērbu, materiālus pajumtes izveidošanai, medicīniskām vajadzībām izmantojamus priekšmetus un citus priekšmetus un/vai evakuējot personas no vietām, kurās to dzīvību vai veselību apdraud šāda avārija un/vai katastrofa, uz patvērumu attiecīgajā valstī vai kādā citā valstī, kas vēlas uzņemt šādas personas.

Personas atpakaļnosūtīšana. Valsts iestāžu darbības, ko tās veic saskaņā ar valsts tiesību aktiem, lai persona, kurai atteikts ieceļot, atstātu šo valsti.

Lēmums par atteikumu ieceļot. Rakstisks rīkojums, ko valsts izdod ekspluatantam, ar kura gaisa kuģi persona, kam atteikts ieceļot, ir atceļojusi uz šo valsti, un kurā ekspluatantam tiek noteikts pienākums izvest šo personu no šīs valsts teritorijas.

Riska novērtējums. Izraidītājas valsts veikts riska novērtējums attiecībā uz izraidāmās personas piemērotību pamest valsti konvoja pavadībā vai bez konvoja pavadības, izmantojot komerciālos gaisa satiksmes pakalpojumus. Novērtējumā ir jāņem vērā visi attiecīgie faktori, tostarp personas medicīniskā, psihiskā un fiziskā stāvokļa piemērotība pārvadāšanai komercreisā, vēlēšanās vai nevēlēšanās izceļot, uzvedības raksturojums un informācija par to, vai šī persona ir iepriekš rīkojusies vardarbīgi.

Riska vadība. Sistemātiska tādu vadības procedūru un prakses piemērošana, kas nodrošina iestādes, kas veic pārbaudes robežšķērsošanas vietās, ar nepieciešamo informāciju, lai tās pārbaudītu tās personas un sūtījumus, kas rada risku.

Drošības aprīkojums. Specializētas ierīces, kas atsevišķi vai kā daļa no sistēmas tiek izmantotas, lai novērstu vai konstatētu nelikumīgu iejaukšanos civilās aviācijas vai tās infrastruktūras darbībā.

Rezerves daļas. Izstrādājumi, kas paredzēti uzstādīšanai gaisa kuģī remonta vai nomaiņas laikā, tostarp dzinēji un propelleri.

Reģistrācijas valsts. Valsts, kuras reģistrā gaisa kuģis ir reģistrēts.

Krājumi. a) Krājumi patērēšanai un b) krājumi līdznešanai.

Krājumi patērēšanai. Izstrādājumi, kas tiek vai netiek tirgoti un kas ir paredzēti pasažieru un apkalpes patēriņam gaisa kuģī, kā arī izstrādājumi, kas nepieciešami gaisa kuģa ekspluatācijai un apkopei, tostarp degviela un smērvielas.

Krājumi līdznešanai. Izstrādājumi, kas tiek pārdoti pasažieriem un gaisa kuģa apkalpei un kas ir paredzēti izmantošanai pēc izkāpšanas no gaisa kuģa.

Pagaidu ievēšana. Muitas procedūra, saskaņā ar kuru atsevišķas preces var ievest muitas teritorijā, nosakot, ka tās pilnīgi vai daļēji tiek atbrīvotas no ievad muitas nodokļiem un citiem maksājumiem; šādām precēm ir jābūt importētām izmantošanai īpašām vajadzībām, un tām jābūt paredzētām reeksportēšanai noteiktā laika posmā neizmantātā stāvoklī (neņemot vērā parastu vērtības samazināšanos, kas saistīta šo preču izmantošanu).

Tiešais reiss. Gaisa kuģa lidojums, kuru ekspluatants no izlidošanas punkta līdz galamērķim caur visiem starppunktiem norāda ar vienu un to pašu apzīmējumu.

Ceļošanas dokuments. Pase vai cits oficiāls personu apliecinošs dokuments, kuru izdod valsts vai organizācija un kuru tā likumīgais turētājs drīkst izmantot starptautiskai ceļošanai.

Nepavadīta bagāža. Bagāža, ko pārvadā kā kravu un kas var tikt pārvadāta ar gaisa kuģi, kurā atrodas persona, kam šī bagāža pieder, vai ar citu gaisa kuģi.

Nepieprasīta bagāža. Bagāža, kas ir pienākusi lidostā un ko pasažieris nav izņēmis vai pieprasījis.

Neidentificēta bagāža. Bagāža lidostā ar bagāžas birku vai bez tās, ko pasažieris neizņem un kuras īpašnieks nav identificējams.

Izkraušana. Kravas, pasta, bagāžas vai krājumu pārvietošana no gaisa kuģa pēc nosēšanās.

Ieceļotājs. Jebkura persona, kas izkāpj no gaisa kuģa un iekļūst Līgumslēdzējas valsts teritorijā (izņemot teritoriju, kurā šī persona pastāvīgi dzīvo), likumīgi uzturas šajā teritorijā atbilstīgi Līgumslēdzējas valsts noteikumiem likumīgā un ar imigrāciju nesaistītā nolūkā, piemēram, ar tūrismu, atpūtu, sportu, veselības aprūpi, ģimeni, reliģiskiem svētceļojumiem vai uzņēmējdarbību saistītu iemeslu dēļ un laikā, kamēr uzturas šajā teritorijā, neveic tajā algotu darbu.

B Vispārīgi principi

1.1 Šā pielikuma standarti un ieteicamā prakse attiecas uz visu kategoriju gaisa kuģu lidojumiem, izņemot gadījumus, kad uz kādu noteiktu atsevišķu lidojuma veidu attiecas kādi īpaši noteikumi.

1.2 Līgumslēdzējas valstis veic nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka:

- a) robežkontroles procedūru pabeigšanai attiecībā uz personām un gaisa kuģiem, kā arī attiecībā uz preču muitošanu/izlaišanu, nepieciešams iespējami īss laika posms;
- b) administratīvo un kontroles prasību piemērošana rada iespējami maz neērtību;
- c) cik vien iespējams, tiek veicināta un sekmēta būtiskas informācijas apmaiņa starp Līgumslēdzējām valstīm, ekspluatantiem un lidostām un
- d) tiek sasniegts optimāls drošības un atbilstības likumiem līmenis.

1.3 Līgumslēdzējas valstis robežkontroles procedūrās attiecībā uz preču muietošanu/izlaišanu izmanto riska vadību.

1.4 Līgumslēdzējas valstis izstrādā efektīvu informācijas tehnoloģiju, lai paaugstinātu to lidostās veikto procedūru efektivitāti un lietderības rādītājus.

1.5 Šā pielikuma noteikumi neliedz piemērot valstu tiesību aktus attiecībā uz aviācijas drošības pasākumiem vai citām nepieciešamām pārbaudēm.

1.6 **Ieteicamā prakse.** *Līgumslēdzējas valstīm un gaisa kuģa ekspluatantiem ir jāapmainās ar informāciju par atbilstošiem kontaktpunktiem, kuriem adresējami robežkontroles un muitas pieprasījumi.*

2. NODAĻA GAISA KUĢA IELIDOŠANA UN IZLIDOŠANA

A Vispārīgi norādījumi

2.1 Līgumslēdzējas valstis pieņem un īsteno atbilstošas no citas Līgumslēdzējas valsts ielidojošu un uz citu Līgumslēdzēju valsti izlidojošu gaisa kuģu pārbaudes procedūras tādā veidā, lai novērstu nevajadzīgu kavēšanos.

2.2 Izstrādājot procedūras ar mērķi paaugstināt ielidojošu vai izlidojošu gaisa kuģu pārbaudes efektivitāti, Līgumslēdzējas valstis attiecīgajos gadījumos ņem vērā aviācijas drošības un narkotiku kontroles pasākumus.

2.3 **Ieteicamā prakse.** *Attiecīgajām Līgumslēdzēju valstu iestādēm būtu jānoslēdz saprašanās memorandi ar aviosabiedrībām, kas šajā valstī sniedz starptautisko pārvadājumu pakalpojumus, un ar tās starptautisko lidostu operatoriem, nosakot savstarpējās sadarbības vadlīnijas, lai apkarotu draudus, ko rada starptautiskā narkotiku un psihotropo vielu kontrabanda. Šādi saprašanās memorandi jāveido, pamatojoties uz piemērojamiem paraugiem, ko šim nolūkam izstrādājusi Pasaules Muitas organizācija. Turklāt Līgumslēdzējas valstis tiek aicinātas noslēgt savstarpējus saprašanās memorandumus.*

2.4 Līgumslēdzējas valstis neliedz gaisa kuģim piestāt jebkurā starptautiskajā lidostā ar sabiedrības veselības aizsardzību saistītu iemeslu dēļ, ja vien šāda darbība netiek veikta saskaņā ar Pasaules Veselības organizācijas (PVO) Starptautiskajiem veselības aizsardzības noteikumiem (IHR) [International Health Regulations] (2005. gads).

2.4.1. **Ieteicamā prakse.** *Ārkārtas apstākļos, kad tiek izskatīta gaisa transporta pakalpojuma pārtraukšana ar sabiedrības veselību saistītu iemeslu dēļ, Līgumslēdzējām valstīm pirms jebkura lēmuma pieņemšanas par gaisa transporta pakalpojumu sniegšanas pārtraukšanu vispirms jākonsultējas ar Pasaules Veselības organizāciju un valsts veselības aizsardzības iestādēm par slimības izplatību.*

2.5. Ja, reaģējot uz konkrētu starptautiska līmeņa sabiedrības veselības apdraudējumu vai ārkārtas situāciju sabiedrības veselības jomā, Līgumslēdzēja valsts papildus tiem veselības aizsardzības pasākumiem, ko ieteikusi PVO, apsver ieviest arī citus pasākumus, tai šādi jārikojas saskaņā ar Starptautiskajiem veselības aizsardzības noteikumiem (2005. gads), tostarp saskaņā ar 43. pantu, kas daļēji paredz to, ka, nosakot, vai ir jāīsteno papildu veselības aizsardzības pasākumi, dalībvalstīm jāņem vērā:

a) zinātniskie principi; b) pieejamie zinātniskie pierādījumi par apdraudējumu cilvēku veselībai vai arī, ja šādi pierādījumi ir nepietiekami, pieejamā informācija, tostarp informācija no PVO un citām atbilstošām starptautiskām organizācijām un struktūrām, un c) jebkuri konkrēti PVO norādījumi un ieteikumi.

1. *piezīme. Standartu 2.5. piemēro vienīgi situācijās, kad ir izdots oficiāls Starptautisko veselības aizsardzības noteikumu (2005. gads) pagaidu ieteikums (t. i., saistībā ar deklarētu starptautiska līmeņa ārkārtas situāciju sabiedrības veselības jomā) vai ir spēkā pastāvīgs ieteikums. Šīs 43. panta prasības var piemērot arī citos gadījumos, kad attiecībā uz starptautisko satiksmi (tostarp gaisa kuģu satiksmi) tiek piemēroti papildu pasākumi,*

piemēram, IHR 23. panta 2. punkts, 27. panta 1. punkts un 28. pants.

2. piezīme. IHR (2005. gads) 43. pants paredz arī to, ka valstij, kura ievieš minētajā pantā noteiktos papildu pasākumus, kas ievērojami ietekmē starptautisko satiksmi, šādi pasākumi ir jāpamato PVO ar sabiedrības veselības aizsardzības un zinātniskiem apsvērumiem.

2.5.1. **Ieteicamā prakse.** Jebkurai valstij, kuru ietekmē pasākums, kas pieņemts, pamatojoties uz 2.4. standartu, vai darbības apturēšana, kas izklāstīta 2.4.1. ieteicamajā praksē, vajadzības gadījumā jāpieprasa valstij, kas īsteno šādu pasākumu, apspriesties ar to. Šādu apspriežu mērķis ir precizēt pasākuma pamatā esošo zinātnisko informāciju un sabiedrības veselības aizsardzības motīvus un atrast savstarpēji pieņemamu risinājumu.

B Dokumenti. Prasības un izmantošana

2.6 Līgumslēdzējas valstis gaisa kuģu ielidošanai un izlidošanai nepieprasa nekādu papildu dokumentāciju, kā vien to, kas noteikta šajā nodaļā.

2.7 Līgumslēdzējas valstis nepieprasa vīzu un neiekasē nekādu vīzas vai cita veida samaksu saistībā ar dokumentāciju, kas nepieciešama gaisa kuģa ielidošanai vai izlidošanai.

2.8 **Ieteicamā prakse.** Gaisa kuģa ielidošanai un izlidošanai nepieciešamā dokumentācija jāpieņem, ja tā ir sagatavota angļu, arābu, franču, krievu vai spāņu valodā. Jebkura Līgumslēdzēja valsts drīkst pieprasīt mutisku vai rakstisku dokumentācijas tulkojumu savā valsts valodā..

2.9 Atkarībā no Līgumslēdzējas valsts tehniskajām iespējām gaisa kuģa ielidošanas un izlidošanas dokumentāciju pieņem, ja tā iesniegta:

- a) elektroniskā formā, kas pārraidīta uz valsts iestāžu informācijas sistēmu;
- b) papīra formā, kas sagatavota un pārraidīta elektroniski;
- c) papīra formā, kas aizpildīta ar roku atbilstoši šajā pielikumā aprakstītajām formām.

2.10 Gadījumos, kad gaisa kuģa ekspluatants vai tā pilnvarota persona nosūta un valsts iestādes saņem kādu dokumentu elektroniskā formā, Līgumslēdzēja valsts nepieprasa šāda dokumenta papīra kopijas iesniegšanu.

2.11 Līgumslēdzēja valsts, kam nepieciešama vispārīgā deklarācija, ierobežo savas prasības attiecībā uz informāciju līdz elementiem, kas norādīti 1. papildinājumā. Informācija jāpieņem elektroniskā vai papīra formā.

2.12 Gadījumos, kad Līgumslēdzēja valsts vispārīgo deklarāciju pieprasa tikai kā apliecinājumu, tā nosaka pasākumus, ar kuriem šāda prasība pēc apliecinājuma varētu tikt izpildīta, vienai kravas manifesta lapai pievienojot paziņojumu, veicot to manuāli vai izmantojot zīmogu ar attiecīgo tekstu. Šādu apliecinājumu paraksta pilnvarotais aģents vai gaisa kuģa kapteinis.

2.13 Līgumslēdzējas valstis parasti nepieprasa iesniegt pasažieru sarakstu. Gadījumos, kad tiek pieprasīts pasažieru saraksts, prasības attiecībā uz informāciju jāierobežo līdz 2.

papildinājumā norādītajiem elementiem. Informācija jāpieņem elektroniskā vai papīra formā.

2.14 Gadījumos, kad Līgumslēdzēja valsts pieprasa kravas manifestu iesniegt papīra formā, tā to pieņem:

- a) kā atbilstoši norādījumiem aizpildītu veidlapu, kas parādīta 3. papildinājumā, vai
- b) kā daļēji aizpildītu 3. papildinājumā parādīto veidlapu, pievienojot katras tādas gaisa kravas pavadzīmes kopiju, kurā norādīta gaisa kuģī esošā krava.

2.15 Līgumslēdzējas valstis nepieprasa iesniegt rakstisku gaisa kuģī esošo krājumu deklarāciju.

2.16 Attiecībā uz krājumiem, kas tiek iekrauti gaisa kuģī vai izkrauti no tā, krājumu sarakstā iekļaujamā informācija nedrīkst pārsniegt šādu informāciju:

- a) informācija, kas ir norādīta kravas manifesta veidlapas virsrakstā;
- b) informāciju par katras preces daudzumu;
- c) informācija par katras preces veidu.

2.17 Līgumslēdzējas valstis nedrīkst pieprasīt iesniegt tādas pavadītas bagāžas vai nepareizi nosūtītas bagāžas sarakstu, kas tiek iekrauta gaisa kuģī vai izkrauta no tā.

2.18 Līgumslēdzējas valstis nedrīkst pieprasīt rakstisku deklarāciju attiecībā uz pastu, kas neatbilst formai(-ām), kuras nosaka spēkā esošie Pasaules Pasta savienības akti.

2.19 Līgumslēdzējas valstis gaisa kuģa ielidošanas vai izlidošanas laikā nedrīkst pieprasīt gaisa kuģa ekspluatantam iesniegt valsts iestādēm vairāk nekā trīs jebkuru iepriekš minēto dokumentu eksemplārus.

2.20 Ja gaisa kuģī neiekāpj vai no tā neizkāpj pasažieri vai ja no gaisa kuģa netiek izkrauta vai tajā netiek iekrauta krava, krājumi vai pasts, attiecīgo dokumentāciju nepieprasa, ja vispārīgajā deklarācijā ir iekļauta attiecīga norāde.

C Dokumentu labojumi

2.21 Gadījumā, ja kādā no iepriekš minētiem dokumentiem tiek atklāta kļūda, attiecīgās valsts iestādes ļauj gaisa kuģa ekspluatantam vai pilnvarotam aģentam izlabot šādu kļūdu vai to izlabo pašas.

2.22 Gaisa kuģa ekspluatantam vai tā pilnvarotam aģentam nedrīkst piemērot sodu, ja gaisa kuģa ekspluatants vai tā pilnvarots aģents pierāda attiecīgās valsts iestādēm, ka jebkura šādos dokumentos pieļautā kļūda ir netīša un nav radīta krāpnieciskos nolūkos vai rupjas nolaidības dēļ. Gadījumos, kad tiek uzskatīts, ka sods ir piemērots līdzeklis šādu kļūdu atkārtošanās novēršanai, šāds sods nedrīkst būt lielāks, nekā tas ir nepieciešams šim nolūkam.

D Gaisa kuģa dezinfekcija

2.23 Līgumslēdzēju valstu prasības attiecībā uz gaisa kuģu kabīņu un pilotu kabīņu dezinfekciju, izmantojot aerosolu, laikā, kad gaisa kuģī atrodas pasažieri un gaisa kuģa apkalpe, jāierobežo līdz tādu gaisa kuģu dezinfekcijai, kas veic tiešā reisa lidojumus no teritorijām, kuras Līgumslēdzēju valstu vērtējumā rada draudus sabiedrības veselībai, lauksaimniecībai vai videi, vai cauri šādām teritorijām.

2.24 Līgumslēdzējas valstis, kas pieprasa gaisa kuģu dezinfekciju, regulāri pārskata un, ja nepieciešams, groza savas prasības, ņemot vērā pieejamos pierādījumus attiecībā uz kukaiņu pārnēsāšanu uz šo valstu teritorijām ar gaisa kuģiem.

2.25 Gadījumos, kad tiek veikta dezinfekcija, Līgumslēdzēja valsts pilnvaro vai apstiprina tikai tādu ķīmisku vai cita veida metožu izmantošanu un/vai insekticīdu lietošanu, ko ir rekomendējusi Pasaules Veselības organizācija un ko par iedarbīgu uzskata Līgumslēdzēja valsts.

Piezīme. Šis punkts neaizliedz citu metožu eksperimentālu izmēģināšanu un pārbaudīšanu, lai tās iesniegtu galīgai apstiprināšanai Pasaules Veselības organizācijai..

2.26 Līgumslēdzējas valstis nodrošina, ka to izmantotās dezinfekcijas metodes nerada kaitējumu pasažieru un apkalpes locekļu veselībai un rada tiem pēc iespējas mazākas neērtības.

2.27 Līgumslēdzējas valstis pēc pieprasījuma vienkāršā valodā sniedz gaisa kuģu ekspluatantiem tālākai nodošanai gaisa kuģa apkalpei un pasažieriem informāciju, kas izskaidro attiecīgos valsts noteikumus, prasības izvirzīšanas iemeslus un pareizi veiktas gaisa kuģa dezinfekcijas drošumu.

2.28 Ja dezinfekcija ir veikta atbilstoši Pasaules Veselības organizācijas ieteiktajām procedūrām, attiecīgā Līgumslēdzēja valsts uzskata par derīgu attiecīgo apliecinājumu, kas atbilstoši 1. papildinājumam ietverts vispārīgajā deklarācijā, vai paliekošo dezinfekcijas līdzekļu apliecinājumu, kas sagatavots atbilstoši 4. papildinājumā sniegtajam paraugam.

2.29 Ja dezinfekcija ir veikta pareizi un atbilstoši 2.25. punkta prasībām un ielidošanas valsts iestādēm ir iesniegts vai darīts pieejams 2.28. punktā norādītais apliecinājums, valsts iestādes parasti pieņem šādu apliecinājumu un nekavējoties dod atļauju pasažieriem un gaisa kuģa apkalpei izkāpt no gaisa kuģa.

2.30 Līgumslēdzējas valstis pārliecinās par to, ka dezinfekcijā izmantotajam insekticīdam vai jebkādai cita izmantotai vielai nav kaitīga ietekme uz gaisa kuģa konstrukciju vai gaisa kuģa ekspluatācijā izmantojamām iekārtām. Dezinfekcijā nedrīkst izmantot uzliesmojošas vielas vai šķīdumus, kas var bojāt gaisa kuģa konstrukciju, piemēram, izraisot koroziju.

E Gaisa kuģa dezinfekcija

2.31 Līgumslēdzējas valstis nosaka gaisa kuģa dezinfekcijas nosacījumus. Kad

nepieciešama gaisa kuģa dezinfekcija, to veic, ievērojot šādus noteikumus:

- a) dezinficēts tiek tikai tas kontainers vai gaisa kuģa nodalījums, kurā tika pārvadāta attiecīgā krava;
- b) dezinfekciju veic saskaņā ar procedūrām, kas atbilst gaisa kuģa ražotāja un PVO norādījumiem;
- c) piesārņotās zonas dezinficē, izmantojot vielas, kurām piemīt iespējamajam infekcijas izraisītājam piemērotas baktericīdas īpašības;
- d) dezinfekciju ātri veic tūrītāji, izmantojot piemērotus individuālos aizsardzības līdzekļus, un
- e) dezinfekcijā nedrīkst izmantot uzliesmojošas vielas, šķīdumus un to atliekas, kas varētu bojāt gaisa kuģa konstrukciju, piemēram, izraisot koroziju, vai ķīmiskas vielas, kas var kaitēt pasažieru vai apkalpes locekļu veselībai.

Piezīme. Gadījumos, kad dezinfekcija ir nepieciešama dzīvnieku veselības aizsardzībai, tiek izmantotas tikai tādas metodes un dezinfekcijas līdzekļi, ko ir ieteicis Starptautiskais epizootiju birojs.

2.32 Līgumslēdzējas valstis nodrošina, ka gadījumā, ja gaisa kuģa virsmas vai aprīkojums piesārņots ar ķermeņa šķidrumiem, tostarp ekskrementiem, piesārņotās zonas un izmantoto aprīkojumu un rīkus dezinficē.

F Pasākumi attiecībā uz starptautisko vispārējās nozīmes aviāciju un citiem neregulāriem reisiem

Vispārīgi norādījumi

2.33 Līgumslēdzējas valstis to attiecīgajās Aeronavigācijas informācijas publikācijās (AIP) publicē prasības attiecībā uz iepriekšēju paziņošanu un pieteikšanos uz iepriekšēju atļaujas izsniegšanu vispārējās nozīmes aviācijas lidojumu un citu neregulāro lidojumu veikšanai.

2.34 Līgumslēdzējas valstis, kas pieprasa iepriekšēju paziņošanu vai pieteikšanos iepriekšējai atļaujas saņemšanai par paredzētu gaisa kuģa nosēšanos to teritorijā, nozīmē atsevišķu aģentūru, kas pieņem šādus paziņojumus vai pieteikumus un koordinē valsts iestāžu atbildes uz tiem.

2.35 Līgumslēdzējas valstis savās Aeronavigācijas informācijas publikācijās norāda atbilstoši 2.34. punktam nozīmētas aģentūras pasta adresi un, ja pieejama, AFTN adresi, teleksa numuru vai telegrāfa adresi, elektroniskā pasta adresi, tīmekļa vietni un telefona numuru.

2.36 Līgumslēdzējās valstīs par ieinteresēto robežkontroles iestāžu, piemēram, muitas, imigrācijas dienesta vai karantīnas iestādes, informēšanu par gaidāmo ielidošanu, izlidošanu

vai tranzītu atbild aģentūra, kas nozīmēta atbilstoši 2.34. punktam.

Iepriekšēja atļauja.

2.37 Līgumslēdzējas valstis nepieprasa, lai pieteikšanos uz iepriekšēju atļauju vai iepriekšēju paziņošanu veiktu, izmantojot diplomātiskos kanālus, izņemot gadījumus, kad lidojumam ir diplomātisks raksturs.

2.38 Līgumslēdzējas valstis, kas pieprasa gaisa kuģu ekspluatantiem pieteikties uz iepriekšējas atļaujas saņemšanu:

- a) nosaka procedūras šādu pieteikumu ātrai izskatīšanai;
- b) vienmēr, kad iespējams, šādas atļaujas izsniedz uz noteiktu laiku vai lidojumu skaitu un
- c) par šādu atļauju izsniegšanu nepieprasa samaksu vai nodevu.

2.39 **Ieteicamā prakse.** *Gadījumos, kad gaisa kuģis veic pasažieru, kravas vai pasta pārvadājumus par atlīdzību vai nomas ietvaros, Līgumslēdzējām valstīm iekļaušanai pieteikumos iepriekšējas atļaujas saņemšanai nebūtu jāpieprasa sīkāka informācija par turpmāk minēto:*

- a) ekspluatanta nosaukums;
- b) gaisa kuģa tips un reģistrācijas numura zīmes;
- c) ielidošanas noteiktajā lidlaukā un izlidošanas no noteiktā lidlauka datums un laiks;
- d) pasažieru iekāpšanas vai izkāpšanas un/vai kravas iekraušanas vai izkraušanas vieta vai vietas ārzemēs;
- e) lidojuma mērķis un pasažieru daudzums, un/vai kravas veids un apjoms un
- f) fraktētāja, ja tāds ir, nosaukums, adrese un uzņēmējdarbības joma.

