KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) Nr. 1207/2011

(2011. gada 22. novembris),

ar ko nosaka prasības uzraudzības veiktspējai un savstarpējai savietojamībai Eiropas vienotajā gaisa telpā

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regulu (EK) Nr. 552/2004 par Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla savietojamību (savietojamības regula) [1] un jo īpaši tās 3. panta 5. punktu,

tā kā:

(1) Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regulas (EK) Nr. 549/2004, ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (pamatregula) [2], 8. panta 1. punktu Komisija ir izdevusi mandātu *Eurocontrol* izstrādāt prasības attiecībā uz uzraudzības veiktspēju un savstarpējo savietojamību Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīklā (*EATMN*). Šīs regulas pamatā ir ziņojums, kas pilnvarojuma izpildes rezultātā izstrādāts 2010. gada 9. jūlijā.

(2) Bezproblēmu darbība ir atkarīga no minimālo gaisa kuģu distancēšanas prasību saskaņotības, ko piemēro Eiropas vienotajā gaisa telpā.

(3) Lai nodrošinātu savietojamību, būtu jāpiemēro kopēji principi, apmainot uzraudzības datus starp sistēmām. Turklāt būtu jāidentificē minimālās spējas un veiktspēja, kas piemērojamas uzraudzības sistēmu gaisa kuģu komponentiem.

(4) Uzraudzības sistēmu gaisa kuģu komponentu spējām būtu jāļauj aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem elastīgi izvēlēties konkrētai videi vispiemērotākos uz zemes izvietoto uzraudzības sistēmu risinājumus.

(5) Šīs regulas īstenošana nedrīkst ierobežot citu uzraudzības lietojumu un tehnoloģiju ieviešanu, kas īpašos apstākļos dotu priekšrocības.

(6) Ekspluatantiem vajag pietiekamu laiku gan jaunu gaisa kuģu, gan pašreiz izmantojamās gaisa kuģu flotes aprīkošanai ar jaunām iespējām. Šis apstāklis jāņem vērā, nosakot obligātā aprīkojuma ieviešanas datumus.

(7) Nosakot iespējamo atvieglojumu kritērijus, kuru pamatā galvenokārt ir saimnieciska rakstura vai tehniski nepārvarami apstākļi, ekspluatantiem būtu jāatļauj izņēmuma gadījumos specifisku gaisa kuģu tipu neaprīkot ar dažām no prasītajām iespējām. Šajā sakarā jānosaka atbilstošas procedūras, kas ļautu Komisijai pieņemt attiecīgus lēmumus.

(8) Gaisa kuģu 24 bitu *ICAO* adreses būtu jāpiešķir un jāekspluatē saskaņā ar Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) prasībām, lai nodrošinātu gaisa kuģos un uz zemes izvietoto uzraudzības sistēmu savietojamību.

(9) Pamats, kas gaisa kuģu ekspluatantiem būtu jāizveido, ieviešot *ADS-B Out* spējas, būtu jāļauj izvietot zemes lietojumus un atvieglot arī turpmāko gaisa lietojumu izvietošanu.

(10) *EATMN* sistēmām būtu jāļauj īstenot uzlabotas, saskaņotas un apstiprinātas darbības koncepcijas visiem lidojuma posmiem, jo īpaši, kā tas paredzēts *ATM* ģenerālplānā, lai izstrādātu jaunas paaudzes Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības sistēmu (*SESAR*).

(11) Šīs regulas darbības jomas ietvaros sistēmu un to komponentu darbība būtu regulāri jāvērtē, ņemot vērā vietējo vidi, kurā tie darbojas.

(12) Īpašo procedūru vienota piemērošana Eiropas vienotajā gaisa telpā ir būtisks priekšnosacījums, lai panāktu sakaru savietojamību un vienotu darbību.

(13) Spektram, ko izmanto uzraudzības sistēmās, būtu jābūt aizsargātam, lai novērstu kaitīgus traucējumus. Dalībvalstīm būtu jāveic vajadzīgie pasākumi šajā jautājumā.

[1] OV L 96, 31.3.2004., 26. lpp.
[2] OV L 96, 31.3.2004., 1. lpp.

(14) Šai regulai nebūtu jāattiecas uz militārām operācijām un mācībām, kā minēts Regulas (EK) Nr. 549/2004 1. panta 2. punktā.

(15) Lai saglabātu vai uzlabotu pašreizējo darbības drošības līmeni, dalībvalstīm jānodrošina, ka attiecīgie nozares dalībnieki veic drošības novērtējumu, tostarp apdraudējuma apzināšanu, riska novērtējumu un mazināšanu. Lai šos procesus saskaņoti ieviestu sistēmās, uz kurām attiecas šī regula, ir nepieciešams noteikt īpašas drošības prasības visām savietojamības un veiktspējas prasībām.

(16) Saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 552/2004 savietojamības īstenošanas noteikumi apraksta īpašās atbilstības novērtēšanas procedūras, kas jāizmanto komponentu atbilstības vai piemērotības lietošanā novērtēšanai, kā arī sistēmu verifikācijai.

(17) Gadījumā, ja gaisa satiksmes pakalpojumi tiek sniegti galvenokārt vispārējās gaisa satiksmes gaisa kuģiem militārā uzraudzībā, iepirkuma ierobežojumi var kavēt atbilstību šai regulai.

(18) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar Vienotās gaisa telpas komitejas atzinumu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Priekšmets

Ar šo regulu nosaka prasības sistēmām, kas veicina uzraudzības datu sniegšanu, to komponentiem un saistītajām procedūrām, lai nodrošinātu šo sistēmu veiktspējas un savietojamības saskaņošanu un efektivitāti Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla (*EATMN*) ietvaros, kā arī nodrošinātu civilo un militāro koordināciju.

2. pants

Darbības joma

1. Šī regula attiecas uz uzraudzības ķēdi, kas sastāv no:

a) gaisa kuģos uzstādītajām uzraudzības sistēmām, šo sistēmu komponentiem un saistītajām procedūrām;

b) uz zemes izvietotajām uzraudzības sistēmām, šo sistēmu komponentiem un saistītajām procedūrām;

c) uzraudzības datu apstrādes sistēmām, šo sistēmu komponentiem un saistītajām procedūrām;

d) zeme–zeme sakaru sistēmām, ko izmanto uzraudzības datu izplatīšanai, to komponentiem un saistītajām procedūrām.

2. Šo regulu piemēro visiem vispārējās gaisa satiksmes lidojumiem, kas notiek atbilstīgi instrumentālo lidojumu noteikumiem gaisa telpā, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 551/2004 ([1]) 1. panta 3. punktā, izņemot 7. panta 3. punktu un 7. panta 4. punktu, kas attiecas uz visiem vispārējās gaisa satiksmes lidojumiem.

3. Šī regula attiecas uz gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem, kas sniedz gaisa satiksmes vadības pakalpojumus, pamatojoties uz uzraudzības datiem, un uz sakaru, navigācijas vai uzraudzības pakalpojumu sniedzējiem, kas izmanto 1. punktā paredzētās sistēmas.

3. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro Regulas (EK) Nr. 549/2004 2. pantā izklāstītās definīcijas.

