**Šis dokuments ir tikai informatīvs, un tam nav juridiska spēka. Eiropas Savienības iestādes neatbild par tā saturu. Attiecīgo tiesību aktu un to preambulu autentiskās versijas ir publicētas Eiropas Savienības "Oficiālajā Vēstnesī" un ir pieejamas datubāzē "Eur-Lex". Šie oficiāli spēkā esošie dokumenti ir tieši pieejami, noklikšķinot uz šajā dokumentā iegultajām saitēm**

►B

# KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) Nr. 1079/2012

**(2012. gada 16. novembris),**

**ar ko nosaka prasības balss sakaru kanālu atstatumam Eiropas vienotajā gaisa telpā**

**(Dokuments attiecas uz EEZ)**

(OV L 320, 17.11.2012., 14. lpp.)

Grozīta ar:

| | | Oficiālais Vēstnesis | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Nr. | Lappuse | Datums |
| ►M1 | Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 657/2013 (2013. gada 10. jūlijs) | L 190 | 37 | 11.7.2013. |
| ►M2 | Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2016/2345 (2016. gada 14. decembris) | L 348 | 11 | 21.12.2016. |
| ►M3 | Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2017/2160 (2017. gada 20. novembris) | L 304 | 47 | 21.11.2017. |

▼B

# KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) Nr. 1079/2012

**(2012. gada 16. novembris),**

**ar ko nosaka prasības balss sakaru kanālu atstatumam Eiropas vienotajā gaisa telpā**

**(Dokuments attiecas uz EEZ)**

*1. pants*

**Priekšmets**

Šajā regulā noteiktas prasības, lai saskaņoti ieviestu "gaiss–zeme" balss sakarus, kas pamatojas uz kanālu atstatumu 8,33 kHz.

*2. pants*

**Darbības joma**

1. Šo regulu piemēro visām radioiekārtām, kas darbojas 117,975–137 MHz joslā ("*VHF* josla"), kura sadalīta aeronavigācijas mobilo maršruta pakalpojumu dienestiem, ietverot sistēmas, to komponentus un saistītās procedūras.

2. Šo regulu piemēro lidojuma datu apstrādes sistēmām, kas sniedz pakalpojumus gaisa satiksmes vadības struktūrvienībām, kuras apkalpo vispārējo gaisa satiksmi, to komponentiem un saistītajām procedūrām.

3. Šo regulu piemēro visiem lidojumiem, ko veic kā vispārējo gaisa satiksmi, Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas ("*ICAO*") *EUR* reģiona gaisa telpā, kur dalībvalstis atbild par gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 550/2004 ([1]).

4. Prasības par konvertēšanu nepiemēro frekvenču piešķīrumiem:

a) kuros saglabāsies kanālu atstatums 25 kHz šādās frekvencēs:

i) ārkārtas situāciju frekvence (121,5 MHz);

ii) papildu frekvence meklēšanas un glābšanas operācijām (123,1 MHz);

iii) *VHF* digitālā sakaru savienojuma (*VDL*) frekvences (136,725 MHz, 136,775 MHz, 136,825 MHz, 136,875 MHz, 136,925 MHz un 136,975 MHz);

iv) gaisa kuģu sakaru adresēšanas un ziņošanas sistēmas (*ACARS*) frekvences (131,525 MHz, 131,725 MHz un 131,825 MHz);

([1]) OV L 96, 31.3.2004., 10. lpp.

▼B

b) kuros izmanto nesējfrekvences nobīdi kanālos, starp kuriem ir 25 kHz atstatums.

5. Spēja nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz netiek prasīta radioiekārtām, ko paredzēts izmantot tikai vienā vai vairākos frekvenču piešķīrumos, kuros saglabāsies kanālu atstatums 25 kHz.

*3. pants*

**Definīcijas**

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

1) "kanāls" ir skaitlisks apzīmējums, ko izmanto saistībā ar balss sakaru iekārtu noskaņošanu un kas ļauj veikt attiecīgās radiofrekvences un ar to saistītā kanālu atstatuma unikālu identifikāciju;

2) "kanālu atstatums 8,33 kHz" ir atstatums starp kanāliem, kur nominālās kanāla centrālās frekvences atdalītas ar 8,33 kHz soli;

3) "radioiekārta" ir jebkura uzstādīta, pārnesama vai mobila ierīce, kas konstruēta, lai pārraidītu un/vai uztvertu pārraides *VHF* joslā;

4) "centrālais reģistrs" ir reģistrs, kurā valsts frekvenču pārvaldnieks reģistrē nepieciešamo ekspluatācijas, tehnisko un administratīvo informāciju par katru frekvenču piešķīrumu saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 677/2011;

5) "konvertēšana uz 8,33 kHz" ir centrālajā reģistrā reģistrēta frekvenču piešķīruma, kurā izmanto kanālu atstatumu 25 kHz, aizstāšana ar frekvenču piešķīrumu, kurā izmanto kanālu atstatumu 8,33 kHz;

6) "frekvenču piešķīrums" ir dalībvalsts dota atļauja ar konkrētiem nosacījumiem izmantot radiofrekvenci vai radiofrekvenču kanālu radioiekārtu darbībai;

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

8) "lidojumi, kurus veic saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem" ir visi lidojumi, kurus veic saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem, kā noteikts 1944. gada Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju ("Čikāgas konvencija") 2. pielikumā;

