

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (EK) Nr. 1108/2009**

**(2009. gada 21. oktobris),**

**ar ko groza Regulu (EK) Nr. 216/2008 lidlauku, gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu jomā un atceļ Direktīvu 2006/23/EK**

**(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 80. panta 2. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu <sup>(1)</sup>,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu <sup>(2)</sup>,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru <sup>(3)</sup>,

tā kā:

(1) Savā 2005. gada 15. novembra paziņojumā Padomei, Eiropas Parlamentam, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Eiropas Aviācijas drošības aģentūras darbības paplašināšana: programma 2010. gadam" Komisija paziņoja par nodomu ieviest "vispārēju sistemātisku pieeju" un pakāpeniski paplašināt Eiropas Aviācijas drošības aģentūras ("Aģentūra") uzdevumu loku, tajā ietverot arī lidlauku/lidostu drošību un sadarbību, aeronavigācijas pakalpojumus (ANS) un gaisa satiksmes pārvaldību (ATM).

(2) Aviācijas nozarē Eiropā vērojama pastāvīga izaugsme, un tas izvirza vairākus sarežģītus uzdevumus, jo īpaši saistībā ar lidlauku un ATM/ANS svarīgākajiem drošības faktoriem. Tādēļ būtu jāizveido vajadzīgie riska mazināšanas pasākumi, lai garantētu drošību, izmantojot saskaņotu un visaptverošu regulatīvo pieeju visās dalībvalstīs.

(3) Pasākumi, kas īstenoti saskaņā ar Eiropas vienotās gaisa telpas iniciatīvu, būtu jāpapildina ar saskaņotu pieeju lidlauku un ATM/ANS drošībai. Šajā ziņā būtu jāizstrādā arī pienācīga normatīvā drošības sistēma attiecībā uz jaunu tehnoloģiju ieviešanu šajā jomā.

(4) Kopienai saskaņā ar Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju, kas parakstīta 1944. gada 7. decembrī Čikāgā ("Čikāgas konvencija"), standartiem un tās atzīto praksi vajadzētu noteikt pamatprasības aeronavigācijas ražojumiem, daļām un ierīcēm, lidlaukiem un ATM/ANS pakalpojumiem, pamatprasības personām un organizācijām, kas iesaistītas lidlauku ekspluatācijā un ATM/ANS nodrošināšanā, un pamatprasības personām un ražojumiem, kas saistīti ar gaisa satiksmes vadības dispečeru apmācību un veselības pārbaudēm. Komisija būtu jāpilsonvaro izstrādāt attiecīgos īstenošanas noteikumus.

(5) Ņemot vērā, ka tie pakalpojumi, kuros ietilpst datu veidošana un apstrāde un datu formatēšana un sniegšana aeronavigācijas vajadzībām, ir atšķirīgi no ANS pakalpojumiem, kas noteikti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 549/2004 (2004. gada 10. marts), ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (pamatregula) <sup>(4)</sup>, Komisijai būtu jāizstrādā īpašas prasības, kas būtu pielāgotas šādiem pakalpojumiem.

(6) Nebūtu atbilstīgi pakļaut visus lidlaukus kopējiem noteikumiem. Konkrēti, lidlaukiem, kas nav pieejami publiskai izmantošanai, un lidlaukiem, ko lielākoties izmanto izklaides lidojumiem vai gaisa komercpārvaldījumiem, kuri nav tie, ko veic saskaņā ar instrumentālā lidojuma procedūrām, un kuru skrejceļš ir īsāks nekā 800 metru, arī turpmāk vajadzētu būt dalībvalstu reglamentējošā kontrolē, ar šo regulu neuzliekot citām dalībvalstīm nekādu pienākumu atzīt šādus valstu pasākumus. Tomēr dalībvalstīm būtu jāveic samērīgi pasākumi, lai kopumā pakāpeniski palielinātu amatieru aviācijas un visu gaisa komercpārvaldījumu drošības līmeni. Komisija laikus no jauna izskatīs iespēju piemērošanas jomā pakāpeniski ietvert pašlaik neiekļautos lidlaukus, pienācīgi ņemot vērā tā iespējamo ietekmi uz šādiem lidlaukiem.

<sup>(1)</sup> OV C 182, 4.8.2009., 50. lpp.

<sup>(2)</sup> OV C 120, 28.5.2009., 52. lpp.

<sup>(3)</sup> Eiropas Parlamenta 2009. gada 25. marta Atzinums (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēts) un Padomes 2009. gada 7. septembra Lēmums.

<sup>(4)</sup> OV L 96, 31.3.2004., 1. lpp.

