

KOMISIJAS REGULA (EK) Nr. 29/2009

(2009. gada 16. janvāris),

ar ko nosaka prasības datu pārraides pakalpojumu sniegšanai Eiropas vienotajā gaisa telpā

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

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

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,

- (5) Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības ģenerālpilāns (ATM ģenerālpilāns), kas sagatavots SESAR projekta, kas pamatojas uz Padomes 2007. gada 27. februāra Regulu (EK) Nr. 219/2007, ar ko izveido Kopuzņēmumu, lai izstrādātu jaunas paaudzes Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības sistēmu (SESAR) ⁽³⁾, izstrādes rezultātā, paredz datu pārraides pakalpojumu drīzu ieviešanu, lai papildinātu dispečeru un pilotu balss sakaru iespējas maršruta posmā.

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,

- (6) Datu pārraides pakalpojumi būtu jāievieš Eiropas vienotās gaisa telpas nepārtrauktajās un homogēnajās daļās, sākot ar augstas intensitātes augšējo gaisa telpu. Ņemot vērā datu pārraides pakalpojumu lielo nozīmi Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla (turpmāk tekstā – EATMN) turpmākajā attīstībā, šo pakalpojumu izmantošanas iespējas arvien vairāk būtu jāpaplašina Eiropas vienotās gaisa telpas lielākajā daļā, kā tā noteikta Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regulas (EK) Nr. 551/2004 par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (gaisa telpas regula) ⁽⁴⁾ 1. panta 3. punktā.

tā kā:

- (1) Eiropā novērojams un sagaidāms gaisa satiksmes līmeņu noslogojuma pieaugums rada nepieciešamību palielināt gaisa satiksmes vadības kapacitāti. Šā iemesla dēļ ir nepieciešami funkcionāli uzlabojumi, jo īpaši – lai uzlabotu sakaru starp dispečeriem un pilotiem efektivitāti. Balss sakaru kanāli arvien vairāk tiek pārslogoti, tāpēc tie būtu jāpapildina ar sakaru režīma “gaiss–zeme” datu pārraides sakariem.

- (7) Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija (turpmāk tekstā – ICAO) un Eiropas Civilās aviācijas aprīkojuma organizācija (turpmāk tekstā – Eurocae) ir noteikušas vērā ņemamu datu pārraides pakalpojumu skaitu. Tikai Eurocontrol līmenī atbilstoši apstiprinātie pakalpojumi būtu jāievieš obligāti, pamatojoties uz šo organizāciju noteiktajiem standartiem.

- (2) Kopienā un Eurocontrol tika veikti vairāki pētījumi un izmēģinājumi, kuros apstiprinājās, ka datu pārraides pakalpojumu jomā pastāv vēl neizmantotas iespējas, kas pieļauj papildu gaisa satiksmes vadības kapacitāti. Šie pakalpojumi būtu jāievieš saskaņoti, lai optimizētu no tiem izrietošās potenciālās priekšrocības.

- (8) Satiksmes kapacitātes pieaugums, ko pieļauj datu pārraides pakalpojumi, ir atkarīgs no to lidojumu procentuālā apmēra, kas veikti, izmantojot datu pārraides iespējas. Lai rastos atbilstošs kapacitātes pieaugums, būtiskai lidojumu procentuālajai daļai, ne mazāk kā 75 %, būtu jābūt aprīkoti ar attiecīgajām iekārtām.

- (3) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 8. panta 1. punktu Eurocontrol ir pilnvarots izstrādāt prasības datu pārraides pakalpojumu saskaņotai ieviešanai. Šīs regulas pamatā ir ziņojums, kas pilnvarojuma rezultātā izstrādāts 2007. gada 19. oktobrī.

⁽¹⁾ OV L 96, 31.3.2004., 26. lpp.⁽²⁾ OV L 96, 31.3.2004., 1. lpp.⁽³⁾ OV L 64, 2.3.2007., 1. lpp.⁽⁴⁾ OV L 96, 31.3.2004., 20. lpp.

- (9) Operatoriem nepieciešami attiecīgi norādījumi, lai aprīkotu savus gaisakuģus ar jaunām iespējām, ieviešot tās gan jaunajos, gan esošajos gaisakuģos. Tas būtu jāņem vērā, nosakot obligātā aprīkojuma ieviešanas datumus.
- (10) Vairāki gaisakuģi, galvenokārt tie, kas veic tālos lidojumus pāri okeānam, jau ir aprīkoti ar datu pārraides iespējām, izmantojot standartus, kas pazīstami kā Nākamās paaudzes aeronavigācijas sistēmas (FANS) 1/A. Nebūtu ekonomiski pamatoti lūgt operatoriem šādus gaisakuģus aprīkot ar papildu datu pārraides aprīkojumu, lai tie atbilstu šīs regulas prasībām. Tomēr konverģence starp tehniskajiem risinājumiem, kurus izmanto lidojumos pāri okeānam, un šajā regulā noteiktajiem būtu jāsasniedz ilgākā laika termiņā. Tādēļ šajā sakarā būtu jānosaka atbilstošs datums.
- (11) Nosacījumi gaisakuģa izlaišanai ar datu pārraides komponentiem, kas īslaicīgi nedarbojas, būtu jāprecizē piemērojamā obligātā aprīkojuma sarakstā atbilstoši Padomes 1991. gada 16. decembra Regulas (EEK) Nr. 3922/91 par tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas jomā⁽¹⁾ III pielikumam un Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regulai (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK⁽²⁾, kā arī tās īstenošanas noteikumiem.
- (12) Būtu jānosaka iespējamo atvieglojumu kritēriji, kuru pamatā galvenokārt ir saimnieciska rakstura vai tehniski nepārvarami apstākļi, kas izņēmuma gadījumos atļautu operatoriem specifisku gaisakuģu tipu neaprīkot ar datu pārraides iespējām.
- (13) Lielākā daļa valsts gaisakuģu ir valsts transporta gaisakuģi, kas veic lidojumus gaisa telpas, uz kuru attiecas šī regula, vispārējā gaisa satiksmē. Ja dalībvalstis pieņem lēmumu aprīkot šāda tipa jaunu gaisakuģi ar datu pārraides iespējām, pamatojoties uz standartiem, kas nav raksturīgi militāro darbību prasībām, tām būtu jāievieš tehniskie risinājumi, kas atbilst šīs regulas prasībām.
- (14) Īpašu procedūru, kas attiecas uz datu pārraides izmantošanu, vienota piemērošana Eiropas vienotajā gaisa telpā ir būtisks priekšnosacījums, lai panāktu sakaru savietojamību un vienotu darbību.
- (15) Lai ieviestu datu pārraides pakalpojumus, ICAO ir noteikusi standartizētu sakaru "gaiss-zeme" lietojuma konteksta pārvaldību (turpmāk tekstā – CM) un datu pārraides sakarus "dispečers-pilots" (turpmāk tekstā – CPDLC). Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem un operatoriem būtu jāatbalsta šie sakari un jālieto kopējs standartizētu ziņojumu kopums, lai datu pārraides pakalpojumu īstenošanas procesā nodrošinātu sakaru "no gala līdz galam" savietojamību.
- (16) Datu apmaiņai starp sakaru "gaiss-zeme" lietojumiem var izmantot vairākus sakaru protokolus. Tomēr būtu jānosaka viens kopējs protokols vismaz attiecībā uz zemes sakaru sistēmām, lai nodrošinātu vispārēju savietojamību gaisa telpā, uz kuru attiecas šī regula. ICAO noteiktie protokoli, kuru pamatā ir Aeronavigācijas telekomunikāciju tīkls (turpmāk tekstā – ATN) un ļoti augstas frekvences digitālo datu pārraides tehnoloģija *Mode 2* (turpmāk – VDL 2), pašreiz tiek uzskatīti par vienīgo apstiprināto risinājumu saskaņotai sakaru paplašināšanai. Tādēļ dalībvalstīm būtu jānodrošina šāda risinājuma pieejamība.
- (17) Eiropā piemērojamās ICAO papildu reģionālās procedūras tiek mainītas, lai atļautu atsevišķu dalībvalstu gaisa telpā veikt obligāto datu pārraides komponentu pārvaldīšanu.
- (18) Operatoriem un organizācijām, kas sniedz saziņas pakalpojumus datu apmaiņai starp sakaru "gaiss-zeme" lietojumiem, būtu jāparedz iespēja ATN/VDL 2 vietā izmantot citus protokolus. Tomēr šiem protokoliem būtu jāatbilst attiecīgajām prasībām, lai starp gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām un gaisakuģi uzturētu sakaru "no gala līdz galam" savietojamību.
- (19) Gaisa satiksmes pakalpojumu (turpmāk tekstā – ATS) sniedzēji sakaru "gaiss-zeme" datu pārraides pakalpojumu sniegšanai var izvēlēties sadarboties ar citām organizācijām. Lai nodrošinātu šiem pakalpojumiem atbilstošu drošības, aizsardzības un efektivitātes pakāpi, starp attiecīgajiem nozares dalībniekiem būtu jānoslēdz vienošanās par pakalpojumu sniegšanas kvalitāti.
- (20) Lai nodrošinātu sakaru "no gala līdz galam" datu pārraides pakalpojumu savietojamību, gaisakuģos un ATS struktūrvienībās, kurās ir datu pārraides iespējas, būtu jāizveido datu pārraides sakari neatkarīgi no operatoru un ATS sniedzēju veiktajiem pasākumiem, lai nodrošinātu sakaru "gaiss-zeme" pakalpojumu pieejamību. Šā iemesla dēļ minētajā jautājumā būtu jāveic atbilstoši pasākumi.