9) "valsts gaisa kuģis" ir jebkurš gaisa kuģis, ko izmanto armija, muita vai policija;

▼B

10) “nesējfrekvences nobīde” ir gadījums, kad paredzēto darbības pārklājumu nav iespējams nodrošināt ar vienu zemes raidītāju un kad nolūkā mazināt traucējumu problēmas veic divu vai vairāku zemes raidītāju signālu nobīdi no nominālās kanāla centrālās frekvences;

11) “gaisa kuģa radioiekārta” ir viena vai vairākas radioiekārtas, kas atrodas gaisa kuģī un ko lidojuma laikā izmanto pilnvarots lidojuma apkalpes loceklis;

12) “radioiekārtas jauninājums” ir radioiekārtas aizvietošana ar cita modeļa vai partijas numura radioiekārtu;

13) “paredzētais darbības pārklājums” ir gaisa telpas apjoms, kurā sniedz konkrētu pakalpojumu un kurā attiecīgajam dienestam nodrošina frekvenču aizsardzību;

14) “gaisa satiksmes vadības struktūrvienība” (“*ATC* struktūrvienība”) ir lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centrs, pieejas kontroles struktūrvienība vai lidlauka vadības tornis;

15) “darba vieta” ir inventārs un tehniskais aprīkojums, ko gaisa satiksmes dienesta (“*ATS*”) darbinieks izmanto, veicot uzdevumus, kas saistīti ar viņa darba pienākumiem;

16) “radiotelefonija” ir radiosakaru veids, kas galvenokārt paredzēts informācijas apmaiņai runas veidā;

17) “vienošanās dokuments” ir vienošanās starp divām blakusesošām *ATS* struktūrvienībām, kurā noteikts, kā jākoordinē attiecīgie *ATS* pienākumi;

18) “Integrētā lidojuma plānu sākotnējās apstrādes sistēma” (“*IFPS*”) ir Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla sistēma, ar kuras palīdzību gaisa telpā, uz ko attiecas šī regula, nodrošina centralizētas lidojuma plānu apstrādes un izplatīšanas pakalpojumus, lai dotu iespēju saņemt, apstiprināt un izplatīt lidojuma plānus;

19) “valsts transporta gaisa kuģis” ir valsts gaisa kuģis ar fiksētiem spārniem, kas paredzēts cilvēku un/vai kravas pārvadāšanai;

20) “lidostas ekspluatants” ir lidostas vadības dienests, kas definēts Padomes Regulā (EEK) Nr. 95/93 ([1]);

21) “darbības vadības saziņa” ir saziņa, ko veic gaisa kuģu ekspluatanti un kas skar arī gaisa transporta drošību un lidojumu regularitāti un efektivitāti.

([1]) OV L 14, 22.1.1993., 1. lpp.

▼B

*4. pants*

**Radioiekārtu savietojamības un darbības prasības**

1. Darbībai *VHF* joslā paredzētu radioiekārtu ražotāji vai to Savienībā reģistrētie pilnvarotie pārstāvji nodrošina, ka no 2013. gada 17. novembra visas tirgū laistās radioiekārtas spēj nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz.

2. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, ekspluatanti un citi radioiekārtu lietotāji vai īpašnieki nodrošina, ka visas radioiekārtas, kas nodotas ekspluatācijā no 2013. gada 17. novembra, ietver spēju nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka gaisa kuģos, kuriem individuālos lidojumderīguma sertifikātus vai individuālās lidojuma atļaujas Savienībā pirmo reizi izdod sākot ar 2013. gada 17. novembri un kurus prasīts aprīkot ar radioiekārtu, ir uzstādīta radioiekārta ar spēju nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz.

4. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, ekspluatanti un citi radioiekārtu lietotāji vai īpašnieki nodrošina, ka no 2013. gada 17. novembra to radioiekārtās, kad tiek veikti radioiekārtu jauninājumi, ietver spēju nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz.

5. Dalībvalstis nodrošina, ka vēlākais līdz 2017. gada 31. decembrim visām radioiekārtām ir spēja nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz, izņemot zemes radioiekārtas, ko izmanto aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji.

6. Papildus spējai nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz, 1. līdz 5. punktā minētās iekārtas ir jāspēj noskaņot uz kanāliem, starp kuriem ir 25 kHz atstatums.

7. Zemes radioiekārtu ar spēju nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz lietotāji vai īpašnieki nodrošina, ka šo radioiekārtu un raidītāja/uztvērēja zemes komponenta darbība atbilst II pielikuma 1. punktā norādītajiem *ICAO* standartiem.

8. Gaisa kuģu radioiekārtu ar spēju nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz lietotāji vai īpašnieki nodrošina, ka šo radioiekārtu darbība atbilst II pielikuma 2. punktā norādītajiem *ICAO* standartiem.

*5. pants*

**Ekspluatantu pienākumi**

1. Ekspluatants neizmanto gaisa kuģi lidojumiem virs FL 195, ja gaisa kuģa radioiekārta nespēj nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz.

▼B

2. No 2014. gada 1. janvāra ekspluatants gaisa kuģi, kas veic lidojumus saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumiem, neizmanto I pielikumā uzskaitīto dalībvalstu A, B vai C klases gaisa telpā, ja gaisa kuģa radioiekārta nespēj nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz.