2.39.1. **Ieteicamā prakse.** *Līgumslēdzējām valstīm savās Aeronavigācijas informācijas publikācijās (AIP) jāpublicē informācija par minimālo laiku pirms lidojuma, kas nepieciešams 2.39. punktā minēto iepriekšējo atļauju pieteikumu izskatīšanai.*

2.40 Attiecībā uz gaisa kuģiem beznosēšanās tranzītā vai gaisa kuģiem, kas veic nosēšanos ar pārvadājumu veikšanu nesaistītā nolūkā, neviena Līgumslēdzēja valsts, kas lidojumu drošības apsvērumu dēļ pieprasa iepriekšēju atļauju, pieteikumā iepriekšējas atļaujas saņemšanai nepieprasa iesniegt vairāk informācijas par to, kas ir iekļauta lidojuma plānā.

Piezīme. Lidojumu plānu specifikācijas ir izklāstītas 2. pielikumā "Lidojumu noteikumi".

2.41 Līgumslēdzējas valstis, kas pieprasa iepriekšēju atļauju 2.40. punktā minētajiem lidojumiem, nedrīkst pieprasīt, ka pieteikumi jāiesniedz agrāk kā trīs darbdienu pirms

lidojuma veikšanas.

Iepriekšējs paziņojums par ielidošanu.

2.42 Attiecībā uz gaisa kuģiem beznosēšanās tranzītā vai gaisa kuģiem, kas veic nosēšanos ar pārvadājumu veikšanu nesaistītā nolūkā, attiecīgā Līgumslēdzēja valsts nedrīkst pieprasīt, lai iepriekšējas paziņošanas termiņš par šādiem lidojumiem ir lielāks, nekā to paredzējuši gaisa satiksmes vadības dienesti un attiecīgās robežkontroles iestādes.

Piezīme. Šis noteikums neizslēdz atbilstošu narkotiku kontroles pasākumu piemērošanu.

2.43 Līgumslēdzējas valstis lidojuma plānā iekļauto informāciju uzskata par pietiekamu iepriekšēju paziņojumu par ielidošanu ar nosacījumu, ka šāda informācija tiek saņemta vismaz divas stundas pirms ielidošanas un ka nosēšanās tiek veikta iepriekš norādītā starptautiskajā lidostā.

Gaisa kuģa muitošana un pagaidu uzturēšanās.

2.44 **Ieteicamā prakse.** Starptautiskajās lidostās, uz kurām un no kurām tiek veikti starptautiski vispārējās aviācijas lidojumi, Līgumslēdzējām valstīm jānodrošina šādiem lidojumiem atbilstoša līmeņa robežkontroles un muitas pakalpojumi. Līgumslēdzējām valstīm sadarbībā ar gaisa kuģu ekspluatantiem un lidostu operatoriem jāizvirza mērķis panākt, ka visu nepieciešamo izlidošanas/ielidošanas formalitāšu kārtošanai, tostarp aviācijas drošības pasākumu piemērošanai attiecībā uz gaisa kuģiem, kam ir nepieciešamas tikai parastās procedūras, kopējais laiks nepārsniedz 60 minūtes, skaitot no brīža, kad gaisa kuģa apkalpes loceklis piesaka gaisa kuģi pirmajā lidostas pārbaužu veikšanas punktā.

Piezīme. "Nepieciešamās izlidošanas/ielidošanas formalitātes", kas jāizpilda 60 minūšu laikā, ietver aviācijas drošības pasākumus un attiecīgā gadījumā arī lidostas nodokļu un citu nodevu iekasēšanu, un robežkontroles pasākumus.

2.45 **Ieteicamā prakse.** Starptautiskajās lidostās, kurās starptautiskās vispārējās nozīmes aviācijas lidojumi tiek veikti neregulāri, jābūt Līgumslēdzējas valsts pilnvarotai valsts aģentūrai, kas visu robežkontroles iestāžu vārdā veic gaisa kuģu un to kravu pārbaudi.

2.46 Gaisa kuģim, kas nav iesaistīts regulāru starptautisko gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanā un kas veic lidojumu uz jebkuru Līgumslēdzējas valsts nozīmētu starptautisko lidostu vai veic tranzīta lidojumu caur šādu lidostu un atbilstoši Konvencijas 24. pantam tiek uz laiku uzņemts bez maksas, tiek atļauts šajā valstī palikt uz šīs valsts noteiktu laiku bez drošības naudas iemaksas par šāda gaisa kuģa muitas nodevu.

3. NODAĻA PERSONU UN TO BAGĀŽAS IECEĻOŠANA UN IZCEĻOŠANA

A Vispārīgi norādījumi

3.1 Lai veicinātu un paātrinātu pa gaisa ceļiem ieceļojošu vai izceļojošu personu apskati, Līgumslēdzējas valstis pieņem gaisa satiksmes videi piemērotus noteikumus par pārbaudēm robežšķērsošanas vietās, un tos piemēro tā, lai novērstu nevajadzīgus kavējumus.

3.2 Izstrādājot procedūras, kas paredzētas efektīvai pasažieru un apkalpes locekļu kontrolei uz robežas, Līgumslēdzējas valstis attiecīgajos gadījumos ievēro prasības, kas pildāmas, veicot aviācijas drošības, robežu integritātes, narkotiku kontroles un imigrācijas kontroles pasākumus.

3.3 Līgumslēdzējas valstis, kas izmanto integrālo shēmu (IC) viedkartes vai citus tehnoloģiskus risinājumus personas datu, tostarp biometrisko datu automatizētai nolasīšanai ceļošanas dokumentos, nosaka, kādos gadījumos kodēto informāciju pēc pieprasījuma var atklāt dokumenta turētājam.

3.4 Līgumslēdzējas valstis nepagarina to izdoto mašīnlasāmo ceļošanas dokumentu derīguma termiņu.

Piezīme. Mašīnlasāmo ceļošanas dokumentu specifikācijās (dok. Nr. 9303 izdevumu sērija) nav atļauts mainīt šo dokumentu derīguma termiņu un citu mašīnlasāmajā zonā iekļauto informāciju.

3.4.1. Ieteicamā prakse. *Līgumslēdzējām valstīm, kas izmanto automatizētas robežkontroles (ABC) sistēmas, būtu jānodrošina, ka vārti ir nodrošināti ar pietiekamu personālu un spēj nodrošināt pasažieru vienmērīgu plūsmu un ātru reakciju uz drošības un integritātes apdraudējumu sistēmas darbības traucējumu gadījumā.*

B Ceļošanai nepieciešamie dokumenti

3.5 Līgumslēdzējas valstis ieceļošanai to teritorijā un izceļošanai no tās no ieceļotājiem drīkst pieprasīt vienīgi tos dokumentus, kas noteikti šajā nodaļā.

3.6 Līgumslēdzējas valstis nedrīkst ieceļotājiem, kuri ceļo pa gaisa ceļu ar ieceļošanas valsts atzīti un derīgu pasi un derīgu vīzu, ja tāda nepieciešama, pieprasīt uzrādīt jebkādu citu personas identitāti apliecinošu dokumentu.

Piezīme. Iepriekšējā noteikuma nolūks nav aicināt Līgumslēdzējas valstis nepieņemt cita veida oficiālus personas identitāti apliecinošus dokumentus, kas tiek izmantoti ceļošanai, piemēram, valstu izdotas personas apliecības, jurnieku apliecības, ārvalstnieku rezidentu apliecības un citus alternatīvus personas identitāti apliecinošus ceļošanas dokumentus.

C Ceļošanas dokumentu drošība

3.7 Līgumslēdzējas valstis regulāri atjaunina drošības elementus to jaunizdotajos ceļošanas dokumentos, lai nodrošinātos pret to ļaunprātīgu izmantošanu un veicinātu tādu gadījumu atklāšanu, kad šādi dokumenti ir tikuši nelikumīgi izmainīti, atdarināti vai izdoti.

3.8 Līgumslēdzējas valstis izveido kontroles pasākumus, lai nodrošinātos pret savu ceļošanas dokumentu sagatavju zādzību un jaunizdotu ceļošanas dokumentu nelikumīgu piesavināšanos.

3.8.1. Līgumslēdzējas valstis nosaka atbilstošus kontroles pasākumus attiecībā uz visu ceļošanas dokumentu pieteikumu iesniegšanas, pieteikumu izskatīšanas un dokumenta izdošanas procesiem, lai nodrošinātu augsta līmeņa integritāti un drošību.

3.9 **Ieteicamā prakse.** *Līgumslēdzējām valstīm to izdotajās mašīnlasāmajās pasēs, vīzās un citos oficiālos ceļošanas dokumentos jāiekļauj biometriskie dati, pēc izvēles izmantojot vienu vai vairākas datu uzglabāšanas metodes, lai papildinātu mašīnlasāmo dokumenta daļu atbilstoši tam, kā norādīts dok. Nr. 9303 "Mašīnlasāmie ceļošanas dokumenti". Integrālās shēmas mikroshēmā jāuzglabā tie paši dati, kas uzdrukāti uz datu lappuses, t. i., mašīnlasāmajā dokumenta daļā iekļautie dati un digitalizētais fotoattēls. Līgumslēdzējas valstis, kas vēlas sejas attēlu pasē papildināt ar citu biometrisku informāciju, pēc izvēles var iekļaut arī pirkstu nospiedumu attēlu un/vai varavīksnenes attēlu. Līgumslēdzējām valstīm, kas iekļauj to izdotajās mašīnlasāmajās pasēs biometriskos datus, jāuzglabā šādi dati bezkontakta integrālajā mikroshēmā, kas atbilst ISO/IEC 14443 un kas ir programmēta atbilstoši ICAO noteiktajai Loģiskajai datu struktūrai.*

3.9.1 **Ieteicamā prakse.** *Līgumslēdzējām valstīm, a) kas izdod vai plāno izdot elektroniskās pases un/vai b) ieviest robežkontrolē elektronisko pasu automātiskas pārbaudes, būtu jāpievienojas ICAO publiskās atslēgas direktorijam (PKD).*

D Ceļošanas dokumenti

3.10 Visām Līgumslēdzēju valstu izdotajām pasēm jābūt mašīnlasāmām saskaņā ar dok. Nr. 9303 1. daļā noteiktajām specifikācijām.

Piezīme. Šis noteikums neliedz ārkārtas situācijā izdot pases vai pagaidu ceļošanas dokumentus ar ierobežotu derīguma termiņu, kas nav mašīnlasāmi.

3.10.1 Līgumslēdzējas valstis nodrošina to, ka pasēm, kas tiek izdotas pēc 2005. gada 24. novembra un kas nav mašīnlasāmas, derīguma termiņš beidzas līdz 2015. gada 24. novembrim.

3.11 **Ieteicamā prakse.** *Izdodot personas identitāti apliecinošus dokumentus vai vīzas, kas ir derīgas ceļošanai, Līgumslēdzējām valstīm šādi dokumenti būtu jāizdod mašīnlasāmā formā atbilstoši tam, kā noteikts dok. Nr. 9303 (sērija) "Mašīnlasāmie ceļošanas dokumenti".*

3.12 Izdodot pases, kas nav mašīnlasāmas, Līgumslēdzējas valstis nodrošina, ka

personas identitātes un dokumenta izdošanas informācija un informācijas lappuses formāts atbilst vizuālās kontroles zonas specifikācijām, kas izklāstītas dok. Nr. 9303 1. daļā "Mašīnlasāmās pases". "Mašīnlasāmās zonas" daļa tiek aizpildīta ar tekstu, piemēram, "šī pase nav mašīnlasāma", vai ar citu informāciju, lai novērstu mašīnlasāmu rakstu zīmju atveidošanu tajā krāpniecības nolūkā.

3.13 Ieteicamā prakse. *Līgumslēdzējām valstīm būtu jāizveido publiski pieejama infrastruktūra pieteikumu par pasu izsniegšanu pieņemšanai un/vai pasu izsniegšanai.*

3.14 Līgumslēdzējas valstis nosaka pārredzamas pieteikšanās procedūras pasu izdošanai, atjaunošanai vai aizvietošanai un pēc pieprasījuma nodrošina, ka informācija par attiecīgajām prasībām ir pieejama iespējamajiem pieteikuma iesniedzējiem.

Ieteicamā prakse. *Gadījumos, kad par pases izsniegšanu vai atjaunošanu tiek iekasēta maksa, tā nedrīkstētu pārsniegt attiecīgi izsniegšanas vai atjaunošanas izmaksas.*

3.15 Līgumslēdzējas valstis katrai personai izsniedz atsevišķu pasi neatkarīgi no personas vecuma.

3.16 Ieteicamā prakse. *Līgumslēdzējām valstīm, izsniedzot pases ceļojumiem, kas tiek veikti tūrisma vai uzņēmējdarbības nolūkos, parasti jānodrošina, ka šādas pases ir derīgas vismaz piecus gadus neierobežotam ceļojumu skaitam un ceļošanai uz visām valstīm un teritorijām.*

1. piezīme. Ņemot vērā dokumentu nolietošanos un to, ka pases turētāja ārējais izskats ar laiku mainās, tiek ieteikts dokumenta derīguma termiņu nenoteikt lielāku par desmit gadiem.

2. piezīme. Ārkārtas situāciju, diplomātiskajām, amatpersonu un citu īpašiem nolūkiem izsniegtu pasu derīguma termiņš var būt īsāks.

E Izceļošanas vīzas

3.17 Līgumslēdzējas valstis no saviem pilsoņiem, kas vēlas doties ceļojumā uz ārzemēm, nedrīkst pieprasīt izceļošanas vīzas; šādas vīzas nedrīkst pieprasīt arī no ieceļotājiem to uzturēšanās laika beigās.

3.18 Ieteicamā prakse. *Līgumslēdzējas valstis nedrīkst pieprasīt no tajās pastāvīgi dzīvojošiem ārvalstniekiem izceļošanas vīzas ceļošanai uz ārvalstīm.*

F Ieceļošanas/atgriešanās vīzas

3.19 Ieteicamā prakse. *Līgumslēdzējām valstīm attiecībā uz maksimāli iespējamu valstu skaitu būtu jāatceļ prasība pēc ieceļošanas vīzām to valstspiederīgajām personām, kuras vēlas ieceļot valstī kā iebraucēji.*

3.20 Līgumslēdzējas valstis nedrīkst pieprasīt atgriešanās vīzu saviem valstspiederīgajiem.

3.21 **Ieteicamā prakse.** *Līgumslēdzējas valstis nedrīkst pieprasīt atgriešanās vīzas ārvalstniekiem, kuri ir to pastāvīgie iedzīvotāji un kuriem ir likumīgas pastāvīgās uzturēšanās atļaujas.*

3.22 Līgumslēdzējas valstis izveido vienkāršas un pārskatāmas pieteikšanās procedūras iebraukšanas vīzas izsniegšanai potenciālajiem ieceļotājiem un nodrošina, ka šādu vīzu izsniegšanas pieteikumi tiek izskatīti iespējami īsā laikā pēc pieteikumu pieņemšanas.

3.23 **Ieteicamā prakse.** *Vīzu izdošanas procedūrās parasti neparedz pieteikuma iesniedzēja personīgu ierašanos vīzas izdošanas birojā.*

3.24 Izdodot iebraukšanas vīzas potenciālajiem ieceļotājiem, Līgumslēdzējas valstis parasti nodrošina, ka šādas vīzas ir derīgas izmantošanai vismaz sešus mēnešus no izdošanas datuma neatkarīgi no ieceļošanas reižu skaita, ievērojot, ka katras atsevišķās uzturēšanās ilgums var tikt ierobežots.

3.25 **Ieteicamā prakse.** *Izdodot vīzas, kas nav mašīnlasāmas, Līgumslēdzējām valstīm jānodrošina, ka personas identifikācijas un izdošanas informācija šādos dokumentos atbilst specifikācijām attiecībā uz mašīnlasāmas vīzas redzamo zonu, kas noteikta dok. Nr. 9303 2. daļā "Mašīnlasāmas vīzas".*

G Iekāpšanas/izkāpšanas kartes

3.26 **Ieteicamā prakse.** *Līgumslēdzējām valstīm nebūtu jāpieprasa no ieceļotājiem, kas ieceļo pa gaisa ceļu, vai to vārdā no gaisa kuģa ekspluatantiem rakstiska identifikācijas informācija papildus tai, kas ir uzrādīta iebraucēju personas identitāti apliecinošajos dokumentos. Gadījumos, ja tiek pieprasīta šādas identifikācijas informācijas savākšana, Līgumslēdzējai valstij jāizstrādā sistēma šādas informācijas elektroniskai ieguvei no mašīnlasāmiem ceļošanas dokumentiem vai citiem avotiem.*

3.27 Līgumslēdzēja valsts, kas pieprasa rakstisku personiskās informācijas dokumentu no ieceļotājiem, kas ieceļo vai izceļo pa gaisa ceļu, attiecībā uz iesniedzamo informāciju nenosaka augstākas prasības par tām, kas izklāstītas 5. papildinājumā "Iekāpšanas/izkāpšanas karte".

3.28 Līgumslēdzējas valstis, kas pieprasa iekāpšanas/izkāpšanas kartes, atļauj šīs kartes aizpildīt ieceļotājiem, un tās nedrīkst pieprasīt, lai šīs kartes aizpilda vai pārbauda gaisa kuģa ekspluatants.

3.29 Līgumslēdzējas valstis, kas pieprasa uzrādīt iekāpšanas/izkāpšanas kartes, bez maksas tās piegādā avioliņiju ekspluatantiem vai to ceļojumu aģentiem izplatīšanai izceļojošiem pasažieriem pirms iekāpšanas gaisa kuģī vai ieceļojošiem pasažieriem lidojuma laikā.

H Vakcinācijas vai profilakses starptautiskās apliecības

3.30 Gadījumos, ja valsts iestādes, pamatojoties uz Starptautiskajiem veselības aizsardzības noteikumiem (*IHR*) (2005. gads), pieprasa vakcinācijas vai profilakses pierādījumu, Līgumslēdzējas valstis pieņem vakcinācijas vai profilakses starptautisko apliecību, ko Pasaules Veselības organizācija noteikusi *IHR* (2005. gads).

I Ceļošanas dokumentu pārbaude

3.31 Līgumslēdzējas valstis sniedz palīdzību gaisa kuģu ekspluatantiem pasažieru uzrādīto ceļošanas dokumentu izvērtēšanā, lai novērstu krāpšanu un šādu dokumentu ļaunprātīgu izmantošanu.

3.32 **Ieteicamā prakse.** *Līgumslēdzējām valstīm būtu jāapsver iespēja vienoties ar citām Līgumslēdzējām valstīm par sadarbības koordinatoru izvietojumu lidostās ar mērķi palīdzēt gaisa kuģu ekspluatantiem noteikt gaisa kuģī iekāpjošo personu ceļošanas dokumentu derīgumu un autentiskumu.*

3.33 Gaisa kuģu ekspluatanti iekāpšanas vietā veic nepieciešamos drošības pasākumus, lai nodrošinātu, ka pasažieriem ir dokumenti, ko tranzītvalsts un galamērķa valsts pieprasa šajā nodaļā minēto pārbaūžu veikšanas nolūkā.

3.33.1 Katras Līgumslēdzējas valsts iestādēm ir pienākums konfiscēt ļaunprātīgi izmantotus, falsificētus vai viltotus ceļošanas dokumentus. Valsts iestādes konfiscē arī tādas personas dokumentus, kura uzdodas par ceļošanas dokumenta likumīgo turētāju. Šādi dokumenti ir nekavējoties jāizņem no aprītes un jānodod tās valsts attiecīgajām iestādēm, kas ir šāda dokumenta izdevējs, vai jānodod šādas valsts pastāvīgajai diplomātiskajai pārstāvniecībai.

3.33.2 Līgumslēdzējas valstis nepieprasa gaisa kuģa ekspluatantiem konfiscēt dokumentus, kas minēti standartā 3.33.1.

3.33.3 Līgumslēdzējas valsts nepieprasa gaisa kuģa ekspluatantam pārvietot pasažieri no izlidošanas vai tranzīta vietas uz paredzēto galamērķi gadījumos, kad valsts konstatē, ka pasažiera uzrādītais ceļošanas dokuments ir neīsts, falsificēts vai viltots vai ka dokumentu uzrāda cita persona, nevis persona, kurai tas likumīgi izsniegts.

Piezīme. Šis noteikums neliedz nosūtīt atpakaļ pasažierus, kam atteikts ieceļot valstī, kuru ceļošanas dokumenti ir neīsti, falsificēti vai viltoti vai atrodas pie krāpnieka, gadījumos, kad Līgumslēdzēja valsts ir konfiscējusi šādus dokumentus saskaņā ar standartu 3.33.1 un minētie pasažieri ceļo ar pavadvēstuli, kas izdota saskaņā ar standartu 5.7.

J Izceļošanas procedūras

3.34 Līgumslēdzējas valstis no ieceļotājiem nepieprasa ienākumu nodokļa nomaksas apstiprinājumu.

3.35 Līgumslēdzējas valstis nedrīkst saukt gaisa kuģa ekspluatantu pie atbildības gadījumā, ja kāds no pasažieriem nav nomaksājis ienākuma nodokli.

3.36 **Ieteicamā prakse.** *Līgumslēdzējām valstīm sadarbībā ar gaisa kuģu ekspluatantiem un lidostas vadību jāizvirza mērķis panākt, ka visu nepieciešamo izlidošanas formalitāšu kārtošanas kopējais laiks pasažieriem attiecībā uz kuriem ir jāpiemēro tikai parastās procedūras nepārsniedz 60 minūtes, skaitot no brīža, kad pasažieris piesakās lidostas pirmajā pasažieru plūsmas apstrādes punktā (t. i. avioliņiju reģistrācijā, drošības pārbaūžu veikšanas punktā vai citu nepieciešamu pārbaūžu punktā atkarībā no kārtības, kas pastāv attiecīgajā lidostā).*

Piezīme. "Nepieciešamās izlidošanas formalitātes", kas jāizpilda 60 minūšu laikā, ietver avioliņijas veiktās reģistrācijas procedūras, aviācijas drošības pasākumus un attiecīgā gadījumā lidostas nodokļu un citu nodevu iekasēšanu un izceļošanas robežkontroles pasākumus, piemēram, pases, karantīnas vai muitas pārbaudes.

3.37 **Ieteicamā prakse.** *Līgumslēdzējām valstīm, kas pieprasa valsts iestādēm veikt izlidojošo pasažieru ceļošanas dokumentu pārbaudi, sadarbībā ar lidostas vadību jāizmanto piemērotas metodes un jāizveido vairākplūsmu pārbaūžu veikšanas sistēma vai citi pasažieru plūsmas paātrināšanas pasākumi, lai paātrinātu šādas pārbaudes.*

3.38 Līgumslēdzējas valstis pasažieriem, kuri izceļo no to teritorijas, parasti nepieprasa robežkontroles pārbaudēs uzrādīt bagāžas saturu.

K Iebraukšanas procedūras un pienākumi

3.39 **Ieteicamā prakse.** *Līgumslēdzējām valstīm sadarbībā ar gaisa kuģu ekspluatantiem un lidostu operatoriem jāizvirza mērķis panākt, ka visu nepieciešamo ielidošanas formalitāšu kārtošanas kopējais laiks pasažieriem, kam ir nepieciešams piemērot tikai parastās procedūras, nepārsniedz 45 minūtes, neatkarīgi no gaisa kuģa lieluma un plānotā ielidošanas laika.*

3.40 Lai paātrinātu pārbaudes, Līgumslēdzējas valstis sadarbībā ar lidostu operatoriem starptautiskajās lidostās, kurās pasažieru daudzums ir atbilstošs, lai piemērotu šādus pasākumus, izmanto piemērotas metodes un veido vairākplūsmu imigrācijas pārbaūžu veikšanas sistēmu vai citus pasažieru plūsmas paātrināšanas pasākumus.

3.41 Izņemot īpaši noteiktus gadījumus, Līgumslēdzējas valstis nedrīkst pieprasīt, lai no pasažieriem vai apkalpes tiktu savākti ceļošanas dokumenti vai citi personas identitāti apliecinājoši dokumenti pirms viņu ierašanās pasu kontroles punktos.

3.42 Lai pārliecinātos par pasažieru un apkalpes locekļu piemērotību ielaišanai valstī, attiecīgās valsts iestādes viņus pieņem pārbaudes veikšanai bez kavēšanās.

Piezīme. Pasažieris vai apkalpes loceklis ir "pieņemts pārbaudei", kad viņš pirmoreiz ierodas ielidojošo pasažieru pārbaudes punktā pēc izkāpšanas no gaisa kuģa, lai pretendētu uz iekļūšanu attiecīgajā valstī, un šajā pārbaudē amatpersona nosaka, vai viņam var atļaut ieceļot. Iepriekšminētā procedūra neietver ceļošanas dokumentu pārbaudi, kas var tikt veikta uzreiz pēc izkāpšanas no gaisa kuģa.

3.43 Gaisa kuģa ekspluatants ir atbildīgs par pasažieru un apkalpes locekļu uzraudzīšanu un aprūpi no brīža, kad viņi pamet gaisa kuģi, līdz brīdim, kad viņi atbilstoši

3.42. punktam ir pieņemti pārbaudei.

3.44 **Ieteicamā prakse.** *Pēc pieņemšanas pārbaudei līdz brīdim, kad personām tiek atļauts ieceļot valstī vai tām tiek atteikta ieceļošana valstī, atbildība par pasažieru un apkalpes locekļu uzraudzību un aprūpi jāuzņemas attiecīgajām valsts iestādēm.*

3.45 Gaisa kuģa ekspluatanta atbildība par pasažieru apkalpes locekļu uzraudzību un aprūpi beidzas brīdī, kad šādām personām tiek atļauts ieceļot valstī.

3.46 Katra Līgumslēdzēja valsts, kas ievieš Iepriekšējas pasažieru informācijas (API) [Advance Passenger Information] sistēmu saskaņā ar saviem tiesību aktiem, iepriekšējas pasažieru informācijas pārraidi veic atbilstīgi atzītiem starptautiskiem standartiem.