(1) OV L 373, 31.12.1991., 4. lpp.

(2) OV L 79, 19.3.2008., 1. lpp.

- (21) Informācija par lidojumu datu pārraides iespējām būtu jāiekļauj lidojuma plānā, būtu jāapstrādā un jāpārraida starp ATS struktūrvienībām. Starp ATS struktūrvienībām arī būtu jāapstrādā un jāpārraida pieteikumu informācija, kas ļauj datu pārraidei izmantot sakaru "gaiss-zeme" lietojumus un nākamajai ATS struktūrvienībai sākt datu apmaiņu ar gaisakuģi.
- (22) Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un citām struktūrvienībām, kas sakaru režīmā "gaiss-zeme" sniedz datu pārraides sakaru pakalpojumus, būtu jāveic pasākumi, kas nodrošinātu atbilstošu informācijas apmaiņas drošību.
- (23) ATS sniedzējiem sistemātiski būtu jāpārbauda datu pārraides sakaru režīmā "gaiss-zeme" pakalpojumu sniegšanas kvalitāte.
- (24) Lai precīzi apzinātu visas gaisa un uz zemes izvietotās stacijas, uz kurām attiecas datu pārraides apmaiņa, būtu jāizmanto kopēja adresēšanas shēma.
- (25) Lai saglabātu vai uzlabotu pašreizējo darbības drošības līmeni, dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka attiecīgie nozares dalībnieki veic drošības novērtējumu, tostarp apdraudējuma apzināšanu, riska novērtējumu un mazināšanu.
- (26) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 552/2004 3. panta 3. punkta d) apakšpunktu savietojamības īstenošanas noteikumiem būtu jāapraksta īpašās atbilstības novērtēšanas procedūras, kas jāizmanto komponentu atbilstības vai lietošanas piemērotības, kā arī sistēmu pārbaudes novērtēšanai.
- (27) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar Vienotās gaisa telpas komitejas sniegto atzinumu,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Priekšmets un darbības joma

1. Šajā regulā noteiktas prasības, lai saskaņoti ieviestu datu pārraides pakalpojumus, kuru pamatā ir "gaiss-zeme" "punkts-punkts" datu sakari, kā noteikts 2. panta 5. punktā.

2. Šo regulu piemēro attiecībā uz:

- lidojuma datu apstrādes sistēmām, šo sistēmu komponentiem un ar tām saistītajām procedūrām, kā arī cilvēka un mašīnas saskarnes sistēmām, šo sistēmu komponentiem un ar tām saistītajām procedūrām, kuras pielieto gaisa satiksmes vadības struktūrvienības, lai nodrošinātu vispārējās gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu;
- cilvēka un mašīnas saskarnes komponentiem gaisā un ar tiem saistītajām procedūrām;
- sakaru "gaiss-zeme" sistēmām, šo sistēmu komponentiem un ar tām saistītajām procedūrām.

3. Šo regulu piemēro attiecībā uz visiem lidojumiem, kurus saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumiem veic vispārējā gaisa satiksmē, virs 285. lidojumu līmeņa gaisa telpas, kā noteikts I pielikuma A daļā.

Papildus no 2015. gada 5. februāra to piemēro visiem vispārējās gaisa satiksmes lidojumiem saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumiem virs 285. lidojumu līmeņa gaisa telpas, kā noteikts I pielikuma B daļā.

4. Šo regulu piemēro gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji (turpmāk tekstā – ATS sniedzēji), kas nodrošina vispārējās gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu 3. punktā minētajā gaisa telpā un saskaņā ar noteiktajiem piemērošanas datumiem.

2. pants

Definīcijas

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

Piemēro arī šādas definīcijas:

- "datu pārraides pakalpojums" ir gaisa satiksmes pārvaldības saistītu darbību kopums, kuru datu pārraides sakari atbalsta sakaru režīmā "gaiss-zeme" un kuram ir skaidri noteikts mērķis, kā arī darbības sākums un beigas;
- "operators" ir persona, organizācija vai uzņēmums, kas ir iesaistīts vai kas piedāvā iesaistīties gaisakuģa ekspluatācijā;
- "gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība" (turpmāk tekstā – ATS struktūrvienība) ir civilā vai militārā struktūrvienība, kas atbildīga par gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu;