3. Attiecībā uz 2. punktā norādītās radioiekārtas ar kanālu atstatumu 8,33 kHz aprīkošanas prasībām ekspluatants gaisa kuģi, kas veic lidojumus saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem, neizmanto rajonos, kuros lietojams kanālu atstatums 8,33 kHz, ja gaisa kuģa radioiekārta nespēj nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz.

4. Neskarot 2. panta 5. punktu, ekspluatants no 2018. gada 1. janvāra neizmanto gaisa kuģi gaisa telpā, kurā prasīts gaisa kuģi aprīkot ar radioiekārtu, ja gaisa kuģa radioiekārta nespēj nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz.

*6. pants*

**Prasības konvertēšanai uz 8,33 kHz**

1. Dalībvalstis nodrošina, ka sektoros, kuru zemākais līmenis ir FL 195 vai augstāks līmenis, visus balss sakaru frekvenču piešķīrumus konvertē uz kanālu atstatumu 8,33 kHz.

2. Ja izņēmuma gadījumā nevar nodrošināt atbilstību 1. punktam, dalībvalstis Komisijai dara zināmus iemeslus.

▼M1

3. Dalībvalstis, kas uzskaitītas I pielikumā, vēlākais līdz 2014. gada 31. decembrim īsteno pirmreizēju konvertēšanu uz kanālu atstatumu 8,33 kHz, aptverot frekvenču piešķīrumu skaitu, kas līdzvērtīgs vismaz 25 % no to 25 kHz frekvenču piešķīrumu kopējā skaita, kas norādīti centrālajā reģistrā un sadalīti lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centriem (“*ACC*”) attiecīgajā dalībvalstī. Šī konvertēšana neaprobežojas ar *ACC* frekvenču piešķīrumiem un neietver frekvenču piešķīrumus darbības vadības saziņai.

▼B

4. Valsts 25 kHz *ACC* frekvenču piešķīrumu kopējā skaitā, kas norādīts 3. punktā, neņem vērā:

a) frekvenču piešķīrumus, kuros izmanto nesējfrekvences nobīdi kanālos, starp kuriem ir 25 kHz atstatums;

b) frekvenču piešķīrumus, kuros drošības prasību rezultātā saglabājas kanālu atstatums 25 kHz;

c) 25 kHz frekvenču piešķīrumus, ko izmanto valsts gaisa kuģu apkalpošanai.

5. Dalībvalstis, kas uzskaitītas I pielikumā, vēlākais līdz 2013. gada 31. decembrim paziņo Komisijai, cik konvertēšanu iespējams sasniegt atbilstoši 3. punktam.

▼B

6. Ja 3. un 4. punktā norādīto 25 % mērķi neizdodas sasniegt, dalībvalsts paziņojumā Komisijai sniedz pamatojumu, kāpēc 25 % mērķis nav sasniegts, un ierosina alternatīvu datumu, līdz kuram konvertēšana tiks veikta.

7. Paziņojumā Komisijai precizē arī frekvenču piešķīrumus, kuriem konvertēšanu veikt nav lietderīgi, un paskaidro iemeslus, kāpēc konvertēšana nav lietderīga.

8. Dalībvalstis, kas uzskaitītas I pielikumā, nodrošina, ka no 2015. gada 1. janvāra visi frekvenču piešķīrumi darbības vadības saziņai, kas ir centrālajā reģistrā, ir frekvenču piešķīrumi ar kanālu atstatumu 8,33 kHz.

9. Ja tehnisku iemeslu dēļ nav iespējams nodrošināt 8. punkta izpildi, dalībvalstis vēlākais līdz 2014. gada 31. decembrim paziņo Komisijai frekvenču piešķīrumus darbības vadības saziņai, kas netiks konvertēti, un sniedz pamatojumu, kāpēc konvertēšana netiks veikta.

10. Dalībvalstis nodrošina, ka vēlākais līdz 2018. gada 31. decembrim uz kanālu atstatumu 8,33 kHz ir konvertēti visi frekvenču piešķīrumi, izņemot:

a) frekvenču piešķīrumus, kuros drošības prasību rezultātā saglabājas kanālu atstatums 25 kHz;

b) 25 kHz frekvenču piešķīrumus, ko izmanto valsts gaisa kuģu apkalpošanai.

*7. pants*

**Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju pienākumi**

1. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji nodrošina, ka to balss sakaru sistēmas ar kanālu atstatumu 8,33 kHz paredzētā darbības pārklājuma zonā funkcionāli pieņemamā līmenī ļauj uzturēt balss sakarus starp dispečeriem un pilotiem.

2. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji turpmāk minētajā veidā savās lidojuma datu apstrādes sistēmās ievieš paziņošanas un sākotnējās koordinācijas procesus saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 1032/2006 ([1]):

a) informāciju par spēju lidojumam nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz pārraida starp *ATC* struktūrvienībām;

([1]) OV L 186, 7.7.2006., 27. lpp.

▼B

b) informāciju par spēju lidojumam nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz nosūta uz attiecīgo darba vietu;

c) dispečera rīcībā ir līdzekļi, lai grozītu informāciju par spēju lidojumam nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz.