1. *piezīme.* API paredz to, ka gaisa kuģa ekspluatants pirms izlidošanas iegūst pasažiera vai apkalpes locekļa biogrāfiskos datus un lidojuma datus. Šī informācija tiek elektroniski pārraidīta robežkontroles iestādēm galamērķa vai izlidošanas valstī. Līdz ar to pasažiera un/vai apkalpes locekļa dati tiek saņemti pirms izlidošanas vai ielidošanas.

2. *piezīme.* UN/EDIFACT PAXLST paziņojums ir elektronisks standarta paziņojums, kas radīts kā UN/EDIFACT apakškopa ar konkrētu nolūku apstrādāt pasažieru saraksta (elektroniska) pārraides. UN/EDIFACT nozīmē "Apvienoto Nāciju Organizācijas elektroniskās datu apmaiņas noteikumi administrācijas, tirdzniecības un transporta jomā" [United Nations rules for Electronic Data Interchange For Administration, Commerce and Transport]. Šajos noteikumos ietilpst virkne starptautiski atzītu standartu, direktoriju un vadlīniju attiecībā uz strukturētu datu elektronisku apmaiņu, jo īpaši par preču un pakalpojumu tirdzniecību starp neatkarīgām un datorizētām informācijas sistēmām. WCO, IATA un ICAO ir savstarpēji vienojušās par maksimālo API datu kopu, kas jāiekļauj PAXLST paziņojumā, kuru gaisa kuģa ekspluatants izmanto šādu datu pārraidei robežkontroles iestādēm galamērķa vai izlidošanas valstī. Paredzams, ka UN/EDIFACT standarts tiks papildināts ar moderniem paziņojumu sniegšanas paņēmieniem, piemēram, ar starptautiskiem xml standartiem vai tīmekļa lietojumprogrammatūrām.

3. *piezīme.* UN/EDIFACT PAXLST paziņojuma pašreizējā formāta struktūrā netiks iekļauts vispārējās aviācijas lietojums.

3.46.1 Nosakot, kāda personu identificējoša informācija par pasažieriem būtu jāpārraida, Līgumslēdzējas valstis drīkst pieprasīt tikai tādus datu elementus, kas ceļošanas dokumentos ir pieejami mašīnlasāmā formā atbilstīgi dok. Nr. 9303 (sērija) "Mašīnlasāmie ceļošanas dokumenti". Visai pieprasītajai informācijai ir jāatbilst UN/EDIFACT PAXLST paziņojumu specifikācijām, kas noteiktas WCO/IATA/ICAO API vadlīnijās.

3.46.2 Ja Līgumslēdzēja valsts, kas vēlas ieviest valsts iepriekšējas pasažieru informācijas (API) programmu, nespēj pilnīgi izpildīt 3.46.1. punkta noteikumus attiecībā uz datu elementu prasībām, tā nodrošina, ka valsts programmas prasībā tiek iekļauti vienīgi tie datu elementi, kas noteikti iekļaušanai UN/EDIFACT PAXLST paziņojumā, vai atkāpes no standarta īsteno saskaņā ar WCO datu uzturēšanas pieprasījuma (DMR) procedūru.

3.46.3 **Ieteicamā prakse.** *Ja Līgumslēdzēja valsts, kas ievieš jaunu iepriekšējas pasažieru informācijas (API) programmu, nespēj pieņemt pasažieru datus, kas pārraidīti saskaņā ar UN/EDIFACT PAXLST specifikācijām, izmantojot nozares standartam atbilstošu pārraides metodi, kura noteikta 3.46.1. punktā, tai jāapspriežas ar lietotājiem par ietekmi uz*

darbību un izmaksām, kas tiek radīta, mainot UN/EDIFACT PAXLST paziņojumu un tā saturu uz nepieciešamo alternatīvo formātu.

3.46.4 Ieteicamā prakse. Līgumslēdzējām valstīm jācenšas iespējami samazināt API datu pārraides reižu skaitu attiecībā uz konkrētu lidojumu.

3.46.5 Ja Līgumslēdzēja valsts pieprasa API datu apmaiņu, tai jācenšas, ciktāl tas ir iespējams, samazināt operatīvo un administratīvo slogu gaisa kuģa ekspluatantiem, vienlaikus veicinot pasažieru pārvadājumu atvieglošanas pasākumus.

3.46.6 Ieteicamā prakse. Līgumslēdzējām valstīm jāatturas no naudassodu un sankciju piemērošanas gaisa kuģu ekspluatantiem par jebkādām kļūdām, kuras radušās no sistēmas atteices un kuru dēļ valsts iestādēm API sistēmās nav pārraidīti dati vai ir pārraidīti kļūdaini dati.

3.46.7 Līgumslēdzējas valstis, kas pieprasa pasažieru datu elektronisku pārraidīšanu iepriekšējas pasažieru informācijas sistēmā, nedrīkst papildus pieprasīt iesniegt pasažieru sarakstu papīra formā.

3.46.8 Ieteicamā prakse. Līgumslēdzējām valstīm, kas vēlas ieviest interaktīvas iepriekšējas pasažieru informācijas (iAPI) sistēmu:

- a) jācenšas iespējami samazināt ietekme uz izmantotajām gaisa kuģa ekspluatanta sistēmām un tehnisko infrastruktūru, pirms iAPI sistēmas izstrādes un ieviešanas apspriežoties ar gaisa kuģa ekspluatantiem;
- b) jāsadarbojas ar gaisa kuģa ekspluatantiem, lai izstrādātu iAPI sistēmas, kuras integrētas gaisa kuģa ekspluatanta izlidošanas vadības saskarnēs;
- c) jānodrošina atbilstība Norādījumiem par iepriekšēju pasažieru informāciju (API), ko pieņēmusi WCO/ICAO/IATA, kad tiek pieprasīts iAPI.

3.46.9 Ieteicamā prakse. Līgumslēdzēju valstu un gaisa kuģa ekspluatantu API sistēmām, tostarp iAPI, jāspēj darboties 24 stundas diennaktī, un jābūt izstrādātām procedūrām, ar kurām tiek iespējami samazināti pārrāvumi sistēmas darbības pārtraukuma vai atteices gadījumā.

3.46.10 Ieteicamā prakse. Līgumslēdzējām valstīm un gaisa kuģa ekspluatantiem attiecīgajā gadījumā atbilstīgi vajadzībai 24 stundas diennaktī (nepārtraukti) jānodrošina operatīvais un tehniskais atbalsts, lai analizētu sistēmas darbības pārtraukumus un reaģētu uz tiem, kā arī atjaunotu standarta darbības, cik ātri vien tas ir praktiski iespējams.

3.46.11 Ieteicamā prakse. Līgumslēdzējām valstīm un gaisa kuģa ekspluatantiem jāizveido un jāievieš atbilstošas paziņošanas un darbības atjaunošanas procedūras izmantošanai gan informācijas sistēmu plānotā tehniskajā apkopē, gan neplānotu sistēmas darbības pārtraukumu vai atteicu gadījumā.

3.47 Ieteicamā prakse. Līgumslēdzējas valstis, kam nepieciešama piekļuve pasažieru vārdu reģistram (PNR), savas datu prasības un šādu datu apstrāde jāaskaņo ar norādījumiem, kas sniegti ICAO dok. Nr. 9944 "Norādījumi par pasažieru vārdu reģistra (PNR) datiem" [Guidelines on Passenger Name Record (PNR) Data], un ar PNRGOV

paziņojuma ieviešanas norādījumiem, kurus publicējusi WCO un apstiprinājusi ICAO un IATA.

3.47.1 **Ieteicamā prakse.** Līgumslēdzējām valstīm un gaisa kuģa ekspluatantiem jānodrošina atbilstošs lietotāju atbalsts (ja iespējams, 24 stundas diennaktī).

3.47.2 **Ieteicamā prakse.** Kad tiek noteiktas prasības attiecībā uz PNR datu pārraidi, Līgumslēdzējām valstīm jāapsver PNRGOV paziņojuma kā PNR datu pārraides paņēmiena pieņemšana un ieviešana.

Piezīme. PNRGOV paziņojums ir elektronisks standarta paziņojums, ko kopīgi apstiprinājusi WCO/ICAO/IATA. Atkarībā no gaisa kuģa ekspluatanta rezervācijas un izlidošanas vadības sistēmām var būt nodrošināti konkrēti datu elementi.

3.48 Izņemot īpašus gadījumus, Līgumslēdzējas valstis piemēro pasākumus tā, ka iebraucēja identitāti apliecinoši dokumenti ieceļošanas un izceļošanas laikā tiek pārbaudīti tikai vienu reizi.

3.49 Līgumslēdzējas valstis nedrīkst pieprasīt no pasažieriem un apkalpes locekļiem rakstisku bagāžas deklarāciju, ja tajā netiek pārvadātas ar nodokļiem apliekamas vai aizliegtas preces.

3.50 Pamatojoties uz riska vadību, Līgumslēdzējas valstis muitas un karantīnas pārbaudē piemēro divu koridoru vai citu selektīvu sistēmu, kas piemērota attiecīgās lidostas apstākļiem un transporta plūsmas apjomam.

Piezīme. Sk. 6. papildinājumu "Muitas sadarbības padomes ieteikums" (pašreizējā Pasaules Muitas organizācija) par vienkāršotu muitas kontroli, kas veidota pēc divu koridoru sistēmas parauga.

3.51 **Ieteicamā prakse.** Gadījumos, kad iebraucēja pases derīguma termiņš ir beidzies pirms vīzas derīguma termiņa beigām, valstij, kura ir izsniegusi vīzu, jāturpina uzskatīt vīzu par derīgu līdz tās derīguma termiņa beigām, ja šāda vīza tiek uzrādīta kopā ar iebraucēja jauno pasi.

3.52 Līgumslēdzējas valstis, kas izdod vīzas vairākkārtējai iebraukšanai, atbilstošā, skaidrā un nepazemojošā veidā norāda katru vīzas izmantošanas reizi, lai tās turētājs, jebkurš gaisa kuģa ekspluatants vai valsts iestāde spētu ātri un bez īpašiem līdzekļiem noteikt vīzas derīgumu.

3.53 Pēc tam, kad pasažieri un apkalpes locekļi ir uzrādījuši pases vai citus oficiālus ceļošanas dokumentus, attiecīgās amatpersonas, izņemot īpašus atsevišķus gadījumus, atdod atpakaļ šādus dokumentus uzreiz pēc to pārbaudes.

3.54 **Ieteicamā prakse.** Līgumslēdzējām valstīm jāveic pasākumi, lai attiecībā uz pasažieri un viņa bagāžu, kas ielido valstī ar starptautisku reisu ar vismaz divām pieturām tās pašas valsts starptautiskajās lidostās, netiktu veikti robežkontroles pasākumi vairāk nekā vienā attiecīgās valsts lidostā.

L Tranzīta procedūras un prasības

3.55 Gadījumos, kad lidostas telpas to pieļauj, Līgumslēdzējas valstis, izmantojot tiešā tranzīta zonas vai citus paņēmienus, nodrošina iespēju gaisa kuģa apkalpei, pasažieriem un to bagāžai, kas ielido no citas valsts un turpina ceļu uz trešo valsti ar to pašu reisu vai ar citu reisu tajā pašā dienā un no tās pašas lidostas, īslaicīgi uzturēties ielidošanas lidostā, neveicot robežkontroles formalitātes, lai iekļūtu tranzīta valstī.

3.56 Līgumslēdzējas valstis samazina līdz minimumam tādu valstu skaitu, kuru pilsoņiem ir nepieciešamas tiešā tranzīta vīzas gadījumos, kad viņi ielido ar starptautisku reisu un turpina ceļu uz trešo valsti ar to pašu vai citu reisu tajā pašā dienā un no tās pašas lidostas.

M No īpašnieka nošķirtas bagāžas izvietošana

3.57 Līgumslēdzējas valstis atļauj ekspluatantiem pārsūtīt nepareizi nosūtītu bagāžu uz tās īpašnieka atrašanās vietu un nepiemēro gaisa kuģu ekspluatantiem sankcijas, naudassodus, ievadmuitas nodokļus un citus maksājumus par bagāžas nepareizu nosūtīšanu.

3.58 Līgumslēdzējas valstis atļauj nepareizi nosūtītas bagāžas tiešu pārkraušanu starptautisku reisu gaisa kuģiem, kas atrodas vienā lidostā, nepakļaujot to pārbaudei, izņemot gadījumus, ja tas nepieciešams aviācijas drošības apsvērumu vai citu nepieciešamu pārbaužu dēļ. Gadījumos, kad tiešu pārvešanu nav iespējams veikt, Līgumslēdzējas valstis nodrošina, ka tiek veikti pasākumi šādas bagāžas pagaidu apsardzībai, novietojot to piemērotā vietā un drošā uzraudzībā.

3.59 Līgumslēdzējas valstis atļauj gaisa kuģu ekspluatantiem īpašnieku vārdā uzrādīt neidentificētu, nepieprasītu vai nepareizi nosūtītu bagāžu pārbaudei attiecīgajā galapunktā un nogādāt šādu bagāžu tās īpašniekiem.

3.60 Līgumslēdzējas valstis ātri veic neidentificētas, nepieprasītas vai nepareizi nosūtītas bagāžas pārbaudi un tās nodošanu atpakaļ gaisa kuģa ekspluatantam atbilstīgai turpmākai rīcībai. Valsts iestāžu noteiktos gadījumos gaisa kuģu ekspluatantiem var tikt dota atļauja atvērt šādu bagāžu, ja tas nepieciešams, lai noteiktu tās īpašnieku.

3.61 Gaisa kuģa ekspluatants tiek atbrīvots no pienākuma aizsargāt bagāžu, kas vēl nav tikusi pakļauta muitošanas procedūrām, kā arī no pienākuma veikt ievadmuitas nodokļu un citus maksājumus, kas maksājami par šādu bagāžu, kad to savā pārziņā pārņem muita un tā nonāk muitas pilnīgā kontrolē.

N Gaisa kuģa apkalpes locekļu un citu ekspluatanta darbinieku identifikācija un ieceļošana

3.62 Līgumslēdzējas valstis sadarbībā ar gaisa kuģu ekspluatantiem un lidostu operatoriem nosaka pasākumu kopumu, lai attiecīgi pirms izlidošanas vai pēc ielidošanas paātrinātu gaisa kuģa apkalpes locekļu un viņu bagāžas pārbaudi.

3.63 Līgumslēdzējas valstis veicina un paātrina procedūras, atbilstoši kurām gaisa kuģu

ekspluatanti, kas ir reģistrēti to teritorijās, var pieteikties apkalpes locekļu apliecību (CMC) [Crew Member Certificates] saņemšanai savu gaisa kuģu apkalpju locekļiem.

Piezīme. CMC ir izstrādāta kā karte gaisa kuģu apkalpes locekļu personas identifikācijas apliecināšanai, apkalpes locekļu licences izmantojot tam, kam tās galvenokārt paredzētas, proti, gaisa kuģa apkalpes locekļu profesionālās kvalifikācijas apliecināšanai.

3.64 Ja Līgumslēdzējas valstis izdod apkalpes locekļu apliecības, tās jāizdod vienīgi mašīnlasāmu karšu formā saskaņā ar dok. Nr. 9303 3. daļas specifikācijām.

Ieteicamā prakse. *Līgumslēdzējām valstīm jānosaka procedūras, kas dotu iespēju jebkuram gaisa kuģa apkalpes loceklim, kam ir izsniegta apkalpes locekļa apliecība, bez maksas pārbaudīt un pārskatīt tajā uzglabāto informāciju un, ja nepieciešams, pieprasīt veikt labojumus šādā informācijā.*

3.65. **Ieteicamā prakse.** *Ciktāl gaisa kuģu ekspluatanti izdod apkalpes locekļa identifikācijas kartes, Līgumslēdzējām valstīm jāpieprasa, lai šādi personas identitāti apliecinoši dokumenti tiktu ražoti atbilstoši 7. papildinājumā parādītajam formātam, t. i., ar tādu pašu izkārtojumu kā mašīnlasāmās apkalpes locekļa apliecības redzamajai zonai un ar iespēju apstiprināt turētāja identitāti un pārbaudīt dokumenta īstumu, izmantojot mašīnlasīšanu.*

3.65.1. **Ieteicamā prakse.** *Līgumslēdzējām valstīm jānodrošina, ka dati par jebkuru izsniegtu, apturētu vai atsauktu apkalpes locekļa apliecību un citiem oficiāliem personas identitāti apliecinošiem dokumentiem tiek glabāti elektroniskā datu bāzē, kas ir nodrošināta pret informācijas labošanu un neatļautu piekļuvi. Visai elektroniskajā datu bāzē glabātajai un apkalpes locekļa apliecībā iekļautajai informācijai jāaprobežojas ar tādiem datiem, kas ir būtiski apkalpes locekļa identitātes pārbaudei.*

3.66 CMC izdod vienīgi pēc tam, kad attiecīgā valsts iestāde veikusi personas pārbaudi vai šāda pārbaude veikta minētās iestādes vārdā. Turklāt saistībā ar CMC izdošanu jāpiemēro pienācīgi kontroles pasākumi, piemēram, pieteikuma iesniedzēja nodarbinātības statusa sertificēšana pirms izdošanas, karšu sagatavju krājuma kontrole un atbildības prasības darbiniekiem, kas izdod šādas apliecības.

3.67 Līgumslēdzējas valstis atzīst CMC, kas izdota saskaņā ar standarta 3.64. prasībām, par derīgu dokumentu apkalpes locekļu ieceļošanai valstī bez vīzas, kad tie veic savus darba pienākumus starptautiskā reisā un vēlas iekļūt valstī uz laiku, kas nepārsniedz ieceļošanas valsts noteikto laika posmu.

3.67.1 **Ieteicamā prakse.** *Līgumslēdzējām valstīm jāatceļ vīzas prasība attiecībā uz apkalpes locekļiem, kad tie ierodas šajā valstī, veicot savus darba pienākumus starptautiskā reisā un vēlas iekļūt valstī uz laiku, kas nepārsniedz ieceļošanas valsts noteikto laika posmu.*

3.67.2 **Ieteicamā prakse.** *Līgumslēdzējām valstīm jāatceļ vīzas prasības attiecībā uz ieceļojošiem apkalpju locekļiem, kas uzrāda apkalpes locekļa apliecību (CMC) un ieceļo valstī, izmantojot cita ekspluatanta pakalpojumus vai ar cita veida transportlīdzekli, un kas vēlas ieceļot uz ieceļošanas valstī atļautu laiku, lai pievienotos reisam, kurā apkalpes loceklis norīkots veikt darba pienākumus.*

3.68 Līgumslēdzējas valstis nosaka procedūras, lai nekavējoties sniegtu pagaidu

iebraukšanas atļauju to teritorijās tādu ārvalstu gaisa kuģu ekspluatantu tehniskajam personālam, kas veic lidojumus uz šādām teritorijām vai caur tām, ja šāds tehniskais personāls ir steidzami nepieciešams, lai nodrošināta tāda gaisa kuģa lidojumderīgumu, kurš tehnisku iemeslu dēļ nespēj turpināt ceļu. Gadījumos, kad valsts pieprasa garantiju attiecībā uz šādu personu uzturlīdzekļu pietiekamību un/vai attiecībā uz šādu personu izbraukšanu no attiecīgās valsts, šie jautājumi ir risināmi, neaizkavējot šādu personu ielaišanu valstī.

O Civilās aviācijas inspektori

3.69 Ieteicamā prakse. *Līgumslēdzējām valstīm jānodrošina, ka attiecībā uz citas Līgumslēdzējas valsts civilās aviācijas inspektoriem, kad tie iesaistīti pārbaužu pasākumos, tiek piemērota tāda pati izlidošanas vai ielidošanas formalitāšu kārtības kārtība kā attiecībā uz apkalpes locekļiem.*

3.70 Ieteicamā prakse. *Līgumslēdzējām valstīm jānodrošina civilās aviācijas inspektoriem personu apliecinošs dokuments atbilstoši 8. papildinājumam.*

3.71 Ieteicamā prakse. *Civilās aviācijas inspektoriem jābūt līdz 3.70. punktā minētajam personu apliecinošajam dokumentam, inspektora kustības grafika pa maršrutu kopijai, ko izdevusi valsts, kura nodarbina inspektoru, un derīgai pasei.*

3.72 Ieteicamā prakse. *Līgumslēdzējām valstīm būtu jāattiecinā 3.67. punktā minētās apkalpju locekļu tiesības īslaicīgi uzturēties valstī arī uz citas Līgumslēdzējas valsts civilās aviācijas inspektoriem ar nosacījumu, ka viņiem ir līdz 3.71. punktā minētie dokumenti (piemēram, personu apliecinošs dokuments, kustības grafiks pa maršrutu un derīga pase) un ka viņi izlido pēc normāla atpūtai nepieciešama laika.*

P Neatliekamā palīdzība/ieceļošanas vīzas force majeure gadījumos

3.73 Ieteicamā prakse. *Līgumslēdzējas valstis izveido pasākumus, ar ko tiek nodrošināta tādu pasažieru vai apkalpes locekļu pagaidu ieceļošana, kuri pirms ielidošanas nav saņēmuši nepieciešamās ieceļošanas vīzas un kuru reiss ir novirzīts vai aizkavējies force majeure apstākļu dēļ.*

3.74 *Līgumslēdzējas valstis izveido pasākumus, ar ko tranzīta pasažieriem, kuri ir neparedzēti aizkavēti lidojuma atcelšanas vai kavēšanās dēļ, tiek atļauts pamest lidostu, lai pārnakšnotu.*

3.75 Ieteicamā prakse. *Ārkārtas situācijās, kas radušās force majeure apstākļu dēļ, Līgumslēdzējas valstis, gaisa kuģa ekspluatanti un lidostu operatori vispirms sniedz palīdzību pasažieriem ar medicīniskām vajadzībām, nepilngadīgajiem bez pavadības un personām ar invaliditāti, kuri jau ir sākuši savus ceļojumus.*

3.76 Ieteicamā prakse. *Līgumslēdzējām valstīm jāizveido pasākumi, lai nodrošinātu izlidošanu no tās teritorijas vai lidošanu tranzītā cauri tās teritorijai pasažieriem ar derīgu lidojuma rezervāciju pat tad, ja to vīzām ir beidzies derīguma termiņš tādēļ, ka force majeure apstākļos reiss ir aizkavējies.*

3.77 **Ieteicamā prakse.** *Līgumslēdzējām valstīm jāizveido pasākumi, ar kuriem tiek atvieglota darbinieku ieceļošana, kas ātri jānodrošina, lai palīdzētu pasažieriem, kuru reisi ir pārtraukti force majeure apstākļu dēļ.*

3.78 **Ieteicamā prakse.** *Gadījumos, kad lidojumi tiek aizkavēti vai novirzīti force majeure apstākļu dēļ, Līgumslēdzējas valstis izveido pasākumus, ar kuriem tiek nodrošināts tranzīts caur to teritorijām pasažieriem ar derīgām lidojuma rezervācijām, bet bez nepieciešamās ieceļošanas vīzas.*

4. NODAĻA KRAVU UN CITU PREČU IEVEŠANA UN IZVEŠANA AR GAISA KUĢI

A Vispārīgi norādījumi

4.1 Lai veicinātu un paātrinātu pa gaisa ceļiem pārvadātu izstrādājumu izlaišanu un muitošanu, Līgumslēdzējas valstis pieņem gaisa kravu pārvadājumiem pa gaisu piemērotus noteikumus un procedūras un tos piemēro tā, lai novērstu nevajadzīgus kavējumus.

4.2 **Ieteicamā prakse.** *Attiecībā uz kravām, kas tiek pārvadātas, izmantojot gan gaisa, gan virszemes transportlīdzekļus ar gaisa kravas pavadzīmi, tādā pašā veidā jāpiemēro tie paši noteikumi un procedūras, ko piemēro attiecībā uz kravu, kura tiek pārvadāta vienīgi pa gaisu.*

4.3 Kad Līgumslēdzējas valstis ievieš vai groza noteikumus un procedūras attiecībā uz tādu preču izlaišanu un muitošanu, kas tiek pārvadātas pa gaisu, tās apspriežas ar gaisa kuģu ekspluatantiem un citām ieinteresētajām pusēm, lai izpildītu 4.1. punktā minētos nosacījumus.

4.4 Līgumslēdzējas valstis izstrādā procedūras preču importa un eksporta deklarāciju iesniegšanai pirms ieviešanas un pirms izvešanas, lai nodrošinātu preču ātru izlaišanu/muitošanu.

4.5 Gadījumā, kad sūtījuma būtības dēļ par to interesi izrāda vairākas valsts iestādes, piemēram, muita, veterināro un sanitāro pārbaužu veicēji, Līgumslēdzējas valstis cenšas deleģēt izlaišanas/muitošanas pilnvaras muitai vai kādai no citām aģentūrām vai, ja tas nav iespējams, veic visus nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka izlaišana/muitošana ir koordinēta un, ja iespējams, tiek veikta vienlaikus un rada minimālu kavēšanos.

4.6 Līgumslēdzējas valstis parasti nepieprasa ievedamas vai izvedamas kravas fizisku pārbaudi un izmanto riska vadību, lai noteiktu pārbaudāmās preces un šādas pārbaudes apjomu.

4.7 Ja praktiski iespējams, izmanto mūsdienīgus ekranēšanas vai pārbaudes paņēmienus, lai atvieglotu ievedamo vai izvedamo preču fizisku pārbaudi.

4.8 **Ieteicamā prakse.** *Saistībā ar starptautiskajām lidostām Līgumslēdzējām valstīm ir jānosaka un jāizveido un pašām jāvada vai jāļauj citām pusēm izveidot un vadīt brīvās zonas un/vai muitas noliktavas un jāpublicē sīki noteikumi par šajās vietās atļautajiem vai aizliegtajiem darbību veidiem.*

4.9 Gadījumos, kad brīvo zonu aprīkojums un/vai muitas noliktavas netiek nodrošinātas saistībā ar starptautisko lidostu, bet tiek nodrošinātas citā vietā, kas atrodas lidostas apkārtnē, Līgumslēdzējas valstis veic pasākumus, lai gaisa transports varētu izmantot šādu aprīkojumu saskaņā ar tādiem pašiem noteikumiem, kādi tiek piemēroti attiecībā uz citiem transportlīdzekļiem.