- 4) "vienošanās par pakalpojumu sniegšanas kvalitāti" ir starp organizācijām noslēgta pakalpojumu līguma attiecīgā daļa, kurā noteikts konkrēts pakalpojumu sniegšanas līmenis, jo īpaši attiecībā uz datu sakaru pakalpojumu kvalitāti un izpildi;
- 5) "datu sakari "gaiss-zeme" "punkts-punkts"" ir divvirzienu sakari starp gaisakuģi un zemes sakaru struktūrvienību, kas darbojas atbilstoši noteiktajām funkcijām, lai nodrošinātu:
- a) bitu kadru pārraidīšanu un saņemšanu starp zemes un gaisakuģa sakaru sistēmām augšuplīnijā un lejuplīnijā, izmantojot mobilo datu pārraidi;
- b) datu vienību pārraidīšanu un saņemšanu starp zemes un gaisakuģa sistēmām, izmantojot sakaru "gaiss-zeme" lietojumu mitināšanu ar:
- i) datu vienību maiņu, izmantojot zemes sakaru trases un mobilo datu pārraidi;
- ii) kopējus mehānismus abos galos datu vienību transportam;
- 6) "valsts gaisakuģis" ir jebkurš gaisakuģis, ko izmanto armijas, muitas vai policijas vajadzībām;
- 7) "valsts transporta gaisakuģis" ir valsts gaisakuģis ar fiksētiem spārnem, kas paredzēts cilvēku un/vai kravas pārvadāšanai;
- 8) "sakaru "gaiss-zeme" lietojumi" ir sakaru "gaiss-zeme" apvienoto funkciju kopums, lai atbalstītu gaisa satiksmes pakalpojumus;
- 9) "sakari "no gala līdz galam"" ir informācijas nosūtīšana starp vienādranga sakaru "gaiss-zeme" lietojumiem;
- 10) "sakari "gaiss-zeme"" ir divvirzienu sakari starp gaisakuģa un zemes sakaru sistēmām;
- 11) "drošības politika" ir mērķu, lietotāju un administratoru uzvedības noteikumu, kā arī sistēmas konfigurācijas un uzturēšanas prasību kopums, kas kolektīvi izstrādāts, lai aizsargātu ar datu pārraides pakalpojumu sniegšanu saistītās sistēmas un sakaru resursus no pretlikumīgām ielaušanās darbībām;
- 12) "adresēšanas informācija" ir informācija, kas raksturīga sistēmai vai struktūrvienības tīkla adresei un kuru izmanto datu pārraidei sakaru režīmā "gaiss-zeme", kā arī kas ļauj skaidri noteikt struktūrvienības vietu;
- 13) "integrētā lidojuma plānu sākotnējās apstrādes sistēma" (turpmāk tekstā – *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) "nestrādājošs" attiecībā uz gaisa sakaru sistēmu komponentu, ir komponents, kas nefunkcionē atbilstoši paredzētajam mērķim vai tā darbības vai pielaišanas robežās darbojas nepilnīgi.

3. pants

Datu pārraides pakalpojumi

1. ATS sniedzēji nodrošina, ka ATS struktūrvienības, kas 1. panta 3. punktā minētajā gaisa telpā sniedz gaisa satiksmes pakalpojumus, spēj nodrošināt un sniegt II pielikumā noteiktos datu pārraides pakalpojumus.

2. Neskarot šā panta 4. punktu, operatori nodrošina, ka gaisakuģi, kas veic 1. panta 3. punktā minētos lidojumus ar individuālo lidojumderīguma apliecību, kas pirmoreiz izsniegta 2011. gada 1. janvārī vai pēc šā datuma, spēj sniegt II pielikumā noteiktos datu pārraides pakalpojumus.

3. Neskarot šā panta 4. punktu, operatori nodrošina, ka gaisakuģi, kas veic 1. panta 3. punktā minētos lidojumus ar individuālo lidojumderīguma apliecību, kas pirmoreiz izsniegta pirms 2011. gada 1. janvāra, spēj sniegt II pielikumā noteiktos datu pārraides pakalpojumus, sākot ar 2015. gada 5. februāri.

4. 2. un 3. punkts neattiecas uz:

a) gaisakuģiem, kuriem individuālā lidojumderīguma apliecība pirmoreiz izsniegta pirms 2014. gada 1. janvāra un kuri aprīkoti ar datu pārraides iekārtām, kas apstiprinātas atbilstoši vienā no *Eurocae* dokumentiem, kas noteikti III pielikuma 10. punktā, minētajām prasībām;

b) gaisakuģiem, kuriem individuālā lidojumderīguma apliecība pirmoreiz izsniegta pirms 1998. gada 1. janvāra un kuri 1. panta 3. punktā minētajā gaisa telpā pārtrauks lidojumus līdz 2017. gada 31. decembrim;

c) valsts gaisakuģiem;

d) gaisakuģiem, kuri 1. panta 3. punktā minētajā gaisa telpā veic izmēģinājuma, piegādes vai tehniskās uzturēšanas lidojumus vai kuriem datu pārraides komponenti īslaicīgi nedarbojas saskaņā ar šīs regulas III pielikuma 1. punktā, Regulā (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumos minētā obligātā aprīkojuma sarakstā norādītajiem nosacījumiem.

5. Dalībvalstis, kuras nolēmušas jaunus valsts transporta gaisakuģus, kas lidojumus uzsāks no 2014. gada 1. janvāra, aprīkot ar datu pārraides iespējām atbilstoši standartiem, kas neskar militārās darbības prasības, nodrošina, lai tiem būtu iespējams sniegt II pielikumā noteiktos datu pārraides pakalpojumus.

4. pants

Saistītās procedūras

ATS sniedzēji, kas nodrošina gaisa satiksmes pakalpojumus, un operatori, kas izmanto gaisa satiksmes pakalpojumu atbalstītos II pielikumā noteiktos datu pārraides pakalpojumus, piemēro kopējās vispārpieņemtās procedūras, kas atbilst attiecīgajiem Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (turpmāk tekstā – ICAO) noteikumiem attiecībā uz:

1) datu pārraides sakaru “dispečers–pilots” izveidi (turpmāk tekstā – CPDLC);

2) CPDLC darbības ziņojumu apmaiņu;

3) CPDLC nodošanu;

4) CPDLC kontrolpieprasījumu izmantošanas īslaicīgu pārtraukšanu;

5) CPDLC neveiksmīgu izveidi un likvidāciju;

6) lidojuma plānu sastādīšanu, kurā norādīta informācija par datu pārraides iespējām.

5. pants

ATS sniedzēju pienākumi datu pārraides sakaru nodrošināšanai

1. ATS sniedzēji nodrošina, ka 1. panta 2. punktā minētās zemes sakaru sistēmas un to komponenti atbalsta sakaru “gaiss–zeme” lietojumus, kas noteikti III pielikuma 2. un 3. punktā minētajos ICAO standartos.

2. ATS sniedzēji nodrošina, ka 1. panta 2. punkta c) apakšpunktā minētajām zemes sakaru sistēmām un to komponentiem piemēro sakarus “no gala līdz galam” saskaņā ar IV pielikuma A daļas prasībām datu apmaiņai sakaru “gaiss–zeme” lietojumos, kas noteikti III pielikuma 2. un 3. punktā minētajos ICAO standartos.