Piemērojamas arī šādas definīcijas:

1) "uzraudzības dati" ir jebkura datu vienība ar uzraudzības sistēmā reģistrētu iesniegšanas laiku vai bez tā, kas attiecas uz:

a) gaisa kuģa 2D pozīciju;

b) gaisa kuģa vertikālo pozīciju;

c) gaisa kuģa leņķiskos stāvokli;

d) gaisa kuģa identitāti;

e) gaisa kuģa 24 bitu *ICAO* adresi;

f) gaisa kuģa nolūku (*intent*);

g) gaisa kuģa ātrumu;

h) gaisa kuģa paātrinājumu;

2) "ekspluatants" ir persona, organizācija vai uzņēmums, kas ir iesaistīts vai kas piedāvā iesaistīties gaisa kuģa ekspluatācijā;

([1]) OV L 96, 31.3.2004., 20. lpp.

3) "*ADS-B*" ir automātiskā atkarīgā novērošana – raidīšana, novērošanas metode, saskaņā ar kuru gaisa kuģis, izmantojot datu pārraidi, automātiski nodrošina datus, kas iegūti no gaisa kuģī uzstādītās navigācijas un atrašanās vietas noteikšanas sistēmas;

4) "*ADS-B Out*" ir *ADS-B* uzraudzības datu sniegšana, pārraidot no gaisa kuģa;

5) "kaitīgs traucējums" ir traucējums, kas neļauj veikt darbības atbilstīgi pamatprasībām;

6) "uzraudzības ķēde" ir sistēma, kas sastāv no gaisa un zemes sastāvdaļu kopuma, ko izmanto, lai noteiktu attiecīgās gaisa kuģa uzraudzības vienības, ieskaitot uzraudzības datu apstrādes sistēmu, ja tā ir uzstādīta;

7) "kooperatīva uzraudzības ķēde" ir uzraudzības ķēde, kam nepieciešami zemes un gaisa komponenti, lai noteiktu uzraudzības datu vienības;

8) "uzraudzības datu apstrādes sistēma" ir sistēma, kas apstrādā visus ievadītos uzraudzības datus, lai veidotu gaisa kuģu uzraudzības datu vislabāko pašreizējo aplēsi;

9) "gaisa kuģa identifikācija" ir burtu, ciparu grupa vai to kombinācija, kas ir vai nu identiska gaisa kuģa izsaukuma zīmei, kura izmantojama "gaiss–zeme" sakaros, vai ir tās kodēts ekvivalents un kura tiek izmantota gaisa kuģa identificēšanai gaisa satiksmes pakalpojumu "zeme–zeme" sakaros;

10) "valsts gaisa kuģis" ir jebkurš gaisa kuģis, ko izmanto armijas, muitas vai policijas vajadzībām;

11) "valsts transporta gaisa kuģis" ir valsts gaisa kuģis ar fiksētiem spārniem, kas paredzēts cilvēku un/vai kravas pārvadāšanai;

12) "ekstrapolēt" ir projicēt, prognozēt vai paplašināt zināmus datus, pamatojoties uz vērtībām jau novērotā laika intervālā;

13) "*coasted*" ir ekstrapolēšana uz ilgāku laiku nekā zemes uzraudzības sistēmas atjaunināšanas periods;

14) "piemērošanas laiks" ir laiks, kurā datu vienība uzraudzības ķēdē ir izmērīta, vai laiks, attiecībā uz kuru uzraudzības ķēdē tā ir aprēķināta;

15) "precizitāte" ir datu vienības norādītās vērtības atbilstības pakāpe tās patiesajai vērtībai laikā, kad datu vienība iziet no uzraudzības ķēdes;

16) "pieejamība" ir sistēmas vai komponenta līmenis, kurā nepieciešamības gadījumā ir iespējama tā darbība;

17) "integritāte" ir ievadītās datu vienības vērtības un tās izejošās vērtības nepamanītas (sistēmas līmenī) neatbilstības pakāpe;

18) "nepārtrauktība" ir iespējamība, ka sistēma veiks vajadzīgās funkcijas bez neplānota pārtraukuma, pieņemot, ka sistēma ir pieejama paredzētās darbības uzsākšanai;

19) "savlaicīgums" ir starpība starp datu vienības izvades laiku un minētās datu vienības piemērošanas laiku.

4. pants

Veiktspējas prasības

1. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji nodrošina bezproblēmu darbību gaisa telpā, par kuru tie ir atbildīgi, un pie robežas ar blakusesošajām gaisa telpām, piemērojot atbilstīgas minimālās prasības gaisa kuģu distancēšanai.

2. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji nodrošina, ka sistēmas, kas minētas 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā, tiek ieviestas pēc vajadzības, lai atbalstītu distancēšanas minimumu, ko piemēro saskaņā ar 1. punktu.

3. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji nodrošina, ka uzraudzības ķēdes izvade, kas minēta 2. panta 1. punktā, atbilst veiktspējas prasībām, kas noteiktas I pielikumā, ar nosacījumu, ka izmantotās gaisa kuģa komponentu funkcijas atbilst prasībām, kas noteiktas II pielikumā.

4. Ja aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs identificē gaisa kuģi, kura avionika uzrāda funkcionālu anomāliju, viņš informē lidojuma ekspluatantu par novirzi no veiktspējas prasībām. Ekspluatants izmeklē šo jautājumu pirms nākamā lidojuma uzsākšanas un līdztekus gaisa kuģa un tā avionikas parastajai apkopei un korekcijas procedūrām veic visu vajadzīgo remontu.

5. pants

Savietojamības prasības

1. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji nodrošina, ka visi uzraudzības dati, kas pārsūtīti citiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem no to sistēmām, kuras minētas 2. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktā, atbilst prasībām, kas noteiktas III pielikumā.

2. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, pārsūtot citiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem uzraudzības datus no savām sistēmām, kas minētas 2. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktā, noslēdz ar tiem oficiālas vienošanās par datu apmaiņu saskaņā ar IV pielikumā noteiktajām prasībām.

3. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji nodrošina, ka vēlākais līdz 2020. gada 2. janvārim kooperatīvajai uzraudzības ķēdei ir nepieciešamās spējas, kas ļauj veikt individuālu gaisa kuģa identifikāciju, izmantojot gaisa kuģa identifikācijas funkciju no gaisa kuģa uz zemi, kas pieejama gaisa kuģos, kuri aprīkoti saskaņā ar II pielikumu.

4. Ekspluatanti nodrošina, ka:

a) gaisa kuģi, kas veic 2. panta 2. punktā minētos lidojumus ar individuālo lidojumderīguma sertifikātu, kurš pirmoreiz izsniegts 2015. gada 8. janvārī vai pēc šā datuma, ir aprīkoti ar sekundārā novērošanas radara atbildētājiem, kam ir II pielikuma A daļā noteiktās spējas;

b) gaisa kuģi ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu virs 5 700 kg vai ar maksimālā patiesā kreisēšanas ātruma spēju lielāku par 250 mezgliem, kas veic 2. panta 2. punktā minētos lidojumus ar individuālo lidojumderīguma sertifikātu, kurš pirmoreiz izsniegts 2015. gada 8. janvārī vai pēc šā datuma, ir aprīkoti ar sekundārā novērošanas radara atbildētājiem, kam papildus spējām, kas noteiktas II pielikuma A daļā, ir minētā pielikuma B daļā noteiktās spējas;

c) gaisa kuģi ar fiksētiem spārniem ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu virs 5 700 kg vai ar maksimālā patiesā kreisēšanas ātruma spēju lielāku par 250 mezgliem, kas veic 2. panta 2. punktā minētos lidojumus ar individuālo lidojumderīguma sertifikātu, kurš pirmoreiz izsniegts 2015. gada 8. janvārī vai pēc šā datuma, ir aprīkoti ar sekundārā novērošanas radara atbildētājiem, kam papildus spējām, kas noteiktas II pielikuma A daļā, ir minētā pielikuma C daļā noteiktās spējas.

