KOMISIJAS REGULA (EK) Nr. 1265/2007

(2007. gada 26. oktobris),

ar ko nosaka prasības attālumam starp "gaiss–zeme" balss sakaru kanāliem Eiropas vienotajā gaisa telpā

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu,

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 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regulu (EK) Nr. 549/2004, ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (pamatregula) [2], un jo īpaši tās 8. panta 2. punktu,

tā kā:

(1) Pieaugot gaisa satiksmes apjomam Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīklā (turpmāk "*EATMN*"), radās nepieciešamība uzlabot gaisa satiksmes pārvaldību. Līdz ar to radās vajadzība veikt funkcionālus uzlabojumus, piemēram, pārskatīt gaisa telpas sadalījumu sektoros, kas savukārt radīja pieprasījumu pēc ļoti augstu frekvenču (*VHF*) papildu piešķīruma.

(2) Bija sarežģīti apmierināt pieprasījumu pēc *VHF* piešķīruma aeronavigācijas mobilā radiosakaru dienesta frekvenču joslā 117,975 līdz 137 MHz, tāpēc Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija (turpmāk "*ICAO*"), ņemot vērā sadalītā frekvenču spektra palielināšanas un/vai frekvenču atkārtotas izmantošanas ierobežojumus, nolēma samazināt attālumu starp kanāliem no 25 līdz 8,33 kHz.

(3) Pēc *ICAO* 1994. un 1995. gadā pieņemtajiem lēmumiem 8,33 kHz attālumu starp kanāliem 1999. gada oktobrī *ICAO EUR* reģionā ieviesa gaisa telpā virs 245. lidojumu līmeņa. Sākotnēji 7 valstis ieviesa obligātu prasību, lai gaisa kuģī būtu radioiekārta, kas piemērota 8,33 kHz attālumam starp kanāliem, un vēl 23 valstis ieviesa šādu obligātu prasību no 2002. gada oktobra.

(4) Bija paredzams, ka pieprasījums pēc *VHF* piešķīruma arvien palielināsies, tāpēc *ICAO* 2002. gadā nolēma ieviest 8,33 kHz attālumu starp kanāliem gaisa telpā zem 245. lidojumu līmeņa un lūdza Eiropas Aeronavigācijas drošības organizāciju (*Eurocontrol*) pārvaldīt šo ieviešanas procesu. Pēc tam *Eurocontrol* pastāvīgā komisija ieteica no 2007. gada 15. marta *ICAO EUR* reģionā ieviest 8,33 kHz attālumu starp kanāliem gaisa telpā virs 195. lidojumu līmeņa.

(5) Turpmākajos gados gaidāms pastāvīgs gaisa satiksmes pieaugums, kas radīs arvien lielāku pieprasījumu pēc *VHF* papildu piešķīruma. Tādējādi 8,33 kHz attāluma starp kanāliem ieviešana gaisa telpā virs 195. lidojumu līmeņa būtu jāuzskata vienīgi par pirmo posmu, kura iespējamo paplašināšanu pēc zināma laika nāksies izvērtēt, pamatojoties uz pienācīgu darbības, drošības un ekonomiskās ietekmes novērtējumu.

(6) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 8. panta 1. punktu *Eurocontrol* ir piešķirtas pilnvaras izstrādāt prasības "gaiss–zeme" balss sakaru saskaņotai ieviešanai, pamatojoties uz samazināto 8,33 kHz attālumu starp kanāliem. Šīs regulas pamatā ir ziņojums, kas pilnvarojuma rezultātā izstrādāts 2006. gada 12. oktobrī.

(7) Lai nodrošinātu savietojamību, zemes un gaisa 8,33 kHz balss sakaru sistēmām jāatbilst kopējām obligātām darbības prasībām.

(8) Īpašu procedūru vienāda piemērošana Eiropas vienotajā gaisa telpā ir būtisks priekšnosacījums savietojamības un vienmērīgas darbības nodrošināšanai.

(9) Informācija par to, vai gaisa kuģi spēj izmantot 8,33 kHz attālumu starp kanāliem, būtu jāiekļauj lidojuma plānā, jāapstrādā un jāpārraida starp gaisa satiksmes vadības struktūrvienībām.

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

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

(11) Vispārējā paziņojumā par militāriem jautājumiem, kas skar Eiropas vienoto gaisa telpu [1], dalībvalstis ir paziņojušas, ka tās savstarpēji sadarbosies, ievērojot valstu militārās prasības, lai visi gaisa telpas izmantotāji visās dalībvalstīs pilnībā un vienādi piemērotu gaisa telpas elastīgas izmantošanas koncepciju. Tādēļ "gaiss–zeme" balss sakari ar samazināto 8,33 kHz attālumu starp kanāliem jāievieš visiem gaisa telpas izmantotājiem.