*8. pants*

**Saistītās procedūras**

1. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, ekspluatanti un citi radioiekārtu lietotāji nodrošina, ka radiotelefonijas sakaros raidītāja kanāla identifikācijai izmanto visus sešus skaitliskā apzīmējuma ciparus, izņemot – ja gan piektais, gan sestais cipars ir "0", un šādā gadījumā izmanto tikai pirmos četrus ciparus.

2. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, ekspluatanti un citi radioiekārtu lietotāji nodrošina, ka to "gaiss–zeme" balss sakaru procedūras atbilst II pielikuma 3. punktā norādītajiem *ICAO* noteikumiem.

3. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji nodrošina, ka procedūras, kas piemērojamas gaisa kuģiem, kuri aprīkoti ar radioiekārtām, kas spēj nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz, un gaisa kuģiem, kuri nav aprīkoti ar šādām iekārtām, ir izklāstītas vienošanās dokumentos starp *ATS* struktūrvienībām.

4. Visi ekspluatanti un aģenti, kas rīkojas to vārdā, nodrošina, ka gaisa kuģa, kurš aprīkots ar radioiekārtām, kas spēj nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz, lidojuma plānā 10. pozīcijā ieraksta burtu Y.

5. Ekspluatanti un aģenti, kas rīkojas to vārdā, nodrošina, ka tad, ja tie plāno veikt lidojumus gaisa telpā, kurā prasīts gaisa kuģi aprīkot ar radioiekārtām, kas spēj nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz, gaisa kuģa, kas nav attiecīgi aprīkots, bet kuram piešķirts atbrīvojums no obligātās prasības par aprīkošanu ar iekārtām, lidojuma plānā ir ietverta attiecīga norāde.

6. Ja mainās spējas lidojumam nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz statuss, ekspluatanti vai aģenti, kas rīkojas to vārdā, nosūta uz *IFPS* paziņojumu par izmaiņām, atbilstīgajā pozīcijā ietverot attiecīgu norādi.

7. Tīkla pārvaldnieks nodrošina, ka *IFPS* apstrādā un izplata lidojumu plānos norādīto informāciju par spēju nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz.

*9. pants*

**Kārtība, kas attiecas uz valsts gaisa kuģiem**

1. Dalībvalstis nodrošina, ka valsts transporta gaisa kuģi, kuri veic lidojumus virs FL 195, ir aprīkoti ar radioiekārtām, kas spēj nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz.

▼B

2. Ja iepirkuma ierobežojumi neļauj izpildīt 1. punktu, dalībvalstis nodrošina, lai valsts transporta gaisa kuģi, kuri veic lidojumus virs FL 195, tiktu aprīkoti ar radioiekārtām, kas spēj nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz, vēlākais līdz 2012. gada 31. decembrim.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka valsts gaisa kuģi, kuri nav transporta gaisa kuģi un kuri veic lidojumus virs FL 195, ir aprīkoti ar radioiekārtām, kas spēj nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz.

4. Dalībvalstis var atļaut 3. punkta neizpildi šādu iemeslu dēļ:

a) strikti tehniski vai budžeta ierobežojumi;

b) iepirkuma ierobežojumi.

5. Ja iepirkuma ierobežojumi liedz izpildīt 3. punktu, dalībvalstis nodrošina, lai valsts gaisa kuģi, kuri nav transporta gaisa kuģi un kuri veic lidojumus virs FL 195, tiktu aprīkoti ar radioiekārtām, kas spēj nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz, vēlākais līdz 2015. gada 31. decembrim.

6. Dalībvalstis nodrošina, ka jauni valsts gaisa kuģi, kuri tiek nodoti ekspluatācijā sākot ar 2014. gada 1. janvāri, ir aprīkoti ar radioiekārtām, kas spēj nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz.

7. Dalībvalstis nodrošina, ka tad, ja no 2014. gada 1. janvāra tiek veikti valsts gaisa kuģī uzstādīto radioiekārtu jauninājumi, jaunajām radioiekārtām ir spēja nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz.

8. Dalībvalstis nodrošina, ka visi valsts gaisa kuģi vēlākais līdz 2018. gada 31. decembrim ir aprīkoti ar radioiekārtām, kas spēj nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz.

9. Neskarot valsts kārtību informācijas paziņošanai par valsts gaisa kuģiem, dalībvalstis vēlākais līdz 2018. gada 30. jūnijam nosūta Komisijai sarakstu, kurā norādīti valsts gaisa kuģi, ko nav iespējams aprīkot ar radioiekārtām, kas spēj nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz, saskaņā ar 8. punktu šādu iemeslu dēļ:

a) strikti tehniski vai budžeta ierobežojumi;

b) iepirkuma ierobežojumi.

10. Ja iepirkuma ierobežojumi liedz izpildīt 8. punktu, dalībvalstis vēlākais līdz 2018. gada 30. jūnijam arī paziņo Komisijai datumu, līdz kuram attiecīgos gaisa kuģus aprīkos ar radioiekārtām, kas spēj nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz. Šis datums nav vēlāk kā 2020. gada 31. decembrī.

11. Šā panta 8. punktu nepiemēro attiecībā uz valsts gaisa kuģiem, ko izņems no ekspluatācijas līdz 2025. gada 31. decembrim.