3. ATS sniedzēji, kas sakaru pakalpojumu sniegšanā sadarbojas ar citām organizācijām, datu apmaiņai ar gaisakuģi, kas nepieciešams sakaru “gaiss–zeme” lietojumiem, kas noteikti III pielikuma 2. un 3. punktā minētajos ICAO standartos, nodrošina, ka šie pakalpojumi tiek sniegti saskaņā ar termiņiem un atbilstoši nosacījumiem, ko ietver vienošanās par pakalpojumu sniegšanas kvalitāti, tostarp jo īpaši attiecībā uz:

a) sakaru pakalpojumu aprakstu, kas izstrādāts saskaņā ar II pielikumā noteiktajām datu pārraides pakalpojumu prasībām;

b) drošības politikas aprakstu, kas izstrādāts, lai aizsargātu datu apmaiņu sakaru “gaiss–zeme” lietojumos, kas noteikti III pielikuma 2. un 3. punktā minētajos ICAO standartos;

c) atbilstošajiem dokumentiem, kas pievienojami sakaru pakalpojumu kvalitātes un pakalpojumu sniegšanas uzraudzībai.

4. ATS sniedzēji veic atbilstošus pasākumus, lai nodrošinātu datu apmaiņu ar visiem gaisakuģiem, kas to atbildības gaisa telpā veic lidojumus un kuri ir aprīkoti ar datu pārraides iespējām saskaņā ar šīs regulas prasībām, pievēršot pienācīgu uzmanību iespējamiem pārkāpuma zonas ierobežojumiem, kas raksturīgi izmantotajām komunikāciju tehnoloģijām.

5. ATS sniedzēji lidojumu datu apstrādes sistēmās ievieš pieteikumu pārsūtīšanas nākošajai iestādei paziņošanas procesus starp ATC struktūrvienībām saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 1032/2006 ⁽¹⁾, ciktāl tas attiecas uz automatisko sistēmu ieviešanas prasībām lidojuma datu apmaiņai, kas atbalsta datu pārraides pakalpojumus.

6. ATS sniedzēji uzrauga sakaru pakalpojumu sniegšanas kvalitāti un pārbauda to atbilstību pakalpojumu sniegšanas attiecīgajam līmenim, kas nepieciešams to atbildībā esošajā darbības vidē.

6. pants

Operatora pienākumi datu pārraides sakaru sniegšanai

1. Operatori nodrošina, ka 1. panta 2. punkta c) apakšpunktā minētās gaisa sakaru sistēmas un to komponenti, kas uzstādīti 3. panta 2. un 3. punktā minētajos gaisakuģos, atbalsta sakaru "gaiss-zeme" lietojumus, kas noteikti III pielikuma 2. un 3. punktā minētajos ICAO standartos.

2. Operatori nodrošina, ka 1. panta 2. punkta c) apakšpunktā minētajām gaisa sakaru sistēmām un to komponentiem, kas uzstādīti 3. panta 2. un 3. punktā minētajos gaisakuģos, piemēro sakarus "no gala līdz galam" atbilstīgi IV pielikuma A daļas prasībām datu apmaiņai sakaru "gaiss-zeme" lietojumos, kas noteikti III pielikuma 2. un 3. punktā minētajos ICAO standartos.

3. Operatori nodrošina, ka 1. panta 2. punkta c) apakšpunktā minētajām gaisa sakaru sistēmām un to komponentiem, kas uzstādīti 3. panta 2. un 3. punktā minētajos gaisakuģos, piemēro sakaru "gaiss-zeme" lietojumus atbilstīgi IV pielikuma B vai C daļas prasībām datu apmaiņai sakaru režīmā "gaiss-zeme", kas noteikti III pielikuma 2. un 3. punktā minētajos ICAO standartos.

4. 3. punktā minētie operatori veic atbilstošus pasākumus, lai nodrošinātu datu apmaiņu starp saviem gaisakuģiem, kas aprīkoti ar datu pārraides iespējām, un visām ATS struktūrvienībām, kas drīkst kontrolēt savus 1. panta 3. punktā minētajā gaisa telpā veiktos lidojumus, pievēršot pienācīgu uzmanību iespējamiem pārklājuma zonas ierobežojumiem, kas raksturīgi izmantotajām komunikāciju tehnoloģijām.

7. pants

Dalībvalstu vispārējie pienākumi datu pārraides sakaru nodrošināšanai

1. Dalībvalstis, kas 1. panta 3. punktā minētajā gaisa telpā ir noteikušas ATS sniedzējus, nodrošina, ka sakaru "gaiss-zeme"

pakalpojumi, kurus sniedz atbilstoši IV pielikuma B daļas prasībām, ir pieejami operatoriem to atbildības gaisa telpā gaisakuģu lidojumu veikšanai datu apmaiņai sakaru "gaiss-zeme" lietojumos, kas noteikti III pielikuma 2. un 3. punktā minētajos ICAO standartos, pievēršot pienācīgu uzmanību iespējamiem pārklājuma zonas ierobežojumiem, kas raksturīgi izmantotajām komunikāciju tehnoloģijām.

2. Dalībvalstis nodrošina, ka aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji un citas struktūrvienības, kas sniedz sakaru pakalpojumus, ievieš atbilstošu drošības politiku II pielikumā noteikto datu pārraides pakalpojumu datu apmaiņai, ņemot par pamatu kopējos drošības noteikumus, lai aizsargātu datu apmaiņā iesaistīto fizisko resursu intereses.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka adresēšanas informācijas pārvaldībai tiek piemērotas saskaņotas procedūras, lai skaidri noteiktu gaisa un zemes sakaru sistēmas, kas atbalsta datu apmaiņu sakaru "gaiss-zeme" lietojumos, kas noteikti III pielikuma 2. un 3. punktā minētajos ICAO standartos.

8. pants

Valsts transporta gaisakuģu datu pārraides sakari

1. Dalībvalstis nodrošina, ka 1. panta 2. punkta c) apakšpunktā minētās gaisa sakaru sistēmas un to komponenti, kas uzstādīti 3. panta 5. punktā minētajos valsts transporta gaisakuģos, atbalsta sakaru "gaiss-zeme" lietojumus, kas noteikti III pielikuma 2. un 3. punktā minētajos ICAO standartos.

2. Dalībvalstis nodrošina, ka 1. panta 2. punkta c) apakšpunktā minētajām gaisa sakaru sistēmām un to komponentiem, kas uzstādīti 3. panta 5. punktā minētajos valsts transporta gaisakuģos, piemēro sakarus "no gala līdz galam" atbilstīgi IV pielikuma A daļas prasībām datu apmaiņai sakaru "gaiss-zeme" lietojumos, kas noteikti III pielikuma 2. un 3. punktā minētajos ICAO standartos.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka 1. panta 2. punkta c) apakšpunktā minētajām gaisa sakaru sistēmām un to komponentiem, kas uzstādīti 3. panta 5. punktā minētajos valsts transporta gaisakuģos, piemēro sakarus "gaiss-zeme" atbilstīgi IV pielikuma B vai C daļas prasībām datu apmaiņai sakaru "gaiss-zeme" lietojumos, kas noteikti III pielikuma 2. un 3. punktā minētajos ICAO standartos.

⁽¹⁾ OV L 186, 7.7.2006., 27. lpp.