(12) Tādu valsts gaisa kuģu apkalpošana, kuri piedalās vispārējā gaisa satiksmē un nav aprīkoti ar iekārtu, kas piemērota 8,33 kHz attālumam starp kanāliem, var palielināt gaisa satiksmes vadības dienestu darba slodzi, kā arī nelabvēlīgi ietekmēt *EATMN* jaudu un drošības līmeni. Lai samazinātu šādu ietekmi, būtu jātiecas pēc iespējas lielāku daļu valsts gaisa kuģu aprīkot ar iekārtu, kas piemērota 8,33 kHz attālumam starp kanāliem.

(13) Valsts transporta gaisa kuģi ir lielākā kategorija no valsts gaisa kuģiem, kas veido vispārējo gaisa satiksmi gaisa telpā, uz kuru attiecas šī regula. Tāpēc šādu valsts gaisa kuģu aprīkošana ar radioiekārtu, kas piemērota 8,33 kHz attālumam starp kanāliem, attiecīgi jāuzskata par prioritāti.

(14) Tehnisku vai finansiālu ierobežojumu dēļ dalībvalstīm var nebūt iespējas aprīkot atsevišķu kategoriju valsts gaisa kuģus ar radioiekārtu, kas piemērota 8,33 kHz attālumam starp kanāliem. Par šādiem gadījumiem jāinformē Komisija.

(15) Lai saglabātu attiecīgu drošības līmeni, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem būtu jāizstrādā plāni tādu valsts gaisa kuģu apkalpošanai, kurus nav iespējams aprīkot ar radioiekārtu, kas piemērota 8,33 kHz attālumam starp kanāliem.

(16) 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 darbības prasībām.

(17) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 552/2004 3. panta 3. punkta d) apakšpunktu savietojamības īstenošanas noteikumos būtu jāapraksta īpašās atbilstības novērtēšanas procedūras, kas jāizmanto, lai novērtētu komponentu atbilstību vai piemērotību lietošanai, kā arī sistēmu pārbaude.

(18) Komponentiem, uz kuriem attiecas šī regula, tirgus attīstības līmenis ir tāds, ka to atbilstību vai piemērotību lietošanai var pietiekami novērtēt iekšējā ražošanas kontrolē, izmantojot procedūru, kuras pamatā ir A modulis, kas izklāstīts Padomes 1993. gada 22. jūlija Lēmuma 93/465/EEK par atbilstības novērtējuma procedūru dažādu posmu moduļiem un noteikumiem par to, kā piestiprināt CE atbilstības zīmi, ko paredzēts izmantot tehniskas saskaņošanas direktīvās [2], pielikumā.

(19) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi Vienotās gaisa telpas komiteja, kura tika izveidota ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 5. panta 1. punktu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Priekšmets un darbības joma

1. Šajā regulā noteiktas prasības, lai saskaņoti ieviestu "gaiss–zeme" balss sakarus, kas pamatojas uz 8,33 kHz attālumu starp kanāliem.

2. Šo regulu piemēro "gaiss–zeme" balss sakaru sistēmām, kas pamatojas uz 8,33 kHz attālumu starp kanāliem aeronavigācijas mobilā radiosakaru dienesta frekvenču joslā 117,975 līdz 137 MHz, un šo sistēmu komponentiem, un ar tām saistītajām procedūrām, kā arī lidojuma datu apstrādes sistēmām, ko gaisa satiksmes vadības struktūrvienības izmanto, lai apkalpotu vispārējo gaisa satiksmi, un šo sistēmu komponentiem, un ar tām saistītajām procedūrām.

3. Šo regulu piemēro visiem lidojumiem, ko veic kā vispārējo gaisa satiksmi virs 195. lidojumu līmeņa *ICAO EUR* reģiona gaisa telpā, kur dalībvalstis atbild par gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) 550/2004 [3], izņemot 4. pantu, ko piemēro arī zem 195. lidojumu līmeņa.

4. Komisijas Regulas (EK) Nr. 730/2006 [4] 4. panta pirmās daļas ietvaros dalībvalstis var pieļaut atkāpes no šajā regulā noteiktajām saistībām par gaisa kuģu aprīkošanu ar attiecīgo iekārtu lidojumiem, kurus veic saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem.