B Valsts iestāžu pieprasītā informācija

4.10 Ieteicamā prakse. *Līgumslēdzējām valstīm jānodrošina informācijas par kravu elektroniska iesniegšana pirms kravas ieviešanas vai izvešanas.*

4.11 Līgumslēdzējas valstis savas datu prasības attiecina vienīgi uz to informāciju, ko valsts iestādes uzskata par nepieciešamu, lai varētu izlaist vai muitot ievestās preces vai preces, kas ir paredzētas izvešanai.

4.12 Līgumslēdzējas valstis paredz, ka statistikas dati tiek vākti tādā laikā un atbilstoši tādām procedūrām, lai nekavētu ievesto preču vai izvešanai paredzēto preču izlaišanu.

4.13 Atkarībā no Līgumslēdzējas valsts tehniskajām iespējām preču ieviešanas un izvešanas dokumentācija, tostarp kravas manifests un/vai gaisa kravas pavadzīmes, tiek pieņemta, ja tā tiek iesniegta elektroniskā formā, to pārsūtot uz valsts iestāžu informācijas sistēmu.

4.14 Kravas manifesta un gaisa kravas pavadzīmju sagatavošana un iesniegšana ir gaisa kuģa ekspluatanta vai tā pilnvarota aģenta pienākums. Pārējo preču muietošanai nepieciešamo dokumentu sagatavošana un iesniegšana ir deklarētāja pienākums.

4.15 Gadījumos, kad Līgumslēdzēja valsts pieprasa papildu dokumentus ieviešanas, izvešanas vai tranzīta formalitāšu kārtīšanai, piemēram, tirdzniecības faktūras, deklarāciju veidlapas, importēšanas licences un līdzīgus dokumentus, tā nedrīkst prasīt gaisa kuģa ekspluatantam nodrošināt šādu dokumentācijas prasību izpildi, ne arī saukt ekspluatantu pie atbildības, uzlikt tam naudas sodu vai citādi sodīt par faktu neprecizitātēm vai izlaišanu šādos dokumentos, ja vien ekspluatants pats nav deklarētājs, nerīkojas deklarētāja vārdā vai nav uzņēmies noteiktu tiesisku atbildību.

4.16 Gadījumos, kad ieviešanas un izvešanas dokumenti tiek iesniegti papīra formā, tiem jāatbilst ANO norādījumiem par dokumentu formu attiecībā uz preču deklarācijām un 3. papildinājumā noteiktajam kravas manifesta formātam.

4.17 Lai veicinātu tirdzniecību un drošības pasākumu piemērošanu, Līgumslēdzējām valstīm elektroniskās datu apmaiņas standartizācijas un saskaņošanas nolūkā jāaicina visas iesaistītās puses (gan publiskas organizācijas, gan privātas organizācijas) ieviest savietojamas sistēmas un izmantot atbilstošus starptautiski atzītus standartus un protokolus.

4.18 Ieteicamā prakse. *Elektroniskajām informācijas sistēmām, kas paredzētas preču izlaišanai un muietošanai, jānodrošina preču izlaišanas un muietošanas procedūru veikšana, kad preces no gaisa transportlīdzekļa tiek pārkrautas cita veida transportlīdzeklī.*

4.19 Līgumslēdzējas valstis, kas noteiktu preču ieviešanai un izvešanai pieprasa apliecinājumus dokumentos kā, piemēram, licences un sertifikātus, publicē savas prasības un nosaka ērtas procedūras attiecībā uz pieteikumu iesniegšanu šādu dokumentu saņemšanai vai atjaunošanai.

4.20 Ieteicamā prakse. *Līgumslēdzējām valstīm, cik vien iespējams, jāatceļ jebkādas prasības attiecībā uz apliecināšu dokumentu manuālu sagatavošanu un jānosaka procedūras,*

ar ko šādi dokumenti varētu tikt sagatavoti, izmantojot elektroniskus līdzekļus.

4.21 Līgumslēdzējas valstis nedrīkst pieprasīt konsulāro formalitāšu izpildi vai konsulāro pakalpojumu nodevas vai maksu saistībā ar dokumentiem, kas nepieciešami preču izlaišanai vai muitošanai.

C Izvedamo kravu izlaišana un muitošana

4.22 Līgumslēdzējas valstis, kas pieprasa dokumentus izvedamās kravas muitošanai, parasti šo savu prasību ierobežo līdz vienkāršotai izvešanas deklarācijai.

4.23 Līgumslēdzējas valstis nodrošina, ka izvedamo kravu izlaišana tiek pabeigta līdz gaisa kuģa izlidošanai.

4.24 Līgumslēdzējas valstis atļauj izvedamo preču uzrādīšanu muitošanai jebkurā šādu darbību veikšanai paredzētā muitas punktā. Preču pārvietošana no šāda muitas punkta uz lidostu, no kuras tiks veikta preču izvešana, ir jāveic atbilstoši Līgumslēdzējas valsts likumos un noteikumos izklāstītajām procedūrām. Šādām procedūrām ir jābūt pēc iespējas vienkāršām.

4.25 Līgumslēdzējas valstis nepieprasa apliecinājumu izvedamo preču ieviešanai saistībā ar importa, eksporta vai tranzīta formalitāšu kārtošānu.

4.26 **Ieteicamā prakse.** *Gadījumos, kad Līgumslēdzējas valsts iestādes pieprasa preču pārbaudi, bet šādas preces jau ir iekrautas izlidojošā gaisa kuģī, gaisa kuģa ekspluatantam vai attiecīgā gadījumā ekspluatanta pilnvarotam aģentam parasti jāatļauj iesniegt muitai garantiju par šādu preču atgriešanu tā vietā, lai aizkavētu gaisa kuģa izlidošanu.*

D Ievedamo kravu izlaišana un muitošana

4.27 Izvēloties pārbaūžu veikšanas laiku, priekšroka būtu dodama dzīvu dzīvnieku un ātri bojājošos produktu pārbaudei, kā arī tādu citu produktu pārbaudei, kam steidzami nepieciešams valsts iestāžu akcepts.

4.28 Sūtījumi, kas tiek deklarēti kā personiskās lietošanas priekšmeti un tiek pārvadāti kravas bagāžā, tiek muitoti saskaņā ar vienkāršotām procedūrām.

4.29 Līgumslēdzējas valstis nodrošina, ka preču izlaišana vai muitošana notiek saskaņā ar vienkāršotām muitas procedūrām, ja:

- a) preču vērtība ir mazāka par maksimālo vērtību, attiecībā uz kuru netiek piemēroti ievedmuitas nodokļi un citi maksājumi, vai
- b) precēm piemērojamie ievedmuitas nodokļi un citi maksājumi ir mazāki par valsts noteikto minimālo maksājumu iekasēšanas summu vai
- c) preču vērtība ir zemāka par noteikto vērtības robežu, zem kuras esošas preces var tikt

izlaistas vai muitotas nekavējoties, pamatojoties uz vienkāršu deklarāciju un veicot maksājumu vai iesniedzot muitai garantiju par jebkādiem ievadomajiem nodokļiem un citiem maksājumiem, vai

d) preces ieved pilnvarota persona, un tās ir īpaša veida preces.

4.30 Ieteicamā prakse. *Attiecībā uz pilnvarotiem importētājiem, kas atbilst noteiktiem kritērijiem, tostarp, kuri iepriekš ir pienācīgi ievērojuši oficiālās prasības un kuriem ir pienācīga komercdokumentu reģistrēšanas vadības sistēma, Līgumslēdzējām valstīm jānosaka īpašas procedūras, kuru pamatā būtu informācijas iepriekšēja iesniegšana un kuras nodrošinātu preču tūlītēju izlaišanu uzreiz pēc ieviešanas.*

4.31 Ieteicamā prakse. *Preces, uz kurām netiek attiecinātas vienkāršotās vai īpašās procedūras, kas minētas 4.27.–4.30. punktā, jāizlaiž vai jāmuito pēc iespējas īsākā laikā pēc ieviešanas atbilstoši muitas un citām prasībām. Līgumslēdzējām valstīm būtu jāizvirza par mērķi triju stundu laikā pēc ielidošanas un pareizas dokumentācijas iesniegšanas izlaist visas preces, kam nav nepieciešama pārbaude. Lai sasniegtu šo mērķi, valsts iestādēm, gaisa kuģu ekspluatantiem, importētājiem vai to pilnvarotiem aģentiem jānosaka savas attiecīgās darbības.*

4.32 Ieteicamā prakse. *Līgumslēdzējām valstīm jāapstrādā pa daļām veiktu sūtījumu izlaišanas pieprasījumi, kad attiecībā uz šādiem sūtījumiem ir iesniegta visa nepieciešamā informācija un ir izpildītas citas prasības.*

4.33 Līgumslēdzējas valstis atļauj no gaisa kuģa starptautiskajā lidostā izkrautu preču pārvešanu muietošanai uz jebkuru izraudzītu muitas punktu attiecīgajā valstī. Šādu pārvešanu ietverošajām muitas procedūrām jābūt iespējami vienkāršām.

4.34 Gadījumos, kad kļūdas, avārijas situācijas vai nepieejamības dēļ preces netiek izkrautas to paredzētajā galapunktā, Līgumslēdzējas valstis nepiemēro soda sankcijas, naudassodus vai citus līdzīgus maksājumus, ja:

a) gaisa kuģa ekspluatants vai tā pilnvarots aģents noteiktajā termiņā informē muitu par šādu faktu;

b) tiek sniegts pamatots un muitas iestādēm pieņemams paskaidrojums par preču neizkraušanu un

c) tiek atbilstīgi grozīts kravas manifests.

4.35 Gadījumos, kad kļūdas vai kravu apstrādes problēmu dēļ starptautiskajā lidostā tiek izkrautas preces, kas nav minētas kravas manifestā, Līgumslēdzējas valstis nepiemēro soda sankcijas, naudassodus vai citus līdzīgus maksājumus, ja:

a) gaisa kuģa ekspluatants vai tā pilnvarots aģents noteiktajā termiņā informē muitu par šādu faktu;

b) tiek sniegts pamatots un muitai pieņemams paskaidrojums par neziņošanu par šādām precēm;

c) tiek atbilstīgi grozīts kravas manifests un

d) attiecībā uz precēm tiek piemērotas atbilstošas muitas procedūras.

Attiecīgā gadījumā Līgumslēdzēja valsts atbilstoši tās izvirzītajām prasībām veicina šādu preču nonākšanu to pareizajā galamērķī.

4.36 Ja preces ir nosūtītas uz galamērķi Līgumslēdzējā valstī, bet nav izlaistas lietošanai šajā valstī un tās pēc tam ir jānosūta atpakaļ uz izcelsmes vietu vai jāpārsūta uz citu galamērķi, Līgumslēdzēja valsts atļauj veikt preču atkārtotu pārsūtīšanu, nepieprasot ieviešanas, izvešanas vai tranzīta licences, ja tas nav pretrunā ar šajā valstī spēkā esošajiem likumiem un noteikumiem.

4.37 Līgumslēdzēja valsts atbrīvo gaisa kuģa ekspluatantu vai attiecīgā gadījumā tā pilnvarotu aģentu no atbildības par ievadomuitas nodokļiem un citiem maksājumiem, kad preces tiek nodotas valsts iestāžu glabāšanā vai kad ar valsts iestādes atļauju tās tiek nodotas valdījumā trešajai personai, kas ir sagatavojusi atbilstošu muitas garantiju.

E Rezerves detaļas, aprīkojums, krājumi un citi materiāli, ko ievēd vai izvēd gaisa kuģu ekspluatanti saistībā ar starptautisko pakalpojumu sniegšanu

4.38 Krājumi un patērējamie krājumi, kas tiek ievēsti Līgumslēdzējā valstī izmantošanai uz starptautiskajos gaisa pārvadājumos iesaistīta gaisa kuģa borta, tiek atbrīvoti no ievadomuitas nodokļiem un citiem maksājumiem atbilstoši attiecīgās valsts muitas noteikumiem.

4.39 **Ieteicamā prakse.** *Līgumslēdzējas valstis nedrīkst pieprasīt apliecināšu dokumentāciju (piemēram, izcelsmes sertifikātus vai konsulāras vai īpašas faktūras) saistībā ar patērējamo krājumu ievēšanu.*

4.40 **Ieteicamā prakse.** *Līgumslēdzējām valstīm jāatļauj lidojuma laikā patērējamo krājumu un patērēšanai paredzēto krājumu izmantošana vai pārdošana gaisa kuģī, nepiemērojot ievadomuitas nodokļus un citus maksājumus, gadījumos, kad starptautiskajā gaisa satiksmē iesaistīts gaisa kuģis:*

a) *apstājas divās vai vairākās starptautiskajās lidostās Līgumslēdzējas valsts teritorijā, starp šīm lidostām neveicot nosēšanos citas valsts teritorijā, un*

b) *neuzņem vietējos pasažierus.*

4.41 **Ieteicamā prakse.** *Ja tiek ievēroti Līgumslēdzējas valsts noteikumi un prasības, Līgumslēdzējai valstij jāatbrīvo no ievadomuitas nodokļiem un citiem maksājumiem zemes un drošības iekārtas un to sastāvdaļas, instruktāžas izdevumi un mācību palīglīdzekļi, ko tās teritorijā ievēd citas Līgumslēdzējas valsts gaisa kuģa ekspluatants vai kas tiek ievēsti šāda ekspluatanta vārdā un kas ir paredzēti ekspluatanta vai tā pilnvarota pārstāvja lietošanai starptautiskās lidostas teritorijā vai apstiprinātā objektā ārpus lidostas.*

4.42 Pēc tam, kad gaisa kuģa ekspluatants vai tā pilnvarots aģents izpilda vienkāršotas dokumentācijas procedūras, Līgumslēdzējas valstis nodrošina tāda gaisa kuģa aprīkojuma un

rezerves detaļu ātru izlaišanu vai muitošanu, kas saskaņā ar Čikāgas konvencijas 24. pantu tiek atbrīvotas no ievadmuitas nodokļiem un nodevām, kā arī no citiem maksājumiem.

4.43 Pēc tam, kad gaisa kuģa ekspluatants vai tā pilnvarots aģents izpilda vienkāršotās dokumentācijas procedūras, Līgumslēdzējas valstis nodrošina tāda virszemes un drošības aprīkojuma un tā rezerves detaļu, instruktāžas izdevumu un mācību palīg līdzekļu ātru izlaišanu vai muitošanu, ko ievēd vai izvēd citas Līgumslēdzējas valsts gaisa kuģa ekspluatants.

4.44 Līgumslēdzējas valstis ļauj citu Līgumslēdzēju valstu gaisa kuģu ekspluatantiem vai to pilnvarotajiem aģentiem savstarpēji iznomāt gaisa kuģa aprīkojumu, rezerves detaļas un zemes un drošības aprīkojumu, kā arī to rezerves detaļas, kas ir ievestas atbilstoši izvirzītajiem priekšnosacījumiem atbrīvošanai no ievadmuitas nodokļiem un citiem maksājumiem.

4.45 **Ieteicamā prakse.** *Līgumslēdzējām valstīm jāatbrīvo no ievadmuitas nodokļiem un citiem maksājumiem šā pielikuma 1. nodaļā minētā gaisa kuģa ekspluatanta dokumentācija, ko plānots izmantot saistībā ar starptautiskajiem gaisa satiksmes pakalpojumiem.*

F Konteineri un paliktņi

4.46 Ja tiek ievēroti Līgumslēdzēju valstu noteikumi un prasības, Līgumslēdzējas valstis dod tiesības citu Līgumslēdzēju valstu gaisa kuģu ekspluatantiem uz laiku ievest konteinerus un paliktņus neatkarīgi no tā, vai tie pieder vai nepieder tā gaisa kuģa ekspluatantam, ar kura gaisa kuģi tie ir ievesti, ar nosacījumu, ka tie tiks izmantoti starptautiskajos pārvadājumos uz ārvalstīm vai tiks atkārtoti izvesti citā veidā.

4.47 **Ieteicamā prakse.** *Līgumslēdzējām valstīm pagaidu ievēšanas dokumentācija attiecībā uz konteineriem un paliktņiem jāpieprasa tikai tādā gadījumā, ja tās uzskata to par būtisku muitas kontrolei.*

4.48 **Ieteicamā prakse.** *Ja nepieciešams konteineru un paliktņu atkārtotas izvēšanas apliecinājums, Līgumslēdzējai valstij kā pierādījums jāpieņem gaisa kuģa ekspluatanta vai viņa pilnvarota aģenta atbilstoši ieraksti par izmantošanu.*

4.49 Līgumslēdzējas valstis veic pasākumus, lai atļautu gaisa kuģu ekspluatantiem attiecīgo valsts iestāžu uzraudzībā izkraut tranzīta kravas, kas tiek ievestas konteineros un uz paliktņiem, lai tās sašķirotu un nokomplektētu sūtījumus tālākai pārvadāšanai, neveicot muitošanas procedūras attiecībā uz preču ievēšanu patēriņam attiecīgajā valstī.

4.50 Konteinerus un paliktņus, kas ir ievesti Līgumslēdzējā valstī atbilstīgi 4.46. punkta noteikumiem, drīkst pārvietot ārpus starptautiskās lidostas teritorijas ievēsto kravu izlaišanai un muitošanai vai izvēdamo kravu iekraušanai, piemērojot attiecībā uz tiem vienkāršotas dokumentācijas un kontroles procedūras.

4.51 Gadījumos, kad tas nepieciešams, ņemot vērā pastāvošos apstākļus, Līgumslēdzējas valstis atļauj uz laiku ievēstus konteinerus un paliktņus uzglabāt ārpus lidostas teritorijas.

4.52 Līgumslēdzējas valstis atļauj, ka gaisa kuģu ekspluatanti savstarpēji nomā konteinerus un paliktņus, kas ir ievesti valstī saskaņā ar 4.46. punktu, nemaksājot ievadmuitas nodokļus un citus maksājumus, ja tie tiks izmantoti starptautiskajos pārvadājumos uz ārvalstīm vai tiks izvesti atkārtoti citā veidā.

4.53 Līgumslēdzējas valstis atļauj veikt uz laiku ievestu konteineru un paliktņu atkārtotu izvešanu caur jebkuru izraudzītu muitas punktu.

4.54 Līgumslēdzējas valstis atļauj uz laiku ievest rezerves daļas, kas nepieciešamas to konteineru un paliktņu remontam, kuri ievesti atbilstīgi 4.46. punktam.

G Pasta sūtījumu dokumenti un procedūras

4.55 Līgumslēdzējas valstis veic pasta sūtījumu apstrādi, pārsūtīšanu un muitošanu un ievēro dokumentēšanas procedūras, kas noteiktas spēkā esošajos Pasaules Pasta savienības aktos.

H Radioaktīvi materiāli

4.56 Līgumslēdzējas valstis veicina pa gaisu ievestu radioaktīvu materiālu (jo īpaši medicīnā izmantoto materiālu) ātru izlaišanu ar nosacījumu, ka ir izpildītas piemērojamo normatīvo aktu prasības, kas reglamentē šādu materiālu ieviešanu.

Piezīme. Šādu radioaktīvu materiālu ieviešana galamērķa valstī tiktu atvieglināta, iesniedzot iepriekšēju paziņojumu papīra formā vai elektroniski par šādu materiālu transportēšanu.

4.57 **Ieteicamā prakse.** *Līgumslēdzējai valstij jācenšas nepiemērot muitas vai citus ieviešanas/izvešanas noteikumus vai ierobežojumus papildus tiem, kas noteikti dok. Nr. 9284 "Tehniskās instrukcijas bīstamu kravu drošai pārvadāšanai gaisā" [Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air].*

4.58 Ja Līgumslēdzēja valsts pieņem muitas vai citus ieviešanas/ izvešanas noteikumus vai ierobežojumus, kas atšķiras no tiem, kuri noteikti dok. Nr. "Tehniskās instrukcijas bīstamu kravu drošai pārvadāšanai gaisā", tā nekavējoties sniedz informāciju ICAO par šādām valsts atkāpēm, lai to varētu publicēt tehniskajos norādījumos saskaņā ar 18. pielikuma 2. nodaļas 2.5. punktu.

5. NODAĻA PERSONAS, KAM ATTEIKTA IECEĻOŠANA, UN IZRAIDĀMAS PERSONAS

A Vispārīgi norādījumi

5.1 Lai pēc iespējas mazinātu starptautiskās civilās aviācijas lidojumu kārtības traucējumus, Līgumslēdzējas valstis sadarbojas savā starpā, lai ātri atrisinātu jebkādas domstarpības, kas rodas šīs nodaļas noteikumu piemērošanā.

5.2 Līgumslēdzējas valstis atvieglo tādu personu tranzītu, kas atbilstoši šīs nodaļas noteikumiem ir izvestas no citas valsts, un nepieciešamo sadarbību attiecina arī uz gaisa kuģa ekspluatantu(-iem) un pavadoni(-iem), kas veic šādu izvešanu.

Laikā, kad pasažieris, kam atteikta ieceļošana, vai izraidāma persona atrodas to uzraudzībā, attiecīgās valsts amatpersonas aizsargā šādas personas cieņu un neveic nekādas darbības, kas varētu šādu cieņu aizskart.

Piezīme. Pret šādām personām ir jāizturas atbilstoši starptautiskajiem noteikumiem, tostarp atbilstoši ANO Starptautiskajam paktam par pilsoniskajām un politiskajām tiesībām.

B Personas, kam atteikta ieceļošana

5.3 Līgumslēdzējas valstis nekavējoties informē gaisa kuģa ekspluatantu, iespējami īsā laikā to apstiprinot rakstiski, par to, ka personai ir atteikta ieceļošana atbilstoši 3.44. punktam.

Piezīme. Rakstisks paziņojums var tikt sniegts papīra vai elektroniskā formā, piemēram, pa e-pastu.

5.4 Līgumslēdzējas valstis ar savu iestāžu starpniecību apspriežas ar gaisa kuģa ekspluatantu par termiņu, kad persona, kam atteikta ieceļošana, var tikt izvesta no valsts, lai dotu gaisa kuģa ekspluatantam pietiekami daudz laika šādas izvešanas noorganizēšanai, izmantojot paša nodrošinātos transporta pakalpojumus vai citas alternatīvas personas izvešanas iespējas.

Piezīme. Šis noteikums nesniedz atļauju nosūtīt personu, kura pieprasījusi patvērumu Līgumslēdzējas valsts teritorijā, atpakaļ uz tādu valsti, kur tās dzīvība vai brīvība varētu tikt apdraudēta rases, reliģiskās piederības, tautības vai piederības noteiktai sociālai grupai, vai tās politisko uzskatu dēļ.

5.5 Līgumslēdzējas valstis nodrošina, ka gaisa kuģa ekspluatantam tiek izsniegts lēmums par tādas personas izvešanu no valsts, kam atteikta ieceļošana. Lēmumā par atteikumu ieceļot iekļauj informāciju par ienākošo reisu, ar kuru tiek vesta šāda persona, un šādas personas vārdu, uzvārdu, vecumu, dzimumu un valstspiederību, ja šāda informācija ir zināma.

5.6 Līgumslēdzējas valstis, kas dod lēmumu izvest no valsts personu, kam atteikta ieeļošana, un kura ir pazeuējusī vai iznīcinājusī savus ceļošanas dokumentus, izsniedz pavadvēstuli atbilstoši 9. papildinājuma 1. daļā norādītajam paraugam, lai informētu tranzīta valsts(-u) un/vai ceļojuma uzsākšanas valsts iestādes. Pavadvēstuli, lēmumu par atteikumu ieeļot un jebkādu citu būtisku informāciju nodod gaisa kuģa ekspluatantam vai konvojētu personu gadījumā konvojam, kas ir atbildīgs par šādu personu nogādāšanu galamērķa valsts iestādēm.

5.7 Līgumslēdzējas valstis, kas izdod rīkojumu izvest no valsts personu, kam atteikta ieeļošana, un kuras ceļošanas dokumenti ir konfiscēti saskaņā ar 3.33.1. punktu, izsniedz pavadvēstuli atbilstoši 9. papildinājuma 2. daļā norādītajam paraugam, lai informētu tranzīta valsts(-u) un/vai ceļojuma uzsākšanas valsts iestādes. Pavadvēstuli kopā ar konfiscēto ceļošanas dokumentu fotokopiju un lēmumu par atteikumu ieeļot nodod gaisa kuģa ekspluatantam vai konvojētu personu gadījumā konvojam, kas ir atbildīgs par šādu personu nogādāšanu galamērķa valsts iestādēm.

5.8 Līgumslēdzējas valstis, kam ir pamats uzskatīt, ka persona, kam atteikta ieeļošana, var pretoties izvešanai no valsts, pēc iespējas savlaicīgi pirms noteiktā izlidošanas datuma informē attiecīgo gaisa kuģa ekspluatantu, lai tas varētu veikt profilakses pasākumus un nodrošināt lidojuma drošību.

5.9 Gaisa kuģa ekspluatants sedz personas ar nederīgiem dokumentiem uzraudzības un aprūpes izmaksas no brīža, kad šādai personai ir atteikta ieeļošana un tā ir nodota atpakaļ gaisa kuģa ekspluatantam izvešanai no attiecīgās valsts.

5.9.1. Visu citu personu, kam atteikta ieeļošana, gadījumā, tostarp tādu personu gadījumā, kuras nav ielaistas valstī tādu ar dokumentiem saistītu problēmu dēļ, ko gaisa kuģa ekspluatantam nebija iespējams konstatēt, vai citu iemeslu dēļ, kas nav saistīti ar neatbilstošiem dokumentiem, valsts uzņemas uzraudzības un aprūpes izmaksas no brīža, kad šādām personām ir atteikta ieeļošana, līdz brīdim, kad tās tiek nodotas gaisa kuģa ekspluatantam izvešanai no attiecīgās valsts.