- (7) Ņemot vērā lidlauku lielo daudzveidību un to ārkārtīgi individuālo infrastruktūru un vidi, ar kopīgiem lidlauku drošības noteikumiem būtu jānodrošina vajadzīgais individuālās atbilstības elastīgums, panākot pienācīgu līdzsvaru starp īstenošanas noteikumiem, sertifikācijas specifikācijām un piemērotiem atbilstības noteikšanas līdzekļiem. Šiem noteikumiem vajadzētu būt proporcionāliem lidlauku izmēram, satiksmei, kategorijai un sarežģītībai un tajos veikto darbību veidam un apjomam, novēršot nevajadzīgus birokrātiskos un ekonomiskos šķēršļus, jo īpaši attiecībā uz maziem lidlaukiem, kuros pasažieru satiksme notiek niecīgā apjomā.
- (8) Lidlauku infrastruktūrai un darbībām vajadzētu būt sertificētām, izsniedzot vienotu sertifikātu. Tomēr dalībvalstis lidlauku infrastruktūru un darbības var sertificēt atsevišķi. Šādā gadījumā sertifikāti būtu jāizsniedz vienai un tai pašai iestādei. Vairāku lidlauku ekspluatanti, kuri izveidojuši atbilstīgu centralizētu sistēmu, var pieprasīt vienotu sertifikātu, kas attiecas uz visu to pārziņā esošo lidlauku ekspluatāciju un pārvaldību.
- (9) Aeronavigācijas ražojumiem, daļām un ierīcēm, lidlaukiem un to aprīkojumam, ekspluatantiem, kas iesaistīti aviācijas komercpārvaldījumos un lidlauku ekspluatācijā, ATM/ANS sistēmām un pakalpojumu sniedzējiem, pilotiem un gaisa satiksmes vadības dispečeriem, kā arī personām, ražojumiem un organizācijām, kas saistītas ar viņu apmācībām un veselības pārbaudēm, vajadzētu būt sertificētam vai licencei, ja tie atzīti par atbilstīgiem pamatprasībām, kas jāparedz Kopienai saskaņā ar Čikāgas konvencijā paredzētajiem standartiem un tās atzīto praksi. Komisija būtu jāpilnvaro izstrādāt vajadzīgos īstenošanas noteikumus to nosacījumu izveidei, kurus piemēro sertifikātu izsniegšanai vai to aizstāšanai ar deklarāciju par spējām, ņemot vērā riskus, kas saistīti ar dažādiem ekspluatācijas vai pakalpojumu veidiem.
- (10) Īstenošanas noteikumi, kas attiecas uz ATM/ANS sistēmu un sastāvdaļu projektēšanas, ražošanas, tehniskās apkopes un projektēšanā, ražošanā, tehniskajā apkopē iesaistīto organizāciju sertifikāciju, būtu jāparedz tikai tādā gadījumā, ja tie attiecas uz izšķirīgiem drošības jautājumiem, kas noteikti pēc detalizēta ietekmes novērtējuma veikšanas.
- (11) Komisija plāno laikus sākt darbu, lai izpētītu, vai pastāv iespēja un vajadzība izveidot akreditētas iestādes, lai sertificētu ATM/ANS sistēmas un novērtētu visas varbūtējās iespējas un sekas. Vajadzības gadījumā Komisija varētu ierosināt turpmāku šīs regulas pārskatīšanu, pamatojoties uz pilnīgu ietekmes novērtējumu.
- (12) Saskaņā ar Kopienas institucionālo sistēmu par Kopienas tiesību aktu īstenošanu galvenokārt ir atbildīgas dalībvalstis. Tādēļ šajā regulā noteiktie sertifikācijas uzdevumi un regulas īstenošanas noteikumi būtu jāizpilda valstu līmenī. Tomēr dažos skaidri noteiktos gadījumos Aģentūrai vajadzētu būt pilnvarotai veikt dažus sertifikācijas uzdevumus, kā noteikts šajā regulā. Šā paša iemesla dēļ Aģentūrai būtu jāuztic veikt vajadzīgos pasākumus, kas saistīti ar šīs regulas aptvertajām jomām, ja tādējādi vislabāk var nodrošināt vienotību un sekmēt iekšējā tirgus darbību.
- (13) Īstenošanas noteikumi, kas Aģentūrai jāizstrādā ATM/ANS jomā, būtu jāsaņem, konsultējoties ar Aģentūru un tos pielāgojot jauno ieinteresēto personu vajadzībām, un tie būtu jābalsta uz noteikumiem Regulā (EK) Nr. 549/2004, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 550/2004 (2004. gada 10. marts) par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (pakalpojumu sniegšanas regula) <sup>(1)</sup>, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 551/2004 (2004. gada 10. marts) par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (gaisa telpas regula) <sup>(2)</sup>, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 552/2004 (2004. gada 10. marts) par Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla savietojamību (savietojamības regula) <sup>(3)</sup> un jo īpaši uz transponētajām *Eurocontrol* drošības normatīvajām prasībām. Šādi īstenošanas noteikumi Komisijai būtu jāpieņem saskaņā ar regulatīvo procedūru, kas paredzēta Regulas (EK) Nr. 549/2004 5. pantā. Lai nodrošinātu to apstiprinājumu nepārtrauktību, kas jau izdoti saskaņā ar minēto regulu noteikumiem, būtu jāizveido pārejas mehānismi.
- (14) Regulas (EK) Nr. 549/2004, (EK) Nr. 550/2004, (EK) Nr. 551/2004 un (EK) Nr. 552/2004 ietver noteikumus par vairākām ATM normatīvām funkcijām, piemēram, bet ne tikai, par savstarpējo savietojamību un gaisa satiksmes plūsmu un gaisa telpas pārvaldību. Visas šīs jomas ietver drošības aspektus, kas pienācīgi jāņem vērā. Tādēļ, regulējot šos jautājumus, dalībvalstīm un Komisijai būtu jānodrošina, lai šādi drošības aspekti tiktu pienācīgi ietverti, tos attiecīgi saskaņojot ar Aģentūru.
- (15) Vispārējs mērķis ir panākt, lai funkcijas un uzdevumus, tostarp funkcijas un uzdevumus, kas izriet no dalībvalstu sadarbības *Eurocontrol* Drošības regulatīvajā komisijā, dalībvalstis nodotu Aģentūrai efektīvi, nekādi nepasliktinot pašreizējo augsto lidojumu drošības līmeni un negatīvi neietekmējot sertifikācijas grafikus. Vajadzētu pieņemt attiecīgus pasākumus, lai nodrošinātu vajadzīgo pāreju. Aģentūras rīcībā vajadzētu būt pietiekamiem līdzekļiem jauno uzdevumu izpildei, un šo līdzekļu piešķiršanas termiņš būtu jānosaka, ņemot vērā konkrētās vajadzības un saistīto īstenošanas noteikumu pieņemšanas un attiecīgās piemērošanas grafiku.

<sup>(1)</sup> OV L 96, 31.3.2004., 10. lpp.

<sup>(2)</sup> OV L 96, 31.3.2004., 20. lpp.

<sup>(3)</sup> OV L 96, 31.3.2004., 26. lpp.