9. pants

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju un citu struktūrvienību pienākumi datu pārraides sakaru nodrošināšanai

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji un citas struktūrvienības, kas sniedz saziņas pakalpojumus datu apmaiņai sakaru "gaiss-zeme" lietojumos, kas noteikti III pielikuma 2. un 3. punktā minētajos ICAO standartos, nodrošina, ka 1. panta 2. punkta c) apakšpunktā minētajām zemes sakaru sistēmām piemēro sakarus "gaiss-zeme" atbilstīgi IV pielikuma B vai C daļas prasībām.

10. pants

Drošības prasības

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

11. pants

Komponentu atbilstība vai piemērotība lietošanai

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

Tomēr lidojumderīguma sertifikācijas kārtību, kas atbilst Regulai (EK) Nr. 216/2008, piemērojot to šīs regulas 1. panta 2. punkta b) un c) apakšpunktā minētajiem gaisa sakaru sistēmu komponentiem, uzskata par pieņemamu kārtību šo komponentu atbilstības novērtēšanai, ja šajā kārtībā ir iekļauta pārbaude par atbilstību šajā regulā ietvertajām savietojamības, darbības un drošības prasībām.

12. pants

Sistēmu pārbaude

1. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, kas pierāda vai ir pierādījuši, ka atbilst VI pielikumā izklāstītajiem nosacījumiem, veic 1. panta 2. punkta a) un c) apakšpunktā minēto sistēmu pārbaudi atbilstīgi VII pielikuma A daļas prasībām.

2. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, kas nevar pierādīt, ka atbilst VI pielikuma nosacījumiem, uztic 1. panta 2. punkta a) un c) apakšpunktā minēto sistēmu pārbaudi pilnvarotai iestādei. Šo pārbaudi veic saskaņā ar VII pielikuma B daļas prasībām.

13. pants

Papildu prasības

1. ATS sniedzēji nodrošina, ka sakaru "gaiss-zeme" datu apmaiņas lietojumi, kas noteikti III pielikuma 2. un 3. punktā minētajos ICAO standartos, sakaru režīmā "gaiss-zeme" tiek ierakstīti saskaņā ar III pielikuma 6., 7. un 8. punktā minētajiem ICAO standartiem, ciktāl tie attiecas uz zemes izvietotajām datu pārraides sakaru iekārtu ieraksta funkcijām.

2. III pielikuma 9. punktā norādītais *Eurocae* dokuments tiek uzskatīts par pietiekamu līdzekli, lai nodrošinātu atbilstību ieraksta prasībām attiecībā uz datu apmaiņu sakaru režīmā "gaiss-zeme", kas minēts III pielikuma 6., 7. un 8. punktā norādīto ICAO standartu 1. apakšpunktā.

3. ATS 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 pārvaldībai;

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 centrs:

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 pārvaldībai;

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

5. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji nodrošina, ka viss iesaistītais personāls ir pienācīgi informēts par attiecīgajiem regulas noteikumiem un attiecīgi apmācīts darba pienākumu veikšanai.

6. Operatori veic nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka personāls, kas strādā ar datu pārraides iekārtām, ir pienācīgi informēts par šo regulu un attiecīgi apmācīts darba pienākumu veikšanai un ka datu pārraides iekārtu lietošanas instrukcijas ir pieejamas pilotu kabīnē, ja tas ir iespējams.

7. Dalībvalstis veic nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka personāls, kas lidojumu plānu apstrādē izmanto *IFPS*, ir pienācīgi informēts par šajā regulā izklāstītajām prasībām un attiecīgi apmācīts darba pienākumu veikšanai.

8. Dalībvalstis nodrošina, ka attiecīgā informācija par datu pārraides pakalpojumu izmantošanu tiek publicēta valsts aeronavigācijas informatīvajos izdevumos.

14. pants

Atvieglojumi

1. Ja saskaņā ar 3. punktā minētajiem kritērijiem izveidojas apstākļi, kuru dēļ specifiska gaisakuģa tips neatbilst šīs regulas prasībām, attiecīgās dalībvalstis vēlākais līdz 2012. gada

31. decembrim sniedz Komisijai sīku informāciju, kurā norādīts pamatojums atvieglojumu piešķiršanai šāda tipa gaisakuģiem.

2. Komisija izskata pieprasījumus par 1. punktā minēto atvieglojumu piešķiršanu un pēc apspriešanās ar iesaistītajām pusēm pieņem lēmumu saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 5. panta 3. punktā minēto kārtību.

3. 1. punktā minētie kritēriji ir šādi:

a) novecojis gaisakuģa tips, kas tiek ražots ierobežotā daudzumā; un

b) gaisakuģa tips, kura aprīkošanai ar jaunu tehniku tā novecojušā modeļa dēļ būtu nepieciešamas pārmērīgi augstas izmaksas.

15. pants

Spēkā stāšanās un piemērošana

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

To piemēro no 2013. gada 7. februāra.

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

Briselē, 2009. gada 16. janvārī

Komisijas vārdā —
priekšsēdētāja vietnieks
Antonio TAJANI

I PIELIKUMS

1. panta 3. punktā minētā gaisa telpa

A DAĻA

Šīs regulas 1. panta 3. punkta a) apakšpunktā minētā gaisa telpa ietver gaisa telpu virs 285. lidojumu līmeņa šādos lidojumu informācijas (FIR) un augšējās gaisa telpas lidojumu informācijas rajonos (UIR):

- Amsterdam FIR,
- Wien FIR,
- Barcelona UIR,
- Brindisi UIR,
- Brussels UIR,
- Canarias UIR,
- France UIR,
- Hannover UIR,
- Lisboa UIR,
- London UIR,
- Madrid UIR,
- Milano UIR,
- Rhein UIR,
- Roma UIR,
- Scottish UIR,
- Shannon UIR.

B DAĻA

Šīs regulas 1. panta 3. punkta b) apakšpunktā minētā gaisa telpa ietver gaisa telpu virs A daļā minētā 285. lidojumu līmeņa un papildus šādos lidojumu informācijas (FIR) un augšējās gaisa telpas lidojumu informācijas rajonos (UIR):

- Bratislava FIR,
- Bucuresti FIR,
- Budapest FIR,
- Kobenhavn FIR,
- Ljubljana FIR,
- Nicosia FIR,
- Praha FIR,
- Sofia FIR,
- Warszawa FIR,
- *Finland UIR*, uz dienvidiem no 61°30',
- Hellas UIR,
- Malta UIR,
- Riga UIR,
- *Sweden UIR*, uz dienvidiem no 61°30',
- Tallinn UIR,
- Vilnius UIR.

II PIELIKUMS

3., 4., 5. un 7. punktā, kā arī IV pielikumā minēto datu pārraides pakalpojumu definīcija1. *Datu pārraides sakaru inicializēšanas iespēju (DLIC) definīcija*

DLIC pakalpojumi nodrošina attiecīgās informācijas apmaiņu datu pārraides sakaru izveidošanai starp zemes un gaisakuģu datu pārraides sistēmām.

DLIC pakalpojumiem jāatbalsta:

- gaisakuģa nosūtīto lidojuma datu skaidra asociēšana ar lidojuma plāna datiem, kurus izmanto ATS struktūrvienība,
- atbalstītā sakaru "gais-zeme" lietojuma modeļa un versijas informācijas apmaiņa,
- sakarus izmantojošās struktūrvienības adresēšanas informācijas piegāde.