[1] OV L 96, 31.3.2004., 9. lpp.

[2] OV L 220, 30.8.1993., 23. lpp.

[3] OV L 96, 31.3.2004., 10. lpp.

[4] OV L 128, 16.5.2006., 3. lpp.

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro Regulas (EK) Nr. 549/2004 2. punktā minētās definīcijas.

Piemēro arī šādas definīcijas:

1) "8,33 kHz attālums starp kanāliem" ir 8,33 kHz atdalījums starp blakusesošiem kanāliem;

2) "kanāls" ir skaitlisks apzīmējums, ko izmanto saistībā ar balss sakaru iekārtu noskaņošanu un kas ļauj veikt attiecīgās radiosakaru frekvences un attāluma starp kanāliem unikālu identifikāciju;

3) "gaisa satiksmes vadības struktūrvienība" (turpmāk "GSV struktūrvienība") ir lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centrs, pieejas kontroles struktūrvienība vai lidlauka vadības tornis;

4) "lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centrs" ir struktūrvienība, kas izveidota, lai sniegtu gaisa satiksmes vadības pakalpojumus kontrolētiem lidojumiem tās atbildības dispečerrajonos;

5) "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 2. pielikumā ([1]);

6) "*VHF* piešķīrums" ir *VHF* frekvenču piešķīrums aeronavigācijas dienestam balss sakaru iekārtu darbībai;

7) "nesējfrekvences nobīdes sistēma" ir sistēma, ko izmanto gadījumos, kad radiopārklājumu nav iespējams nodrošināt ar vienu raidītāja un uztvērēja apvienojumu un kad nolūkā samazināt traucējumu problēmas izmanto signālu nobīdi no galvenās nesējfrekvences;

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

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

10) "darba vieta" ir inventārs un tehniskais aprīkojums, ko gaisa satiksmes dienesta darbinieki izmanto, veicot darba pienākumus;

11) "radiotelefonija" ir radiosakaru veids, kas galvenokārt paredzēts informācijas apmaiņai runas veidā;

12) "vienošanās dokuments" ir vienošanās starp divām blakusesošām GSV struktūrvienībām, kurā noteikts, kā jākoordinē attiecīgie GSV pienākumi;

13) "Integrētā lidojuma plānu sākotnējās apstrādes sistēma" (turpmāk "*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;

14) "valsts gaisa kuģis" ir jebkurš gaisa kuģis, ko izmanto armijas, muitas un policijas vajadzībām;

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

3. pants

Savietojamības un darbības prasības

1. Neskarot 5. pantu, operatori nodrošina, ka vēlākais līdz 2008. gada 15. martam to gaisa kuģi tiek aprīkoti ar radioiekārtu, kas piemērota 8,33 kHz attālumam starp kanāliem.

2. Līdztekus piemērotībai 8,33 kHz attālumam starp kanāliem jābūt iespējai 1. punktā minēto iekārtu noskaņot uz kanāliem, starp kuriem ir 25 kHz attālums, un ekspluatēt to vidē, kurā izmanto nesējfrekvences ar nobīdi.

3. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji nodrošina, ka vēlākais līdz 2008. gada 3. jūlijam visi balss sakariem paredzētie *VHF* piešķīrumi tiek konvertēti uz 8,33 kHz attālumu starp kanāliem sektoros ar 195. vai augstāku lidojumu līmeni.

([1]) Desmitais izdevums – 2005. gada jūlijs – www.icao.int

4. 3. punktu nepiemēro sektoros, kuros izmanto 25 kHz nesējfrekvences nobīdes sistēmu.

5. Dalībvalstis veic visus nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem tiek paziņoti attiecīgie *VHF* piešķīrumi.

6. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji īsteno 5. punktā minētos *VHF* piešķīrumus. Ja izņēmuma gadījumā nevar nodrošināt atbilstību 3. punktam, dalībvalsts Komisijai dara zināmus iemeslus.

7. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji nodrošina, ka to 8,33 kHz balss sakaru sistēmu darbība atbilst I pielikuma 1. punktā norādītajiem *ICAO* standartiem.

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

9. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji nodrošina, ka 8,33 kHz balss sakaru sistēmās uzstādītie raidītāja un uztvērēja uz zemes izvietotie komponenti atbilst I pielikuma 1. punktā norādītajiem *ICAO* standartiem attiecībā uz frekvences stabilitāti, modulāciju, jutību, faktisko uztveršanas joslas platumu un blakusesošo kanālu vājinājumu.