- (16) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 216/2008 <sup>(1)</sup> izveido pienācīgu un visaptverošu satvaru kopēju tehnisko prasību un administratīvu procedūru noteikšanai un īstenošanai civilās aviācijas jomā. Tādēļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/23/EK (2006. gada 5. aprīlis) par Kopienas gaisa satiksmes vadības dispečera licenci <sup>(2)</sup> būtu jāatceļ, neskarot ražojumu, personu un organizāciju sertificēšanu vai licencēšanu, kas jau veikta saskaņā ar minēto direktīvu.
- (17) Attiecībā uz noteikumiem par profesijām, kas nav ietvertas šajā regulā, būtu jāsiglabā dalībvalstu kompetence, lai tās pēc saviem ieskatiem noteiktu vai saglabātu, *inter alia*, šā personāla sertifikācijas vai licencēšanas prasības.
- (18) Īstenošanas noteikumi, kas Aģentūrai jāizstrādā ATM/ANS jomā, būtu jāizstrādā, ņemot vērā tiesību aktos par Eiropas vienotajā gaisa telpā ietverto drošības prasību visaptverošu pārskatīšanu, proti, Regulas (EK) Nr. 549/2004, (EK) Nr. 550/2004, (EK) Nr. 551/2004 un (EK) Nr. 552/2004. Lai nepieļautu ATM/ANS pakalpojumiem piemērojamo drošības prasību dubultošanu, no vienas puses, un novērstu tiesiskā regulējuma trūkumu, neesot piemērojamām drošības prasībām, no otras puses, grozījumiem tiesību aktos par Eiropas vienoto gaisa telpu būtu jāstājas spēkā vienlaikus ar jauno drošības pasākumu grozījumiem, kas izdarīti saskaņā ar šo regulu.
- (19) Šīs regulas īstenošanai vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību <sup>(3)</sup>.
- (20) Jo īpaši Komisija būtu jāpilnvaro pieņemt īstenošanas pasākumus saistībā ar gaisa satiksmes vadības dispečeru licencēšanu un saistītiem apstiprinājumiem, lidlaukiem un lidlauku ekspluatāciju, gaisa satiksmes pārvaldību un aeronavigācijas pakalpojumiem, attiecīgajiem sertifikātiem, pārraudzību un izpildi, kā arī noteikumus par Aģentūras maksām un atlīdzību. Šie pasākumi, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus Regulas (EK) Nr. 216/2008 elementus, *inter alia*, to papildinot ar jauniem nebūtiskiem elementiem, jāpieņem saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, kas paredzēta Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā.
- (21) Neskarot dalībvalstu kompetenci, Komisija nepieciešamības gadījumā varētu sniegt Padomei ieteikumus par drošības revīziju koordinācijas sistēmas izveidi starp Kopienu un Starptautisko Civilās aviācijas organizāciju (ICAO), lai nepieļautu dublēšanos un nodrošinātu resursu lietderīgu izmantošanu.
- (22) Izstrādājot drošības noteikumus, Aģentūrai būtu jānodrošina visu ieinteresēto personu līdzdalība. Atzinumi par noteikumu izstrādi būtu jāsigatavo, pamatojoties gan uz plašu apspriešanos ar visām ieinteresētajām personām, tostarp šaurākas nozares pārstāvjiem, gan uz noteikumu iespējamās ietekmes rūpīgu novērtējumu attiecīgajās nozarēs. Kā paredzēts Regulā (EK) Nr. 216/2008, Aģentūrai pirms lēmumu pieņemšanas būtu jāapspriežas ar ieinteresēto personu padomdevēju iestādi,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

#### 1. pants

Regulu (EK) Nr. 216/2008 ar šo groza šādi.

- 1) Regulas 1. pantu aizstāj ar šādu pantu:

“1. pants

#### Darbības joma

1. Šī regula attiecas uz:

- a) aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču projektēšanu, ražošanu, tehnisko apkopi un ekspluatāciju, kā arī uz personālu un organizācijām, kas ir iesaistītas šādu ražojumu, daļu un ierīču projektēšanā, ražošanā un tehniskajā apkopē;
- b) personālu un organizācijām, kas iesaistītas gaisa kuģa ekspluatācijā;
- c) lidlauku projektēšanu, uzturēšanu un ekspluatāciju, kā arī uz tajā iesaistīto personālu un organizācijām un, neskarot Kopienas un valsts tiesību aktus par vides un zemes izmantošanas plānojumu, uz lidlauku apkārtnes aizsardzību;
- d) lidlauka aprīkojuma projektēšanu, ražošanu un tehnisko apkopi, kā arī uz iesaistīto personālu un organizācijām;
- e) gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu (ATM/ANS) sistēmu un komponentu projektēšanu, ražošanu un tehnisko apkopi, kā arī uz iesaistīto personālu un organizācijām;
- f) ATM/ANS, kā arī uz iesaistīto personālu un organizācijām.

<sup>(1)</sup> OV L 79, 19.3.2008., 1. lpp.

<sup>(2)</sup> OV L 114, 27.4.2006., 22. lpp.

<sup>(3)</sup> OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

2. Šo regulu nepiemēro:

a) šā panta 1. punkta a) un b) apakšpunktā minētajiem ražojumiem, daļām, ierīcēm, personālam un organizācijām, ko izmanto militāros, muitas, policijas, meklēšanas un glābšanas, ugunsdzēsības, krasta apsardzes vai tamlīdzīgos darbos vai dienestos. Dalībvalstis apņemas nodrošināt, ka šādiem darbiem vai dienestiem pievērš pienācīgu uzmanību, ciktāl tas praktiski izdarāms, ievērojot šīs regulas mērķus;

b) šā panta 1. punkta c) un d) apakšpunktā minētajiem lidlaukiem vai to daļai, kā arī aprīkojumam, personālam un organizācijām, kurus kontrolē un ekspluatē bruņotie spēki;

c) tiem 1. punkta e) un f) apakšpunktā minētajiem ATM/ANS pakalpojumiem, tostarp sistēmām un komponentiem, personālam un organizācijām, kurus nodrošina vai dara pieejamus bruņotie spēki. Dalībvalstis apņemas nodrošināt, ka šā punkta a) apakšpunktā minētos gaisa kuģus vajadzības gadījumā nošķir no citiem gaisa kuģiem.

3. Attiecībā uz 2. punkta b) apakšpunktā minētajām sabiedrības lietošanai pieejamām bruņoto spēku telpām vai attiecībā uz 2. punkta c) apakšpunktā minētajiem pakalpojumiem, ko sabiedrībai sniedz bruņotie spēki, dalībvalstis pēc iespējas nodrošina tādu drošības līmeni, kas ir vismaz tikpat stingrs kā līmenis, kas vajadzīgs, lai izpildītu Va un Vb pielikumā minētās pamatprasības."