▼B

12. Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji nodrošina, ka valsts gaisa kuģi, kuri nav aprīkoti ar radioiekārtām, kas spēj nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz, tiek apkalpoti, ja to var droši veikt gaisa satiksmes pārvaldības sistēmas kapacitātes robežās *UHF* vai 25 kHz frekvenču piešķīrumos.

13. Dalībvalstis valsts aeronavigācijas informatīvajos izdevumos publicē kārtību, kā apkalpojami valsts gaisa kuģi, kuri nav aprīkoti ar radioiekārtām, kas spēj nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz.

14. Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji paziņo dalībvalstij, kas tos katru gadu pilnvarojusi, par plāniem tādu valsts gaisa kuģu apkalpošanai, kuri nav aprīkoti ar radioiekārtām, kas spēj nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz, ņemot vērā kapacitātes ierobežojumus, kas saistīti ar 13. punktā minēto kārtību.

*10. pants*

**Drošības prasības**

Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka pirms jebkādu izmaiņu veikšanas pašreizējās sistēmās, kas minētas 2. panta 1. punktā, vai pirms jaunu sistēmu ieviešanas dalībnieki, uz kuriem tas attiecas, veic drošības novērtējumu, tostarp apdraudējuma identificēšanas, riska novērtēšanas un mazināšanas darbu. Veicot šo drošības novērtējumu, III pielikumā noteiktās prasības uzskatāmas par prasību minimumu.

*11. pants*

**Komponentu atbilstība vai piemērotība lietošanai**

1. Pirms izdot EK atbilstības deklarāciju vai deklarāciju par piemērotību lietošanai atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 552/2004 5. pantam, šīs regulas 2. panta 1. punktā minēto sistēmu komponentu ražotāji novērtē šo komponentu atbilstību vai piemērotību lietošanai atbilstīgi šīs regulas IV pielikuma A daļā noteiktajām prasībām.

2. Ja sertifikāts, kas piešķirts saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 216/2008 ([1]), attiecas uz komponentiem, to uzskata par EK atbilstības deklarāciju vai deklarāciju par piemērotību lietošanai, ja tā vajadzībām pierādīta atbilstība šajā regulā ietvertajām savietojamības, darbības un drošības prasībām.

*12. pants*

**Sistēmu verifikācija**

1. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, kas to valsts uzraudzības iestādei var pierādīt vai ir pierādījuši, ka atbilst V pielikumā izklāstītajiem nosacījumiem, veic 2. panta 1. punktā minēto sistēmu verifikāciju atbilstīgi IV pielikuma C daļā noteiktajām prasībām.

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

▼B

2. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, kas nevar pierādīt, ka atbilst V pielikumā izklāstītajiem nosacījumiem, 2. panta 1. punktā minēto sistēmu verifikāciju uztic paziņotajai organizācijai. Verifikāciju veic atbilstīgi IV pielikuma D daļā noteiktajām prasībām.

3. Ja sertifikāts, kas piešķirts saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 216/2008, attiecas uz sistēmām, to uzskata par EK verifikācijas deklarāciju, ja tā vajadzībām pierādīta atbilstība šajā regulā ietvertajām savietojamības, darbības un drošības prasībām.

*13. pants*

**Papildu prasības**

1. Dalībvalstis nodrošina, ka visas attiecīgās ieinteresētās personas ir pienācīgi informētas par šajā regulā noteiktajām prasībām un attiecīgi apmācītas savu darba pienākumu veikšanai.

2. Tīkla pārvaldnieks nodrošina, ka personāls, kas strādā ar *IFPS* un ir iesaistīts lidojumu plānošanā, ir pienācīgi informēts par šajā regulā noteiktajām prasībām un attiecīgi apmācīts savu darba pienākumu veikšanai.

3. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji:

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

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

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

4. Tīkla pārvaldnieks nodrošina, ka centralizētais lidojumu plānošanas apstrādes un izplatīšanas dienests:

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

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

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

5. Ekspluatanti nodrošina, ka personāls, kas rīkojas ar radioiekārtām, ir pienācīgi informēts par šo regulu un attiecīgi apmācīts šo iekārtu izmantošanai un ka instrukcijas ir pieejamas pilotu kabīnē, ja tas ir iespējams.

▼B

6. Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu atbilstību šai regulai, tostarp publicē attiecīgu informāciju valsts aeronavigācijas informatīvajos izdevumos.

*14. pants*

**Atbrīvojumi**

1. Komisijas Regulas (EK) Nr. 730/2006 ([1]) 4. panta pirmās daļas ietvaros dalībvalstis lidojumiem, kurus veic saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem, var pieļaut pagaidu atkāpes no šīs regulas 5. panta 1. punktā noteiktajiem pienākumiem par gaisa kuģu aprīkošanu.

2. Dalībvalstis var veikt vietēja mēroga pasākumus, ar ko piešķir atbrīvojumus no pienākuma nodrošināt atbilstību 4. panta 5. punktam, 5. panta 4. punktam un 6. panta 10. punktam, situācijās, kad ietekme uz tīklu ir ierobežota.

3. Dalībvalstis, kas veic 2. punktā minētos vietēja mēroga pasākumus, vēlākais vienu gadu pirms 4. panta 5. punktā, 5. panta 4. punktā un 6. panta 10. punktā norādītajiem datumiem sniedz Komisijai detalizētu informāciju, pamatojot atbrīvojumu nepieciešamību.