10. Operatori nodrošina, ka atbilstīgi 1. punktam to gaisa kuģos uzstādīto 8,33 kHz balss sakaru sistēmu darbība atbilst I pielikuma 2. punktā norādītajiem *ICAO* standartiem.

11. I pielikuma 3. punktā norādītais Eiropas Civilās aviācijas aprīkojuma organizācijas (*Eurocae*) dokuments ir pietiekams līdzeklis, lai nodrošinātu atbilstību prasībām attiecībā uz frekvences stabilitāti, modulāciju, jutību, faktisko uztveršanas joslas platumu un blakusesošo kanālu vājinājumu, kas izklāstītas I pielikuma 2. punktā norādītajos *ICAO* standartos.

12. 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 iespēju lidojuma laikā izmantot 8,33 kHz attālumu starp kanāliem pārraida starp GSV struktūrvienībām;

b) informāciju par iespēju lidojuma laikā izmantot 8,33 kHz attālumu starp kanāliem nosūta uz attiecīgo darba vietu;

c) dispečera rīcībā ir līdzekļi, lai grozītu informāciju par iespēju lidojuma laikā izmantot 8,33 kHz attālumu starp kanāliem.

4. pants

Saistītās procedūras

1. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji un operatori nodrošina, ka *VHF* radiotelefonijas sakaros raidītāja kanāla identifikācijai izmanto visus sešus skaitliskā apzīmējuma ciparus, izņemot gadījumu, kad gan piektais, gan sestais cipars ir "0", un šādā gadījumā izmanto tikai pirmos četrus ciparus.

2. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji un operatori nodrošina, ka to "gaiss–zeme" balss sakaru procedūras atbilst I pielikuma 4. punktā norādītajiem *ICAO* noteikumiem.

3. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji nodrošina, ka procedūras, ko piemēro gaisa kuģiem, kuri ir aprīkoti ar iekārtu, kas piemērota 8,33 kHz attālumam starp kanāliem, un gaisa kuģiem, kuri nav aprīkoti ar šādu iekārtu, ir izklāstītas vienošanās dokumentos starp lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centriem.

4. Operatori, kas veic 1. panta 3. punktā minētos lidojumus virs 195. lidojumu līmeņa, un aģenti, kuri rīkojas to vārdā, nodrošina, ka gaisa kuģim, kurš ir aprīkots ar radioiekārtu, kas piemērota 8,33 kHz attālumam starp kanāliem, lidojuma plāna 10. pozīcijā līdz ar burtu "S" un/vai, attiecīgā gadījumā, jebkuru citu burtu ieraksta arī burtu "Y" vai gaisa kuģim, kurš nav aprīkots ar šādu iekārtu, bet kuram ir atļauta atkāpe no obligātās prasības par aprīkošanu ar attiecīgo iekārtu, lidojuma plāna 18. pozīcijā iekļauj rādītāju STS/EXM833. Ja ar gaisa kuģi, kuru parasti var ekspluatēt virs 195. lidojumu līmeņa un kurš ir aprīkots ar radioiekārtu, kas piemērota 8,33 kHz attālumam starp kanāliem, ir paredzēts veikt lidojumu zem minētā lidojumu līmeņa, tad lidojuma plāna 10. pozīcijā iekļauj burtu "Y".

5. Ja mainās iespēja lidojuma laikā izmantot 8,33 kHz attālumu starp kanāliem, tad operators vai aģents, kas rīkojas tā vārdā, nosūta uz *IFPS* paziņojumu par izmaiņām, attiecīgajā pozīcijā iekļaujot piemērotu rādītāju.

6. Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka *IFPS* apstrādā un izplata līdz ar lidojuma plāniem saņemto informāciju par iespēju lidojuma laikā izmantot 8,33 kHz attālumu starp kanāliem.

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

5. pants

Valsts gaisa kuģi

1. Dalībvalstis nodrošina, ka valsts transporta gaisa kuģi tiek aprīkoti ar radioiekārtu, kas piemērota 8,33 kHz attālumam starp kanāliem vēlākais līdz 2008. gada 3. jūlijam.

2. Neskarot valsts kārtību informācijas paziņošanai par valsts gaisa kuģiem, dalībvalstis vēlākais līdz 2008. gada 3. janvārim nosūta Komisijai sarakstu, kurā norādīti valsts transporta gaisa kuģi, kuri netiks aprīkoti ar radioiekārtu, kas piemērota 8,33 kHz attālumam starp kanāliem, saskaņā ar 1. punktu šādu iemeslu dēļ:

a) ekspluatācijas pārtraukšana vēlākais no 2010. gada 31. decembra;

b) iepirkuma ierobežojumi.