5.10 Kad personai tiek atteikta ieeļošana un tā tiek nogādāta atpakaļ gaisa kuģa ekspluatantam izvešanai no valsts teritorijas, gaisa kuģa ekspluatantam nedrīkst tikt liegta iespēja piedzīt no šādas personas transportēšanas izmaksas, kas ir saistītas ar šīs personas izvešanu no attiecīgās valsts.

5.11 Gaisa kuģa ekspluatantam persona, kam atteikta ieeļošana, ir jānogādā:

- a) vietā, kur persona sākusi savu ceļojumu, vai
- b) jebkurā vietā, kurā šādai personai ir tiesības iebruk.

5.11.1. **Ieteicamā prakse.** *Vajadzības gadījumā Līgumslēdzējām valstīm ir jāapspriežas ar gaisa kuģa ekspluatantu par vietu, uz kuru personu, kam atteikta ieeļošana, būtu ieteicams nogādāt.*

5.12 Līgumslēdzēja valsts pieņem pārbaudei personu, kas ir tikusi izvesta no valsts, kurā tai ir atteikta ieeļošana, ja šāda persona ir uzsākusi ceļu no tās teritorijas. Līgumslēdzēja valsts nedrīkst nosūtīt atpakaļ personu uz valsti, kurā tai iepriekš ir atteikta ieeļošana.

5.13 Līgumslēdzējas valstis pieņem pavadvēstuli un citus dokumentus, kas tiek sniegti saskaņā ar 5.6. un 5.7. punktu, kā pietiekamu dokumentāciju pārbaudes veikšanai attiecībā uz vēstulē minēto personu.

5.14 Līgumslēdzējas valstis nedrīkst uzlikt gaisa kuģu ekspluatantiem naudassodus par to, ka ielidojošajām vai tranzītā lidojošām personām nav attiecīgu dokumentu, ja gaisa kuģu ekspluatanti var pierādīt, ka ir veikuši atbilstošus piesardzības pasākumus, lai nodrošinātu, ka šādas personas izpilda izvirzītās prasības attiecībā uz ieceļošanas valstī nepieciešamo dokumentāciju.

5.15 **Ieteicamā prakse.** *Gadījumos, kad gaisa kuģu ekspluatanti ir sadarbojušies ar valsts iestādēm atbilstoši šādu iestāžu prasībām, piemēram, atbilstoši saprašanās memorandiem, kas noslēgti starp ieinteresētajām pusēm, tādu pasākumu īstenošanā, kas paredzēti personu, kam atteikta ieceļošana, pārvadāšanas novēršanā, Līgumslēdzējām valstīm jāmīkstina naudas sodi un soda sankcijas, ko citā gadījumā varētu piemērot, ja šādas personas tiktu ievestas to teritorijā.*

5.16 Līgumslēdzējas valstis nedrīkst aizkavēt ekspluatanta gaisa kuģa izlidošanu laikā, kamēr tiek noteikts, vai ekspluatanta atvestajiem pasažieriem ir atļauta vai atteikta ieceļošana.

Piezīme. Izņēmums attiecībā uz šo noteikumu var tikt piemērots neregulāru lidojumu gadījumā vai gadījumā, ja Līgumslēdzējai valstij ir iemesls uzskatīt, ka konkrētā reisā ir paredzams neparasti liels daudzums personu, kam atteikta ieceļošana.

C Izraidāmās personas

5.17 Līgumslēdzēja valsts, kas izraida personu no savas teritorijas, izsniedz tai izraidīšanas rīkojumu. Līgumslēdzējas valstis izraidāmajai personai paziņo galamērķa valsti.

5.18 Līgumslēdzējas valstis, kas veic izraidāmu personu izvešanu no to teritorijām, uzņemas visas saistības, pienākumus un izmaksas, kas ir saistītas ar izvešanu.

5.18.1. **Ieteicamā prakse.** *Ja tas ir praktiski iespējams, Līgumslēdzējām valstīm un gaisa kuģa ekspluatantiem ir jāapmainās ar informāciju par atbilstīgiem diennakts kontaktpunktiem, kuriem var adresēt pieprasījumus par izraidāmajām personām.*

5.19. Kad Līgumslēdzējas valstis organizē izraidāmās personas izvešanu no valsts kopā ar gaisa kuģa ekspluatantu, tās iespējami drīz un ne mazāk kā 24 stundas pirms paredzētā izlidošanas laika nodod ekspluatantam šādu informāciju:

- a) izraidīšanas rīkojuma kopiju, ja Līgumslēdzējas valsts tiesību akti to atļauj;
- b) valsts veiktu riska novērtējumu un/vai citu atbilstīgu informāciju, kas palīdzētu gaisa kuģa ekspluatantam novērtēt lidojumu drošībai radīto risku, un
- c) visu konvoja pavadoņu vārdus, uzvārdus un valstspiederību.

Piezīme. Lai nodrošinātu saskaņotību starp pārvadājumu atvieglošanas pasākumiem un drošības standartiem, jāņem vērā 17. pielikuma 4. nodaļa.

5.19.1 Gaisa kuģa ekspluatants un/vai gaisa kuģa kapteinis var atteikties transportēt izraidāmo personu konkrētā reisā, ja pastāv pamatotas bažas attiecībā uz lidojuma drošību.

Piezīme. Atsauce uz ICAO "Aviācijas drošības rokasgrāmatas" [Aviation Security Manual] (dok. Nr. 8973) 12.2.1.3. un 12.2.1.6. punktu.

5.19.2 Kad Līgumslēdzējas valstis organizē izraidāmas personas izvešanu, tām jāņem vērā gaisa kuģa ekspluatanta politika attiecībā uz šādu personu skaitu, ko var transportēt konkrētā reisā.

Piezīme. Līgumslēdzējām valstīm ir jāapspriežas ar gaisa kuģa ekspluatantu par vispiemērotāko reisu vai par citu transportēšanas paņēmieni.

5.20 Vienmēr, kad tas ir praktiski iespējams, Līgumslēdzējas valstis, organizējot izraidāmās personas izvešanu uz galamērķa valsti, izmanto tiešos reisus bez nosēšanās.

5.21 Līgumslēdzēja valsts, nododot izraidāmo personu izvešanai, nodrošina, ka gaisa kuģa ekspluatantam ir izsniegti visi oficiālie ceļošanas dokumenti, ko pieprasa tranzīta un/vai galamērķa valsts.

5.22 Līgumslēdzējas valstis ielaiž savā teritorijā savas valstspiederīgās personas, kuras ir izraidītas no citas valsts.

5.23 Līgumslēdzēja valsts īpašu uzmanību velta tādas personas uzņemšanai, kas ir izraidīta no citas valsts un var pierādīt, ka tai ir derīgas un apstiprinātas uzturēšanās tiesības tās teritorijā.

5.24 Kad Līgumslēdzējas valstis atzīst, ka izraidāmā persona ir jākonvojē un ka maršrutā paredzēta pietura tranzīta valstī, tās nodrošina, ka konvoja pavadonis(-i) pavada izraidāmo personu līdz galamērķim, izņemot gadījumu, ja pirms ielidošanas starp valsts iestādēm un gaisa kuģa ekspluatantu, kas veic lidojumu no tranzīta vietas, tiek panākta vienošanās par pieņemamiem alternatīviem pasākumiem.

D Ceļošanas dokumenta dublikāta sagādāšana

5.25 Gadījumos, kad ir nepieciešams sagādāt ceļošanas dokumenta dublikātu, lai atvieglotu personas, kam atteikta ieceļošana, izvešanu no valsts un uzņemšanu galamērķa valstī, valsts, kura izdod rīkojumu par izvešanu no valsts, sniedz tik daudz palīdzības šāda dokumenta iegūšanai, cik vien tas ir praktiski iespējams.

Piezīme. Lai izskaidrotu šā standarta piemērošanu, uzmanība tiek vērsta uz standartu 5.13.

5.26 Līgumslēdzēja valsts pēc pieprasījuma izsniegt ceļošanas dokumentus, lai veicinātu kādas tās valstspiederīgās personas atgriešanos, pieņemamā laika posmā un ne vēlāk kā 30 dienas pēc šāda pieprasījuma saņemšanas sniedz atbildi, izdodot šādu ceļošanas dokumentu vai apstiprinot pieprasījumu izdevušajai valstij, ka attiecīgajai personai nav tās valstspiederības.

5.27 Līgumslēdzēja valsts kā priekšnoteikumu ceļošanas dokumenta izsniegšanai

nedrīkst izvirzīt to, ka attiecīgajai personai ir jāparaksta iesniegums par šāda ceļojuma dokumenta izsniegšanu.

5.28 Gadījumos, kad Līgumslēdzēja valsts ir konstatējusi, ka personai, kurai ir pieprasīts ceļošanas dokuments, ir tās valstspiederība, bet tā nespēj izsniegt pasi 30 dienu laikā no pieprasījuma saņemšanas brīža, valsts izdod pagaidu ceļošanas dokumentu, kas apliecina attiecīgās personas valstspiederību un to, ka šāds dokuments ir derīgs atpakaļuzņemšanai šajā valstī.

5.29 Līgumslēdzēja valsts nedrīkst atteikties izdot ceļošanas dokumentu vai citādi kavēt tās valstspiederīgo personu atgriešanos, pasludinot šādas personas par bezvalstniekiem.

6. NODAĻA STARPTAUTISKĀS LIDOSTAS. SATIKSMEI NEPIECIEŠAMĀIS APRĪKOJUMS UN PAKALPOJUMI

A Vispārīgi norādījumi

6.1 1. Katra Līgumslēdzēja valsts nodrošina, ka 9. pielikuma prasību izpilde turpinās arī gadījumā, ja lidosta tiek privatizēta.

6.1.1 **Ieteicamā prakse.** *Katrai Līgumslēdzējai valstij sadarbībā ar lidostas operatoriem jānodrošina, ka telpu plānojums, izveide un uzturēšana starptautiskajās lidostās nodrošina efektīvu un racionālu plūsmas organizāciju.*

6.1.2 Katra Līgumslēdzēja valsts nodrošina, ka lidostu operatori un gaisa kuģa ekspluatanti nodrošina ātru pasažieru, apkalpes locekļu, bagāžas, kravas un pasta sūtījumu apstrādi.

6.1.3 Katra Līgumslēdzēja valsts nodrošina, ka starptautiskajās lidostās tiek sniegti efektīvi muitas, imigrācijas, karantīnas un veselības aizsardzības, robežšķērsošanas pakalpojumi atbilstīgi vajadzībai.

6.1.4 Katra Līgumslēdzēja valsts, apspriežoties ar lidostas operatoriem, nodrošina, ka vienmēr, kad tas ir iespējams, telpas un pakalpojumi starptautiskajā lidostā ir pielāgojami un ka tos iespējams paplašināt, reaģējot uz plūsmu pieaugumu, drošības prasību paaugstināšanos saistībā ar paaugstinātu apdraudējumu vai uz citām izmaiņām, kas jāveic robežu integritātes pasākumu atbalstam.

*Piezīme. Saistībā ar aviācijas drošības prasībām uzmanība jāpievērš attiecīgajai specifikācijai 17. pielikuma 2. nodaļā.**

6.2 Katra Līgumslēdzēja valsts nosaka, ka gadījumā, kad starptautiskajās lidostās tiek plānotas jaunas telpas vai būtiski pārveidotas esošās telpas, tostarp kravas telpas, vienība vai vienības, kas atbildīgas par šādu plānošanu, apspriežas ar valsts iestādēm, gaisa kuģu ekspluatantiem un atbilstošām struktūrām, kas pārstāv lidostas lietotāju intereses, agrīnajos plānošanas posmos atbilstīgi vajadzībai.

6.3 **Ieteicamā prakse.** *Gaisa kuģa ekspluatantiem jāinformē lidostas operatori un attiecīgās valsts iestādes, ievērojot komerciālo slepenību, par saviem plāniem attiecībā uz pakalpojumiem, grafiku un gaisa kuģu parku lidostā, lai būtu iespējams racionāli plānot telpas izmantojumu un pakalpojumus saistībā ar paredzamo satiksmi.*

6.4 **Ieteicamā prakse.** *Katrai Līgumslēdzējai valstij jānodrošina, ka gadījumā, ja*

* Minētajā specifikācijā noteikts šādi:

Ieteikums. *Līgumslēdzējām valstīm vienmēr, kad tas ir iespējams, drošības pārbaudes un procedūras ir jāplāno tā, lai tās pēc iespējas mazāk ietekmētu vai aizkavētu civilās aviācijas darbības, ar nosacījumu, ka netiek samazināta šādu pārbažu un procedūru efektivitāte.*

starptautiskajā lidostā tiek iekasēta pasažieru apkalpošanas maksa, lidostas nodoklis vai cita līdzīga maksa, vienmēr, kad tas iespējams, jāizvairās no šādas maksas tiešas iekasēšanas no pasažiera.

6.5 **Ieteicamā prakse.** Katrai Līgumslēdzējai pusei, ievērojot būtiskos noteikumus un ierobežojumus, ko lidostas operators noteicis ierobežotās telpas vai veiktspējas dēļ, jāļauj gaisa kuģa ekspluatantiem izvēlēties to, kā tiks īstenotas to apkalpošanas darbības uz zemes un kurš tās īsteno.

B Lidostas satiksmes plūsmas organizācija

I Kopīgi noteikumi.

6.6 Katra Līgumslēdzēja valsts nodrošina, ka tās lidostas operatori nodrošina pietiekamas pasažieru iekāpšanas un izkāpšanas iespējas bez kavēšanās.

6.7 **Ieteicamā prakse.** Lidostas operatoriem, gaisa kuģa ekspluatantiem un valsts iestādēm ir laikus jāapmainās ar visu būtisko operatīvo informāciju, lai nodrošinātu vienmērīgu un ātru pasažieru plūsmu un efektīvu resursu sadali.

6.8 **Ieteicamā prakse.** Līgumslēdzējām valstīm, lidostas operatoriem un gaisa kuģu ekspluatantiem vajadzības gadījumā un pēc apspriešanās ir jāievieš pasažieru un bagāžas apstrādei paredzēts automatizēts aprīkojums.

6.9 **Ieteicamā prakse.** Katrai Līgumslēdzējai valstij jānodrošina, ka lidostas izmantotie ceļrāži ir veidoti, pamatojoties uz dok. Nr. 9636 "Starptautiskās norādījumu zīmes personām lidostās un jūras pasažieru termināļos" [International Signs to Provide Guidance to Persons at Airports and Marine Terminals], ko ICAO publicējusi kopā ar Starptautisko Jūrniecības organizāciju.

6.9.1 **Ieteicamā prakse.** Katrai Līgumslēdzējai valstij, apspriežoties ar lidostas operatoriem un gaisa kuģa ekspluatantiem, ar zīmju, bukletu, videomateriālu, audiomateriālu, interneta vietņu vai citu līdzekļu starpniecību jāinformē ceļotāji par sodiem, kas tiek piemēroti par ieceļošanas un izceļošanas noteikumu pārkāpumiem un par mēģinājumu ievest vai izvest aizliegtu vai neatļautu priekšmetu.

6.10 **Ieteicamā prakse.** Katrai Līgumslēdzējai valstij ir jānodrošina, ka lidostas operatori vai termināļa ēku operatori ierīko mehāniskas cilvēku pārvietošanas iekārtas, ja tas nepieciešams, ņemot vērā iešanas attālumu un satiksmes intensitāti termināļa ēkās un ap tām.

6.11 **Ieteicamā prakse.** Katrai Līgumslēdzējai valstij ir jānodrošina, ka lidostas operators vai gaisa kuģa ekspluatants atbilstīgi attiecīgajam gadījumam ierīko lidojumu informācijas sistēmas, kas sniedz precīzu un atbilstošu informāciju, kura tiek aktualizēta ik pēc vienas minūtes, par ielidošanu, izlidošanu, atceltajiem reisiem, kavēšanos un attiecīgajiem termināļiem/vārtiem.

6.12 **Ieteicamā prakse.** Katrai Līgumslēdzējai valstij jānodrošina, ka lidostas operators

vai gaisa kuģa ekspluatants atbilstīgi attiecīgajam gadījumam uztur lidojumu informācijas sistēmu un ievēro standarta izkārtojumu, kas ieteikts dok. Nr. 9249 "Dinamiskie ar reisiem saistītas publiskās informācijas displeji" [Dynamic Flight-Related Public Information Displays].

6.13 **Ieteicamā prakse.** Katrai Līgumslēdzējai valstij jāaicina lidostas operatori vai pakalpojuma sniedzēji atbilstīgi attiecīgajam gadījumam nodrošināt pasažieriem, apmeklētājiem, apkalpes locekļiem un darbiniekiem starptautiskajās lidostās ilglaičiai un īslaīcai izmantošanai paredzētas autostāvvietas.

II Gaisa kuģu novietošanas stāvēšanai un tehniskās apkopes organizācija.

6.14 **Ieteicamā prakse.** Katrai Līgumslēdzējai valstij jānodrošina, ka gaisa kuģiem ir pieejamas ērtas stāvvietas un apkalpošanas līdzekļi, lai paātrinātu apskati un darbības uz perona un samazinātu laiku, kas gaisa kuģim jāpavada uz zemes.

III Izlidojošie pasažieri, apkalpes locekļi un bagāža.

6.15 **Ieteicamā prakse.** Katrai Līgumslēdzējai valstij jānodrošina, ka lidostas darba laikā atbilstošs pakalpojumu sniedzējs nodrošina atbilstošus pārvadājumus starp lidostas termināļu ēkām.

6.16 **Ieteicamā prakse.** Katrai Līgumslēdzējai valstij jāļauj lidostas operatoriem un gaisa kuģa ekspluatantiem nodrošināt pasažieru reģistrācijas iespējas ārpus lidostas, ciktāl tādējādi tiek ievēroti nepieciešamie drošības pasākumi un citas kontroles prasības.

6.17 **Ieteicamā prakse.** Katrai Līgumslēdzējai valstij jānodrošina, ka drošības un/vai robežkontroles darbinieki izmanto efektīvus ekranēšanas un pārbaudes paņēmienus pasažieru un viņu bagāžas pārbaudē, lai sekmētu gaisa kuģa izlidošanu.

Piezīme. Pasažiera ķermeņa apskates laikā jānodrošina pasažiera privātums. Šādas apskates ieteicams veikt atsevišķās telpās, tomēr šim nolūkam var izmantot arī pārvietojamus aizslietņus. Ķermeņa apskate jāveic darbiniekam, kam ir tāds pats dzimums kā pasažierim.

6.18 **Ieteicamā prakse.** Apkalpes locekļu reģistrācijas un operāciju vietām jābūt viegli pieejamām un jāatrodas tuvu vienai otrai.

6.19 **Ieteicamā prakse.** Lidostas operatoriem un valsts iestādēm ir jānodrošina efektīvi pakalpojumi vispārējās aviācijas operatoriem vai to aģentiem, ņemot vērā to operatīvās un administratīvās prasības.

6.20 Katra Līgumslēdzēja valsts veic pasākumus, lai nodrošinātu pietiekamu daudzumu pārbaužu koridoru, lai izlidojušo pasažieru un apkalpes locekļu pārbaudes varētu notikt ar iespējami mazu kavēšanos. Ja iespējams, jānodrošina papildu koridori, uz kuriem var tikt nosūtīti sarežģīti gadījumi, neaizkavējot galveno pasažieru plūsmu.

IV Ielidojošie pasažieri, apkalpes locekļi un bagāža.

6.21 Līgumslēdzējas valstis veic pasākumus, lai nodrošinātu pietiekamu daudzumu

pārbaužu veikšanas koridoru, lai ielidojušo pasažieru un apkalpes locekļu pārbaude varētu notikt ar iespējami mazāku kavēšanos. Ja iespējams, jānodrošina papildu koridori, uz kuriem var tikt nosūtīti sarežģīti gadījumi, neaizkavējot galveno pasažieru plūsmu.

6.22 **Ieteicamā prakse.** Katrai Līgumslēdzējai valstij jānodrošina, ka lidostas operatori nodrošina pietiekami plašu bagāžas izsniegšanas zonu, kurā pasažieri var viegli atpazīt un ātri saņemt savu reģistrēto bagāžu.

6.23 **Ieteicamā prakse.** Katrai Līgumslēdzējai valstij jānodrošina, ka vajadzības gadījumā starptautiskajās lidostās tiek ierīkotas mehāniskas bagāžas piegādes sistēmas, lai atvieglinātu pasažieru bagāžas pārvietošanu.

6.24 Lidostu operatori, kas atbild par starptautiskajām lidostām, nodrošina pasažieriem iespēju saņemt palīdzību bagāžas pārvietošanai, dodot viņiem iespēju pārvietot bagāžu no bagāžas izsniegšanas zonas uz vietām, kas atrodas iespējami tuvu zemes transporta atiešanas vietām no lidostas vai starp lidostas termināļiem.

V Tranzīta lidojumu un lidojumu ar pārsēšanos pasažieri un apkalpes locekļi.

6.25 **Ieteicamā prakse.** Līgumslēdzējām valstīm vienmēr, kad tas ir iespējams, jāatļauj pasažieriem palikt gaisa kuģī un izkāpt un iekāpt degvielas uzpildes laikā ar nosacījumu, ka tiek ievēroti nepieciešamie drošības pasākumi.

6.26 **Ieteicamā prakse.** Katrai Līgumslēdzējai valstij jānodrošina, ka lidostu operatori nodrošina pietiekamu vietu apkalpošanas letēm tiešā tranzīta zonās atbilstīgi pastāvošajai satiksmes intensitātei. Par nepieciešamo vietu un darba laiku lidostas operatoriem jāvienojas ar gaisa kuģa ekspluatantiem.

VI Dažādas telpas un pakalpojumi pasažieru termināļa ēkā.

6.27 **Ieteicamā prakse.** Ievērojot drošības prasības, jānodrošina bagāžas glabātavas bagāžai, kuru to īpašnieki atstāj starptautiskajās lidostās vēlākai paņemšanai.

6.28 Katra Līgumslēdzēja valsts nodrošina, ka lidostas operatori vai gaisa kuģa ekspluatanti atbilstīgi attiecīgajam gadījumam paredz telpas, kurās nepieprasīta, neidentificēta un nepareizi nosūtīta bagāža tiek droši glabāta līdz tās atmuitošanai, pārsūtīšanai, pieprasīšanai vai iznīcināšanai saskaņā ar piemērojamajiem normatīvajiem aktiem. Pilnvarotam gaisa kuģa ekspluatanta vai pakalpojuma sniedzēja personālam nodrošina piekļuvi bagāžai lidostas darba laikā.

6.29 **Ieteicamā prakse.** Katrai Līgumslēdzējai valstij sadarbībā ar lidostas operatoriem jānodrošina, ka termināļa telpas ir projektētas, pārvaldītas un organizētas tā, lai neceļojošie cilvēki netraucētu ieceļojošo vai izceļojošo pasažieru plūsmu.

6.29.1 **Ieteicamā prakse.** Jāparedz, ka grupu/tūrisma operatoru telpas atrodas ielidošanas un/vai izlidošanas zonu publiskajās vai nekontrolētajās daļās, lai mazinātu sastrēgumus termināļu ēkā.

6.30 **Ieteicamā prakse.** Katrai Līgumslēdzējai valstij, apspriežoties ar lidostas operatoriem, jānodrošina, ka mazumtirdzniecības telpas atrodas viegli pieejamās vietās, taču netraucē pasažieru plūsmu.

VII Kravas un pasta sūtījumu apstrādes un muitošanas vietas.

6.31 **Ieteicamā prakse.** Katrai Līgumslēdzējai valstij jānodrošina, ka lidostas operatori atbilstoši nodrošina kravas gaisa kuģa muitošanu.

6.32 **Ieteicamā prakse.** Katrai Līgumslēdzējai valstij sadarbībā ar lidostas operatoriem jānodrošina, ka kravas termināļi un to piekļuves ceļi lidostas atklātajā teritorijā ir pienācīgi projektēti un uzturēti, lai sniegtu efektīvu piekļuvi.

6.33 **Ieteicamā prakse.** Katrai Līgumslēdzējai valstij sadarbībā ar lidostas operatoriem un gaisa kuģa ekspluatantiem jānodrošina, ka kravas termināļi ir projektēti tā, lai veicinātu drošu, sanitārajām normām atbilstošu un efektīvu kravas apstrādi un glabāšanu saskaņā ar piemērojamajiem normatīvajiem aktiem.

6.34 **Ieteicamā prakse.** Katrai Līgumslēdzējai valstij sadarbībā ar lidostas operatoriem un gaisa kuģa ekspluatantiem jānodrošina atbilstošas telpas pasta sūtījumu drošai un efektīvai apstrādei un glabāšanai tajās starptautiskajās lidostās, kurās tas nepieciešams, ņemot vērā pasta sūtījumu apjomu, saskaņā ar piemērojamajiem normatīvajiem aktiem.

C Veselības aizsardzības, neatliekamās medicīniskās palīdzības un dzīvnieku un augu karantīnas pasākumu īstenošanai nepieciešamās telpas

6.35 Katra Līgumslēdzēja valsts sadarbībā ar lidostu operatoriem nodrošina starptautiskajās lidostās sabiedrības veselības aizsardzību, tostarp cilvēku, dzīvnieku un augu karantīnu.

6.36 **Ieteicamā prakse.** Līgumslēdzējām valstīm jānodrošina to lielākajās starptautiskajās lidostās vai to tuvumā telpas un pakalpojumi vakcinācijas un revakcinācijas veikšanai un atbilstošo apliecinājumu izsniegšanai.

6.37 **Ieteicamā prakse.** Starptautiskajās lidostās jābūt pieejamām atbilstošām telpām, lai administrētu sabiedrības veselības aizsardzības un dzīvnieku un augu karantīnas pasākumus attiecībā uz gaisa kuģi, apkalpes locekļiem, pasažieriem, bagāžu, kravām, pasta sūtījumiem un krājumiem.

6.38 **Ieteicamā prakse.** Līgumslēdzējām valstīm jāveic pasākumi, lai tranzīta reisa pasažieri un apkalpe varētu uzturēties telpās, kurās nepastāv infekcijas draudi un nav infekcijas pārnēsājošu kukaiņu, un nepieciešamības gadījumā jānodrošina iespēja nogādāt pasažierus un apkalpes locekļus citā terminālī vai blakus esošā lidostā, nepakļaujot briesmām viņu veselību. Attiecībā uz dzīvniekiem jāveic līdzīgi pasākumi un jānodrošina līdzīgas iespējas.