2) Regulas 3. pantu groza šādi:

a) panta d) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

"d) "daļas un ierīces" ir visi instrumenti, aprīkojums, mehānismi, daļas, aparāti, piederumi, programmatūra vai papildierīces, tostarp sakaru iekārtas, ko izmanto vai ko paredzēts izmantot, ekspluatējot vai kontrolējot gaisa kuģi lidojumā; tas ietver gaisa kuģa korpusa, dzinēja vai propellera daļas vai aprīkojumu, ko izmanto, lai vadītu gaisa kuģi no zemes;";

b) iekļauj šādu apakšpunktu:

"da) "ATM/ANS komponenti" ir jebkādas sastāvdaļas, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 549/2004 (2004. gada 10. marts), ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (pamatregula) (\*), 2. panta 19. punktā;

c) panta h) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

"h) "eksploatants" ir ikviena juridiska vai fiziska persona, kas ekspluatē vai vēlas ekspluatēt vienu vai vairākus gaisa kuģus vai vienu vai vairākus lidlaukus;";

d) pievieno šādus apakšpunktus:

"m) "lidlauks" ir noteikta zemes teritorija vai ūdens akvatorija (ietverot jebkuras ēkas, ierīces vai iekārtas), vai nostiprināta, atklātā jūrā nostiprināta vai peldoša konstrukcija, kuru pilnībā vai daļēji izmanto, lai gaisa kuģis nolaistos, paceltos un pārvietotos uz zemes;

n) "lidlauka aprīkojums" ir visas iekārtas, aparāti, piederumi, programmatūra vai papildierīces, ko izmanto vai ko paredzēts izmantot, lai sekmētu gaisa kuģa ekspluatāciju lidlaukā;

o) "perons" ir noteikts laukums, kas paredzēts gaisa kuģu novietošanai, pasažieru izkāpšanai un iekāpšanai, pasta un kravas iekraušanai, degvielas uzpildīšanai, stāvēšanai vai tehniskajai apkopei;

p) "perona vadības dienests" ir uz perona nodrošināta apkalpošana gaisa kuģu un transportlīdzekļu darbības un kustības vadībai;

q) "ATM/ANS" ir gaisa satiksmes pārvaldības funkcijas, kā definēts Regulas (EK) Nr. 549/2004 2. panta 10. punktā, aeronavigācijas pakalpojumi, kā definēts minētās regulas 2. panta 4. punktā, un pakalpojumi, kas ietver datu ieguvu un apstrādi un datu noformēšanu un nosūtīšanu vispārējās gaisa satiksmes dalībniekiem bīstamībkritiskas aeronavigācijas vajadzībām;

r) "ATM/ANS sistēma" ir jebkāda drošības aprīkojuma un sistēmu (atbilstīgi definīcijai Regulas (EK) Nr. 549/2004 2. panta 39. punktā) kombinācija;

s) "lidojuma informācijas pakalpojums" ir pakalpojums, kas ietver informācijas konsultāciju sniegšanu drošai un efektīvai lidojumu veikšanai."

3) Regulas 4. pantā iekļauj šādus punktus:

"3.a Tie lidlauki, tostarp to aprīkojums, kuri atrodas teritorijā, uz ko attiecas Līgums, un kuri ir pieejami publiskai lietošanai un apkalpo gaisa kuģus, kas veic komercpārvadājumus, un kuros darbības nodrošina, izmantojot instrumentālās pieejas vai izlidošanas procedūras, un

(\*) OV L 96, 31.3.2004., 1. lpp.;

a) kuros ir izbūvēti 800 metru gari vai garāki skrejceļi; vai

b) kuri apkalpo tikai helikopterus,

atbilst šajā regulā ietvertajām prasībām. Personāls un organizācijas, kas iesaistītas šo lidlauku ekspluatācijā, atbilst šajā regulā ietvertajām prasībām.

3.b Atkāpjoties no 3.a punkta, dalībvalstis no šīs regulas noteikumiem var izlemt atbrīvot lidlauku, kurā:

— apkalpo ne vairāk kā 10 000 pasažieru gadā, un

— kurā veic ne vairāk kā 850 ar kravu saistītu pārvietošanas darbību gadā.

Ja šāds dalībvalstu noteikts atbrīvojums neatbilst vispārējiem šīs regulas drošības mērķiem vai jebkurai citai Kopienas tiesību normai, Komisija saskaņā ar 65. panta 7. punktā minēto drošības kārtību pieņem lēmumu neatļaut atbrīvojumu. Tādā gadījumā attiecīgā dalībvalsts atbrīvojumu atceļ.

3.c ATM/ANS pakalpojumi, ko sniedz tādas teritorijas gaisa telpā, uz kuru attiecas Līgums, un pārējā gaisa telpā, ja dalībvalstis piemēro Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 551/2004 (2004. gada 10. marts) par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (gaisa telpas regula) (\*) saskaņā ar minētās regulas 1. panta 3. punktu, atbilst šajā regulā ietvertajām prasībām. Sistēmas un komponenti, personāls un organizācijas, kas iesaistītas šādu ATM/ANS pakalpojumu sniegšanā, atbilst šajā regulā ietvertajām prasībām.

(\*) OV L 96, 31.3.2004., 20. lpp.”

4) Regulas 5. panta 2. punkta b) un c) apakšpunktu aizstāj ar šādiem apakšpunktiem:

“b) šā panta 5. punktā minētajos pasākumos var būt paredzēta prasība par daļu un ierīču sertificēšanu. Daļām un ierīcēm sertifikātus izdod tad, ja pretendents ir pierādījis, ka šīs daļas un ierīces atbilst sīki izstrādātām lidojumderīguma specifikācijām, kas sagatavotas, lai nodrošinātu atbilstību 1. punktā minētajām pamatprasībām;

c) gaisa kuģi ekspluatē tikai tad, ja tam ir derīgs lidojumderīguma sertifikāts. Sertifikātu izdod, ja pretendents ir

pierādījis, ka gaisa kuģis atbilst konstrukcijas tipam, kas apstiprināts gaisa kuģa tipa sertifikātā, un ka attiecīgie dokumenti, pārbaudes un testi apliecina, ka gaisa kuģis ir ekspluatācijai drošā stāvoklī. Šis lidojumderīguma sertifikāts ir spēkā tikmēr, kamēr tas nav pārtraukts, anulēts vai izbeigts, un tikmēr, kamēr gaisa kuģim veic tehnisko apkopi atbilstīgi pamatprasībām attiecībā uz pastāvīgu lidojumderīgumu, kā izklāstīts I pielikuma 1.d punktā, un atbilstīgi pasākumiem, kas pieņemti saskaņā ar 5. punktu;”.

5) Regulas 7. panta 4. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“4. Katrai lidojumu simulācijas trenāžieru iekārtai, ko izmanto pilotu apmācībām, ir vajadzīgs sertifikāts. Sertifikātu izsniedz, ja pretendents ir pierādījis, ka trenāžieris atbilst noteikumiem, kas izstrādāti, lai nodrošinātu atbilstību attiecīgām III pielikumā paredzētajām pamatprasībām.”