5. Ekspluatanti nodrošina, ka vēlākais līdz 2017. gada 7. decembrim:

a) gaisa kuģi, kas veic 2. panta 2. punktā minētos lidojumus ar individuālo lidojumderīguma sertifikātu, kurš pirmoreiz izsniegts pirms 2015. gada 8. janvāra, tiek aprīkoti ar sekundārā novērošanas radara atbildētājiem, kam ir II pielikuma A daļā noteiktās spējas;

b) gaisa kuģi ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu virs 5 700 kg vai ar maksimālā patiesā kreisēšanas ātruma spēju lielāku par 250 mezgliem, kuri veic 2. panta 2. punktā minētos lidojumus ar individuālo lidojumderīguma sertifikātu, kurš pirmoreiz izsniegts pirms 2015. gada 8. janvāra, tiek aprīkoti ar sekundārā novērošanas radara atbildētājiem, kam papildus spējām, kas noteiktas II pielikuma A daļā, ir minētā pielikuma B daļā noteiktās spējas;

c) gaisa kuģi ar fiksētiem spārniem ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu virs 5 700 kg vai ar maksimālā patiesā kreisēšanas ātruma spēju lielāku par 250 mezgliem, kuri veic 2. panta 2. punktā minētos lidojumus ar individuālo lidojumderīguma sertifikātu, kurš pirmoreiz izsniegts pirms 2015. gada 8. janvāra, tiek aprīkoti ar sekundārā novērošanas radara atbildētājiem, kam papildus spējām, kas noteiktas II pielikuma A daļā, ir minētā pielikuma C daļā noteiktās spējas.

6. Ekspluatanti nodrošina, ka gaisa kuģi, kas aprīkoti saskaņā ar 4. un 5. punktu un ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu virs 5 700 kg vai ar maksimālā patiesā kreisēšanas ātruma spēju lielāku par 250 mezgliem, darbojas no vairākām antenām, izmantojot to, kurai ir labāks signāls, kā noteikts Čikāgas konvencijas 10. pielikuma 3.1.2.10.4. punktā, IV sējums, ceturtais izdevums, ieskaitot visus grozījumus līdz Nr. 85.

7. Dalībvalstis var noteikt pārvadāšanas prasības saskaņā ar 4. punkta b) apakšpunktu un 5. punkta b) apakšpunktu visiem gaisa kuģiem, kuri veic lidojumus, kas minēti 2. panta 2. punktā, zonās, kurās uzraudzības pakalpojumus, izmantojot novērošanas datus, kas noteikti II pielikuma B daļā, sniedz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji.

8. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji nodrošina, ka pirms 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā minēto sistēmu nodošanas ekspluatācijā tie īsteno visefektīvākos ieviešanas risinājumus, ņemot vērā vietējo darbības vidi, ierobežojumus un vajadzības, kā arī gaisa telpas izmantotāju iespējas.

6. pants

Spektra aizsardzība

1. Vēlākais līdz 2015. gada 5. februārim dalībvalstis nodrošina, ka, pārlidojot dalībvalsti, sekundārā novērošanas radara atbildētāji, kas atrodas gaisa kuģos, netiek pakļauti pārmērīgiem pieprasījumiem, ko pārraida uz zemes bāzēti uzraudzības pieprasītāji un kuri vai nu izsauc atbildes, vai, pat neizsaucot atbildi, ir ar pietiekamu jaudu, lai pārsniegtu saņēmēja sekundārā novērošanas radara atbildētāja minimālo uztvērēja sliekšņa līmeni.

2. Lai sasniegtu 1. punkta mērķus, šādu pieprasījumu summa nedrīkst likt sekundārā novērošanas radara atbildētājam pārsniegt atbilžu skaitu sekundē, izņemot visas pašģenerējamās pārraides, kas norādītas Čikāgas konvencijas 10. pielikuma 3.1.1.7.9.1. punktā par A/C režīma atbildēm un 3.1.2.10.3.7.3. punktā par S režīma atbildēm, IV sējums, ceturtais izdevums.

3. Vēlākais līdz 2015. gada 5. februārim dalībvalstis nodrošina, ka uz zemes bāzēti raidītāji, kas darbojas dalībvalstī, nerada kaitīgus traucējumus citām uzraudzības sistēmām.

4. Gadījumā, ja dalībvalstīm rodas domstarpības par 1. un 3. punktā izklāstītajiem pasākumiem, attiecīgās dalībvalstis iesniedz šo jautājumu Komisijai.

7. pants

Saistītās procedūras

1. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji saskaņā ar prasībām, kas noteiktas V pielikumā, novērtē uz zemes bāzētās uzraudzības ķēdes veiktspējas līmeni, pirms nodod to ekspluatācijā, kā arī regulāri – ekspluatācijas laikā.

2. Ekspluatanti nodrošina, ka pārbaudi veic vismaz reizi divos gados un, ja konkrētam gaisa kuģim konstatē anomāliju, lai datu vienības, kas norādītas II pielikuma A daļas 3. punktā, II pielikuma B daļas 3. punktā un II pielikuma C daļas 2. punktā, vajadzības gadījumā tiek pareizi sniegtas to gaisa kuģos uzstādīto sekundārā novērošanas radara atbildētāju izvadē. Ja kāda no datu vienībām netiek sniegta pareizi, tad ekspluatants izmeklē šo gadījumu pirms nākamā lidojuma uzsākšanas un līdztekus gaisa kuģa un tā avionikas parastajai apkopei un korekcijas procedūrām veic visu vajadzīgo remontu.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka gaisa kuģu 24 bitu *ICAO* adreses piešķiršana gaisa kuģiem, kas aprīkoti ar S režīma atbildētāju, atbilst Čikāgas konvencijas 10. pielikuma 9. nodaļai un tās papildinājumam, III sējums, otrais izdevums, ieskaitot visus grozījumus līdz Nr. 85.

4. Ekspluatanti nodrošina, ka to izmantotajā gaisa kuģī visi S režīma atbildētāji darbojas ar 24 bitu *ICAO* gaisa kuģa adresi, kas atbilst reģistrācijai, ko piešķīrusi valsts, kurā gaisa kuģis ir reģistrēts.

8. pants

Valsts gaisa kuģi

1. Dalībvalstis nodrošina, ka vēlākais līdz 2017. gada 7. decembrim valsts gaisa kuģi, kas veic lidojumus saskaņā ar 2. panta 2. punktu, ir aprīkoti ar sekundārās novērošanas radara atbildētāju, kam ir II pielikuma A daļā noteiktās spējas.

2. Dalībvalstis nodrošina, ka vēlākais līdz 2019. gada 1. janvārim valsts transporta tipa gaisa kuģi ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu virs 5 700 kg vai ar maksimālā patiesā kreisēšanas ātruma spēju lielāku par 250 mezgliem, ko izmanto saskaņā ar 2. panta 2. punktu, ir aprīkoti ar sekundārā novērošanas radara atbildētājiem, kam papildus spējām, kas noteiktas II pielikuma A daļā, ir minētā pielikuma B un C daļā noteiktās spējas.

3. Dalībvalstis ne vēlāk kā līdz 2016. gada 1. jūlijam paziņo Komisijai to valsts gaisa kuģu sarakstu, kurus nevar aprīkot ar sekundārā novērošanas radara atbildētāju, kas atbilst prasībām, kuras noteiktas II pielikuma A daļā, kā arī pamatojumu, kāpēc gaisa kuģi nav ar tiem aprīkoti.