4. Komisija sešu mēnešu laikā pēc detalizētas informācijas saņemšanas no dalībvalstīm atbilstīgi 3. punktam un pēc apspriešanās ar tīkla pārvaldnieku var pārskatīt jebkuru atbilstīgi 2. punktam piešķirto atbrīvojumu, ja ietekme uz tīklu nav ierobežota.

*15. pants*

**Atcelšana**

Regulu (EK) Nr. 1265/2007 atceļ.

*16. pants*

**Stāšanās spēkā**

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

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

([1]) OV L 128, 16.5.2006., 3. lpp.

▼B

*I PIELIKUMS*

**5. un 6. pantā minētās dalībvalstis**

5. panta 2. punktā un 6. panta 3., 5. un 8. punktā minētās dalībvalstis ir šādas:

— Vācija,

— Īrija,

— Francija,

— Itālija,

— Luksemburga,

— Ungārija,

— Nīderlande,

— Austrija,

— Apvienotā Karaliste.

▼B

*II PIELIKUMS*

▼M2

**4. un 8. pantā minētie *ICAO* noteikumi**

1. Čikāgas konvencijas 10. pielikuma III sējuma 2. daļas 2. nodaļas "Aeronavigācijas mobilais dienests" 2.1. iedaļa ""Gaiss–zeme" *VHF* sakaru sistēmas īpašības" un 2.2. iedaļa "Uz zemes izvietotas iekārtas sistēmas īpašības" (otrais izdevums, 2007. gada jūlijs, ietver 90. grozījumu).

2. Čikāgas konvencijas 10. pielikuma III sējuma 2. daļas 2. nodaļas "Aeronavigācijas mobilais dienests" 2.1. iedaļa ""Gaiss–zeme" *VHF* sakaru sistēmas īpašības", 2.3.1. iedaļa "Raidīšanas funkcija" un 2.3.2. iedaļa "Uztveršanas funkcija", izņemot 2.3.2.8. apakšiedaļu "*VDL* – Noturība pret traucējumiem" (otrais izdevums, 2007. gada jūlijs, ietver 90. grozījumu).

▼M3

3. *ICAO PANS-ATM* dokumenta Nr. 4444 (16. izdevums – 2016. gads, ietver 7.A grozījumu) 12.3.1.5. iedaļa "*8,33 kHz channel spacing*" ("8,33 kHz attālums starp kanāliem").

▼B

*III PIELIKUMS*

**10. pantā minētās prasības, kas jāņem vērā, veicot drošības novērtējumu**

1. Veicot drošības novērtējumu, jāņem vērā savietojamības un darbības prasības, kas noteiktas 4. panta 6., 7. un 8. punktā un 7. panta 1. un 2. punktā.

2. Veicot drošības novērtējumu, jāņem vērā prasības par saistītajām procedūrām, kas noteiktas 8. pantā.

3. Veicot drošības novērtējumu, jāņem vērā kārtība attiecībā uz valsts gaisa kuģiem, kas noteikta 9. panta 13. un 14. punktā.

4. Veicot drošības novērtējumu, jāņem vērā atbilstības veicināšanas prasības, kas noteiktas 13. panta 1., 2., 5. un 6. punktā.

5. Dalībvalstis nodrošina, ka tad, kad frekvenču piešķīrums jākonvertē uz kanālu atstatumu 8,33 kHz, jauno frekvenču piešķīrumu pirms tā reģistrēšanas centrālajā reģistrā testē pietiekami ilgu izmēģinājuma periodu, kura laikā pārbauda darbības drošību.

6. Dalībvalstis nodrošina, ka konvertēšanu uz kanālu atstatumu 8,33 kHz veic, ievērojot *ICAO* norādījumus par frekvenču plānošanas kritērijiem, kas izklāstīti II daļā "*VHF* "gaiss–zeme" sakaru frekvenču piešķīruma plānošanas kritēriji" *ICAO EUR* dokumentā 011.

7. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji nodrošina, ka tiek publicēta un attiecīgi piemērota kārtība, saskaņā ar kuru apkalpo gaisa kuģus, kuri nav aprīkoti ar radioiekārtām, kas spēj nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz, kad tie veic lidojumus gaisa telpā, kurā prasīts gaisa kuģi aprīkot ar radioiekārtām, kas spēj nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz.

8. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji un/vai lidostu ekspluatanti nodrošina, ka tiek publicēta un attiecīgi piemērota kārtība, saskaņā ar kuru lidostas zonās, kur izmanto kanālu atstatumu 8,33 kHz, apkalpo transportlīdzekļus, kuri nav aprīkoti ar radioiekārtām, kas spēj nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz.

9. Dalībvalstis, kuras jebkurā to gaisa telpas daļā veic frekvenču piešķīrumu konvertēšanu uz kanālu atstatumu 8,33 kHz:

   a) nodrošina, ka attiecīgajā gaisa telpā lidojumus veicošo gaisa kuģu ekspluatanti ir informēti, ka to gaisa kuģiem jābūt aprīkotiem ar radioiekārtām, kas spēj nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz;

   b) nodrošina, ka attiecīgu apmācību saņem lidojuma apkalpes locekļi, kuri izmanto 25 kHz radioiekārtas gaisa telpā, kurā prasīts gaisa kuģi aprīkot ar radioiekārtām, kas spēj nodrošināt kanālu atstatumu 8,33 kHz, kā norādīts 2. panta 5. punktā;

   c) pirms konvertēšanas veic vietēju drošības novērtējumu, kurā ņem vērā visu gaidāmo satiksmi, kas šķērsos attiecīgo gaisa telpu, un iespējamās problēmas, ko varētu izraisīt balss sakaru sistēmas, kuras darbojas visā apkārtesošajā gaisa telpā.