6) Regulas 8. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“1. Šīs regulas 4. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktā minēto gaisa kuģu ekspluatācija atbilst IV pielikumā un, attiecīgā gadījumā, Vb pielikumā paredzētajām pamatprasībām.”;

b) panta 5. punktu groza šādi:

i) punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

“a) nosacījumus, ar kādiem ekspluatē gaisa kuģi saskaņā ar IV pielikumā un, attiecīgā gadījumā, Vb pielikumā paredzētajām pamatprasībām;”;

ii) punkta g) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

“g) kā II pielikuma a) punkta ii) apakšpunktā, d) punktā un h) punktā minēto gaisa kuģu, ja tos izmanto gaisa komercpārvadājumos, ekspluatācija atbilst attiecīgām IV pielikumā un, attiecīgā gadījumā, Vb pielikumā paredzētajām pamatprasībām.”;

c) panta 6. punktu papildina ar šādu ievilkumu:

“— ņem vērā ar ATM/ANS saistītos drošības aspektus.”.

## 7) Iekļauj šādus pantus:

“8.a pants

**Lidlauki**

1. Lidlauki un lidlauku aprīkojums, kā arī lidlauku ekspluatācija atbilst Va pielikumā un, attiecīgā gadījumā, Vb pielikumā noteiktajām pamatprasībām.

2. Lidlauku, lidlauku aprīkojuma un lidlauku ekspluatācijas atbilstību pamatprasībām nosaka šādi:

a) katram lidlaukam ir vajadzīgs sertifikāts. Sertifikātu un minētā sertifikāta grozījumu apliecinājumu izdod, ja pretendents ir pierādījis, ka lidlauks atbilst lidlauka sertifikācijas pamatam, kā noteikts b) apakšpunktā, un ka lidlaukam nav pazīmju vai tehnisku raksturlielumu, kuru dēļ tas būtu ekspluatācijai nedrošs. Sertifikāts attiecas uz lidlauku, tā darbību un aprīkojumu, kas saistīts ar drošību;

b) lidlauka sertifikācijas pamatu veido:

i) piemērojamās sertifikācijas specifikācijas saistībā ar lidlauku veidu;

ii) atzīti līdzvērtīgas drošības noteikumi; un

iii) īpašas sīki izstrādātās tehniskās specifikācijas, kas vajadzīgas, ja konkrētā lidlauka konstrukcijas pazīmes vai tā ekspluatācijas pieredze liecina, ka kādas no i) punktā minētajām specifikācijām nav pietiekamas vai piemērotas, lai nodrošinātu atbilstību Va pielikumā noteiktajām pamatprasībām;

c) šā panta 5. punktā minētajos pasākumos var būt paredzēta prasība par lidlauka drošībai būtiska aprīkojuma sertifikāciju. Šādam aprīkojumam sertifikātu izdod tad, ja pretendents ir pierādījis, ka aprīkojums atbilst sīki izstrādātām specifikācijām, kas sagatavotas, lai nodrošinātu atbilstību 1. punktā minētajām pamatprasībām;

d) organizācijas, kas atbild par lidlauku ekspluatāciju, pierāda spējas un līdzekļus izpildīt pienākumus, kas saistīti ar to tiesībām. Šīs spējas un līdzekļus atzīst, izsniedzot apliecinību, kas minēta a) apakšpunktā. To var arī atzīt, izsniedzot atsevišķu sertifikātu, ja tā lemj dalīb-

valsts, kuras teritorijā lidlauks atrodas. Tiesības, kas piešķirtas sertificētai organizācijai, un sertifikāta darbības jomu, tostarp lidlauku sarakstu, kuros tā var veikt darbību, norāda sertifikātā;

e) atkāpjoties no d) apakšpunkta, dalībvalstis var pieņemt lēmumu, ka lidlauka perona vadības dienesti var deklarēt spējas un līdzekļus veikt pienākumus, kas saistīti ar sniegtajiem pakalpojumiem.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka tiek pieņemti noteikumi, kas nosaka, ka lidlauku tuvumā nenotiek darbības un norises, kuras varētu nepieļaujami apdraudēt lidmašīnas, kuras izmanto šo lidlauku.

4. Lidlauka ekspluatanti uzrauga apkārtņē notiekošās darbības un norises, kuras var nepieļaujami apdraudēt aviāciju, un vajadzības gadījumā veic riska mazināšanas pasākumus saskaņā ar savu kompetenci.

5. Šos pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šajā pantā minēto prasību elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar 65. panta 4. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

Šie pasākumi jo īpaši precizē:

a) nosacījumus, kā izveido un dara pretendentam zināmu sertifikācijas pamatu, ko piemēro lidlaukam;

b) nosacījumus, kā izveido un dara pretendentam zināmu sertifikācijas pamatu, ko piemēro lidlauka aprīkojumam;

c) nosacījumus, ar kādiem izdod, uztur spēkā, groza, pārtrauc un anulē lidlauku un lidlauka aprīkojuma sertifikātus, tostarp nosaka ekspluatācijas ierobežojumus saistībā ar lidlauka īpašo konstrukciju;

d) nosacījumus, ar kādiem lidlauku ekspluatē atbilstīgi Va pielikumā un, attiecīgā gadījumā, Vb pielikumā paredzētajām pamatprasībām;

e) nosacījumus 2. punkta d) apakšpunktā minēto sertifikātu izdošanai, uzturēšanai spēkā, grozīšanai, pārtraukšanai vai anulēšanai;

- f) sertifikātu turētāju pienākumus;
- g) nosacījumus par dalībvalstu izsniegto lidlauku sertifikātu pieņemšanu un pārvēršanu, tostarp pasākumus, kurus attiecīgā dalībvalsts, pamatojoties uz atkāpēm no Čikāgas konvencijas 14. pielikuma, jau ir atļāvusi pirms šīs regulas stāšanās spēkā;
- h) nosacījumus lēmumam nesniegt atbrīvojumus, kas minēti 4. panta 3.b punktā, tostarp kritērijus kravas lidlaukiem, paziņošanai par atbrīvotajiem lidlaukiem un piešķirto atbrīvojumu pārskatīšanai;
- i) apstākļus, kādos drošības interesēs ekspluatāciju aizliedz, ierobežo vai uz to attiecinā konkrētus nosacījumus;
- j) nosacījumus un procedūras 2. punkta e) apakšpunktā minēto pakalpojumu sniedzēju deklarācijai un šo pakalpojumu sniedzēju uzraudzībai.
6. Pasākumi, kas minēti 5. punktā:
- a) atbilst jaunākajiem sasniegumiem un paraugprakse lidlauku jomā, un tajos ņemti vērā ICAO attiecīgie standarti un ieteicamā prakse;
- b) ir samērīgi ar lidlauka lielumu, satiksmi, kategoriju un sarežģītību, un ekspluatācijas veidu, kā arī apjomu;
- c) ņem vērā visā pasaulē gūtu pieredzi lidlauku ekspluatācijā, kā arī zinātnes un tehnikas attīstību;
- d) ļauj nekavējoties reaģēt, konstatējot nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu iemeslus;
- e) nodrošina vajadzīgo individuālās atbilstības elastīgumu.