Dalībvalstis ne vēlāk kā līdz 2018. gada 1. jūlijam paziņo Komisijai to valsts transporta tipa gaisa kuģu ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu virs 5 700 kg vai ar maksimālā patiesā kreisēšanas ātruma spēju lielāku par 250 mezgliem sarakstu, kurus nevar aprīkot ar sekundārā novērošanas radiolokatora atbildētāju, kas atbilst prasībām, kuras noteiktas II pielikuma B un C daļā, kā arī pamatojumu, kāpēc gaisa kuģi nav ar tiem aprīkoti.

Pamatojums, kāpēc gaisa kuģi nav ar tiem aprīkoti, ir viens no sekojošiem:

a) nepārvarami tehniski iemesli;

b) valsts gaisa kuģi, kas veic lidojumus saskaņā ar 2. panta 2. punktu, kas tiks izņemti no ekspluatācijas vēlākais līdz 2020. gada 1. janvārim;

c) iepirkuma ierobežojumi.

4. Ja valsts gaisa kuģi nevar aprīkot ar sekundārā novērošanas radara atbildētāju, kā norādīts 1. vai 2. punktā, tāda iemesla, kas minēts 3. punkta c) apakšpunktā, dalībvalstis pamatojumā iekļauj savus iepirkuma plānus attiecībā uz šiem gaisa kuģiem.

5. Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji nodrošina, ka valsts gaisa kuģi, kas minēti 3. punktā, var tikt uzņemti ar nosacījumu, ka tos var droši apkalpot gaisa satiksmes pārvaldības sistēmas jaudas ietvaros.

6. Dalībvalstis valsts aeronavigācijas informatīvajos izdevumos publicē kārtību, kā apkalpojami valsts gaisa kuģi, kuri nav aprīkoti saskaņā ar 1. vai 2. punktu.

7. Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji katru gadu paziņo dalībvalstij, kas tos ir pilnvarojusi, savus plānus tādu valsts gaisa kuģu apkalpošanai, kuri nav aprīkoti saskaņā ar 1. vai 2. punktu. Minētos plānus nosaka, ņemot vērā ierobežojumus, kas saistīti ar 6. punktā minēto kārtību.

9. pants

Drošības prasības

1. Dalībvalstis nodrošina, ka vēlākais līdz 2015. gada 5. februārim iesaistītās puses veic drošības novērtējumu visām pastāvošajām sistēmām, kas minētas 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā.

2. Dalībvalstis nodrošina, ka pirms jebkādu izmaiņu veikšanas pašreizējās sistēmās, kas minētas 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā, vai pirms jaunu sistēmu ieviešanas iesaistītās puses veic drošības novērtējumu, tostarp apdraudējuma apzināšanu, riska novērtējumu un mazināšanu.

3. Veicot 1. un 2. punktā norādīto drošības novērtējumu, VI pielikumā noteiktās drošības prasības jāņem vērā kā obligātas prasības.

10. pants

Komponentu atbilstība vai piemērotība lietošanai

Pirms Regulas (EK) Nr. 552/2004 5. pantā paredzētās EK atbilstības deklarācijas vai deklarācijas par piemērotību lietošanai izdošanas šīs regulas 2. panta 1. punktā minēto sistēmu komponentu ražotāji vai to Savienībā reģistrētie pilnvarotie pārstāvji novērtē šo komponentu atbilstību vai piemērotību lietošanai saskaņā ar VII pielikumā izklāstītajām prasībām.

Tomēr sertifikācijas procesu, kas atbilst prasībām Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 216/2008 ([1]), uzskata par pieņemamu kārtību minēto komponentu atbilstības novērtēšanai, ja šajā kārtībā iekļauta pārbaude par atbilstību šajā regulā ietvertajām savietojamības, veiktspējas un drošības prasībām.

11. pants

Sistēmu verificēšana

1. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, kas var pierādīt vai ir pierādījuši, ka atbilst VIII pielikumā izklāstītajiem nosacījumiem, veic 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā minēto sistēmu verifikāciju atbilstīgi IX pielikuma A daļā noteiktajām prasībām.

2. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, kas nevar pierādīt savu atbilstību VIII pielikumā izklāstītajiem nosacījumiem, uztic 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā minēto sistēmu verifikāciju pilnvarotai iestādei. Šo verifikāciju veic saskaņā ar IX pielikuma B daļas prasībām.

3. Sertifikācijas procesu, kas atbilst Regulas (EK) Nr. 216/2008 prasībām, uzskata par pieņemamu kārtību sistēmu verificēšanai, ja tajā iekļauta pārbaude par atbilstību šajā regulā ietvertajām savietojamības, veiktspējas un drošības prasībām.

12. pants

Papildu prasības

1. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji nodrošina, ka viss attiecīgais personāls ir pienācīgi informēts par šajā regulā noteiktajām prasībām un attiecīgi apmācīts darba pienākumu veikšanai.

2. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji:

a) izstrādā un atjaunina darbības rokasgrāmatas, kurās ir vajadzīgās instrukcijas un informācija, lai viss iesaistītais personāls varētu piemērot šo regulu;

b) nodrošina, lai būtu pieejamas un tiktu atjauninātas a) apakšpunktā minētās rokasgrāmatas un lai to atjaunināšana un izplatīšana tiktu veikta atbilstīgi kvalitātes un dokumentu konfigurācijas vadībai;

c) nodrošina, ka darba metodes un ekspluatācijas kārtība atbilst šīs regulas prasībām.

3. Ekspluatanti veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka personāls, kas strādā ar uzraudzības iekārtām un veic to tehnisko apkopi, ir pienācīgi informēts par šīs regulas attiecīgajām prasībām un attiecīgi apmācīts darba pienākumu veikšanai un ka šo iekārtu lietošanas instrukcijas ir pieejamas pilotu kabīnē, ja tas ir iespējams.

4. Dalībvalstis nodrošina atbilstību šai regulai, tostarp publicē attiecīgu informāciju par uzraudzības iekārtām valsts aeronavigācijas informatīvajos izdevumos.

([1]) OV L 79, 19.3.2008., 1. lpp.

13. pants

Atbrīvojumi apvienotajai uzraudzības ķēdei

1. Attiecībā uz īpašajiem gadījumiem, ja pieejas zonā gaisa satiksmes pakalpojumus sniedz militāras vienības vai militārā uzraudzībā un tad, ja iepirkuma ierobežojumi liedz izpildīt 5. panta 3. punkta prasības, dalībvalstis ne vēlāk kā 2017. gada 31. decembrī Komisijai dara zināmu datumu, kad tiks nodrošināta apvienotās uzraudzības ķēdes atbilstība, kas nedrīkst būt vēlāk par 2025. gada 2. janvāri.

2. Pēc apspriešanās ar tīkla pārvaldnieku un ne vēlāk kā 2018. gada 31. decembrī Komisija var pārskatīt tos atbrīvojumus, kas paziņoti saskaņā ar 1. punktu un kas varētu būtiski ietekmēt *EATMN*.

14. pants

Atbrīvojumi gaisa kuģiem

1. Konkrēta tipa gaisa kuģi, kam pirmā lidojumderīguma sertifikāts izsniegts pirms 2015. gada 8. janvāra, ar maksimālo pacelšanās masu virs 5 700 kg vai ar maksimālā patiesā kreisēšanas ātruma spēju lielāku par 250 mezgliem, kam uz gaisa kuģa klāja digitālās kopnes nav pieejami visi II pielikuma C daļā norādītie parametri, var atbrīvot no prasības ievērot 5. panta 5. punkta c) apakšpunkta prasības.