Informācijas apmaiņa starp gaisa un zemes datu pārraides sistēmām DLIC pakalpojumu sniegšanai atbilst:

- III pielikuma 11. punktā minētā *Eurocae* dokumenta 4.1. iedaļā noteiktajām ekspluatācijas metodēm, laika secības diagrammām un ziņojumiem DLIC inicializēšanai un DLIC kontaktfunkciju izveidošanai,
- III pielikuma 11. punktā minētā *Eurocae* dokumenta 4.2.2. iedaļā noteiktajām drošības prasībām,
- III pielikuma 11. punktā minētā *Eurocae* dokumenta 4.3.2. iedaļā noteiktajām darbības prasībām.

2. *ATC sakaru pārvaldības pakalpojumu (ACM) definīcija*

ACM pakalpojumi paredz automatizētas palīdzības sniegšanu gaisakuģu apkalpēm un gaisa satiksmes dispečeriem ATC sakaru (balss un datu) pārraidīšanas procesa vadīšanā, tostarp:

- CPDLC sākotnējo nodibināšanu ar ATS struktūrvienību,
- CPDLC un balss sakaru pārraidīšanu lidojumam no vienas ATS struktūrvienības uz nākošo ATS struktūrvienību vai izmaiņu gadījumā balss kanālā norādījumu došanu ATS struktūrvienībai vai sektoram,
- CPDLC un ATS struktūrvienības sakaru normālu izbeigšanu.

Informācijas apmaiņa starp gaisa un zemes datu pārraides sistēmām ACM pakalpojumu sniegšanai atbilst:

- III pielikuma 11. punktā minētā *Eurocae* dokumenta 5.1.1.1.1. līdz 5.1.1.1.7. un 5.1.1.2. iedaļā noteiktajām ekspluatācijas metodēm un laika secības diagrammām,
- III pielikuma 11. punktā minētā *Eurocae* dokumenta 5.1.2.3. iedaļā noteiktajām drošības prasībām, izņemot prasības, kas attiecas uz lejupējo pielaidi,
- III pielikuma 11. punktā minētā *Eurocae* dokumenta 5.1.3.2. iedaļā noteiktajām maršruta posma darbības prasībām.

3. *ATC pielaižu un informācijas pakalpojumu (ACL) definīcija*

ACL pakalpojumi nodrošina iespēju gaisakuģu apkalpēm un gaisa satiksmes dispečeriem vadīt darbības apmaiņas procesu, tostarp:

- pieprasījumu un ziņojumu apmaiņu starp gaisakuģu apkalpēm un gaisa satiksmes dispečeriem,
- gaisa satiksmes dispečeru izsniegtās pielaižu, instrukcijas un paziņojumus gaisakuģu apkalpēm.

Informācijas apmaiņa starp gaisa un zemes datu pārraides sistēmām ACL pakalpojumu sniegšanai atbilst:

- III pielikuma 11. punktā minētā *Eurocae* dokumenta 5.2.1.1.1. līdz 5.2.1.1.4. un 5.2.1.2. iedaļā noteiktajām ekspluatācijas metodēm un laika secības diagrammām,

- III pielikuma 11. punktā minētā *Eurocae* dokumenta 5.2.1.1.5. iedaļā noteiktajām ziņojuma elementu kopējās apakšskopas prasībām, kas atzītas par piemērotām maršruta posma ekspluatācijas vidē,
- III pielikuma 11. punktā minētā *Eurocae* dokumenta 5.2.2.3. iedaļā noteiktajām drošības prasībām,
- III pielikuma 11. punktā minētā *Eurocae* dokumenta 5.2.3.2. iedaļā noteiktajām maršruta posma darbības prasībām.

4. *ATC mikrofonu kontroles pakalpojumu (AMC) definīcija*

AMC pakalpojumi nodrošina iespēju gaisa satiksmes dispečeriem nosūtīt instrukciju vienlaicīgi vairākiem ar datu pārraides iekārtām aprīkotiem gaisakuģiem, lai dotu norādījumus gaisakuģu apkalpēm pārbaudīt, vai to balss sakaru iekārtas nenobloķē attiecīgo balss kanālu.

Instrukcija jānosūta tikai tiem gaisakuģiem, kuri noskaņoti uz bloķēto frekvenci.

Informācijas apmaiņa starp gaisa un zemes datu pārraides sistēmām AMC pakalpojumu sniegšanai atbilst:

- III pielikuma 11. punktā minētā *Eurocae* dokumenta 5.3.1.1.1., 5.3.1.1.2. un 5.3.1.2. iedaļā noteiktajām ekspluatācijas metodēm un laika secības diagrammām,
- III pielikuma 11. punktā minētā *Eurocae* dokumenta 5.3.2.3. iedaļā noteiktajām drošības prasībām,
- III pielikuma 11. punktā minētā *Eurocae* dokumenta 5.3.3.2. iedaļā noteiktajām darbības prasībām.

III PIELIKUMS

3., 5., 6., 7., 8., 9. un 13. pantā, kā arī IV pielikumā minētie ICAO noteikumi**3. un 13. pantā, kā arī II pielikumā minētie Eurocae dokumenti**