6.39 Katra Līgumslēdzēja valsts nodrošina, ka uz gaisa kuģa vai lidostā esošo patēriņa preču (piemēram, pārtikas, dzērienu un ūdens krājumu) apstrādes un izplatīšanas procedūras atbilst Starptautiskajiem veselības aizsardzības noteikumiem (2005. gads) un attiecīgajiem Pasaules Veselības organizācijas noteikumiem, Pārtikas un lauksaimniecības organizācijas

noteikumiem un valsts noteikumiem, kas reglamentē lidostu darbību.

6.40 Katra Līgumslēdzēja valsts sadarbībā ar lidostas operatoriem un gaisa kuģa ekspluatantiem nodrošina drošas, sanitārajām normām atbilstošas un efektīvas sistēmas ieviešanu starptautiskajās lidostās, kas paredzēta visu atkritumu, notekūdeņu un citu cilvēku, dzīvnieku un augu veselībai bīstamu vielu aizvākšanai un likvidēšanai saskaņā ar Starptautiskajiem veselības aizsardzības noteikumiem (2005. gads) un attiecīgajiem Pasaules Veselības organizācijas noteikumiem, Pārtikas un lauksaimniecības organizācijas noteikumiem un valsts noteikumiem, kas reglamentē lidostu darbību.

6.41 Katra Līgumslēdzēja valsts sadarbībā ar lidostas operatoriem nodrošina, ka starptautiskajās lidostās tiek uzturēts aprīkojums un pakalpojumi pirmās palīdzības sniegšanai uz vietas un ka ir noteikta atbilstoša kārtība nopietnāku gadījumu nosūtīšanai iepriekš sagatavotas kvalificētas medicīniskās palīdzības saņemšanai.

Piezīme. Visos jautājumos, kas skar pasažieru veselību, ieteicams apspriesties ar Pasaules Veselības organizāciju.

D Muitas kontrolei un kontroles dienestu darbībai nepieciešamais nodrošinājums

6.42 Katra Līgumslēdzēja valsts bez maksas nodrošina pietiekamus attiecīgo valsts iestāžu pakalpojumus šo iestāžu noteiktajā darba laikā.

1. piezīme. Saskaņā ar 15. pielikumu "Aeronavigācijas informācijas pakalpojumi" valstu pienākums ir publicēt kontroles pakalpojumu veidus (muitas, imigrācijas, veselības aizsardzības) un darba laiku to starptautiskajās lidostās.

2. piezīme. Papildus iepriekš minētajiem pakalpojumiem Līgumslēdzējas valstis, lidostu operatori un gaisa kuģu ekspluatanti var vēlēties piedāvāt uzlabotus pakalpojumus lietotājiem (pasažieriem, gaisa kuģa ekspluatantiem un citām personām, kas gūst labumu no piedāvātā speciālā pakalpojuma) bez maksas vai par maksu un uz brīvprātības pamata. Ja tiks iekasēta maksa, tā nedrīkst pārsniegt summu, kas nepieciešama, lai segtu sniegtā pakalpojuma izmaksas.

6.43 **Ieteicamā prakse.** Katrai Līgumslēdzējai valstij ir jāapsver vienošanās ar citām valstīm par attiecīgo valsts iestāžu pārstāvju izvietojumu to teritorijā ar mērķi veikt gaisa kuģa, pasažieru, bagāžas, apkalpes locekļu un kravas iepriekšēju pārbaudi ar muitu, imigrāciju, sabiedrības veselību un dzīvnieku un augu karantīnu saistītu apsvērumu dēļ pirms izlidošanas, ja šāds pasākums atvieglinātu kontroles pasākumus, kas tiktu veikti, kad gaisa kuģis ielidotu šajās valstīs.

E Nedisciplinēti pasažieri

6.44 4. Lai atturētu pasažierus no nedisciplinētas uzvedības, katra Līgumslēdzēja valsts uzlabo pasažieru informētību par nedisciplinētas un traucējošas uzvedības ar aviāciju saistītajās telpās un gaisa kuģī nepieņemamību un par šādas uzvedības iespējamajām juridiskajām sekām.

6.45 Katra Līgumslēdzēja valsts veic pasākumus, lai nodrošinātu, ka attiecīgie

darbinieki ir apmācīti identificēt nedisciplinētus pasažierus un risināt šādas situācijas.

Piezīme. Norādījumi par nedisciplinētu/traucējošu pasažieru juridiskajiem aspektiem ir sniegti apkārtrakstā Nr. 288 "Norādījumi par nedisciplinētu/traucējošu pasažieru juridiskajiem aspektiem" [Guidance Material on the Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers].

F Pasažieru ērtības

6.46 Ieteicamā prakse. *Ja tas iespējams pastāvošajos plūsmas apstākļos, katrai Līgumslēdzējai valstij jānodrošina, ka lidostas operatori dara pieejamas bērnu aprūpei piemērotas vietas pasažieru terminālos un ka šādas vietas ir skaidri apzīmētas ar zīmi un viegli pieejamas.*

6.47 Ieteicamā prakse. *Līgumslēdzējām valstīm, kas ierobežo citu valstu valūtas ieviešanu vai izvešanu, jānodrošina, ka ceļotājiem tiek izsniegti apliecinājumi, kuros ir norādīts šādas valūtas apjoms, kas ir viņu īpašumā, kad viņi iebruc valstī, un jāļauj šādiem ceļotājiem arī izvest šādu valūtas summu no valsts pēc šāda apliecinājuma nodošanas. Šim nolūkam var izmantot arī atzīmi pasē vai kādā citā oficiālā ceļošanas dokumentā..*

6.48 Ieteicamā prakse. *Katrai Līgumslēdzējai valstij, kas ierobežo savas valūtas ieviešanu, jānodrošina pasažieriem iespēja noguldīt pārsnieguma daļu ieceļošanas starptautiskajā lidostā un pirms izlidošanas atgūt šo summu tajā pašā vietā vai citā norādītā vietā.*

6.49 Ieteicamā prakse. *Katrai Līgumslēdzējai valstij ir jānodrošina, ka lidostas operators vai pakalpojuma sniedzējs atbilstīgi attiecīgajam gadījumam sniedz pasažieriem informāciju par lidostā pieejamo zemes transportu.*

6.50 Kad tas nepieciešams, lai apmierinātu ceļotāju vajadzības, Līgumslēdzējas valstis starptautiskajās lidostās nodrošina atbilstošu iespēju likumīgi apmainīt citu valstu valūtu, izmantojot valsts organizācijas, vai pilnvaro privātas organizācijas sniegt šādu pakalpojumu. Šādai iespējai ir jābūt pieejamai gan ielidojošajiem pasažieriem, gan izlidojošajiem pasažieriem.

Piezīme. Īstenojot šo noteikumu, lietderīga izrādījusies tirdzniecības automātu izmantošana starptautiskajās lidostās, kas ļauj izlidojošajiem pasažieriem jebkurā diennakts laikā iegūt ārvalstu valūtu, un Līgumslēdzējām valstīm būtu jāapsver šāda iespēja.

7. NODAĻA NOSĒŠANĀS CITVIET, NEVIS STARPTAUTISKAJĀS LIDOSTĀS

A Vispārīgi norādījumi

7.1 Katra Līgumslēdzēja valsts veic pasākumus, lai nodrošinātu, ka tās valsts iestādes sniedz visu iespējamo palīdzību gaisa kuģim, kas no gaisa kuģa kapteiņa neatkarīgu iemeslu dēļ veic nosēšanos citviet, nevis kādā no tās starptautiskajām lidostām, un tālab pārbaūžu formalitātes un procedūras šādos gadījumos samazina līdz minimumam.

7.2 Gaisa kuģa kapteinis vai nākamais pieejamais vecākais gaisa kuģa apkalpes loceklis, cik drīz vien iespējams, nodrošina paziņošanu par šādu nosēšanos attiecīgajām valsts iestādēm.

B Īslaicīga tranzītolaišanās

7.3 Ja ir acīmredzams, ka gaisa kuģis var atsākt lidojumu īsā laikā pēc ielidošanas, tiek piemērotas turpmāk minētās procedūras.

7.3.1 Tiek veikti vienīgi tādi kontroles pasākumi, ar ko tiek nodrošināts, ka gaisa kuģis izlido ar to pašu kravu, kas bija gaisa kuģī atlidošanas brīdī. Gadījumā, ja krava vai tās daļa ekspluatācijas vai citu iemeslu dēļ nevar tikt pārvadāta ar to pašu reisu, valsts iestādes paātrina pārbaudes formalitātes un sadarbojas, lai nodrošinātu ātru nosūtīšanu tālāk uz tās galamērķi.

7.3.2 Ja nepieciešams, valsts iestādes ierāda pietiekamu zonu, kura atrodas to vispārējā uzraudzībā un kurā pasažieri un apkalpes locekļi drīkst pārvietoties tranzītolaišanās laikā.

7.3.3 Gaisa kuģa kapteinim nedrīkst izvirzīt prasību pēc pacelšanās atļaujas vērsties vairāk nekā vienā valsts iestādē (citas atļaujas saņemšanai, kas nav nepieciešama gaisa satiksmes vadības atļaujai).

C Reisa neatjaunošana

7.4 Ja ir acīmredzams, ka gaisa kuģis tiks būtiski aizkavēts vai tas nespēj turpināt lidojumu, tiek piemēroti turpmāk izklāstītie noteikumi.

7.4.1 Gaisa kuģa kapteinim, gaidot norādījumus no attiecīgajām valsts iestādēm, vai gadījumā, ja viņš vai viņa apkalpe nespēj sazināties ar tām, ir tiesības veikt tādus ārkārtas pasākumus, kādus viņš uzskata par nepieciešamiem pasažieru un apkalpes veselības un drošības aizsardzībai un gaisa kuģim radīto zaudējumu samazināšanai vai gaisa kuģa un tā kravas iznīcināšanas novēršanai.

7.4.2 Pasažieriem un apkalpei atļauj nodrošināt piemērotu mītni, kamēr viņi gaida nepieciešamo formalitāšu pabeigšanu, ja nav iespējama šādu formalitāšu ātra izpilde.

7.4.3 Ja drošības apsvērumu dēļ krava, krājumi un kravas bagāža jāizkrauj no gaisa kuģa, tā tiek uzglabāta netālu un paliek šajā vietā līdz nepieciešamo formalitāšu pabeigšanai.

7.4.4 Pasts ir jāizvieto atbilstoši spēkā esošajiem Pasaules Pasta savienības aktiem.

8. NODAĻA CITI PĀRVADĀJUMU ATVIEGĻOŠANAS PASĀKUMU NOTEIKUMI

A Garantijas un atbrīvošana no rekvizēšanas vai konfiscēšanas

8.1 Ieteicamā prakse. Ja Līgumslēdzēja valsts pieprasa no gaisa kuģa ekspluatanta garantiju par tā saistībām attiecībā uz muitas, imigrācijas, sabiedrības veselības aizsardzības, dzīvnieku un augu karantīnas vai līdzīgu valsts tiesību aktu izpildi, tai, kad vien iespējams, jāļauj izmantot vienu vispārēju garantiju.

8.2 Ieteicamā prakse. Gaisa kuģis, virszemes aprīkojums, drošības aprīkojums, rezerves detaļas un tehniskie krājumi, kas pieder gaisa kuģa ekspluatantam un atrodas Līgumslēdzējā valstī (kas nav tā Līgumslēdzēja valsts, kurā šāds ekspluatants ir reģistrēts), esot paredzēts izmantošanai starptautisko gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanā šajā Līgumslēdzējā valstī, jāizslēdz no šādas Līgumslēdzējas valsts tiesību aktu darbības jomas, kuros atļauta gaisa kuģa, aprīkojuma, detaļu vai krājumu rekvizīcija vai konfiskācija publiskai lietošanai, neierobežojot tiesības veikt konfiskāciju par attiecīgās Līgumslēdzējas valsts tiesību aktu pārkāpšanu.

B Meklēšanas, glābšanas, negadījumu izmeklēšanas un īpašuma glābšanas atvieglošana

8.3 Ņemot vērā visus nosacījumus, kas paredzēti 12. pielikumā "Meklēšana un glābšana" un 13. pielikumā "Aviācijas negadījumu un incidentu izmeklēšana", Līgumslēdzējas valstis veic visus pasākumus, lai nodrošinātu tāda kvalificēta personāla tūlītēju pagaidu ielaišanu to teritorijās, kas nepieciešams meklēšanas, glābšanas, negadījumu izmeklēšanas, remontu vai īpašuma glābšanas veikšanai saistībā ar pazudušu vai bojātu gaisa kuģi.

8.3.1 Veicot tūlītēju 8.3. punktā minēto personu ielaišanu valstī, valstis nepieprasa citu ceļošanas dokumentu kā vien pasi, kad šāds dokuments ir nepieciešams (salīdzinājumam 3.5. punkts).

8.3.2 Ieteicamā prakse. Gadījumos, kad Līgumslēdzēja valsts turpina pieprasīt iebraukšanas vīzas personālam, kas minēts 8.3. punktā, tai vajadzības gadījumā un izņēmuma kārtā jāizdod šādas vīzas pie iebraukšanas vai citādā veidā jāveicina šāda personāla ielaišana valstī, ja šādam personālam ir tās valsts iestādes izsniegts uzdevuma veikšanas rīkojums.

8.3.3 Ieteicamā prakse. Līgumslēdzējām valstīm jānodrošina, ka to iestādes ir pietiekami informētas par 13. un 9. pielikuma prasībām attiecībā uz gaisa kuģu negadījumu un incidentu izmeklēšanas atvieglināšanu. Šajā saistībā valstīm jāatzīst attiecīgo izmeklētāju vajadzība nekavējoties noorganizēt transportu uz negadījuma vai incidenta vietu un, ja nepieciešams, jāpalīdz viņiem to īstenot.

8.4 Katra Līgumslēdzēja valsts atvieglo tādu gaisa kuģu, darbarīku, rezerves detaļu un aprīkojuma pagaidu ieviešanu valstī, kas nepieciešams meklēšanai, glābšanai, negadījuma izmeklēšanai vai citas valsts bojātā gaisa kuģa remontam vai savākšanai. Šādus izstrādājumus

ļauj ievest valstī uz laiku, attiecībā uz tiem nepiemērojot muitas nodokļus un citus maksājumus vai nodevas, ne arī noteikumus, kas ierobežo šādu izstrādājumu ieviešanu.

Piezīme. Šie noteikumi neliedz piemērot sabiedrības veselības aizsardzības un dzīvnieku un augu karantīnas pasākumus, ja tādi ir nepieciešami.

8.5 Katra Līgumslēdzēja valsts atvieglo gan bojātā, gan jebkura palīdzības sniegšanā iesaistīta gaisa kuģa aizvākšanu no tās teritorijas kopā ar darbarīkiem, rezerves detaļām un aprīkojumu, kas var būt ievests meklēšanas, glābšanas, negadījuma izmeklēšanas, gaisa kuģa remonta vai savākšanas īstenošanas nolūkā.

8.6 Attiecībā uz bojāto gaisa kuģi vai tā daļām, kā arī uz visiem tajā esošajiem krājumiem un kravām, tāpat kā attiecībā uz jebkuru gaisa kuģi, darbarīkiem, rezerves detaļām vai aprīkojumu, kas ir ievesti pagaidu izmantošanai meklēšanā, glābšanā, negadījuma izmeklēšanā, remontā vai gaisa kuģa savākšanā, attiecīgās valsts tiesību aktu prasības piemēro, ja šādi izstrādājumi nav aizvākti no šīs valsts teritorijas tās noteiktajā termiņā.

8.7 Ja saistībā ar gaisa kuģa negadījuma izmeklēšanu bojātā gaisa kuģa daļu vai daļas ir jāpārsūta uz citu Līgumslēdzēju valsti tehniskajai pārbaudei vai izmēģināšanai, visas attiecīgās Līgumslēdzējas valstis nodrošina, ka šādas daļas vai daļu pārvietošana tiek veikta bez kavēšanās. Tāpat attiecīgās Līgumslēdzējas valstis veicina šādas daļas vai daļu nosūtīšanu atpakaļ uz valsti, kas veic negadījuma izmeklēšanu, ja šai valstij tas nepieciešams, lai pabeigtu izmeklēšanu.

C Palīdzības sniegšanas lidojumi pēc dabas un cilvēka izraisītām katastrofām, kuras būtiski apdraud cilvēku veselību vai vidi, un līdzīgās ārkārtas situācijās, kad ir nepieciešama Apvienoto Nāciju Organizācijas (ANO) palīdzība

8.8 Līgumslēdzējas valstis veicina tādu gaisa kuģu ielidošanu to teritorijā, izlidošanu no to teritorijas un lidošanu cauri to teritorijai, kuri ir iesaistīti palīdzības sniegšanas lidojumos, ko veic ANO atzītas starptautiskas organizācijas vai pašas valstis, vai kas tiek veikti šādu organizāciju vai valstu vārdā, un veic visus iespējamus pasākumus, lai nodrošinātu to lidojumu drošību. Šādus palīdzības sniegšanas lidojumus veic, reaģējot uz dabas un cilvēka izraisītām katastrofām, kas būtiski apdraud cilvēku veselību vai vidi, kā arī līdzīgās ārkārtas situācijās, kurās ir nepieciešama ANO palīdzība. Šādus lidojumus veic iespējami drīz pēc tam, kad ir panākta vienošanās ar ieceļošanas valsti.

1. piezīme. Atbilstoši savam Starptautiski atzīto pamatterminu glosārijam [Internationally Agreed Glossary of Basic Terms] Apvienoto Nāciju Organizācijas Humanitārās palīdzības lietu pārvaldes departaments uzskata, ka ārkārtas situācija ir "pēkšņs un vairumā gadījumu neprognozēts notikums, attiecībā uz kuru ir nekavējoties jāveic pasākumi, lai mazinātu tā nelabvēlīgās sekas", savukārt katastrofa ir "būtisks sabiedrības funkcionēšanas pārrāvums, kas rada plašus cilvēku, materiālos vai vides zaudējumus, kuri pārsniedz skartās sabiedrības spēju tos pārvarēt ar saviem spēkiem".

2. piezīme. Saistībā ar pasākumu piemērošanu, lai nodrošinātu drošu palīdzības sniegšanas lidojumu veikšanu, uzmanība tiek vērsta uz 11. pielikumu "Gaisa satiksmes pakalpojumi", "Rokasgrāmata attiecībā uz drošības pasākumiem saistībā ar civilās aviācijas gaisa kuģiem potenciāli bīstamām militārām darbībām" [Manual Concerning Safety Measures Relating to

Military Activities Potentially Hazardous to Civil Aircraft Operations] (dok. Nr. 9554) un uz *"Rokasgrāmata attiecībā uz civilo gaisa kuģu pārtveršanu"* [Manual concerning Interception of Civil Aircraft] (dok. Nr. 9433).

8.9 Līgumslēdzējas valstis nodrošina, ka personāls un izstrādājumi, kas tiek ievesti ar 8.8. punktā minētajiem palīdzības sniegšanas lidojumiem, tiek pārbaudīti bez kavēšanās.

D Ar jūras piesārņojumu un drošību saistīti ārkārtas pasākumi

8.10 Ārkārtas situācijās Līgumslēdzējas valstis atviegļina tādu gaisa kuģu ielidošanu valstī, izlidošanu no valsts vai tranzīta lidojumu veikšanu, kas ir iesaistīti jūras piesārņojuma likvidēšanā vai novēršanā vai citās darbībās, kuras veicamas, lai nodrošinātu kuģošanas drošību, iedzīvotāju drošību vai jūras vides aizsardzību.

8.11 Ārkārtas gadījumos Līgumslēdzējas valstis, cik vien tas ir iespējams, atviegļina tādu personu, kravu, materiālu un aprīkojuma ielaišanu valstī, tranzītu vai izlaišanu no valsts, kas ir nepieciešami, lai veiktu 8.10. punktā aprakstītās jūras piesārņojuma novēršanas un drošības pasākumus.

E Starptautisko veselības aizsardzības noteikumu un saistīto noteikumu īstenošana

8.12 Līgumslēdzējas valstis ievēro Pasaules Veselības organizācijas Starptautisko veselības aizsardzības noteikumu (2005. gads) attiecīgās prasības.

8.13 Līgumslēdzējām valstīm jādara viss iespējamais, lai vakcinētāji izmantotu starptautiskā vakcinācijas vai profilakses sertifikāta veidlapu saskaņā ar Starptautisko veselības aizsardzības noteikumu (2005. gads) 36. pantu un 6. pielikumu, lai nodrošinātu vienveidīgu pieņemšanu.

8.14 Katra Līgumslēdzēja valsts veic pasākumus, lai dotu iespēju visiem attiecīgajiem gaisa kuģu ekspluatantiem un aģentūrām nodrošināt pasažieriem pietiekami ilgu laiku pirms izlidošanas informāciju par galamērķa valstu prasībām attiecībā uz vakcināciju, kā arī Starptautisko veselības aizsardzības noteikumu (2005. gads) 36. pantam un 6. pielikumam atbilstošu starptautiskā vakcinācijas vai profilakses apliecības veidlapu.

8.15 Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka aizdomas par lipīgu slimību tiek ātri paziņotas gaisa satiksmes vadībai, lai veicinātu, ka ielidošanas brīdī ir pieejams īpašs medicīniskais personāls un aprīkojums, kas nepieciešams sabiedrības veselības aizsardzības pasākumiem.

1. piezīme. Aizdomas par lipīgu slimību ir pamatotas un var būt nepieciešama personas sīkāka izmeklēšana, ja personai ir drudzis (ķermeņa temperatūra ir vismaz 38°C/100°F augsta), kam raksturīgas noteiktas pazīmes un simptomi, piemēram, acīmredzami slikta pašsajūta, nebeidzama klepošana, apgrūtināta elpošana, nebeidzama caureja, nebeidzama vemšana, izsitumi uz ādas, sasitumi vai asiņošana bez iepriekšēja savainojuma gūšanas vai nesenu notikumu neatcerēšanās.

2. piezīme. Gadījumā, ja pastāv aizdomas par lipīgu slimību uz gaisa kuģa, gaisa kuģa

kapteinim var nākties rīkoties saskaņā ar sava gaisa kuģa ekspluatanta protokoliem un procedūrām papildus izlidošanas un/vai galamērķa valstu tiesību aktu prasībām veselības aizsardzības jomā. Informācija par minētajām valstu prasībām parasti būs atrodama šo valstu aeronavigācijas informācijas publikācijās.

3. *piezīme.* 6. pielikumā "Gaisa kuģa ekspluatācija" noteikti "klāja" medicīniskie materiāli, kam jābūt pieejamiem gaisa kuģī. "Aeronavigācijas apkalpošanas noteikumi. Gaisa satiksmes pārvaldība" [Procedures for Air Navigation Services — Air Traffic Management] (dok. Nr. 4444) (PANS-ATM) sniegta informācija par procedūrām, kas gaisa kuģa kapteinim jāievēro, sazinoties ar gaisa satiksmes vadību.

8.15.1 **Ieteicamā prakse.** Ja ir identificēts sabiedrības veselības apdraudējums un Līgumslēdzēja valsts sabiedrības veselības aizsardzības iestādēm nepieciešama informācija par pasažieru un/vai apkalpes locekļu ceļojuma maršrutu vai kontaktinformācija, lai tās varētu izsekot personas, kuras varētu būt nonākušas saskarē ar lipīgu slimību, šai Līgumslēdzējai valstij jāpieņem "Sabiedrības veselības pasažiera lokācijas karte" [Public Health Passenger Locator Card], kas atspoguļota 13. papildinājumā kā vienīgais šim nolūkam paredzētais dokuments.

Piezīme. Valstīm ieteicams darīt pieejamus pienācīgus pasažieru lokācijas karšu krājumus, ko tās varētu izmantot savās starptautiskajās lidostās un izplatīt gaisa kuģa ekspluatantiem nodošanai aizpildīšanai pasažieriem un apkalpes locekļiem.

F Lipīgas slimības uzliesmojuma valsts aviācijas plāns

8.16 Līgumslēdzēja valsts izstrādā valsts aviācijas plānu, gatavojoties tādas lipīgas slimības uzliesmojumam, kas apdraud sabiedrības veselību vai rada starptautiska līmeņa ārkārtas situāciju sabiedrības veselības jomā.

1. *piezīme.* Norādījumi par valsts aviācijas plāna izstrādi sniegti aviācijas medicīnai veltītajā ICAO tīmekļa vietnes lapā.

2. *piezīme.* 11. pielikumā "Gaisa satiksmes pakalpojumi" un 14. pielikuma "Lidlauki" I sējumā "Lidlauka plānojums un ekspluatācija" noteikts, ka gaisa satiksmes dienestiem un lidlaukiem ir jāizveido darbnepārtrauces plāns vai lidlauka ārkārtas situācijas plāni attiecībā uz starptautiska līmeņa ārkārtas situācijām sabiedrības veselības jomā.

G Valsts pārvadājumu atvieglošanas pasākumu programmu izstrāde

8.17 Katra Līgumslēdzēja valsts izstrādā savu valsts aviopārvadājumu atvieglošanas pasākumu programmu, pamatojoties uz Konvencijas un tās 9. pielikuma prasībām.

8.18 Katra Līgumslēdzēja valsts nodrošina, ka tās valsts aviopārvadājumu atvieglošanas pasākumu programmas mērķis ir veikt visus iespējamus pasākumus, lai atvieglotu gaisa kuģu, apkalpju, pasažieru, kravas, pasta un krājumu pārvietošanu, atceļot nevajadzīgus šķēršļus un kavēkļus.