2. Konkrēta tipa gaisa kuģus, kam pirmā lidojumderīguma sertifikāts izsniegts pirms 1990. gada 1. janvāra, ar maksimālo pacelšanās masu virs 5 700 kg vai ar maksimālā patiesā kreisēšanas ātruma spēju lielāku par 250 mezgliem, var atbrīvot no prasības ievērot 5. panta 6. punkta prasības.

3. Attiecīgās dalībvalstis ne vēlāk kā līdz 2017. gada 1. jūlijam paziņo Komisijai sīku informāciju, kas pamato nepieciešamību piešķirt atbrīvojumu šiem konkrēta tipa gaisa kuģiem, pamatojoties uz 5. punkta kritērijiem.

4. Komisija izskata pieprasījumus par 3. punktā minēto atbrīvojumu piešķiršanu un pēc apspriešanās ar iesaistītajām pusēm pieņem lēmumu.

5. Šā panta 3. punktā minētajā sarakstā iekļauj šādu informāciju:

a) konkrēta tipa gaisa kuģi, kuru ražošana drīzumā tiks izbeigta;

b) konkrēta tipa gaisa kuģi, ko ražo ierobežotā skaitā;

c) nesamērīgas modernizācijas izmaksas.

15. pants

Stāšanās spēkā un piemērošana

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Regulas 4. pantu, 5. panta 1. un 2. punktu un 7. panta 1. punktu piemēro no 2013. gada 13. decembra.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2011. gada 22. novembrī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs
José Manuel BARROSO

I PIELIKUMS

Veiktspējas prasības, kas minētas 4. panta 3. punktā

1. **Prasības uzraudzības datiem**

1.1. Visas 4. panta 3. punktā minētās uzraudzības ķēdes sniedz vismaz šādus uzraudzības datus:

a) 2D pozicionēšanas dati (gaisa kuģa horizontālā pozīcija);

b) uzraudzības datu statuss:

— apvienoti/neapvienoti/kombinēti,

— *coasted* vai ne,

— 2D pozicionēšanas datu piemērošanas laiks.

1.2. Turklāt visas 4. panta 3. punktā minētās apvienotās uzraudzības ķēdes sniedz vismaz šādus uzraudzības datus:

a) vertikālās pozicionēšanas dati (to pamatā – no gaisa kuģa saņemtais barometriskais augstums);

b) operatīvie identifikācijas dati (gaisa kuģa identitāte, ko saņem no gaisa kuģa, piemēram, gaisa kuģa identifikācija un/vai A režīma kods);

c) papildu indikatori:

— ārkārtas situācijas indikatori (piemēram, nelikumīga iejaukšanās, radio bojājumi un vispārēja ārkārtas situācija);

— noteiktās pozīcijas rādītājs;

d) uzraudzības datu statuss (vertikālās pozicionēšanas datu piemērošanas laiks).

2. **Prasības uzraudzības datiem**

2.1. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji definē to uzraudzības datu veiktspējas prasības precizitātei, pieejamībai, integritātei, nepārtrauktībai, aktualitātei, ko sniedz sistēmas, kas minētas 4. panta 3. punktā un ko izmanto uzraudzības lietojumu nodrošināšanai.

2.2. 4. panta 3. punktā minēto sistēmu sniegtās horizontālās pozīcijas precizitātes novērtēšana kā minimums ietver horizontālās pozīcijas kļūdas novērtējumu.

2.3. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji verificē atbilstību veiktspējas prasībām, kas noteiktas saskaņā ar 2.1. un 2.2. punktu.

2.4. Atbilstības verifikāciju veic, pamatojoties uz uzraudzības datiem, ko uzraudzības datu lietotājam sniedz uzraudzības ķēdes izvade.

II PIELIKUMS

A daļa. Sekundārā novērošanas radara atbildētāju spējas, kā minēts 4. panta 3. punktā, 5. panta 4. punkta a) apakšpunktā un 5. punkta a) apakšpunktā, 7. panta 2. punktā un 8. panta 1. un 2. punktā

1. Sekundārā novērošanas radara atbildētāju minimālās spējas ir 2.s līmeņa S režīms, kas sertificēts saskaņā ar Čikāgas konvencijas 10. pielikuma 2.1.5.1.2., 2.1.5.1.7. un 3.1.2.10. punktu, IV sējums (ceturtais izdevums, ietverot visus grozījumus līdz Nr. 85).

2. Katrs uzstādītais atbildētāja reģistrs atbilst attiecīgajai nodaļai *ICAO* dokumentā Nr. 9871 (2. izdevums).

3. Atbildētājam ir pieejamas šādas datu vienības, un atbildētājs tās pārraida, izmantojot S režīma protokolu un saskaņā ar *ICAO* dokumentā Nr. 9871 (2. izdevums) norādīto formātu:

   a) gaisa kuģa 24 bitu *ICAO* adrese;

   b) A režīma kods;

   c) barometriskais augstums;

   d) lidojuma statuss (uz zemes vai gaisā);

   e) ziņojums par datu pārraides spējām:

      — gaisa kuģa sadursmju novēršanas sistēmas (*Airborne Collision Avoidance System – ACAS*) spējas,

      — S režīma noteikto pakalpojumu spējas,

      — gaisa kuģa identifikācijas spējas,

      — spēja pārraidīt pašģenerējamos signālus,

      — uzraudzības identifikācijas spēja,

      — vispārējās lietošanas *Ground Initiated Comms.-B* (*GICB*) spēju ziņojums (izmaiņu norāde),

      — S režīma apakštīkla versijas numurs;

   f) ziņojums par *GICB* spējas kopējo izmantošanu;

   g) gaisa kuģa identifikācija;

   h) noteiktās pozīcijas rādītājs (*special position indication – SPI*);

   i) ārkārtas gadījuma statuss (vispārējs ārkārtas gadījums, sakaru trūkums, nelikumīga iejaukšanās), tostarp īpašu A režīma kodu izmantošana, lai norādītu uz dažādiem ārkārtas gadījuma statusiem;

   j) *ACAS* aktīvās sadursmju novēršanas rekomendācijas, ja gaisa kuģis ir aprīkots ar satiksmes brīdinājuma un sadursmju novēršanas sistēmu II (*TCAS II*).

4. Atbildētājam var būt pieejamas citas datu vienības.

5. Datu vienības, kas minētas 4. punktā, atbildētājs var pārraidīt, tikai izmantojot S režīma protokolu, ja gaisa kuģa un iekārtas sertifikācijas process ietver šo datu vienību pārraidi, izmantojot S režīma protokolu.

6. Atbildētāja darbības nepārtrauktība, izmantojot S režīma protokolu, ir vienāda ar vai mazāka nekā $2. 10^{-4}$ uz lidojuma stundu (t. i., vidējais laiks starp atteicēm vienāds ar vai lielāks nekā 5 000 lidojuma stundu).

B daļa. Sekundārā novērošanas radara atbildētāju spējas, kā minēts 4. panta 3. punktā, 5. panta 4. punkta b) apakšpunktā, 5. punkta b) apakšpunktā un 7. punktā, 7. panta 2. punktā un 8. panta 3. punktā

1. Sekundārā novērošanas radara atbildētāja minimālās spējas ir 2.es līmeņa S režīms, kas sertificēts saskaņā ar Čikāgas konvencijas 10. pielikuma 2.1.5.1.2., 2.1.5.1.6., 2.1.5.1.7. un 3.1.2.10. punktu, IV sējums (ceturtais izdevums, ietverot visus grozījumus līdz Nr. 85).