1. Regulas (EEK) Nr. 3922/91 III pielikuma B apakšdaļa OPS 1.030.
2. ICAO 10. pielikuma – *Aeronautical Telecommunications* (“Aeronavigācijas telekomunikācijas”) – III sējuma I daļas (*Digital Data Communication Systems* (“Digitālo datu sakaru sistēmas”)) 3. nodaļas *Aeronautical Telecommunication Network* (“Aeronavigācijas telekomunikāciju tīkls”) 3.5.1.1. iedaļas *Context Management (CM)* (“Konteksta pārvaldība (CM)”) piemērojamais a) un b) apakšpunkts (pirmais izdevums – 1995. gada jūlijs, iekļauts 81. grozījums (23.11.2006.)).
3. ICAO 10. pielikuma – *Aeronautical Telecommunications* (“Aeronavigācijas telekomunikācijas”) – III sējuma I daļas (*Digital Data Communication Systems* (“Digitālo datu sakaru sistēmas”)) 3. nodaļas *Aeronautical Telecommunication Network* (“Aeronavigācijas telekomunikāciju tīkls”) 3.5.2.2. iedaļas *Controller-Pilot Data Link Communications (CPDLC)* (“Datu pārraides sakari “dispečers-pilots” (CPDLC)”) piemērojamais a) un b) apakšpunkts (pirmais izdevums – 1995. gada jūlijs, iekļauts 81. grozījums (23.11.2006.)).
4. ICAO 10. pielikuma – *Aeronautical Telecommunications* (“Aeronavigācijas telekomunikācijas”) – III sējuma I daļas (*Digital Data Communication Systems* (“Digitālo datu sakaru sistēmas”)) 3. nodaļas *Aeronautical Telecommunication Network* (“Aeronavigācijas telekomunikāciju tīkls”) 3.3., 3.4. un 3.6. iedaļa (pirmais izdevums – 1995. gada jūlijs, iekļauts 81. grozījums (23.11.2006.)).
5. ICAO 10. pielikuma – *Aeronautical Telecommunications* (“Aeronavigācijas telekomunikācijas”) – III sējuma I daļas (*Digital Data Communication Systems* (“Digitālo datu sakaru sistēmas”)) 6. nodaļa – *VHF air-ground digital link (VDL)* (“VHR sakaru “gaiss-zeme” digitālā pārraide (VDL)”) (pirmais izdevums – 1995. gada jūlijs, iekļauts 81. grozījums (23.11.2006.)).
6. ICAO 10. pielikuma – *Aeronautical Telecommunications* (“Aeronavigācijas telekomunikācijas”) – II sējuma (*Communication Procedures* (“Saziņas kārtība”)) 3. nodaļas *General procedures for the international aeronautical telecommunication service* (“Starptautiskās aeronavigācijas telekomunikāciju pakalpojumu sniegšanas vispārējā kārtība”) 3.5.1.5. iedaļa (sestais izdevums – 2001. gada oktobris, iekļauts 81. grozījums (23.11.2006.)).
7. ICAO 11. pielikuma – *Air Traffic Services* (“Gaisa satiksmes pakalpojumi”) 2. nodaļas *General* (“Vispārējie jautājumi”) 2.25.3. iedaļa (trīspadsmitais izdevums – 2001. gada jūlijs, iekļauts 45. grozījums (16.7.2007.)).
8. ICAO 11. pielikuma – *Air Traffic Services* (“Gaisa satiksmes pakalpojumi”) 6. nodaļas *Air traffic services requirements for communications* (“Gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanas prasības sakaru nodrošināšanai”) 6.1.1.2. iedaļa (trīspadsmitais izdevums – 2001. gada jūlijs, iekļauts 45. grozījums (16.7.2007.)).
9. Eurocae dokuments *ED-111, Functional specifications for CNS/ATM ground recording* (“Darbības specifikācijas CNS/ATM zemes sakaru ierakstu reģistrēšanai”), 2002. gada jūlijs, iekļauts 1. grozījums (30.7.2003.).
10. Eurocae dokuments *ED-100* (2000. gada septembris) un *ED-100A* (2005. gada aprīlis), *Interoperability requirements for ATS applications using ARINC 622 Data Communications* (“ATS lietojumu, kas izmanto ARINC 622 datu sakarus, savietojamības prasības”).
11. Eurocae dokuments *ED-120 Safety and Performance Requirements Standard for Air Traffic Data Link Services in Continental Airspace* (“Drošības un ekspluatācijas prasību standarts gaisa satiksmes datu pārraides pakalpojumu sniegšanai kontinentālajā gaisa telpā”), publicēts 2004. gada maijā, iekļauts 2007. gada aprīlī publicētais 1. grozījums un 2007. gada oktobrī publicētais 2. grozījums.

IV PIELIKUMS

5., 6., 7., 8. un 9. pantā minētās prasības

A daļa: sakaru “no gala līdz galam” prasības

1. Sakari “no gala līdz galam” nodrošina 1. panta 3. punktā minēto saziņas pakalpojumu vienotu sniegšanu un lietošanu gaisa telpā.
2. Sakari “no gala līdz galam” atbalsta ziņojumu apmaiņu II pielikumā minēto datu pārraides pakalpojumu atbalstam saskaņā ar noteiktajiem kopēja standarta ziņojumiem.
3. Sakari “no gala līdz galam” atbalsta kopējo standartizēto pilnīgas aizsardzības mehānismu, kas nodrošina saņemto ziņojumu integrēšanas savienojamību ar II pielikumā minēto datu pārraides pakalpojumu sniegšanas drošības prasībām.

B daļa: tādu sakaru “gaiss–zeme” prasības, kuru pamatā ir ATN un VDL Mode 2 tehnoloģijas

1. Sakari “gaiss–zeme” jāizveido, lai atbalstītu sakarus “no gala līdz galam”, kā arī nodrošinātu saziņas pakalpojumu vienotu sniegšanu un lietošanu 1. panta 3. punktā minētajā gaisa telpā sakaru “gaiss–zeme” lietojumos, kas noteikti III pielikuma 2. un 3. punktā minētajos ICAO standartos.
2. Sakari “gaiss–zeme” atbilst II pielikumā noteikto datu pārraides pakalpojumu drošības un ekspluatācijas prasībām.
3. Sakaru “gaiss–zeme” pamatā ir kopējā adresēšanas shēma.
4. Datu vienību pārraidīšanas un saņemšanas process starp zemes un gaisakuģa sistēmām, kas atpazīst sakaru “gaiss–zeme” lietojumus, kas noteikti III pielikuma 2. un 3. punktā minētajos ICAO standartos, jāvada, pamatojoties uz saziņas protokoliem, kas atbilst III pielikuma 4. punktā minētā Aeronavigācijas telekomunikāciju tīkla noteiktajiem ICAO standartiem.
5. Zemes un gaisakuģa sakaru sistēmas īpašībām un bitu kadru pārraidīšanas un saņemšanas procesam starp zemes un gaisakuģa sakaru sistēmām jāatbilst ICAO standartiem, kas paredz ļoti augstas frekvences digitālās pārraides tehnoloģiju VDL Mode 2, kas minētas III pielikuma 5. punktā, izmantošanu.

C daļa: tādu sakaru “gaiss–zeme” prasības, kuru pamatā ir cita veida sakaru protokoli

1. Sakari “gaiss–zeme” jāizveido, lai atbalstītu sakarus “no gala līdz galam”, kā arī nodrošinātu saziņas pakalpojumu vienotu sniegšanu un lietošanu 1. panta 3. punktā minētajā gaisa telpā sakaru “gaiss–zeme” lietojumos, kas noteikti III pielikuma 2. un 3. punktā minētajos ICAO standartos.
2. Sakari “gaiss–zeme” atbilst II pielikumā noteikto datu pārraides pakalpojumu drošības un ekspluatācijas prasībām.
3. Sakaru “gaiss–zeme” pamatā ir kopējā adresēšanas shēma.
4. Bitu kadru pārraidīšana un saņemšana starp zemes un gaisakuģu sistēmām jāveic, pamatojoties uz sakaru protokoliem, kas atbilst D daļā noteiktajām prasībām.

D daļa: C daļā minētās prasības

1. Sakaru protokoliem jāatbalsta sakari “no gala līdz galam”.
2. Sakaru protokolu drošība jāpārbauda, lai pierādītu to atbilstību II pielikumā minēto datu pārraides pakalpojumu drošības un ekspluatācijas prasībām.
3. Sakaru protokoliem jāatbalsta divvirzienu sakari “punkts–punkts”, izmantojot tās radio frekvences spektra daļas, kuras ICAO atzina par piemērotām sakaru “gaiss–zeme” datu sakariem, lai atbalstītu gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu.
4. Sakaru protokolos jānorāda mehānisms, kas nodrošinās pārredzamu mobilo iekārtu savienošanos starp zemes un gaisa sakaru stacijām.
5. Sakaru protokoliem jābūt precizētiem un apstiprinātiem, ņemot vērā lidojumderīguma noteikumus un darbības apstiprinājuma noteikumus, kas piemērojami gaisakuģa sakaru aprīkojumam.
6. Sakaru sistēmas, kas atbalsta šos protokolus, nedrīkst radīt postošas sekas attiecībā uz gaisā un uz zemes izvietotajām iekārtām, kas atbalsta VDL 2 tehnoloģiju.