8.18.1. Ieteicamā prakse. *Izveidojot valsts aviopārvadājumu atvieglošanas pasākumu programmu, Līgumslēdzējām valstīm jāizmanto 12. papildinājumā sniegtie norādījumi.*

8.19 Katra Līgumslēdzēja valsts atbilstīgi nepieciešamībai izveido Valsts aviopārvadājumu atvieglošanas pasākumu komiteju un Lidostu atvieglošanas pasākumu komitejas vai līdzīgas koordinējošas institūcijas, lai koordinētu atbalsta darbības starp attiecīgās valsts departamentiem, aģentūrām un citām organizācijām, kas nodarbojas ar dažādiem starptautiskās civilās aviācijas aspektiem vai atbild par tiem, kā arī koordinēšanai ar lidostu operatoriem un gaisa kuģu ekspluatantiem.

8.20 **Ieteicamā prakse.** *Līgumslēdzējām valstīm būtu jācenšas, piemērojoties apstākļiem, izveidot ciešu sadarbību starp civilās aviācijas drošības un pārvadājumu atvieglošanas programmām. Tādēļ pārvadājumu atvieglošanas pasākumu komitejās jāiekļauj arī drošības komiteju locekļi.*

8.21 **Ieteicamā prakse.** *Veidojot valsts aviopārvadājumu un lidostu atvieglošanas pasākumu komitejas un nodrošinot to darbību, valstīm jāņem vērā 11. un 12. papildinājumā sniegtie norādījumi.*

H Personu ar invaliditāti pārvadājumu atvieglošanas pasākumi

I Vispārīgi norādījumi

8.22 **Ieteicamā prakse.** *Ceļojošām personām ar invaliditāti jāsniedz īpaša palīdzība, lai nodrošinātu, ka tās saņem tos pašus pakalpojumus, kas parasti ir pieejami plašākai sabiedrībai. Palīdzība jāsniedz cilvēka cieņu neaizskarošā veidā.*

8.23 **Ieteicamā prakse.** *Līgumslēdzējām valstīm jāsadarbojas ar mērķi veikt nepieciešamos pasākumus, lai personām ar invaliditāti nodrošinātu pieeju visām personas ceļojuma sastāvdaļām no ierašanās izlidošanas lidostā līdz pat galamērķa lidostas pamešanai.*

8.24 **Ieteicamā prakse.** *Līgumslēdzējām valstīm kopā ar gaisa kuģu ekspluatantiem, lidostu operatoriem un zemes pakalpojumu sniedzējiem jāveic nepieciešamās darbības, lai publicētu minimālos vienotos standartus attiecībā uz personu ar invaliditāti piekļuvi transporta pakalpojumiem no brīža, kad šāda persona ierodas izlidošanas lidostā, līdz brīdim, kad tā pamet galamērķa lidostu.*

8.25 **Ieteicamā prakse.** *Līgumslēdzējām valstīm kopā ar gaisa kuģu ekspluatantiem, lidostu operatoriem, zemes pakalpojumu sniedzējiem un ceļojumu aģentūrām jāveic nepieciešamās darbības, lai nodrošinātu, ka personām ar invaliditāti tiek sniegta tām nepieciešamā informācija tādā formātā, kas ir uztverams personām ar uztveres vai maņu darbības traucējumiem, un Līgumslēdzējām valstīm jāveic nepieciešamās darbības, lai nodrošinātu, ka avioliņijas, lidostas, zemes pakalpojumu sniedzēji un ceļojumu aģentūras spēj sniegt šādiem pasažieriem nepieciešamo palīdzību, kas atkarībā no viņu vajadzībām viņiem nepieciešama, lai viņi varētu ceļot.*

8.26 **Ieteicamā prakse.** *Līgumslēdzējām valstīm jāveic visas nepieciešamās darbības, lai nodrošinātu sadarbību starp gaisa kuģu ekspluatantiem, lidostu operatoriem un zemes*

pakalpojumu sniedzējiem, lai izveidotu un koordinētu apmācību programmas, kas nodrošinātu, ka personām ar invaliditāti ir pieejama apmācīta personāla sniegta palīdzība..

II Piekļuve lidostām.

8.27 Līgumslēdzējas valstis veic visus nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka lidostu telpas un pakalpojumi ir piemēroti personām ar invaliditāti.

8.28 **Ieteicamā prakse.** *Līgumslēdzējām valstīm jānodrošina, ka personām ar invaliditāti ir pieejamas pacēlāju sistēmas vai cita veida piemērotas ierīces, kas atvieglinātu viņu pārvietošanos starp gaisa kuģi un termināli pēc ielidošanas un pirms izlidošanas, kad netiek izmantotas teleskopiskas ejas.*

8.29 **Ieteicamā prakse.** *Jāveic pasākumi, lai nodrošinātu, ka personas ar dzirdes un redzes traucējumiem spēj iegūt ar lidojumu saistītu informāciju tādā formā, ko šīs personas spēj uztvert.*

8.30 **Ieteicamā prakse.** *Īpaši izveidotām personu ar invaliditāti uzņemšanas un izlaišanas vietām termināļa ēkā jāatrodas iespējami tuvu galvenajām ieejām un/vai izejām. Lai atvieglinātu pārvietošanos pa lidostu, jānodrošina, ka uz piekļūšanas ceļiem nav šķēršļu un ka šie ceļi ir viegli pieejami.*

8.31 **Ieteicamā prakse.** *Gadījumos, kad piekļuve sabiedriskajiem pakalpojumiem ir ierobežota, jādara viss iespējamais, lai nodrošinātu pieejamus zemes transporta pakalpojumus par atbilstošu cenu, pielāgojot esošās un plānotās sabiedriskā transporta sistēmas vai nodrošinot īpašus transporta pakalpojumus cilvēkiem ar kustības traucējumiem.*

8.32 **Ieteicamā prakse.** *Cilvēkiem ar kustības traucējumiem jānodrošina atbilstošas autostāvvietas un jāveic atbilstoši pasākumi, lai atvieglinātu viņu pārvietošanos starp autostāvvietām un termināļu ēkām.*

8.33 **Ieteicamā prakse.** *Ja tiek sniegta palīdzība personu ar invaliditāti nogādāšanai no viena gaisa kuģa uz citu gaisa kuģi, tā jāsniedz iespējami efektīvi, pienācīgi ievērojot lidojumu ar pārsēšanos specifiku.*

III Piekļuve lidojumu pakalpojumiem.

8.34 Līgumslēdzējas valstis veic visus nepieciešamos pasākumus, lai personām ar invaliditāti nodrošinātu atbilstošu piekļuvi gaisa pārvadājumiem.

8.35 **Ieteicamā prakse.** *Līgumslēdzējām valstīm jāievieš noteikumi, kas nosaka, ka gaisa kuģī, kas tiek nodots ekspluatācijā kā jauns gaisa kuģis vai kas tiek nodots ekspluatācijā pēc kapitālā remonta, aprīkojumam, tostarp kustīgajiem elkoņu balstiem, gaisa kuģī esošiem ratiņkrēsliem, tualetēm un apgaismojumam un zīmēm, ir jāatbilst minimālajiem vienotajiem piekļuves standartiem, ciktāl tas iespējams, ņemot vērā gaisa kuģa tipu, lielumu un konfigurāciju.*

8.36 **Ieteicamā prakse.** *Palīglīdzekļi, kas nepieciešami personām ar invaliditāti, gaisa kuģa salonā jāpārvadā bez maksas, ja tas iespējams, ņemot vērā ar telpu, svaru un ar drošību*

saistītās prasības, vai jāpārvadā bez maksas un jāapzīmē kā prioritārā bagāža.

8.37 Ieteicamā prakse. *Pasažierus ar invaliditāti pavadošie apmācītie dzīvnieki bez maksas jāpārvadā gaisa kuģa salonā, ierādot tiem vietu uz grīdas pie personas sēdvietas atbilstīgi valsts vai gaisa kuģa ekspluatanta noteikumiem.*

8.38 Līgumslēdzējas valstis, kas ierobežo ar baterijām barotu ierīču pārvadāšanu, tostarp tādu pārvietošanās palīg līdzekļu pārvadāšanu, kas satur baterijas, kuras nav nodrošinātas pret noplūdi, nekavējoties paziņo šādus ierobežojumus ICAO, lai tos varētu iekļaut dok. Nr. 9284 "Tehniskās instrukcijas bīstamu kravu drošai pārvadāšanai gaisā", un nodrošina, ka gaisa kuģa ekspluatanti dara šādu informāciju publiski pieejamu un ka tā atbilst 18. pielikuma 2. nodaļas 2.5. punktam.

8.39 Ieteicamā prakse. *Principā personām ar invaliditāti jāļauj ceļot, nepiemērojot prasību par medicīniskas apskates veikšanu. Gaisa kuģu ekspluatantiem jāļauj pieprasīt no personām ar invaliditāti medicīnisku atļauju tikai tāda veselības stāvokļa gadījumā, kad nav skaidrs, vai šādas personas spēj ceļot un vai tās neapdraudēs savu un citu pasažieru drošību un labsajūtu.*

8.40 Ieteicamā prakse. *Principā personām ar invaliditāti jāļauj pašām noteikt to, vai viņām ir nepieciešama pavadošā persona. Ja pavadošā persona ir nepieciešama, Līgumslēdzējām valstīm jāaicina gaisa kuģu ekspluatanti piemērot atlaides attiecībā uz pavadošās personas pārvadājumu. Gaisa kuģa ekspluatantiem jāpieprasa pavadošā persona vienīgi tad, ja ir skaidrs, ka persona ar invaliditāti nespēj par sevi parūpēties un ka tādējādi viņa var apdraudēt savu vai citu pasažieru drošību un labsajūtu.*

8.40.1 Ieteicamā prakse. *Tomēr iepriekšēja paziņošana ir ļoti ieteicama gadījumos, kad ir nepieciešama palīdzība vai pacelšanas aprīkojums.*

Palīdzība gaisa kuģu negadījumos cietušajiem un viņu ģimenēm

8.41 Valsts, kurā noticis gaisa kuģa negadījums, un blakus esošās valstis veic pasākumus, lai atvieglinātu gaisa kuģa negadījuma upuru ģimenes locekļu pagaidu iebraukšanu to teritorijā.

8.42 Notikuma valsts un blakus esošās valstis veic pasākumus, lai atvieglinātu tā ekspluatanta pilnvarotu pārstāvju pagaidu iebraukšanu, kura gaisa kuģis ir cietis negadījumā, vai šāda ekspluatanta lidojumu veikšanas alianses partnera pārstāvju pagaidu iebraukšanu to teritorijās, lai dotu tiem iespēju šajās valstīs sniegt palīdzību izdzīvojušajiem un to ģimenes locekļiem, mirušo negadījuma upuru ģimenes locekļiem un attiecīgajām valsts iestādēm.

Piezīme. Kodu kopīga izmantošanas un līdzīgi alianšu līgumi reizēm paredz, ka alianses partneriem jādabojas kā pirmajiem reaģētājiem skartā ekspluatanta vārdā, ja alianses partneris spēj nokļūt negadījuma vietā ātrāk par skarto ekspluatantu.

8.43 Ieteicamā prakse. *Nodrošinot 8.41. punktā minēto personu ielaišanu notikuma valstī un blakus esošās valstīs, šādām valstīm nebūtu jāpieprasa uzrādīt cits ceļošanas dokuments kā vien pase vai pagaidu ceļošanas dokuments, kas izsniegts konkrēti šādām personām, lai dotu tām tiesības ceļot uz šīm valstīm. Gadījumos, kad valsts, kurā noticis negadījums, vai blakus esoša valsts pieprasa iebraukšanas vīzas 8.41. un 8.42. punktā*

minētajām personām, tai šādas vīzas jāizsniedz paātrinātā kārtībā.

8.44 Ja nepieciešams, Līgumslēdzējas valstis organizē pagaidu ceļošanas dokumentu izsniegšanu saviem valstspiederīgajiem, kas ir izdzīvojuši negadījumā.

8.45 Līgumslēdzējas valstis pēc mirušā ģimenes locekļu pieprasījuma vai tā gaisa kuģa ekspluatanta pieprasījuma, kura gaisa kuģis ir iekļuvis negadījumā, paplašina visu nepieciešamo palīdzību, piemēram, transportēšanas nodrošināšanu un muitošanu, attiecinot to arī uz mirstīgo atlieku pārvešanu uz mītnes valsti.

1. PAPILDINĀJUMS. VISPĀRĪGĀ DEKLARĀCIJA

VISPĀRĪGĀ DEKLARĀCIJA (Izlidošanai/ielidošanai)		
Ekspluatants		
Atzīmes par valstspiederību un reģistrāciju		Reisa Nr. Datums
Izlidošana no (Vieta) (Vieta)		Ielidošana
LIDOJUMA MARŠRUTA IZVĒLE (Ailē "Vieta" vienmēr norāda izlidošanas vietu, katru maršruta pieturvietu un galamērķi)		
VIETA	APKALPES LOCEKĻU VĀRDI UN UZVĀRDI*	PASAŽIERU SKAITS ŠAJĀ POSMĀ**
		<i>Izlidošanas vieta:</i>
		Iekāpšana
		Turpina lidojumu ar to pašu reisu
		<i>Ielidošanas vieta:</i>
		Izkāpšana
		Turpina lidojumu ar to pašu reisu
<i>Veselības deklarācija</i>		Tikai dienesta vajadzībām
Tādu gaisa kuģī esošu personu vārds un uzvārds, sēdvietas numurs vai funkcija gaisa kuģī, kuri cieš no slimības, kas nav lidojuma radīta slikta dūša vai negadījuma sekas un kas var būt lipīga slimība (drudzis – ķermeņa temperatūra ne mazāka par 38°C/100°F – saistīts ar vienu vai vairākiem turpmāk minētajiem simptomiem vai pazīmēm, piemēram, acīmredzami slikta pašsajūta; nebeidzama klepošana, apgrūtināta elpošana, nebeidzama caureja, nebeidzama vemšana, izsitumi uz ādas, sasitumi vai asiņošana bez iepriekšēja savainojuma gūšanas, nesenu notikumu neatcerēšanās; tas paaugstina iespējamību, ka persona ir inficēta ar lipīgu slimību), kā arī šādi slimības gadījumi, kas izkāpuši iepriekšējā pieturā.....		
Informācija par katru dezinfekcijas vai higiēnisko apstrādi (vieta, datums, laiks, paņēmieni) reisa laikā. Ja reisa laikā nav veikta dezinfekcija, sniedziet informāciju par pēdējo dezinfekciju.		
Paraksts, vajadzības gadījumā norādot arī laiku un datumu. Atbildīgais apkalpes loceklis		
Es apliecinu, ka visi apgalvojumi un dati, kas iekļauti šajā vispārīgajā deklarācijā un arī visās papildinošajās veidlapās, kuras jāiesniedz kopā ar šo vispārīgo deklarāciju, ir pilnīgi, precīzi un patiesi, ciktāl man tas ir zināms, un ka visi tranzīta pasažieri turpinās / ir turpinājuši lidojumu šajā reisā.		
PARAKSTS		
Pilnvarotais aģents vai gaisa kuģa kapteinis		

297 mm (11 3/4 collas)

Dokumenta izmēram ir jābūt 210 mm × 297 mm (vai 8 1/4 × 11 3/4 collas).

* Jāaizpilda, ja to pieprasa valsts.

** Nav jāaizpilda, ja tiek iesniegti pasažieru saraksti, un jāaizpilda tikai tad, ja to pieprasa valsts.

PASAŽIERU SARAKSTS	
Ekspluatants	
Atzīmes par valstspiederību un reģistrāciju*.....	Reisa Nr..... Datums
Iekāpšanas vieta.....	Izkāpšanas vieta
(Vieta) (Vieta)	

Atzīmes par valstspiederību un reģistrāciju* Reisa Nr..... Datums

(Vieta) (Vieta)

[illegible]

* Jāaizpilda, ja to pieprasa valsts.

210 mm (vai 8 1/4 collas)

KRAVAS MANIFESTS		
Eksploatants		
Atzīmes par valstspiederību un reģistrāciju*.....	Reisa Nr.....	Datums
Iekraušanas vieta	Izkraušanas vieta	
(Vieta)	(Vieta)	

[illegible]

* Jāaizpilda, ja to pieprasa valsts.
210 mm (vai 8 1/4 collas)

4. PAPILDINĀJUMS. PALIEKOŠĀS DEZINSEKCIJAS APLIECINĀJUMS

[VALSTS] VALDĪBA

PALIEKOŠĀS DEZINSEKCIJAS APLIECINĀJUMS

Šā gaisa kuģa iekšējās virsmas, tostarp kravas telpa,tika apstrādātas ar apstiprinātiem
paliekošās

(gaisa kuģa reģistrācija)

dezinfekcijas līdzekļiem [datums].....saskaņā ar Pasaules Veselības organizācijas ieteikumiem (*WHO Weekly*
(datums))

Epidemiological Record Nr. 7, 1985. gads, 47. lpp.; Nr. 12, 1985. gads, 90. lpp.; Nr. 45, 1985. gads, 345.–
346. lpp. un Nr. 44, 1987. gads, 335.–336. lpp.) un visiem to grozījumiem.

Apstrāde ir jāveic atkārtoti, ja tīrīšanas vai jebkādu citu darbību rezultātā tiek notīrīts būtisks paliekošās
dezinfekcijas līdzekļu apjoms, un jebkurā gadījumā 8 nedēļu laikā pēc iepriekš minētā datuma.

Derīguma termiņš:

Parakstījis:

Amats:

Datums:

5. PAPILDINĀJUMS. IEKĀPŠANAS/IZKĀPŠANAS KARTE

STARPTAUTISKA IEKĀPŠANAS/IZKĀPŠANAS KARTE

(Lūdzu rakstīt lielajiem burtiem¹)

1. _____
Pirmais vārds _____ *Otrais vārds(-i)* _____

2. _____
Gads _____ *Mēnesis Diena* _____

3. Valstspiederība:

4. _____
Izdevējvalsts _____ *Dokumenta sērijas numurs* _____

5. _____
Ielidojošie pasažieri: iekāpšanas lidosta

Izlidojošie pasažieri: izkāpšanas lidosta

6. (Cita informācija, ko pēc saviem ieskatiem pieprasa valsts)

a)

b)

c)

¹ * Tiek izmantota valodās, kurās tiek izmantots latīņu alfabēts.

6. PAPILDINĀJUMS. MUITAS SADARBĪBAS PADOMES IETEIKUMS*

Muitas kontroles vienkāršošanai, pamatojoties uz divu koridoru sistēmas izmantošanu pasažieriem, kas ieceļo valstī pa gaisa ceļu (1971. gada 8. jūnijā)

"MUITAS SADARBĪBAS PADOME,

ievērojot Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas Pārvadājumu atvieglošanas pasākumu nodaļas Septītās sesijas Ieteikumu Nr. B-3, ko 1968. gada decembrī pieņēmusi šīs Organizācijas padome un kas attiecas uz divu koridoru sistēmas ieviešanu starptautiskajās lidostās ātrai ielidojušās bagāžas mītošanai;

ievērojot Eiropas Civilās aviācijas konferences Otrās starpsesijas 1969. gada jūlijā pieņemto 11. rekomendāciju par divu koridoru jeb sarkanā/zaļā koridora sistēmu;

vēloties atbalstīt centienus uzlabot pasažieru satiksmi starptautiskajās lidostās;

ņemot vērā, ka šis mērķis var tikt sasniegts, ieviešot vienkāršotu pasažieru un viņu bagāžas muitas kontroles procedūru, kas balstīta uz divu koridoru sistēmu;

ņemot vērā, ka šādu sistēmu var piemērot, nesamazinot kontroles efektivitāti, un tā dod iespēju muitas iestādēm efektīvi darboties pieaugošas pasažieru plūsmas apstākļos bez nepieciešamības attiecīgi palielināt muitas personāla skaitu;

ņemot vērā, ka šīs sistēmas funkciju saskaņošana starp dažādām valstīm ir būtiska tās nevainojamai darbībai;

iesaka dalībvalstīm ciešā sadarbībā ar lidostu operatoriem un citām ieinteresētām organizācijām ieviest to lielākajās starptautiskajās lidostās iebrucošo pasažieru un viņu bagāžas mītošanai turpmāk aprakstīto divu koridoru sistēmu.

1) Sistēma ļauj pasažieriem izvēlēties vienu no diviem koridoru veidiem:

a) vienu (zaļo koridoru), kas ir paredzēts pasažieriem, kuriem nav mantu vai ir mantas, ko var ievest bez ievadmuitas nodokļiem un citiem maksājumiem un uz ko neattiecas ieviešanas aizliegumi vai ierobežojumi;

b) otru (sarkano koridoru), kas paredzēts pārējiem pasažieriem.

2) Katrs koridors ir skaidri un atšķirami apzīmēts, lai pasažieri viegli saprastu atšķirību starp tiem. Galvenais atšķirības apzīmējums ir šāds:

a) pirmajam koridoram, kas minēts 1. punkta a) apakšpunktā, ir zaļš astoņstūris un uzraksts "NAV NEKĀ DEKLARĒJAMA" (*NOTHING TO DECLARE / RIEN À DÉCLARER*);

* Tagadējais nosaukums ir Pasaules muitas organizācija (WCO).

b) otram koridoram, kas minēts 1. punkta b) apakšpunktā, ir sarkans četrstūris un uzraksts "DEKLARĒJAMAS PRECES" (*GOODS TO DECLARE / MARCHANDISES À DÉCLARER*).

Turklāt koridorus apzīmē ar uzrakstu, ietverot tajā vārdu "MUITA" (*CUSTOMS / DOUANE*).

3) Teksts, kas minēts 2. punktā, ir angļu un/vai franču valodā, kā arī citā valodā vai valodās, ko uzskata par vajadzīgu attiecīgajā lidostā.

4) Pasažieriem jābūt pietiekami labi informētiem, lai tie varētu izvēlēties pareizo koridoru. Tādēļ ir svarīgi, lai:

a) pasažieri būtu informēti par sistēmas darbību un par preču aprakstu un daudzumu, ko tie drīkst iznest pa zaļo koridoru; informēšanu var veikt ar plakātiem vai ziņojumu dēļiem lidostā vai ar bukletiem, kas cilvēkiem pieejami lidostā vai ko izplata tūrisma aģentūras, aviosabiedrības vai citas ieinteresētas organizācijas;

b) ceļš uz koridoriem ir skaidri apzīmēts.

5) Koridori atrodas aiz bagāžas piegādes zonas, lai koridora izvēles brīdī pasažieri būtu saņēmuši visu bagāžu. Turklāt koridorus izkārto tā, lai pasažieru plūsma no šīs zonas uz lidostas izejām būtu pēc iespējas tieša.

6) Attālums no bagāžas piegādes zonas līdz ieejām koridoros ir pietiekams, lai pasažieri varētu izlemt, kuru koridoru izvēlēties, un doties tajā, neradot sastrēgumus.

7) Zaļajā koridorā attiecībā uz pasažieriem nepiemēro muitas formalitātes, taču muita var veikt izlases veida pārbaudes; sarkanajā koridorā pasažieri izpilda muitas formalitātes;

Norāda, ka divu koridoru sistēma var būt savietojama ar citu kontroles pasākumu veikšanu, piemēram, ar valūtas kontroli, ja attiecīgie noteikumi nepieprasa pilnīgu pasažieru un viņu bagāžas kontroli;

pieprasa dalībvalstīm, kas pieņem šo ieteikumu, paziņot ģenerālsekretāram:

a) šādu pieņemšanu un datumu, no kura šis ieteikums tiks piemērots;

b) to lidostu nosaukumu, kuros tiek ieviesta divu koridoru sistēma.

Ģenerālsekretārs pārsūtīs šo informāciju dalībvalstu muitas administrācijām, Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) ģenerālsekretāram un Starptautiskās Gaisa transporta asociācijas (IATA) ģenerāldirektoram."

7. PAPILDINĀJUMS. APKALPES LOCEKĻA APLIECĪBA (CMC)

Izdevējvalsts Kompetentā izdevējiestāde	APKALPES LOCEKĻA APLIECĪBA	
Apliecības turētāja fotoattēls	<i>Uzvārds</i>	<i>Vārds</i>
	<i>Dzimums</i> <i>Pilsonība</i>	<i>Dzimšanas datums</i>
	<i>Darba devējs</i>	<i>Nodarbošanās</i>
	<i>Dok. Nr.</i>	<i>Derīguma termiņš</i>
	(Signature of holder)	

Apkalpes locekļa apliecības (CMC) priekšpuse

Izdevējvalsts	
Uzrādot apliecību, turētājs derīguma termiņa laikā vienmēr var atgriezties valstī.	
(Izdošanas vieta) Izdota	Paraksts Izdevēja iestāde
Mašīnlasāmā zona (Atstāt tukšu, ja izsniegtā apliecība nav mašīnlasāma)	

Apkalpes locekļa apliecības (CMC) aizmugure

Piezīme. Mašīnlasāmas apkalpes locekļa apliecības detalizētas specifikācijas ir sniegtas dok. Nr. 9303 3. daļā "Mašīnlasāmi oficiāli ceļošanas dokumenti" [Machine Readable Official Travel Documents]: 1. sējums, MRtds ar mašīnlasāmiem datiem, kas glabāti rakstzīmju optiskās pazīšanas formātā.

8. PAPILDINĀJUMS. CIVILĀS AVIĀCIJAS INSPEKTORA APLIECĪBA

Izdevējvalsts Kompetentā izdevējiestāde		CIVILĀS AVIĀCIJAS INSPEKTORA APLIECĪBA	
Apliecības turētāja fotoattēls	<i>Uzvārds</i>	<i>Vārds</i>	
	<i>Dzimums</i> <i>Pilsonība</i>	<i>Dzimšanas datums</i>	
	<i>Darba devējs</i>	<i>Nodarbošanās</i>	
	CIVILĀS AVIĀCIJAS INSPEKTORS		
	<i>Dok. Nr.</i>	<i>Derīguma termiņš</i>	
(Signature of holder)			

Apliecības priekšpuse

Izdevējvalsts	
Uzrādot apliecību, turētājs derīguma termiņa laikā vienmēr var atgriezties valstī.	
(Izdošanas vieta) Izdota	Paraksts Izdevēja iestāde
Mašīnlasāmā zona (Atstāt tukšu, ja izsniegtā apliecība nav mašīnlasāma)	

Apliecības aizmugure

Piezīme. Mašīnlasāmas apliecības detalizētas specifikācijas ir sniegtas dok. Nr. 9303 3. daļā "Mašīnlasāmi oficiāli ceļošanas dokumenti": 1. sējums, MRtds ar mašīnlasāmiem datiem, kas glabāti rakstzīmju optiskās pazīšanas formātā.