2. Katrs izmantotais atbildētāja reģistrs atbilst attiecīgajai nodaļai *ICAO* dokumentā Nr. 9871 (2. izdevums).

3. Atbildētājam ir pieejamas šādas datu vienības, un atbildētājs tās pārraida, izmantojot pagarināto pašģenerējošo (*ES*) *ADS-B* protokola versiju 2 un saskaņā ar *ICAO* dokumentā Nr. 9871 (2. izdevums) norādīto formātu:

   a) gaisa kuģa 24 bitu *ICAO* adrese;

   b) gaisa kuģa identifikācija;

   c) A režīma kods;

   d) noteiktās pozīcijas rādītājs (*SPI*), kas izmanto vienu un to pašu avotu vienam parametram, kas norādīts A daļā;

   e) ārkārtas gadījuma statuss (vispārējs ārkārtas gadījums, sakaru trūkums, nelikumīga iejaukšanās), kas izmanto vienu un to pašu avotu vienam parametram, kas norādīts A daļā;

   f) *ADS-B* versijas numurs (vienāds ar 2);

   g) *ADS-B* avota kategorija;

   h) ģeodēziskā horizontālā pozīcija saskaņā ar 1984. gadā pārskatītās Pasaules ģeodēziskās sistēmas (*WGS84*) platumu un garumu, gaisā un uz zemes;

   i) ģeodēziskās horizontālās pozīcijas kvalitātes rādītāji (atbilstoši integritātes *containment bound* (*NIC*), pozīcijas 95 % navigācijas precizitātes kategorija (NAC_p), avota integritātes līmenis (*SIL*) un sistēmas veida nodrošināšanas līmenis (*SDA*));

   j) barometriskais augstums, kas izmanto vienu un to pašu avotu vienam parametram, kas norādīts A daļā;

   k) ģeometriskais augstums saskaņā ar 1984. gadā pārskatīto Pasaules ģeodēzisko sistēmu (*WGS84*), ko sniedz papildus un kodē kā starpību ar barometrisko augstumu;

   l) ģeometriskā vertikālā precizitāte (*GVA*);

   m) ātrums attiecībā pret zemi, gan lidojuma laikā (austrumu/rietumu un ziemeļu/dienvidu lidojuma ātrums attiecībā pret zemi), gan uz zemes (virziens/ceļš uz zemes un kustība);

   n) ātruma kvalitātes rādītāji, kas atbilst navigācijas precizitātes kategorijai ātrumam (NAC_v);

   o) kodēts gaisa kuģa garums un platums;

   p) globālas satelītnavigācijas sistēmas (*GNSS*) antenas nobīde;

   q) vertikālais ātrums: barometriskais vertikālais ātrums, izmantojot to pašu avotu tam pašam parametram, kas norādīts C daļas 2. punkta g) apakšpunktā, ja gaisa kuģim jāspēj un tas spēj pārraidīt šo datu vienību, izmantojot S režīma protokolu vai globālās satelītnavigācijas sistēmas (*GNSS*) vertikālo ātrumu;

   r) režīma kontroles paneļa/lidojuma kontroles vienības (*MCP/FCU*) izvēlētais augstums, izmantojot to pašu avotu tam pašam parametram, kas norādīts C daļā, ja gaisa kuģim jāspēj un tas spēj pārraidīt šo datu vienību, izmantojot S režīma protokolu;

s) barometriskā spiediena iestatījums (mīnus 800 hektopaskāli), izmantojot to pašu avotu tam pašam parametram, kas norādīts C daļā, ja gaisa kuģim jāspēj un tas spēj pārraidīt šo datu vienību, izmantojot S režīma protokolu;

t) *ACAS* aktīvās sadursmju novēršanas rekomendācijas, ja gaisa kuģis ir aprīkots ar *TCAS II*, izmantojot to pašu avotu tam pašam parametram, kas norādīts A daļā.

4. Uzraudzības datu vienības (3. punkta h), k) un m) apakšpunkts) un to kvalitātes rādītāju datu vienības (3. punkta i), l) un n) apakšpunkts) atbildētājiem sniedz vienādā fiziskā saskarnē.

5. Atbildētājam pievienotais datu avots, kas sniedz datu vienības, kuras minētas 3. punkta h) un i) apakšpunktā, atbilst šādām datu integritātes prasībām:

a) horizontālās pozīcijas (3. punkta h) apakšpunkts) avota integritātes līmenis (*SIL*, izteikts attiecībā pret *NIC*) ir vienāds ar vai mazāks kā 10^{-7} uz lidojuma stundu;

b) horizontālās pozīcijas (3. punkta h) apakšpunkts) integritātes laiks līdz brīdinājuma signālam (kas izraisa *NIC* kvalitātes rādītāja maiņu) ir vienāds ar vai mazāks nekā 10 sekundes gadījumā, ja gaisa kuģa kontrolei jāsasniedz horizontālās pozīcijas avota integritātes līmenis.

6. Primārais datu avots, kas sniedz datu vienības, kuras minētas 3. punkta h) un i) apakšpunktā, ir vismaz savietojams ar *GNSS* uztvērējiem, kas veic autonomo uztvērēja integritātes kontroli (*RAIM*) un bojājumu noteikšanu un novēršanu (*FDE*), kā arī attiecīgo informāciju par mērījumu statusu, integritātes *containment bound* un 95 % *accuracy bound* norādes.

7. Datu avotu, kas sniedz datu vienības, kuras minētas 3. punkta f), g), k) līdz p) apakšpunktā, sistēmas integritātes līmenis ir vienāds ar vai mazāks kā 10^{-5} uz lidojuma stundu.

8. Kvalitātes indikatoru informācija (*NIC*, *NACp*, *SIL*, *SDA*, *NACv* un *GVA*) (3. punkta i), l) un n) apakšpunkta datu vienības) izsaka izvēlēta datu avota faktisko veiktspēju kā derīgu datu vienību mērīšanas laikā (3. punkta h), k) un m) apakšpunkts).

9. Ņemot vērā 3. punkta a) līdz t) apakšpunktā minēto datu vienību apstrādi, atbildētāju sistēmas integritātes līmenis pagarinātajam pašģenerējamās *ADS-B* protokolam, ietverot visu ar atbildētāju savstarpēji savienoto avioniku, ir vienāds ar vai mazāks nekā 10^{-5} uz lidojuma stundu.

10. Horizontālā stāvokļa datu kopējā nobīde (datu vienības, kas minētas 3. punkta h) un i) apakšpunktā) ir vienāda ar vai mazāka nekā 1,5 sekundes 95 % no visām pārraidēm.

11. Horizontālā stāvokļa datu nekompensētā nobīde (datu vienības, kas minētas 3. punkta h) apakšpunktā) ir vienāda ar vai mazāka nekā 0,6 sekundes 95 % gadījumu un ir vienāda ar vai mazāka nekā 1,0 sekunde 99,9 % no visas informācijas no visām pārraidēm.

12. Gaisa kuģa ātruma attiecībā pret zemi datu vienību kopējā nobīde (datu vienības, kas minētas 3. punkta m) un n) apakšpunktā) ir vienāda ar vai mazāka nekā 1,5 sekundes 95 % no visām pārraidēm.

13. Ja atbildētājs ir iestatīts izmantot A režīma noteikto kodu 1000, tad A režīma informācijas pārraidīšana, izmantojot pagarināto pašģenerējošo *ADS-B* protokolu, ir traucēta.