Ja iepirkuma ierobežojumi liedz nodrošināt atbilstību 1. punktam, dalībvalstis vēlākais līdz 2008. gada 3. janvārim arī paziņo Komisijai datumu, līdz kuram gaisa kuģi aprīkos ar radioiekārtu, kas piemērota 8,33 kHz attālumam starp kanāliem. Šis datums ir vēlākais 2012. gada 31. decembris.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka valsts gaisa kuģi, kuri nav valsts transporta tipa gaisa kuģi, tiek aprīkoti ar radioiekārtu, kas piemērota 8,33 kHz attālumam starp kanāliem, vēlākais līdz 2009. gada 31. decembrim.

4. Neskarot valsts kārtību informācijas paziņošanai par valsts gaisa kuģiem, dalībvalstis vēlākais līdz 2009. gada 30. jūnijam nosūta Komisijai sarakstu, kurā norādīti valsts gaisa kuģi, kuri nav valsts transporta gaisa kuģi un kuri netiks aprīkoti ar radioiekārtu, kas piemērota 8,33 kHz attālumam starp kanāliem, saskaņā ar 3. punktu šādu iemeslu dēļ:

a) strikti tehniski vai budžeta ierobežojumi;

b) ekspluatācijas pārtraukšana vēlākais no 2010. gada 31. decembra;

c) iepirkuma ierobežojumi.

Ja iepirkuma ierobežojumi liedz nodrošināt atbilstību 3. punktam, dalībvalstis vēlākais līdz 2009. gada 30. jūnijam arī paziņo Komisijai datumu, līdz kuram gaisa kuģi aprīkos ar radioiekārtu, kas piemērota 8,33 kHz attālumam starp kanāliem. Šis datums ir vēlākais 2015. gada 31. decembris.

5. Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji nodrošina, ka valsts gaisa kuģi, kuri nav aprīkoti ar iekārtu, kas piemērota 8,33 kHz attālumam starp kanāliem, tiek apkalpoti, ja to var droši veikt gaisa satiksmes pārvaldības sistēmas robežās *UHF* vai 25 kHz *VHF* piešķīrumos.

6. Dalībvalstis valsts aeronavigācijas informatīvajos izdevumos publicē kārtību, kā apkalpojami valsts gaisa kuģi, kuri nav aprīkoti ar iekārtu, kas piemērota 8,33 kHz attālumam starp kanāliem.

7. Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji katru gadu paziņo dalībvalstij, kas tos ir pilnvarojusi, plānus tādu valsts gaisa kuģu apkalpošanai, kuri nav aprīkoti ar iekārtu, kas piemērota 8,33 kHz attālumam starp kanāliem, ņemot vērā ierobežojumus, kas saistīti ar 6. punktā minēto kārtību.

6. pants

Drošības prasības

Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka pirms jebkādu izmaiņu veikšanas pašreizējās sistēmās, kas minētas 1. panta 2. punktā, vai pirms jaunu sistēmu ieviešanas attiecīgie nozares dalībnieki veic drošības novērtējumu, tostarp apdraudējuma apzināšanu, riska novērtējumu un mazināšanu.

Veicot šo drošības novērtējumu, II pielikumā noteiktās drošības prasības jāņem vērā kā obligātas prasības.

7. pants

Komponentu atbilstība vai piemērotība lietošanai

1. Neskarot 2. punktu, pirms izdot EK atbilstības deklarāciju vai deklarāciju par piemērotību lietošanai, kas minēta Regulas (EK) Nr. 552/2004 5. pantā, 1. panta 2. punktā minēto sistēmu komponentu ražotāji novērtē šo komponentu atbilstību vai piemērotību lietošanai atbilstīgi šīs regulas III pielikuma A daļā noteiktajām prasībām.

2. Lidojumderīguma sertifikācijas kārtību atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 1592/2002 [1], piemērojot to 1. panta 2. punktā minēto sistēmu komponentiem gaisa kuģos, uzskata par pieņemamu kārtību minēto komponentu atbilstības novērtēšanai, ja šajā kārtībā iekļauta pārbaude par atbilstību šajā regulā ietvertajām savietojamības, darbības un drošības prasībām.

[1] OV L 240, 7.9.2002., 1. lpp.

8. pants

Sistēmu pārbaude

1. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, kas var pierādīt vai ir pierādījuši, ka atbilst IV pielikumā izklāstītajiem nosacījumiem, veic 1. panta 2. punktā minēto sistēmu pārbaudi atbilstīgi III pielikuma C daļā noteiktajām prasībām.

2. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, kas nevar parādīt, ka atbilst IV pielikumā izklāstītajiem nosacījumiem, uztic 1. panta 2. punktā minēto sistēmu pārbaudi pilnvarotai iestādei. Šo pārbaudi veic atbilstīgi III pielikuma D daļā noteiktajām prasībām.

9. pants

Papildu prasības

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

2. Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka personāls, kas strādā ar *IFPS* un ir iesaistīts lidojumu plānošanā, ir pienācīgi informēts par šajā regulā noteiktajām prasībām un attiecīgi apmācīts darba pienākumu veikšanai.

3. 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, ka a) apakšpunktā minētās rokasgrāmatas ir pieejamas un tiek aktualizētas un ka to aktualizācija un izplatīšana tiek veikta atbilstīgi kvalitātes un dokumentu konfigurācijas vadībai;

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

4. Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka centralizētais lidojumu plānošanas apstrādes un izplatīšanas dienests:

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

b) nodrošina, ka a) apakšpunktā minētās rokasgrāmatas ir pieejamas un tiek aktualizētas un ka to aktualizācija un izplatīšana tiek veikta atbilstīgi kvalitātes un dokumentu konfigurācijas vadībai;

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

5. 3. panta 1. punktā norādītie operatori veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka personāls, kas rīkojas ar radioiekārtu, ir pienācīgi informēts par šo regulu un attiecīgi apmācīts šīs iekārtas izmantošanai un ka instrukcijas ir pieejamas pilotu kabīnē, ja tas ir iespējams.

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

10. pants

Spēkā stāšanās un piemērošana

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

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

Briselē, 2007. gada 26. oktobrī

Komisijas vārdā —
priekšsēdētāja vietnieks
Jacques BARROT

I PIELIKUMS

3. un 4. pantā minētie standarti un noteikumi

1. *ICAO* 10. pielikuma III sējuma 2. daļas 2. nodaļas "*Aeronautical Mobile Service*" ("Aeronavigācijas mobilais dienests") 2.1. iedaļa "*Air-ground VHF communication system characteristics*" (" "Gaiss–zeme" *VHF* sakaru sistēmas īpašības") un 2.2. iedaļa "*System characteristics of the ground installations*" ("Uz zemes izvietoto iekārtu sistēmas īpašības") (pirmais izdevums – 1995. gada jūlijs, iekļauts 80. grozījums).

2. *ICAO* 10. pielikuma III sējuma 2. daļas 2. nodaļas "*Aeronautical Mobile Service*" ("Aeronavigācijas mobilais dienests") 2.1. iedaļa "*Air–ground VHF communication system characteristics*" (" "Gaiss–zeme" *VHF* sakaru sistēmas īpašības"), 2.3.1. iedaļa "*Transmitting function*" ("Raidīšanas funkcija") un 2.3.2. iedaļa "*Receiving function*" ("Uztveršanas funkcija"), izņemot 2.3.2.8. apakšiedaļu "*VDL – Interference Immunity Performance*" ("*VDL* – Noturība pret traucējumiem") (pirmais izdevums – 1995. gada jūlijs, iekļauts 80. grozījums).

3. *Eurocae Minimum Operational Performance Specification for Airborne VHF Receiver-Transmitter operating in the frequency range 117975 – 137000 MHz* (*Eurocae* obligāto darbības rādītāju specifikācija gaisa kuģos izvietotiem *VHF* uztvērējiem un raidītājiem, kas darbojas frekvenču diapazonā 117,975–137,000 MHz), dokuments ED-23B, 3. grozījums, 1997. gada decembris.

4. *ICAO PANS-ATM* dokumenta 4444 (četrpadsmitais izdevums – 2001. gads, iekļauts 4. grozījums) 12.3.1.4. iedaļa "*8.33 kHz channel spacing*" ("8,33 kHz attālums starp kanāliem").

II PIELIKUMS

6. pantā minētās drošības prasības

1. 3. panta 1. un 12. punktā minētās savietojamības un darbības prasības uzskata arī par drošības prasībām.

2. 4. panta 1. un 2. punktā minētās prasības attiecībā uz saistītajām procedūrām uzskata arī par drošības prasībām.

3. 5. panta 1., 3., 5. un 7. punktā minētās prasības attiecībā uz valsts gaisa kuģiem uzskata arī par drošības prasībām.

4. 9. panta 1., 3., 5. un 6. punktā minētās papildu prasības attiecībā uz atbilstību uzskata arī par drošības prasībām.

5. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji nodrošina, ka dispečera "cilvēka un mašīnas saskarne" *VHF* kanālu attēlošanai ir saderīga ar *VHF* radiotelefonijas procedūrām.

6. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, ņemot vērā tādus faktorus kā minimālais lidojumu drošuma augstums, novērtē ietekmi, ko rada gaisa kuģi, kuri nav aprīkoti ar iekārtu, kas piemērota 8,33 kHz attālumam starp kanāliem, nolaižoties zem 195. lidojumu līmeņa, un nosaka, vai ir vajadzīgas sektoru jaudas vai gaisa telpas organizācijas vai struktūras izmaiņas.

7. Dalībvalstis nodrošina, ka pirms koordinācijas *ICAO* dokumenta 7754 tabulā COM2 konversija no 25 kHz uz 8,33 kHz notiek vismaz 4 nedēļu pārbaudes periodā, kura laikā pārbauda darbības drošību.

8. Dalībvalstis nodrošina, ka konversiju no 25 kHz uz 8,33 kHz veic, ievērojot *ICAO* frekvenču plānošanas kritērijus, kas izklāstīti *EUR* frekvenču pārvaldības rokasgrāmatas – *ICAO EUR* dokuments 011 (2005) – II daļā *"VHF Air–Ground Communications Frequency Assignment Planning Criteria"* ("*VHF* "gaiss–zeme" sakaru frekvenču piešķīruma plānošanas kritēriji").

III PIELIKUMS

A DAĻA

ATBILSTĪBAS VAI PIEMĒROTĪBAS LIETOŠANAI NOVĒRTĒJUMA PRASĪBAS 7. PANTĀ MINĒTAJIEM KOMPONENTIEM

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

2. Ja ražotājs piemēro B daļā raksturoto 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

IEKŠĒJĀS RAŽOŠANAS KONTROLES MODULIS

1. Šajā modulī izklāstīta procedūra, ar kuras palīdzību ražotājs vai tā Kopienā reģistrēts pilnvarotais pārstāvis, kas veic 2. punktā noteiktos pienākumus, nodrošina attiecīgo komponentu atbilstību šīs regulas prasībām un apliecina to. Ražotājam vai tā Kopienā 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 jāizstrādā 4. punktā raksturotā tehniskā dokumentācija, un tam vai tā Kopienā reģistrētam pilnvarotajam pārstāvim jāsaglabā šī dokumentācija vismaz 10 gadus pēc pēdējo komponentu izgatavošanas, darot to pieejamu attiecīgajām valsts uzraudzības iestādēm pārbaudes nolūkā, kā arī aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, kuri integrē šos komponentus savās sistēmās. Ražotājs vai tā Kopienā reģistrēts pilnvarotais pārstāvis informē dalībvalstis par to, kur un kādā veidā ir pieejama iepriekš minētā tehniskā dokumentācija.

3. Ja ražotājs nav reģistrēts Kopienā, tas pilnvaro personu(-as), kas komponentus laiž Kopienas tirgū. Šī(-s) persona(-as) informē dalībvalstis par to, kur un kādā veidā ir pieejama tehniskā dokumentācija.

4. Tehniskajai dokumentācijai jānodrošina iespēja novērtēt komponentu atbilstību šīs regulas prasībām. Tajā jābūt informācijai par komponentu projektu, izgatavošanu un darbību, ciktāl tas attiecas uz šādu novērtējumu.

5. Ražotājam vai tā pilnvarotajam pārstāvim līdz ar tehnisko dokumentāciju jāsaglabā arī atbilstības deklarācijas vai deklarācijas par piemērotību lietošanai eksemplārs.

C DAĻA

8. PANTA 1. PUNKTĀ MINĒTĀS SISTĒMU PĀRBAUDES PRASĪBAS

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

   — "gaiss–zeme" sakaru sistēmu pārbaudē pierāda, ka 8,33 kHz attālumu starp kanāliem *VHF* "gaiss–zeme" balss sakariem izmanto saskaņā ar 3. panta 3. punktu un ka 8,33 kHz balss sakaru sistēmu darbība atbilst 3. panta 7. punkta noteikumiem,

   — lidojumu datu apstrādes sistēmu pārbaudē pierāda, ka 3. panta 12. punktā raksturotā funkcionalitāte ir pienācīgi īstenota.

2. 1. panta 2. punktā norādīto sistēmu pārbaudi veic, izmantojot piemērotas un atzītas testēšanas metodes.