#### 8.b pants

#### ATM/ANS

1. ATM/ANS pakalpojumu sniegšana atbilst Vb pielikumā un, cik vien faktiski iespējams, Va pielikumā paredzētajām pamatprasībām.
2. ATM/ANS pakalpojumu sniedzējiem ir jābūt sertifikātam. Sertifikātu izdod, ja pakalpojumu sniedzējs ir pierādījis spējas un līdzekļus izpildīt pienākumus, kas saistīti ar

pakalpojumu sniedzēja tiesībām. Sertifikātā norāda pakalpojumu sniedzējam piešķirtās tiesības un pakalpojumu jomu.

3. Atkāpjoties no 2. punkta, dalībvalstis var pieņemt lēmumu, ka lidojumu informācijas dienesti var deklarēt spējas un līdzekļus veikt pienākumus, kas saistīti ar sniegtajiem pakalpojumiem.

4. Šā panta 6. punktā minētajos pasākumos var būt paredzēta prasība par to organizāciju sertificēšanu, kas iesaistītas no drošības viedokļa būtisku ATM/ANS sistēmu un komponentu konstruēšanā, ražošanā un tehniskajā apkopē. Šīm organizācijām sertifikātu izdod, ja tās ir pierādījušas spējas un līdzekļus izpildīt pienākumus, kas saistīti ar to tiesībām. Piešķirtās tiesības norāda sertifikātā.

5. Šā panta 6. punktā minētajos pasākumos var būt paredzēta prasība, saskaņā ar kuru no drošības viedokļa būtiskas ATM/ANS sistēmas un komponenti ir jāsertificē vai arī ATM/ANS pakalpojumu sniedzējam tie ir jāapstiprina. Šādām sistēmām un komponentiem sertifikātus izdod vai tos apstiprina tad, ja pieteikuma iesniedzējs ir pierādījis, ka šīs sistēmas un komponenti atbilst sīki izstrādātām specifikācijām, kas sagatavotas, lai nodrošinātu atbilstību 1. punktā minētajām pamatprasībām.

6. Šos pasākumus, kas vajadzīgi, lai īstenotu šo pantu, pieņem saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 5. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru.

Šie pasākumi jo īpaši precizē:

- a) nosacījumus, ar kādiem sniedz ATM/ANS pakalpojumus atbilstīgi Vb pielikumā un, vajadzības gadījumā, Va pielikumā paredzētajām pamatprasībām;
- b) nosacījumus, kā izveido un dara pieteikuma iesniedzējam zināmas sīki izstrādātas specifikācijas, ko piemēro ATM/ANS sistēmām un komponentiem;
- c) nosacījumus 2. un 4. punktā minēto sertifikātu izdošanai, uzturēšanai spēkā, grozīšanai, pārtraukšanai vai anulēšanai;
- d) sertifikātu turētāju pienākumus;

- e) nosacījumus un procedūras 3. punktā minēto pakalpojumu sniedzēju deklarācijai un šo pakalpojumu sniedzēju uzraudzībai;
  - f) apstākļus, kādos drošības interesēs darbības aizliedz, ierobežo vai uz tām attiecinā konkrētus nosacījumus.
7. Pasākumi, kas minēti 6. punktā:
- a) atspoguļo jaunākos sasniegumus un paraugpraksi ATM/ANS jomā;
  - b) ir samērīgi ar sniegto pakalpojumu veidu un sarežģītību;
  - c) ņem vērā visā pasaulē gūtu pieredzi ATM/ANS jomā, kā arī zinātnes un tehnikas attīstību;
  - d) tiek izstrādāti, cik vien faktiski iespējams, izmantojot attiecīgos noteikumus Regulā (EK) Nr. 549/2004 un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 550/2004 (2004. gada 10. marts) par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (pakalpojumu sniegšanas regula)(\*), Regulā (EK) Nr. 551/2004 un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 552/2004 (2004. gada 10. marts) par Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla savietojamību (savietojamības regula(\*\*)), un tie paredz pārejas mehānismus, lai nodrošinātu, ka joprojām ir spēkā sertifikāti, kas jau piešķirti saskaņā ar minētajām regulām; sākotnēji pasākumos ietver šo regulu noteikumus par drošību un, attiecīgā gadījumā, ja tiek veikti turpmāki grozījumi, ņem vērā jaunākos zinātnes un tehnikas sasniegumus;
  - e) ļauj nekavējoties reaģēt, konstatējot nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu iemeslus.

### 8.c pants

#### Gaisa satiksmes vadības dispečeri

1. Gaisa satiksmes vadības dispečeri, kā arī personas un organizācijas, kas iesaistītas gaisa satiksmes vadības dispečeru apmācībās, testēšanā, pārbaudēs un veselības vērtēšanā, atbilst attiecīgajām Vb pielikumā paredzētajām pamatprasībām.
2. Gaisa satiksmes vadības dispečeriem ir vajadzīga sniedzamajam pakalpojumam atbilstīga apliecība un medicīnas izziņa.
3. Šā panta 2. punktā minēto apliecību izsniedz vienīgi tad, ja pieteikuma iesniedzējs vai iesniedzēja pierāda, ka

atbilst noteikumiem, kas izstrādāti, lai nodrošinātu atbilstību pamatprasībām par teorētiskajām un praktiskajām zināšanām, valodas zināšanām un pieredzi, kā izklāstīts Vb pielikumā.