**9. PAPILDINĀJUMS. IETEICAMĀ PERSONU, KAM ATTEIKTA
IECEĻŠANA,ATPAKAĻNOSŪTĪŠANAS DOKUMENTU FORMA**

**1. APLIECINĀJUMS SAISTĪBĀ AR PAZAUDĒTU VAI IZNĪCINĀTU
CEĻŠANAS DOKUMENTU (sk. 5.6. punktu)**

No: Imigrācijas dienests vai cita atbilstoša iestāde:
(Nosaukums)
Lidosta:
(Nosaukums)
Valsts:
(Nosaukums)

Kam: Imigrācijas dienests vai cita atbilstoša iestāde:
(Nosaukums)
Lidosta:

Persona, kurai ir izsniegts šis dokuments, (datums) ielidoja (nosaukums) lidostā ar reisu (reisa numurs) no (pilsēta un valsts).

Šī persona, kam atteikta ieeļšana, ir pazaudējusi vai iznīcinājusi savus ceļšanas dokumentus un uzdodas par/tiek uzskatīta par (atbilstošo pasvītrot un pievienot jebkādu papildinformāciju).

Uzvārds:

Vārds(-i):

Dzimšanas

datums:

Dzimšanas

vieta:

Fotoattēls,

ja tāds ir

pieejams

Ielidojošajam pārvadātājam ir dots rīkojums izvest pasaļieri no šīs valsts teritorijas ar reisu (reisa numurs), kas izlido (datums, laiks) no (nosaukums) lidostas.

Atbilstoši Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 9. pielikumam pēdējā valsts, kurā pasaļieris iepriekš uzturējās un no kuras tas pēdējoreiz ir ceļojis, tiek aicināta pieņemt pasaļieri atkārtotai pārbaudei, kad viņu ir atteikusies uzņemt cita valsts.

Datums:

Amatpersonas vārds:

Amats:

Paraksts:

Imigrācijas dienesta vai citas atbilstošas iestādes
nosaukums:

2. VĒSTULE PAR NEĪSTIEM, FALSIFICĒTIEM VAI VILTOTIEM CEĻOŠANAS DOKUMENTIEM VAI ĪSTIEM DOKUMENTIEM, KO UZRĀDA KRĀPNIEKI (sk. 5.7. punktu)

No: Imigrācijas dienests vai cita atbilstoša iestāde: (Nosaukums)
Lidosta: (Nosaukums)
Valsts: (Nosaukums)
Tālruņa numurs:
Telekss: Faksimils:

Kam: Imigrācijas dienests vai cita atbilstoša iestāde: (Nosaukums)
Lidosta: (Nosaukums) Valsts: (Nosaukums)

Šeit pievienota viltotas/falsificētas pases/identifikācijas kartes/īsta dokumenta, ko uzrādījis krāpnieks, kopija.
Dokumenta numurs:

Valsts, kuras vārdā šis dokuments izdots:

Iepriekš minēto dokumentu lietoja persona, kura uzdevās par:

Uzvārds:

Vārds(-i):

Dzimšanas datums:

Dzimšanas vieta:

Valstspiederība:

Dzīvesvieta:

Fotoattēls, ja tāds
pieejams

Šī persona (datums) ielidoja (nosaukums) lidostā ar reisu (reisa numurs) no (pilsēta un valsts).

Turētājam tika liegta iebraukšana (valsts nosaukums), un ielidojošā reisa ekspluatantam ir dots rīkojums izvest pasažieri no šīs valsts teritorijas ar reisu (reisa numurs), kas izlido (laiks, datums) no (lidostas nosaukums).

Iepriekš minētais dokuments būs nepieciešams kā pierādījums apsūdzības uzrādīšanai turētājam un ir konfiscēts. Tā kā šis dokuments ir tās valsts īpašums, kuras vārdā tas ir izdots, pēc apsūdzības uzrādīšanas tas tiks atdots atpakaļ attiecīgajām valsts iestādēm.

Atbilstīgi Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 9. pielikumam pēdējā valsts, kurā pasažieris iepriekš uzturējās un no kuras tas pēdējoreiz ir ceļojis, tiek aicināta pieņemt pasažieri atkārtotai pārbaudei, kad viņam ir atteikta ieceļošana citā valstī.

Datums:

Amatpersonas uzvārds un paraksts:

Amats:

Imigrācijas dienesta vai atbilstošas iestādes nosaukums:

(Brīdinājums: Šis NAV personas identitāti apliecinošs dokuments)

**10. PAPILDINĀJUMS. APVIENOTO NĀCIJU ORGANIZĀCIJAS
TIRDZNIECĪBAS DOKUMENTU PARAUGS**

 297 mm (vai 11 3/4 collas)	Nosūtītājs (Eksportētājs)	Datums: Atsauces Nr. utt.	
	Saņēmējs	Cita adrese (piemēram, pircējs, kas nav saņēmējs)	
	Paziņojuma vai piegādes adrese	Paziņojumi attiecībā uz valstīm	
	Paziņojumi attiecībā uz transporta veidu	Piegādes un apmaksas nosacījumi	
	Atzīmes un numuri; iepakojuma numurs un veids; preču apraksts Statistikas Nr. Neto daudzums Vērtība Bruto svars Mērījums		
Brīva izmantošana			
			Izdošanas vieta un datums; paraksts

210 mm (vai 8 1/4 collas)

11. PAPILDINĀJUMS. LIDOSTAS PĀRVADĀJUMU ATVIEGLOŠANAS PASĀKUMU (FAL) PROGRAMMAS PARAUGS

1. LIDOSTAS PĀRVADĀJUMU ATVIEGLOŠANAS PASĀKUMU (FAL) PROGRAMMAS MĒRĶIS

Lidostas pārvadājumu atvieglošanas pasākumu (FAL) programmas uzdevums ir īstenot 9. pielikuma mērķus operatīvajā līmenī, lai atvieglinātu gaisa kuģu, apkalpes locekļu, pasažieru un kravu robežšķērsošanas formalitāšu izpildi lidostās.

2. LIDOSTAS PĀRVADĀJUMU ATVIEGLOŠANAS PASĀKUMU (FAL) PROGRAMMAS DARBĪBAS JOMA

Lidostas pārvadājumu atvieglošanas (FAL) programma ietver visus 9. pielikuma noteikumus attiecībā uz robežšķērsošanas procesiem lidostā, kā arī šādu procesu plānošanu un vadību. Attiecīgo veicamo uzdevumu saraksts un piemērojamie standarti un ieteicamā prakse (SARP) ir sniegti turpmāk tabulā.

3. ORGANIZĀCIJA UN PĀRVALDĪBA

3.1 Pārvadājumu atvieglošanas pasākumu programmas ieviešanu operatīvajā līmenī ieteicams veikt Lidostas pārvadājumu atvieglošanas pasākumu komitejai. Lai gan šādu komiteju darbība ir jāveicina Valsts pārvadājumu atvieglošanas pasākumu (FAL) komitejai un komitejām tā ir jāinformē par problēmām, ar kurām tās saskaras, un par attīstības gaitu, tomēr tām nav obligāti jāatrodas valsts institūcijas pārraudzībā. To galvenais uzdevums ir risināt ikdienas problēmas un īstenot 9. pielikumu.

3.2 Komitejas vadību ieteicams uzticēt lidostas priekšniekam, kurš regulāri sasauc sanāksmes. Komitejā jāietilpst vecākajām amatpersonām, kas vada attiecīgās pārbaužu iestādes lidostā, piemēram, muitas, imigrācijas, karantīnas u. c. iestādes, kā arī to gaisa kuģu ekspluatantu vietējo nodaļu vadītājiem, kas veic starptautiskos lidojumus šajā lidostā. Lai lidostas pārvadājumu atvieglošanas pasākumu programma būtu veiksmīga, ir nepieciešama visu pušu līdzdalība.

<i>Lidostas pārvadājumu atvieglošanas pasākumu programmas uzdevums</i>	<i>Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju (13. izdevums) Standarti un ieteicamā prakse</i>
Izveidot, pārskatīt un vajadzības gadījumā grozīt reisu ielidošanas un robežšķērsošanas procedūras attiecīgajā lidostā.	Ieteicamā prakse 6.1.1.; Standarti 6.1.2.–6.1.4. un 8.17.
Regulāri pārbaudīt visu pušu darbību attiecībā uz 45 minūšu mērķa sasniegšanu ielidojošo pasažieru apkalpošanā un 60 minūšu mērķa sasniegšanu izlidojošo pasažieru apkalpošanā. Izmantot pavadītā laika uzskaiti un rindu analīzi, lai noteiktu nepieciešamos uzlabojumus.	Ieteicamā prakse 3.36. un 3.39.
Izveidot mūsdienīgas sistēmas imigrācijas un muitas pārbaūžu veikšanai, izmantojot piemērotu tehnoloģiju. Sadarboties automātiskas pasažieru kontroles sistēmas izveidē.	Standarti 3.40., 3.50., 4.7., 6.20. un 6.21.
Veikt nepieciešamās kustības plūsmu un kontrolpunktu izmaiņas lidostā, lai spētu apstrādāt pieaugošo plūsmu apjomu.	Ieteicamā prakse 6.1.1.
Uzlabot zīmju kvalitāti un kvantitāti pārbaūžu vietās, lai mazinātu apmeklētāju neskaidrību.	Ieteicamā prakse 6.9. un 6.12.
Izskatīt pārbaūžu punktu personāla komplektēšanu – darba maiņas, virsstundu darbu u. c. – un veikt uzlabojumus, lai apmierinātu plūsmu radītās vajadzības.	Ieteicamā prakse 6.3.
Nodrošināt lidostās darbojošos gaisa kuģu ekspluatantu un pārbaudes iestāžu ieguldījumu jaunu lidostu vai jaunu pārbaudes telpu projektēšanā.	Standarts 6.1.4. un 6.2.
Pārraudzīt un uzlabot bagāžas nogādi muitas pārbaūžu zonā.	Ieteicamā prakse 6.8. un 6.22.
Koordinēt pārvadājumu atvieglošanas, narkotiku kontroles, aviācijas drošības un bīstamo kravu apstrādes procedūras, lai tiktu sasniegti visu četru programmu mērķi.	Standarts 8.19.
Neaizmirst par kravām! Koordinēt dažādu pārbaūžu iestāžu darbības un prasības tā, lai nodrošinātu ātru gaisa kravu sūtījumu muitošanu un piegādi. Nodrošināt atbilstošu vietu kravas iekraušanai/izkraušanai un drošai kravas glabāšanai līdz tās muitošanai.	Standarts 4.27.; Ieteicamā prakse 4.30., 4.31. un 6.31.–6.34., ieskaitot.
Izveidot un uzturēt elektroniskas kravu manifestu iesniegšanas, muitošanas un piegādes sistēmas.	Standarts 4.5. un 4.17.
Klientu apkalpošana: Regulāri pārbaudīt to, kā visas puses īsteno 3 stundu mērķi attiecībā uz pārbaūžu formalitāšu pabeigšanu, vajadzības gadījumā veicot uzlabojumus, ja tādi ir iespējami.	Ieteicamā prakse 4.30 un 4.31.
Pārbaudīt pārbaudes iestāžu personāla nodrošinājumu kravas pārbaudes zonā – darba maiņas, virsstundu darba laiks u. c. – un veikt izmaiņas, lai apmierinātu klientu vajadzības.	Standarts 6.1.3. un 6.42.

12. PAPILDINĀJUMS. VALSTS *FAL* PROGRAMMAS PARAUGS

1. VALSTS *FAL* PROGRAMMAS MĒRĶIS

Valsts *FAL* programmas mērķis ir īstenot Čikāgas konvencijas prasību, kura paredz, ka Līgumslēdzējas valstis nosaka un atvieglo robežšķērsošanas formalitātes, kas jāizpilda attiecībā uz starptautiskajos lidojumos iesaistītu gaisa kuģi un tā pasažieriem, apkalpes locekļiem un kravu.

2. VALSTS *FAL* PROGRAMMAS DARBĪBAS JOMA

Piemērojamie Čikāgas konvencijas panti un katra panta īstenošanai veicamie uzdevumi ir izklāstīti turpmāk tabulā. Pasākumi šādu un saistītu uzdevumu izpildei valstī veido valsts *FAL* programmu.¹

3. ORGANIZĀCIJA UN PĀRVALDĪBA

3.1 Galvenā atbildība par valsts *FAL* programmu gulstas uz civilās aviācijas iestādi (CAA) un/vai transporta ministriju. Tomēr programmas sekmīgai īstenošanai ir nepieciešama arī citu ministriju un iestāžu aktīva dalība, piemēram:

muīta	imigrācijas dienests
ārlietas	par pasu/vīzu izsniegšanu atbildīgās iestādes
lauksaimniecība/vides aizsardzība	sabiedrības veselība
drošība un narkotiku kontrole	par identifikācijas karšu izsniegšanu atbildīgās iestādes
tūrisms	karantīna

3.2 Turklāt būtiska ir lidostu operatoru (valsts vai privātu) un valstī esošo starptautisko gaisa kuģu ekspluatantu vai tos pārstāvošu organizāciju aktīva līdzdalība.

3.3 Citas organizācijas, kas var veikt padomdevēja funkcijas, ir valsts iestādes un nevalstiskas organizācijas, kas veicina starptautisko tūrisma un tirdzniecību.

3.4 Valsts *FAL* programmas īstenošanai ieteicamā organizācija ir **Valsts *FAL* komiteja**, kas veidota no iesaistīto valsts iestāžu vadītājiem un gaisa kuģu ekspluatantus un lidostu operatorus pārstāvošo vietējo organizāciju augstākajām amatpersonām. Priekšsēdētāja pienākumi jāuztic CAA vai atbilstošas iestādes augstākā līmeņa amatpersonai. Lai uzturētu ciešu saikni starp valsts *FAL* komiteju un valsts aviācijas drošības komiteju, atbilstīgi valsts aviācijas drošības komitejas locekļi var būt arī valsts *FAL* komitejas locekļi un otrādi.

3.5 Komitejas pienākumu izpildes nolūkā locekļi var norīkot vienu vai vairākas to

¹ Mazāku valstu grupa, kurām ir līdzīgas vajadzības un mērķi, var nolemt izveidot apakšreģionālu *FAL* programmu, lai ietaupītu uz lielāka apjoma rēķina.

attiecīgo organizāciju vidējā līmeņa vadības personas pārstāvēt tos personāla līmeņa sanāksmēs (darba grupās). Šīm amatpersonām jādeleģē pietiekamas tiesības izteikties to attiecīgo organizāciju vārdā un ierosināt nepieciešamo rīcību komitejas darba atbalstam. Šādu personāla līmeņa sanāksmju sasaukšanai un vadīšanai priekšsēdētājam jānorīko vidējā līmeņa vadības amatpersona no viņa iestādes.

3.6 Lēmumu par Valsts *FAL* komitejas vai tās locekļu norīkoto pārstāvju sanāksmju sasaukšanu un šādu sanāksmju biežumu un norises vietu pieņem priekšsēdētājs. Sadarbības noteikumi dažādu īstenošanas uzdevumu izpildē būs atkarīgi no attiecīgā uzdevuma un jautājuma būtības.

4. VALSTS *FAL* PROGRAMMAS IZSTRĀDE

Valsts *FAL* programmas pilnvaras un dalību Valsts *FAL* komitejā ir ieteicams noteikt tiesību aktos, noteikumos vai pilnvarotas personas administratīvā aktā, lai nodrošinātu dažādu iesaistīto iestāžu un nozaru grupu līdzdalību un nepārtrauktību. Civilās aviācijas ģenerāldirektoram (*DGCA*) vai attiecīgai iestādei ir jāuzsāk minētais process, lai iegūtu šādas pilnvaras ar valsts politiskās sistēmas starpniecību.

<i>Čikāgas konvencijas prasības</i>	<i>Īstenošanas uzdevumi</i>
10. pants. <i>Nolaišanās muiņas lidlaukā</i> [..] visi gaisa kuģi, kas ielido Līgumslēdzējas valsts teritorijā, nosēžas šīs valsts norādītā lidostā muiņas un cita veida pārbaudei, ja to pieprasa šīs valsts noteikumi. Izlidojot no Līgumslēdzējas valsts teritorijas, šie gaisa kuģi izlido no līdzīgi norādītas muiņas lidostas. [...]	— Atbilstīgi vajadzībai izveidot un atvērt jaunas muiņas lidostas. — Izstrādāt procedūras, ar kurām regulāru un neregulāru reisus ekspluatanti var pieprasīt atļauju nosēties muiņas lidostās vai izlidot no tām. — Muiņas lidostās izvietot robežkontroles dienestu.
13. pants. <i>Ieceļošanas un izceļošanas noteikumi</i> Pasažieru, apkalpes ieceļošana vai kravas ievešana Līgumslēdzējas valsts teritorijā vai pasažieru, apkalpes izceļošana vai kravas izvešana no tās, vai arī atrašanās šajā teritorijā ir saskaņā ar šīs valsts normatīvajiem aktiem attiecībā uz gaisa kuģa pasažieru, apkalpes ieceļošanu vai kravas ievešanu tās teritorijā vai pasažieru, apkalpes izceļošanu vai kravas izvešanu no tās, piemēram, par ieceļošanu vai ievešanu, izceļošanu vai izvešanu, imigrāciju, pasu kontroli, muiņu un karantīnu.	— Sniegt atbalstu robežkontroles iestādēm, palīdzot tām lidostās izveidot un uzturēt efektīvas pārbaudes sistēmas un racionalizēt attiecīgās procedūras. — Izveidot programmas drošības problēmu, piemēram, dokumentu viltošanas, nelegālās migrācijas un kontrabandas, kontrolei. — Koordinēt sagatavošanos liela skaita ārvalstnieku pārbaudei īpašu pasākumu, piemēram, starptautisku sporta pasākumu, gadījumā.
14. pants. <i>Slimības izplatīšanās nepieļaušana</i> Visas Līgumslēdzējas valstis vienojas veikt efektīvus pasākumus, lai nepieļautu, ka ar aeronavigācijas starpniecību izplatās holēra, epidēmiskais tīfs, bakas, dzeltenais drudzis, mēris un tādas citas infekcijas slimības, kuras Līgumslēdzējas valstis nolemj laiku pa laikam noteikt, [...]	— Izveidot, pārskatīt un vajadzības gadījumā grozīt valsts politiku attiecībā uz lipīgu slimību izplatīšanas ar gaisa satiksmi novēršanu, piemēram, gaisa kuģu dezinfekcijas, dezinfekcijas, ar sabiedrības veselības aizsardzību saistītas karantīnas programmas un ārkārtas gadījumos piemērojami kontroles pasākumi.

22. pants. Formalitāšu kārtības atvieglošana Visas Līgumslēdzējas valstis vienojas noteikt visus īstenojamus pasākumus, izdodot īpašus noteikumus vai citādi, lai atvieglotu un paātrinātu pārvietošanos ar gaisa kuģiem starp Līgumslēdzēju valstu teritorijām un lai nepieļautu nevajadzīgu gaisa kuģu, apkalpes, pasažieru un kravas aizkavēšanu, jo īpaši, piemērojot tiesību aktus saistībā ar imigrāciju, karantīnu, muiņu un muietošanu.	— Izveidot, pārskatīt un, ja nepieciešams, grozīt valsts noteikumus, ar kuriem tiek īstenoti valsts muitas, imigrācijas un karantīnas normatīvie akti attiecībā uz starptautisko gaisa satiksmi.
23. pants. Muitas un imigrācijas procedūras Katra Līgumslēdzēja valsts apņemas, ciktāl tā uzskata to par realizējamu, noteikt muitas un imigrācijas procedūras, kas skar starptautisko aeronavigāciju saskaņā ar praksi, kas var tikt noteikta vai ieteikta laiku pa laikam atbilstoši šai Konvencijai. [...]	— Izveidot un, ja nepieciešams, grozīt lidostās piemērotās muitas un imigrācijas procedūras, lai tās atbilstu 9. pielikumā noteiktajiem standartiem un ieteicamajai praksei. — Veicināt un aizstāvēt pasu un citu ceļošanas dokumentu izdošanu valstī atbilstoši Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) specifikācijām, kas noteiktas dok. Nr. 9303 "Mašīnlasāmie ceļošanas dokumenti".
37. pants. Starptautisko standartu un procedūru pieņemšana Katra Līgumslēdzēja valsts apņemas sadarboties, lai nodrošinātu visaugstāko iespējamo noteikumu, standartu, procedūru un organizācijas vienveidības pakāpi attiecībā uz gaisa kuģiem, personālu, gaisa trasēm un palīgpakalpojumiem visās jomās, kurās šāda vienveidība atvieglo un uzlabo aeronavigāciju. [...] j) muitas un imigrācijas procedūras [...]	— Piedalīties ICAO īstenojamā 9. pielikuma izstrādē. — Regulāri pārskatīt valsts procedūras, lai nodrošinātu atbilstību 9. pielikuma prasībām.
38. pants. – Atkāpes no starptautiskajiem standartiem un procedūrām Ikviens valsts, kura uzskata par neiespējamu nodrošināt pilnīgu atbilstību jebkuram šādam starptautiskajam standartam vai procedūrai vai pilnībā saskaņot savus noteikumus vai praksi ar jebkuru no starptautiskajiem standartiem vai procedūrām pēc to grozīšanas, vai kura uzskata, ka ir jāpieņem noteikumi vai prakse, kas kādā noteiktā aspektā atšķiras no tiem, kas noteikti ar starptautisko standartu, nekavējoties ziņo Starptautiskajai Civilās aviācijas organizācijai par atšķirībām starp savu praksi un to praksi, kas noteikta ar starptautisko standartu. [...]	— Regulāri pārbaudīt visu attiecīgo iestāžu atbilstību 9. pielikuma prasībām un paziņot ICAO par atšķirībām starp valsts praksi un attiecīgajiem standartiem.

13. PAPILDINĀJUMS. SABIEDRĪBAS VESELĪBAS PASAŽIERA LOKĀCIJAS VEIDLAPA

Sabiedrības veselības pasažiera lokācijas veidlapa Lai aizsargātu jūsu veselību, sabiedrības veselības darbiniekiem nepieciešama jūsu aizpildīta veidlapa vienmēr, kad viņiem ir aizdomas par lipīgu slimību uz lidojumā esoša gaisa kuģa.

Jūsu informācija palīdzēs sabiedrības veselības darbiniekiem sazināties ar jums gadījumā, ja jūs būsit nonācis saskarē ar lipīgu slimību. Ir svarīgi aizpildīt šo veidlapu pilnīgi un precīzi.

Jūsu sniegto informāciju ir paredzēts glabāt saskaņā ar piemērojamajiem tiesību aktiem un izmantot vienīgi ar sabiedrības veselību saistītām vajadzībām.

Pateicamies par to, ka palīdzat mums aizsargāt jūsu veselību.

Pieaugušai personai no katras ģimenes jāaizpilda viena veidlapa. Rakstiet ar LIELAJIEM burtiem. Atstarpes norādiet ar tukšiem lauciņiem.

INFORMĀCIJA PAR LIDOJUMU:	1. aviosabiedrības nosaukums	2. Reisa numurs	3. Sēdvietas numurs	4. Ielidošanas datums (gggg/mm/dd)

INFORMĀCIJA PAR PERSONU:	5. Uzvārds	6. Vārds	7. Otrā vārda iniciālis	8. Dzimums
				Vīrietis Sieviete

TĀLRUŅA NUMURS(-I), pa kuru vajadzības gadījumā iespējams ar jums sazināties. Norādiet arī valsts kodu un pilsētas kodu

9. Mobilais tālrunis 10. Darba

11. Mājas 12. Cits

13. E-pasta adrese

PASTĀVĪGĀ ADRESE:

14. Mājas numurs un iela (*Mājas numuru un ielas nosaukumu atdaliel ar tukšu lauciņu*) 15. Dzīvokļa numurs

16. Pilsēta 17. Pavalsts/province

18. Valsts 19. Pasta indekss

PAGaidu ADRESE: Ja jūs viesojaties, norādiet vienīgi pirmo vietu, kur plānojat palikt.

20. Viesnīcas nosaukums (*attiecīgajā gadījumā*) 21. Mājas numurs un iela (*Mājas numuru un ielas nosaukumu atdaliel ar tukšu lauciņu*) 22. Dzīvokļa numurs

23. Pilsēta 24. Pavalsts/province

25. Valsts 26. Pasta indekss

ĀRKĀRTAS GADĪJUMIEM PAREDZĒTA KONTAKTINFORMĀCIJA, lai sazinātos ar personu, kura spēs ar jums sazināties turpmāko 30 dienu laikā

27. Uzvārds 28. Vārds 29. Pilsēta

30. Valsts 31. E-pasta adrese

32. Mobilais tālrunis 33. Cits tālrūņa numurs

34. CEĻABIEDRI – ĢIMENES LOCEKĻI: Norādiet vienīgi tos ģimenes locekļus, kuri jaunāki par 18 gadiem.

Uzvārds Vārds Sēdvietas numurs Vecums <18

(1) (2) (3) (4)

35. CEĻABIEDRI – NAV ĢIMENES LOCEKĻI: Norādiet arī grupas nosaukumu (*attiecīgajā gadījumā*)

Uzvārds Vārds Grupa (*tūrisma grupa, sporta komanda, kolēģu grupa, cits*)

(1) (2)

Piezīme. Sabiedrības veselības pasažiera lokācijas veidlapu iespējams lejupielādēt no

<http://www.icao.int/safety/aviation-medicine/Pages/guidelines.aspx> vai <http://www.capsca.org/CAPSCARef.html#EvalForms>