3. 1. panta 2. punktā norādīto sistēmu pārbaudē izmantotajiem testēšanas līdzekļiem ir attiecīga funkcionalitāte.

4. 1. panta 2. punktā norādīto sistēmu pārbaudes nobeigumā jāsagatavo dokumenti, kas paredzēti Regulas (EK) Nr. 552/2004 IV pielikuma 3. punktā prasītajai tehniskajai dokumentācijai, tostarp turpmāk minētie dokumenti:

— īstenošanas apraksts,

— pirms sistēmas nodošanas ekspluatācijā veikto pārbaužu un testu ziņojumi.

5. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs veic pārbaudi un jo īpaši:

— nosaka piemērotu ekspluatācijas un tehnisko novērtējuma vidi, kas atspoguļo faktisko darbības vidi,

— pārbauda, vai testu plānā izklāstīta 1. panta 2. punktā norādīto sistēmu integrācija ekspluatācijas un tehniskajā novērtējuma vidē,

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

— nodrošina tehniskās dokumentācijas un testu plāna konsekvenci un kvalitāti,

— sagatavo testu veikšanu, darbiniekus, testēšanas 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 1. panta 2. punktā norādītās sistēmas, darbojoties ekspluatācijas novērtējuma vidē, atbilst šajā regulā noteiktajām savietojamības, darbības un drošības prasībām.

7. Apstiprinot veiksmīgu atbilstības pārbaudes 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.

D DAĻA

8. PANTA 2. PUNKTĀ MINĒTĀS SISTĒMU PĀRBAUDES PRASĪBAS

1. Regulas 1. panta 2. punktā norādīto sistēmu pārbaudes mērķis ir pierādīt šo sistēmu atbilstību šajā regulā noteiktajām savietojamības, darbības un drošības prasībām novērtējuma vidē, kurā atspoguļots šo sistēmu darbības konteksts. Jo īpaši:

— "gaiss–zeme" sakaru sistēmu pārbaudē pierāda, ka 8,33 kHz attālumu starp kanāliem *VHF* "gaiss–zeme" balss sakariem izmanto saskaņā ar 3. panta 3. punktu un ka 8,33 kHz balss sakaru sistēmu darbība atbilst 3. panta 7. punkta noteikumiem,

— lidojumu datu apstrādes sistēmu pārbaudē pierāda, ka 3. panta 12. punktā raksturotā funkcionalitāte ir pienācīgi īstenota.

2. Regulas 1. panta 2. punktā norādīto sistēmu pārbaudi veic, izmantojot piemērotas un atzītas testēšanas metodes.

3. Regulas 1. panta 2. punktā norādīto sistēmu pārbaudē izmantotajiem testēšanas līdzekļiem ir attiecīga funkcionalitāte.

4. Regulas 1. panta 2. punktā norādīto sistēmu pārbaudes nobeigumā jāsagatavo dokumenti, kas paredzēti Regulas (EK) Nr. 552/2004 IV pielikuma 3. punktā prasītajai tehniskajai dokumentācijai, tostarp turpmāk minētie dokumenti:

— īstenošanas apraksts,

— 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 pārbaudes veikšanu pilnvarotai iestādei.

6. Pilnvarotā iestāde veic pārbaudi un jo īpaši:

— pārbauda, vai testu plānā izklāstīta 1. panta 2. punktā norādīto sistēmu integrācija ekspluatācijas un tehniskajā novērtējuma vidē,

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

— nodrošina tehniskās dokumentācijas un testu plāna konsekvenci un kvalitāti,

— sagatavo testu veikšanu, darbiniekus, testēšanas platformas uzstādīšanu un konfigurāciju,

— veic pārbaudes un testus, kā norādīts testu plānā,

— sagatavo ziņojumu par pārbaužu un testu rezultātiem.

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

8. Apstiprinot veiksmīgu pārbaudes 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.

IV PIELIKUMS

8. pantā minētie nosacījumi

1. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja uzņēmumā jābūt ieviestām ziņošanas metodēm, lai nodrošinātu un uzskatāmi pierādītu pārbaudes slēdziena objektivitāti un neatkarību.

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

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

4. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam jānodrošina, lai pārbaudē iesaistītais personāls būtu atbilstīgi tehniski un profesionāli sagatavots, ar pietiekamu izpratni par veicamo pārbaužu prasībām, attiecīgu pieredzi šādu operāciju veikšanā un spētu sagatavot deklarācijas, protokolus un ziņojumus, lai pierādītu, ka pārbaudes ir veiktas.

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