▼B

*IV PIELIKUMS*

A DAĻA

**11. pantā minētās prasības komponentu atbilstības vai piemērotības lietošanai novērtējumam**

1. Ar pārbaudes darbībām pierāda komponentu atbilstību vai to piemērotību lietošanai saskaņā ar šajā regulā noteiktajām darbības prasībām, pārbaudot šos komponentus darbībā testēšanas vidē.

2. Ja ražotājs piemēro B daļā izklāstīto moduli, to uzskata par piemērotu atbilstības novērtēšanas procedūru, lai pārliecinātos par komponentu atbilstību un apliecinātu to. Atļauts izmantot arī līdzvērtīgu vai stingrāku procedūru.

B DAĻA

**Ražošanas iekšējās kontroles modulis**

1. Šajā modulī izklāstīta procedūra, ar kuras palīdzību ražotājs vai tā Savienībā reģistrēts pilnvarotais pārstāvis, kas veic 2. punktā noteiktos pienākumus, nodrošina attiecīgo komponentu atbilstību šīs regulas prasībām un apliecina to. Ražotājam vai tā Savienībā reģistrētam pilnvarotajam pārstāvim jāsagatavo rakstiska atbilstības deklarācija vai deklarācija par piemērotību lietošanai saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 552/2004 III pielikuma 3. punktu.

2. Ražotājam jāsagatavo 4. punktā raksturotā tehniskā dokumentācija. Tam vai tā Savienībā reģistrētam pilnvarotajam pārstāvim jāsaglabā šī dokumentācija laika posmu, kas beidzas vismaz 10 gadus pēc pēdējā komponenta izgatavošanas, darot šo dokumentāciju pieejamu attiecīgajām valsts uzraudzības iestādēm pārbaudes nolūkā un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, kuri integrē attiecīgos komponentus to sistēmās. Ražotājs vai tā Savienībā reģistrēts pilnvarotais pārstāvis informē dalībvalstis par to, kur un kādā veidā ir pieejama iepriekš minētā tehniskā dokumentācija.

3. Ja ražotājs nav reģistrēts Savienībā, tas izraugās personu vai personas, kas komponentus laiž Savienības tirgū. Šī persona vai šīs personas informē dalībvalstis par to, kur un kādā veidā ir pieejama tehniskā dokumentācija.

4. Tehniskajai dokumentācijai jāpierāda komponentu atbilstība šīs regulas prasībām. Tajā jāaptver informācija par komponentu projektu, izgatavošanu un ekspluatāciju, ciktāl tā attiecas uz novērtējumu.

5. Ražotājam vai tā pilnvarotajam pārstāvim kopā ar tehnisko dokumentāciju jāuzglabā atbilstības deklarācijas vai deklarācijas par piemērotību lietošanai eksemplārs.

C DAĻA

**12. panta 1. punktā minētās sistēmu verifikācijas prasības**

1. Šīs regulas 2. panta 1. punktā norādīto sistēmu verifikācijas mērķis ir pierādīt šo sistēmu atbilstību šajā regulā noteiktajām savietojamības, darbības un drošības prasībām novērtēšanas vidē, kurā atspoguļots šo sistēmu ekspluatācijas konteksts. Jo īpaši:

— sakaru sistēmu verifikācijā pierāda, ka kanālu atstatumu 8,33 kHz balss sakaros izmanto saskaņā ar 4. pantu un ka 8,33 kHz balss sakaru sistēmu darbība atbilst 4. panta 7. punktam,

▼B

— lidojumu datu apstrādes sistēmu verifikācijā pierāda, ka 7. panta 2. punktā raksturotā funkcionalitāte ir pienācīgi īstenota.

2. Šīs regulas 2. panta 1. punktā norādīto sistēmu verifikācija notiek saskaņā ar atbilstošu un atzītu testēšanas praksi.

3. Šīs regulas 2. panta 1. punktā norādīto sistēmu verifikācijā izmanto testēšanas rīkus, kuriem piemīt atbilstoša funkcionalitāte.

4. Šīs regulas 2. panta 1. punktā norādīto sistēmu verifikācijas rezultātā sagatavo Regulas (EK) Nr. 552/2004 IV pielikuma 3. punktā prasītās tehniskās dokumentācijas elementus, tostarp turpmāk minētos dokumentus:

— īstenošanas aprakstu,

— ziņojumu par pārbaudēm un testiem, kas veikti pirms sistēmas nodošanas ekspluatācijā.

5. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs veic verifikāciju un jo īpaši:

— nosaka piemērotu ekspluatācijas un tehniskās novērtēšanas vidi, kas atspoguļo ekspluatācijas vidi,

— pārbauda, vai testu plānā ir aprakstīts, kā 2. panta 1. punktā norādītās sistēmas integrē ekspluatācijas un tehniskās novērtēšanas vidē,

— pārbauda, vai testu plānā pilnībā aptvertas šajā regulā noteiktās piemērojamās savietojamības, darbības un drošības prasības,

— nodrošina tehniskās dokumentācijas un testu plāna konsekvenci un kvalitāti,

— plāno testu organizēšanu, personālu, testa platformas uzstādīšanu un konfigurāciju,

— veic pārbaudes un testus, kā norādīts testu plānā,

— sagatavo ziņojumu par pārbaužu un testu rezultātiem.

6. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs nodrošina, ka 2. panta 1. punktā norādītās sistēmas, darbojoties ekspluatācijas novērtēšanas vidē, atbilst šajā regulā noteiktajām savietojamības, darbības un drošības prasībām.

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

## D DAĻA

### 12. panta 2. punktā minētās sistēmu verifikācijas prasības

1. Šīs regulas 2. panta 1. punktā norādīto sistēmu verifikācijas mērķis ir pierādīt šo sistēmu atbilstību šajā regulā noteiktajām savietojamības, darbības un drošības prasībām novērtēšanas vidē, kurā atspoguļots šo sistēmu ekspluatācijas konteksts. Jo īpaši:

— sakaru sistēmu verifikācijā pierāda, ka kanālu atstatumu 8,33 kHz balss sakaros izmanto saskaņā ar 4. pantu un ka 8,33 kHz balss sakaru sistēmu darbība atbilst 4. panta 7. punktam,

▼B

— lidojumu datu apstrādes sistēmu verifikācijā pierāda, ka 7. panta 2. punktā raksturotā funkcionalitāte ir pienācīgi īstenota.

2. Šīs regulas 2. panta 1. punktā norādīto sistēmu verifikācija notiek saskaņā ar atbilstošu un atzītu testēšanas praksi.

3. Šīs regulas 2. panta 1. punktā norādīto sistēmu verifikācijā izmanto testēšanas rīkus, kuriem piemīt atbilstoša funkcionalitāte.

4. Šīs regulas 2. panta 1. punktā norādīto sistēmu verifikācijas rezultātā sagatavo Regulas (EK) Nr. 552/2004 IV pielikuma 3. punktā prasītās tehniskās dokumentācijas elementus, tostarp turpmāk minētos dokumentus:

— īstenošanas aprakstu,

— ziņojumu par pārbaudēm un testiem, kas veikti pirms sistēmas nodošanas ekspluatācijā.

5. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs nosaka piemērotu ekspluatācijas un tehniskās novērtēšanas vidi, kas atspoguļo ekspluatācijas vidi, un uztic verifikācijas veikšanu paziņotajai iestādei.

6. Paziņotā iestāde veic verifikāciju un jo īpaši:

— pārbauda, vai testu plānā ir aprakstīts, kā 2. panta 1. punktā norādītās sistēmas integrē ekspluatācijas un tehniskās novērtēšanas vidē,

— pārbauda, vai testu plānā pilnībā aptvertas šajā regulā noteiktās piemērojamās savietojamības, darbības un drošības prasības,

— nodrošina tehniskās dokumentācijas un testu plāna konsekvenci un kvalitāti,

— plāno testu organizēšanu, personālu, testa platformas uzstādīšanu un konfigurāciju,

— veic pārbaudes un testus, kā norādīts testu plānā,

— sagatavo ziņojumu par pārbaužu un testu rezultātiem.

7. Paziņotā iestāde nodrošina, ka 2. panta 1. punktā norādītās sistēmas, darbojoties ekspluatācijas novērtēšanas vidē, atbilst šajā regulā noteiktajām savietojamības, darbības un drošības prasībām.

8. Apstiprinot verifikācijas uzdevumu sekmīgu pabeigšanu, paziņotā iestāde sagatavo atbilstības sertifikātu par tās paveiktajiem uzdevumiem.

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

▼B

*V PIELIKUMS*

**12. pantā minētie nosacījumi**

1. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam savā organizācijā jāievieš ziņošanas metodes, ar ko nodrošina un pierāda slēdziena objektivitāti un neatkarību saistībā ar verifikācijas darbībām.

2. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam jānodrošina, lai verifikācijas procesos iesaistītais personāls veiktu pārbaudes ar vislielāko iespējamo profesionālo godprātīgumu un tehnisko kompetenci un bez jebkāda spiediena vai motivācijas, jo īpaši finansiālas, kas varētu iespaidot to slēdzienus vai pārbaužu rezultātus, jo īpaši no tādām personām vai personu grupām, kuras ietekmē pārbaužu rezultāti.

3. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam jānodrošina, lai verifikācijas procesos iesaistītajam personālam būtu pieejamas iekārtas, ar ko pienācīgi veikt vajadzīgās pārbaudes.

4. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam jānodrošina, lai verifikācijas procesos iesaistītais personāls būtu atbilstīgi tehniski un profesionāli sagatavots, ar pietiekamām zināšanām par veicamās verifikācijas prasībām, attiecīgu pieredzi šādu darbību veikšanā un spēju sagatavot deklarācijas, protokolus un ziņojumus, lai pierādītu, ka verifikācija ir veikta.

5. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam jānodrošina, lai verifikācijas procesos iesaistītais personāls veiktu pārbaudes objektīvi. Personāla atalgojums nav atkarīgs no veikto pārbaužu skaita vai no šādu pārbaužu rezultātiem.