14. Atbildētājam var būt pieejamas citas datu vienības.

15. Izņemot formātus, kas rezervēti militāram lietojumam, datu vienības, kas minētas 14. punktā, atbildētājs var pārraidīt, tikai izmantojot pagarināto pašģenerējošo *ADS-B* protokolu, gadījumā ja gaisa kuģa un iekārtas sertifikācijas process ietver šo datu vienību pārraidi, izmantojot pagarināto pašģenerējošo *ADS-B* protokolu.

16. Atbildētāja darbības nepārtrauktība, izmantojot *ADS-B* protokolu, ir vienāda ar vai mazāka nekā 2. 10^{-4} uz lidojuma stundu (t. i., vidējais laiks starp atteicēm vienāds ar vai lielāks nekā 5 000 lidojuma stundu).

C daļa. Sekundārā novērošanas radara atbildētāju papildu uzraudzības datu spējas, kā minēts 4. panta 3. punktā, 5. panta 4. punkta c) apakšpunktā un 5. punkta c) apakšpunktā, 7. panta 2. punktā, 8. panta 3. punktā un 14. panta 1. punktā

1. Katrs izmantotais atbildētāja reģistrs atbilst attiecīgajai nodaļai *ICAO* dokumentā Nr. 9871 (2. izdevums).

2. Atbildētājam ir pieejamas šādas datu vienības, un atbildētājs tās pārraida atbilstīgi uz zemes bāzētas uzraudzības ķēdes pieprasījumam, izmantojot S režīma protokolu un saskaņā ar *ICAO* dokumentā Nr. 9871 (2. izdevums) norādīto formātu:

   a) *MCP/FCU* izvēlētais augstums;

   b) sasveres leņķis;

   c) uz ekrāna attēlotā ceļa (*true track*) leņķis;

   d) zemes ātrums;

   e) magnētiskais kurss;

   f) norādītais gaisa ātrums (*IAS*) vai Maha skaitlis;

   g) vertikālais ātrums (barometriskais vai spiediena–inerces);

   h) barometra spiediena iestatījums (mīnus 800 hektopaskāli);

   i) uz ekrāna attēlotais ātrums vai patiesais ātrums, ja uz ekrāna attēlotais ātrums nav pieejams.

3. Atbildētājam var būt pieejamas citas datu vienības.

4. Datu vienības, kas minētas 3. punktā, atbildētājs var pārraidīt, tikai izmantojot S režīma protokolu, gadījumā ja gaisa kuģa un iekārtas sertifikācijas process ietver šo datu vienību pārraidi, izmantojot S režīma protokolu.

III PIELIKUMS

Uzraudzības datu apmaiņas prasības, kas minētas 5. panta 1. punktā

1. Uzraudzības datu apmaiņa starp sistēmām, kas minētas 2. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktā, notiek tādā datu formātā, par kādu vienojušās iesaistītās puses.

2. Uzraudzības dati, ko pārraida citiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ārpus sistēmām, kas minētas 2. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktā, ļauj:

   a) identificēt datu avotu;

   b) identificēt datu tipu.

3. Uzraudzības dati, ko pārraida citiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ārpus sistēmām, kas minētas 2. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktā, ir ar reģistrētu iesniegšanas laiku, un tas izteikts kā universālais koordinētais laiks (*UTC*).

IV PIELIKUMS

Prasības par 5. panta 2. punktā minēto oficiālo vienošanos noslēgšanu

Oficiālas vienošanās par uzraudzības datu apmaiņu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju starpā ietver šādu minimālo informāciju:

a) līgumslēdzējas puses;

b) vienošanās darbības termiņš;

c) uzraudzības datu apjoms;

d) uzraudzības datu avoti;

e) uzraudzības datu apmaiņas formāts;

f) uzraudzības datu apmaiņai izmantotie sakaru līdzekļi;

g) uzraudzības datu pakalpojuma piegādes vieta;

h) uzraudzības datu kvalitātes prasības šādos aspektos:

— veiktspējas rādītāji vai parametri, ko izmanto uzraudzības datu kvalitātes kontrolei,

— metodes un instrumenti, ko izmanto uzraudzības datu kvalitātes mērīšanai,

— uzraudzības datu kvalitātes mērīšanas biežums,

— procedūras ziņošanai par datu kvalitāti,

— katram veiktspējas rādītājam definēts pieņemamo vērtību diapazons, kā arī piemērojamā procedūra gadījumā, ja vērtība ir ārpus noteiktā diapazona,

— norādīta puse, kura ir atbildīga par pārbaudēm un kvalitātes prasību ievērošanas nodrošināšanu;

i) vienošanās par pakalpojumu līmeni šādos aspektos:

— laiks, kad tie ir pieejami,

— nepārtrauktība,

— integritāte,

— vidējais laiks starp atteicēm,

— reakcijas laiks darbības pārtraukumu gadījumā,

— profilaktiskās tehniskās apkopes plānošanas un veikšanas procedūras;

j) izmaiņu vadības procedūras;

k) ziņošanas kārtība par veiktspēju un pieejamību, tostarp neparedzētiem darbības pārtraukumiem;

l) vienošanās par vadību un koordināciju;

m) uz zemes bāzētas uzraudzības ķēdes aizsardzības un paziņošanas kārtība.

V PIELIKUMS

Prasības uzraudzības ķēdes veiktspējas līmeņa novērtēšanai, kā minēts 7. panta 1. punktā

1. Uzraudzības ķēdes veiktspējas līmeņa novērtēšana, kas minēta 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā, veic gaisa telpas daļā, kurā tiek sniegti attiecīgie uzraudzības pakalpojumi, izmantojot sistēmas.

2. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji periodiski pārbauda sistēmas un tās komponentus un izstrādā un īsteno veiktspējas validācijas režīmu. Par periodiskumu vienojas ar valsts uzraudzības iestādi, ņemot vērā sistēmas un tās komponentu īpatnības.

3. Pirms īstenot gaisa telpas organizācijas izmaiņas, verificē sistēmas, kas minētas 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā, lai pārliecinātos, ka jaunajā darbības apjomā to vajadzīgā veiktspēja joprojām ir atbilstoša.

VI PIELIKUMS

9. pantā minētās prasības

1. Veiktspējas prasības, kas norādītas 4. pantā.

2. Savietojamības prasības, kas norādītas 5. panta 2., 3. un 7. punktā.

3. Spektra aizsardzības prasības, kas norādītas 6. pantā.

4. Saistīto procedūru prasības, kas norādītas 7. pantā.

5. Prasības valsts gaisa kuģiem, kas norādītas 8. panta 5. punktā.

6. Papildu prasības, kas norādītas 12. panta 3. punktā.

7. Uzraudzības datu apmaiņas prasības, kas norādītas III pielikuma 3. punktā.

VII PIELIKUMS

Prasības attiecībā uz komponentu atbilstības vai piemērotības lietošanai novērtējumu, kas minētas 10. pantā

1. Atbilstības verificēšanas pasākumiem jāpierāda komponentu atbilstība šajā regulā noteiktajām darbības prasībām vai to piemērotība lietošanai, pārbaudot komponentus darbībā testēšanas vidē.

2. Ražotājs veic atbilstības novērtējumu, un jo īpaši:

   a) nosaka piemērotu testēšanas vidi;

   b) pārbauda, vai testu plānā iekļauts komponentu apraksts testēšanas vidē;

   c) pārbauda, vai testu plānā ietvertas visas piemērojamās prasības;

   d) nodrošina tehniskās dokumentācijas un testu plāna konsekvenci un kvalitāti;

   e) sagatavo testu veikšanu, darbiniekus, testēšanas platformas uzstādīšanu un konfigurāciju;

   f) veic pārbaudes un testus, kā norādīts testu plānā;

   g) sagatavo ziņojumu par pārbaužu un testu rezultātiem.