V PIELIKUMS

11. pantā minētā atbilstības vai piemērotības lietošanai novērtējuma prasības komponentiem

1. Pārbaudes pasākumiem jāpierāda datu pārraides pakalpojumu, sakaru “no gala līdz galam” un sakaru “gaiss–zeme” komponentu atbilstība vai piemērotība lietošanai ar šajā regulā noteiktajām piemērojamajām prasībām, pārbaudot komponentus darbībā testēšanas vidē.
 2. Ražotājs veic atbilstības novērtējumu, un jo īpaši:
 - nosaka piemērotu testu vidi,
 - pārbauda, vai testu plānā iekļauts komponentu apraksts testēšanas vidē,
 - pārbauda, vai testu plāns pilnībā nodrošina visu piemērojamo prasību izpildi,
 - nodrošina tehniskās dokumentācijas un testu plāna konsekveni un kvalitāti,
 - sagatavo testu veikšanu, darbiniekus, testēšanas platformas uzstādīšanu un konfigurāciju,
 - veic pārbaudes un testus, kā norādīts testu plānā,
 - sagatavo ziņojumu par pārbaudi un testu rezultātiem.
 3. Ražotājs nodrošina, ka datu pārraides pakalpojumu, sakaru “no gala līdz galam” un sakaru “gaiss–zeme” komponenti, darbojoties testēšanas vidē, atbilst šajā regulā noteiktajām piemērojamajām prasībām.
 4. Apstiprinot sekmīgu atbilstības vai piemērotības lietošanai pārbaudes pabeigšanu, ražotājs tā atbildības robežās sagatavo EK atbilstības vai piemērotības lietošanai deklarāciju, norādot šajā regulā noteikto piemērojamo prasību atbilstību komponentiem un ar tiem saistītajiem lietošanas nosacījumiem atbilstoši Regulas (EK) Nr. 552/2004 III pielikuma 3. punktam.
-

VI PIELIKUMS

12. 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 stimula, jo īpaši materiālā stimula, kas varētu iespaidot to slēdzienus vai pārbauzu rezultātus, jo īpaši no tādām personām vai personu grupām, kuras ietekmē šo pārbauzu 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 pārbauzu 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 pārbauzu skaita vai no šādu pārbauzu rezultātiem.
-

VII PIELIKUMS

A daļa: 12. panta 1. punktā minētās sistēmu pārbaudes prasības

1. Šīs regulas 1. panta 2. punktā norādīto sistēmu pārbaudes mērķis ir pierādīt šo sistēmu atbilstību šajā regulā noteiktajām piemērojamajām prasībām novērtējuma vidē, kurā atspoguļots šo sistēmu darbības konteksts.
2. Šīs regulas 1. panta 2. punktā norādīto sistēmu pārbaudi veic, izmantojot piemērotas un atzītas testēšanas metodes.
3. Šīs regulas 1. panta 2. punktā norādīto sistēmu pārbaudē izmantojamajiem testēšanas līdzekļiem ir attiecīga funkcionalitāte.
4. Šīs regulas 1. panta 2. punktā norādīto sistēmu pārbaudes nobeigumā jā sagatavo dokumenti, kas atbilst Regulas (EK) Nr. 552/2004 IV pielikuma 3. punktā prasītajai tehniskajai dokumentācijai, tostarp turpmāk minētie dokumenti:
 - īstenošanas apraksts,
 - pirms sistēmas nodošanas ekspluatācijā veikto pārbažu 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 plāns pilnībā nodrošina visu šajā regulā noteikto savietojamības un darbības prasību izpildi,
 - nodrošina tehniskās dokumentācijas un testu plāna konsekveni un kvalitatīvi,
 - sagatavo testu veikšanu, darbiniekus, testēšanas platformas uzstādīšanu un konfigurāciju,
 - veic pārbaudes un testus, kā norādīts testu plānā,
 - sagatavo ziņojumu par pārbažu un testu rezultātiem.
6. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs nodrošina, ka 1. panta 2. punktā norādītās sistēmas, darbojoties ekspluatācijas novērtējuma vidē, atbilst šajā regulā noteiktajām piemērojamajām prasībām.
7. Apstiprinot veiksmīgu atbilstības pārbaudes pabeigšanu, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs sagatavo EK sistēmas atbilstības deklarāciju un to kopā ar tehnisko dokumentāciju iesniedz valsts uzraudzības iestādei, kā noteikts Regulas (EK) Nr. 552/2004 6. pantā.

B daļa: 12. panta 2. punktā minētās sistēmu pārbaudes prasības

1. Šīs regulas 1. panta 2. punktā norādīto sistēmu pārbaudes mērķis ir pierādīt šo sistēmu atbilstību šajā regulā noteiktajām piemērojamajām prasībām novērtējuma vidē, kurā atspoguļots šo sistēmu darbības konteksts.
2. Šīs regulas 1. panta 2. punktā norādīto sistēmu pārbaudi veic, izmantojot piemērotas un atzītas testēšanas metodes.
3. Šīs regulas 1. panta 2. punktā norādīto sistēmu pārbaudē izmantojamajiem testēšanas līdzekļiem ir attiecīga funkcionalitāte.
4. Šīs regulas 1. panta 2. punktā norādīto sistēmu pārbaudes nobeigumā jā sagatavo dokumenti, kas atbilst Regulas (EK) Nr. 552/2004 IV pielikuma 3. punktā prasītajai tehniskajai dokumentācijai, tostarp turpmāk minētie dokumenti:
 - īstenošanas apraksts,
 - pirms sistēmas nodošanas ekspluatācijā veikto pārbažu 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 tehniskā novērtējuma vidē,
 - pārbauda, vai testu plāns pilnībā nodrošina visu šajā regulā noteikto prasību izpildi,
 - nodrošina tehniskās dokumentācijas un testu plāna konsekveni un kvalitāti,
 - sagatavo testu veikšanu, darbiniekus, testēšanas platformas uzstādīšanu un konfigurāciju,
 - veic pārbaudes un testus, kā norādīts testu plānā,
 - sagatavo ziņojumu par pārbaudi un testu rezultātiem.
 7. Pilnvarotā iestāde nodrošina, ka 1. panta 2. punktā norādītās sistēmas, darbojoties ekspluatācijas novērtējuma vidē, atbilst šajā regulā noteiktajām piemērojamajām prasībām.
 8. Apstiprinot veiksmīgu atbilstības pārbaudes pabeigšanu, pilnvarotā iestāde sagatavo atbilstības sertifikātu par paveiktajiem uzdevumiem.
 9. Pēc tam aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs sagatavo EK sistēmas atbilstības deklarāciju un to kopā ar tehnisko dokumentāciju iesniedz valsts uzraudzības iestādei, kā noteikts Regulas (EK) Nr. 552/2004 6. pantā.
-