4. Šā panta 2. punktā minēto medicīnas izziņu izsniedz vienīgi tad, ja gaisa satiksmes vadības dispečers atbilst noteikumiem, kas izstrādāti, lai nodrošinātu atbilstību veselības pārbaudes izturēšanas pamatprasībām, kā izklāstīts Vb pielikumā. Šo medicīnas izziņu var izdot personas, kas veic aviācijas medicīnas pārbaudes, vai aviācijas medicīnas centri.

5. Gaisa satiksmes vadības dispečeriem izdotajā apliecībā un medicīnas izziņā norāda piešķirtās tiesības un apliecības/izziņas darbības jomu.

6. Gaisa satiksmes vadības dispečeru apmācību organizāciju, personu, kas veic aviācijas medicīnas pārbaudes, un aviācijas medicīnas centru spējas pildīt pienākumus, kas saistīti ar to tiesībām izdot apliecības un medicīnas izziņas, atzīst, izsniedzot sertifikātu.

7. Sertifikātu izsniedz apmācības organizācijām, personām, kas veic aviācijas medicīnas pārbaudes, un aviācijas medicīnas centriem, kas ir apliecinājuši, ka tie atbilst noteikumiem, kas paredzēti, lai nodrošinātu atbilstību attiecīgajām pamatprasībām, kā noteikts Vb pielikumā. Sertifikātā norāda ar to piešķirtās tiesības.

8. Personām, kas ir atbildīgas par gaisa satiksmes vadības dispečeru praktisko apmācību vai prasmju izvērtēšanu, ir vajadzīgs sertifikāts. Sertifikātu izsniedz, ja attiecīgā persona ir pierādījusi, ka atbilst noteikumiem, kas nodrošina atbilstību Vb pielikumā noteiktajām attiecīgajām pamatprasībām. Sertifikātā norāda ar sertifikātu piešķirtās tiesības.

9. Kompleksie trenāžieri atbilst Vb pielikumā noteiktajām attiecīgajām pamatprasībām.

10. Šos pasākumus, kas ir paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šā panta elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar 65. panta 4. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

Šie pasākumi jo īpaši precīzē:

- a) dažādas kvalifikācijas atzīmes un apstiprinājumus gaisa satiksmes vadības dispečeru apliecībām;

- b) nosacījumus, ar kādiem izdod, uztur spēkā, groza, ierobežo, pārtrauc vai anulē apliecības, apliecību kvalifikācijas atzīmes, apliecību apstiprinājumus, medicīnas izziņas, apstiprinājumus un sertifikātus, kā arī apstākļus, kādos šādi sertifikāti un apstiprinājumi nav jāpieprasa, tajā pašā laikā paredzot pārejas mehānismus, lai nodrošinātu apstiprinājumu un jau izsniegto sertifikātu nepārtrauktību;
- c) apliecību, apliecību kvalifikācijas atzīmju un apstiprinājumu, medicīnisko izziņu, apstiprinājumu un sertifikātu turētāju tiesības un pienākumus;
- d) nosacījumus gaisa satiksmes vadības dispečeru licenču pieņemšanai un pārvēršanai, kā arī noteikumus valsts medicīnas izziņu pieņemšanai un pārvēršanai vispārēji atzītās medicīnas izziņās.

11. Šā panta 10. punktā paredzētie pasākumi atspoguļo jaunākos sasniegumus, tostarp paraugpraksi un zinātniskos un tehniskos sasniegumus, gaisa satiksmes vadības dispečeru apmācību jomā. Tos sākotnēji izveido, pamatojoties uz noteikumiem Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2006/23/EK (2006. gada 5. aprīlis) par Kopienas gaisa satiksmes vadības dispečera licenci (\*\*).

(\*) OV L 96, 31.3.2004., 10. lpp.

(\*\*) OV L 96, 31.3.2004., 26. lpp.

(\*\*\*) OV L 114, 27.4.2006., 22. lpp.”

8) Regulas 9. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“1. Regulas 4. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētie gaisa kuģi, kā arī to apkalpe un ekspluatācija atbilst attiecīgiem ICAO standartiem. Tiktāl, cik nav tādu standartu, tādi gaisa kuģi un to ekspluatācija atbilst šīs regulas I, III un IV un, vajadzības gadījumā, Vb pielikumā paredzētajām prasībām, ja vien šīs prasības nav pretrunā starptautiskās konvencijās paredzētām trešo valstu tiesībām.”;

b) panta 5. punktam pievieno šādu apakšpunktu:

“e) ņemtu vērā ar ATM/ANS saistītos drošības aspektus.”

9) Regulas 10. panta 1. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“1. Dalībvalstis, Komisija un Aģentūra sadarbojas, lai nodrošinātu šīs regulas un tās īstenošanas noteikumu ieviešanu.”

10) Regulas 11. pantu groza šādi:

a) panta 4. un 5. punktu aizstāj ar šādiem punktiem:

“4. Kamēr nav stājušies spēkā 5. panta 5. punktā, 7. panta 6. punktā un 9. panta 4. punktā minētie pasākumi, kā arī jebkuri ar šiem pasākumiem noteiktie pārejas periodi un neskarot 69. panta 4. punktu, sertifikātus, ko nevar izdot saskaņā ar šo regulu, var izdot saskaņā ar piemērojamiem valsts noteikumiem.

5. Kamēr nav stājušies spēkā 8. panta 5. punktā minētie pasākumi, kā arī jebkuri ar šiem pasākumiem noteiktie pārejas periodi un neskarot 69. panta 4. punktu, sertifikātus, ko nevar izdot saskaņā ar šo regulu, var izdot saskaņā ar piemērojamiem valsts noteikumiem.”;

b) iekļauj šādus punktus:

“5.a Kamēr nav stājušies spēkā 8.a panta 5. punktā un 8.c panta 10. punktā minētie pasākumi, kā arī jebkuri ar šiem pasākumiem noteiktie pārejas periodi un neskarot 69. panta 4. punktu, sertifikātus, ko nevar izdot saskaņā ar šo regulu, var izdot saskaņā ar piemērojamiem valsts noteikumiem.

5.b Kamēr nav stājušies spēkā 8.b panta 6. punktā minētie pasākumi, kā arī jebkuri ar šiem pasākumiem noteiktie pārejas periodi un neskarot 69. panta 4. punktu, sertifikātus, ko nevar izdot saskaņā ar šo regulu, var izdot saskaņā ar piemērojamiem valsts noteikumiem vai, vajadzības gadījumā, saskaņā ar Komisijas Regulas (EK) Nr. 2096/2005 (2005. gada 20. decembris), ar kuru paredz kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai (\*), attiecīgajiem noteikumiem.