3. Ražotājs nodrošina, ka 10. pantā minētie komponenti, integrēti testēšanas vidē, atbilst šīs regulas piemērojamām prasībām.

4. Apstiprinot sekmīgu atbilstības vai piemērotības lietošanai verificēšanas pabeigšanu, ražotājs savas atbildības robežās sagatavo EK atbilstības vai piemērotības lietošanai deklarāciju, īpaši norādot komponentu atbilstību šajā regulā noteiktajām piemērojamajām prasībām un saistītajiem lietošanas nosacījumiem atbilstoši Regulas (EK) Nr. 552/2004 III pielikuma 3. punktā noteiktajām prasībām.

VIII PIELIKUMS

11. panta 1. un 2. punktā minētie nosacījumi

1. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs savā struktūrvienībā ievieš ziņošanas metodes, kuras nodrošina un uzskatāmi pierāda slēdziena objektivitāti un neatkarību saistībā ar verificēšanas darbībām.

2. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs nodrošina, ka verificēšanas procesos iesaistītais personāls veic pārbaudi ar vislielāko iespējamo profesionālo godīgumu un tehnisko kompetenci un bez jebkāda spiediena vai stimula, jo īpaši finansiāla rakstura stimula, kas varētu iespaidot slēdzienus vai pārbaudes rezultātus, jo īpaši no tādām personām vai personu grupām, kuras ietekmē šo pārbaužu rezultāti.

3. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs nodrošina, ka verificēšanas procesos iesaistītajam personālam ir pieejamas iekārtas, kas ļauj pienācīgi veikt vajadzīgās pārbaudes.

4. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs nodrošina, ka verificēšanas procesos iesaistītais personāls ir atbilstīgi tehniski un profesionāli sagatavots, ar pietiekamu izpratni par veicamo verifikāciju prasībām, attiecīgu pieredzi šādu darbību veikšanā un spēj sagatavot deklarācijas, protokolus un ziņojumus, kas pierāda, ka verificēšanas ir veiktas.

5. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs nodrošina, ka verificēšanas procesos iesaistītais personāls veic pārbaudi objektīvi. Personāla atalgojums nav atkarīgs no veikto pārbaužu skaita vai no šādu pārbaužu rezultātiem.

IX PIELIKUMS

A daļa. 11. panta 1. punktā minētās sistēmu verificēšanas prasības

1. Regulas 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā norādīto sistēmu verificēšanas mērķis ir pierādīt šo sistēmu atbilstību šajā regulā noteiktajām savietojamības, veiktspējas un drošības prasībām novērtējuma vidē, kurā atspoguļots šo sistēmu darbības konteksts.

2. Regulas 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā norādīto sistēmu verifikāciju veic, izmantojot piemērotas un atzītas testēšanas metodes.

3. Regulas 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā norādīto sistēmu verificēšanai izmantotajiem testēšanas līdzekļiem ir attiecīga funkcionalitāte.

4. Regulas 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā norādīto sistēmu verificēšanas nobeigumā jāsagatavo dokumenti, kas atbilst Regulas (EK) Nr. 552/2004 IV pielikuma 3. punktā prasītajai tehniskajai dokumentācijai, tostarp šādi:

   a) īstenošanas apraksts;

   b) pirms sistēmas nodošanas ekspluatācijā veikto pārbaužu un testu ziņojumi.

5. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs veic verifikāciju, un jo īpaši:

   a) nosaka piemērotu ekspluatācijas un tehnisko novērtējuma vidi, kas atspoguļo faktisko darbības vidi;

   b) pārbauda, vai testu plānā izklāstīta 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā norādīto sistēmu integrācija ekspluatācijas un tehniskajā novērtējuma vidē;

   c) pārbauda, vai testu plānā pilnībā ietvertas šajā regulā noteiktās savietojamības, veiktspējas un drošības prasības;

   d) nodrošina tehniskās dokumentācijas un testu plāna konsekvenci un kvalitāti;

   e) sagatavo testu veikšanu, darbiniekus, testēšanas platformas uzstādīšanu un konfigurāciju;

   f) veic pārbaudes un testus, kā norādīts testu plānā;

   g) sagatavo ziņojumu par pārbaužu un testu rezultātiem.

6. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs nodrošina, ka 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā norādītās sistēmas, darbojoties ekspluatācijas novērtējuma vidē, atbilst šajā regulā noteiktajām savietojamības, veiktspējas un drošības prasībām.

7. Apstiprinot veiksmīgu atbilstības verificēšanas pabeigšanu, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs sagatavo sistēmas EK verificēšanas deklarāciju un to kopā ar tehnisko dokumentāciju iesniedz valsts uzraudzības iestādei, kā noteikts Regulas (EK) Nr. 552/2004 6. pantā.

B daļa. 11. panta 2. punktā minētās sistēmu verificēšanas prasības

1. Regulas 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā norādīto sistēmu verificēšanas mērķis ir pierādīt šo sistēmu atbilstību šajā regulā noteiktajām savietojamības, veiktspējas un drošības prasībām novērtējuma vidē, kurā atspoguļots šo sistēmu darbības konteksts.

2. Regulas 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā norādīto sistēmu verifikāciju veic, izmantojot piemērotas un atzītas testēšanas metodes.

3. Regulas 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā norādīto sistēmu verificēšanai izmantotajiem testēšanas līdzekļiem ir attiecīga funkcionalitāte.

4. Regulas 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā norādīto sistēmu verificēšanas nobeigumā jāsagatavo dokumenti, kas atbilst Regulas (EK) Nr. 552/2004 IV pielikuma 3. punktā prasītajai tehniskajai dokumentācijai, tostarp šādi:

   a) īstenošanas apraksts;

   b) pirms sistēmas nodošanas ekspluatācijā veikto pārbaužu un testu ziņojumi.

5. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs nosaka piemērotu ekspluatācijas un tehnisko novērtējuma vidi, kas atspoguļo faktisko darbības vidi, un uztic verificēšanas veikšanu pilnvarotai iestādei.

6. Pilnvarotā iestāde veic verifikāciju, un jo īpaši:

   a) pārbauda, vai testu plānā izklāstīta 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā norādīto sistēmu integrācija ekspluatācijas un tehniskajā novērtējuma vidē;

   b) pārbauda, vai testu plānā pilnībā ietvertas šajā regulā noteiktās savietojamības, veiktspējas un drošības prasības;

   c) nodrošina tehniskās dokumentācijas un testu plāna konsekvenci un kvalitāti;

   d) sagatavo testu veikšanu, darbiniekus, testēšanas platformas uzstādīšanu un konfigurāciju;

   e) veic pārbaudes un testus, kā norādīts testu plānā;

   f) sagatavo ziņojumu par pārbaužu un testu rezultātiem.

7. Pilnvarotā iestāde nodrošina, ka 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā norādītās sistēmas, darbojoties ekspluatācijas novērtējuma vidē, atbilst šajā regulā noteiktajām savietojamības, veiktspējas un drošības prasībām.

8. Apstiprinot veiksmīgu verificēšanas pabeigšanu, pilnvarotā iestāde sagatavo atbilstības sertifikātu par paveiktajiem uzdevumiem.

9. Pēc tam aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs sagatavo sistēmas EK verificēšanas deklarāciju un to kopā ar tehnisko dokumentāciju iesniedz valsts uzraudzības iestādei, kā noteikts Regulas (EK) Nr. 552/2004 6. pantā.