(\*) OV L 335, 21.12.2005., 13. lpp.”

11) Regulas 13. pantam pievieno šādu daļu:

“Kvalificētās vienības neizsniedz sertifikātus.”

12) Regulas 18. panta c) un d) apakšpunktu aizstāj ar šādiem apakšpunktiem:

“c) izdod sertificēšanas specifikācijas un pieļaujamos līdzekļus atbilstības panākšanai, kā arī jebkuras norādes par šīs regulas un tās īstenošanas noteikumu piemērošanu;

- d) pieņem attiecīgus lēmumus par 20., 21., 22., 22.a, 22.b, 23., 54. un 55. panta piemērošanu, tostarp par atbrīvojumu piešķiršanu attiecīgās iestādes izdoto sertifikātu turētājiem no šīs regulas un tās īstenošanas noteikumu pamatprasībām neparedzētu steidzamu ekspluatācijas apstākļu vai laikā ierobežotu ekspluatācijas vajadzību gadījumā ar noteikumu, ka nemazinās drošība, ka atbrīvojumus piešķir ne ilgāk kā uz diviem mēnešiem, ka par tiem ziņo Komisijai un ka šie atbrīvojumi netiek atjaunoti;”
- 13) Regulas 19. panta 2. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:
- “a) sertificēšanas specifiskācijas un pieļaujamos līdzekļus atbilstības panākšanai; un”.
- 14) Iekļauj šādus pantus:
- “22.a pants  
**ATM/ANS**  
Attiecībā uz 4. panta 3.c punktā minēto ATM/ANS Aģentūra:
- a) pati vai ar valsts aviācijas iestāžu vai kvalificētu vienību starpniecību veic to organizāciju pārbaudes un revīzijas, kuras tā sertificē;
- b) izdod un atjauno sertifikātus organizācijām, kas atrodas ārpus teritorijas, uz kuru attiecas Līguma noteikumi, un kas ir atbildīgas par pakalpojumu sniegšanu tās teritorijas gaisa telpā, uz kuru Līgums attiecas;
- c) izdod un atjauno tādu organizāciju sertifikātus, kuras sniedz pakalpojumus Eiropas mērogā;
- d) groza, pārtrauc vai anulē attiecīgo sertifikātu, ja vairs netiek pildīti nosacījumi, saskaņā ar kuriem tas izsniegts, vai ja sertifikāta turētājs nepilda šajā regulā vai tās īstenošanas noteikumos tam uzliktos pienākumus.
- 22.b pants  
**Gaisa satiksmes vadības dispečeru sertificēšana**  
Attiecībā uz 8.c panta 1. punktā minētajām personām un organizācijām Aģentūra veic šādus pienākumus:
- a) pati vai ar valsts aviācijas iestāžu vai kvalificētu vienību starpniecību veic izmeklēšanas un revīzijas attiecībā uz organizācijām, kuras tā sertificē, un, attiecīgā gadījumā, attiecībā uz šo iestāžu personālu;
- b) izsniedz vai atjauno sertifikātus gaisa satiksmes vadības dispečeru apmācību organizācijām, kas atrodas ārpus dalībvalstu teritorijas, un, ja vajadzīgs, to personālam;
- c) groza, pārtrauc vai anulē attiecīgo sertifikātu, ja vairs netiek pildīti nosacījumi, saskaņā ar kuriem tas izsniegts, vai ja juridiskā vai fiziskā persona, kam ir sertifikāts, nepilda šajā regulā vai tās īstenošanas noteikumos tai uzliktos pienākumus.”
- 15) Regulas 33. panta 2. punkta c) apakšpunktā datumu “30. septembrim” aizstāj ar datumu “30. novembrim”.
- 16) Regulas 44. panta 1. punktu aizstāj ar šādu punktu:
- “1. Var pārsūdzēt Aģentūras lēmumus, kas pieņemti saskaņā ar 20., 21., 22., 22.a, 22.b, 23., 55. vai 64. pantu.”
- 17) Regulas 50. panta 2. punktu aizstāj ar šādu punktu:
- “2. Par darbībām tādu Aģentūras lēmumu anulēšanai, kas pieņemti saskaņā ar 20., 21., 22., 22.a, 22.b, 23., 55. vai 64. pantu, var iesniegt prasību Eiropas Kopienu Tiesā tikai pēc tam, kad ir beigušās visas pārsūdzības procedūras pašā Aģentūrā.”
- 18) Regulas 52. pantu groza šādi:
- a) panta 1. punkta pirmo daļu aizstāj ar šādu daļu:
- “Cik drīz vien iespējams, pēc šīs regulas stāšanās spēkā valde nosaka pārredzamas procedūras 18. panta a) un c) apakšpunktā minēto atzinumu, sertificēšanas specifiskāciju, atbilstības panākšanas pieļaujamo līdzekļu un norāžu izdošanai.”;
- b) panta 2. punktu aizstāj ar šādu punktu:
- “2. Ja Aģentūra saskaņā ar 19. pantu izstrādā atzinumus, sertificēšanas specifiskācijas, pieļaujamos līdzekļus atbilstības panākšanai un norādes piemērošanai dalībvalstīs, tā nosaka procedūru, ko ievēro, apspriežoties ar dalībvalstīm. Šādā nolūkā tā var izveidot darba grupu, kurā katra dalībvalsts ir tiesīga iecelt ekspertu.”

19) Regulas 55. panta 1. punkta pirmo teikumu aizstāj ar šādu teikumu:

2. pants

Ar šo atceļ Direktīvu 2006/23/EK.

“Aģentūra var pati veikt vai uzticēt valsts aviācijas iestādēm vai kvalificētām vienībām veikt visu vajadzīgo izmeklēšanu uzņēmumos saskaņā ar 7., 20., 21., 22., 22.a, 22.b, 23. pantu un 24. panta 2. punktu.”

Direktīvas 2006/23/EK noteikumus turpina piemērot kā pārejas noteikumus līdz dienai, kad stājas spēkā pasākumi, kas minēti 8.c panta 10. punktā Regulā (EK) Nr. 216/2008, kura grozīta ar šo regulu.

20) Iekļauj šādu pantu:

3. pants

“65.a pants

#### **Grozījumi**

Saskaņā ar Līguma noteikumiem Komisija ierosina grozīt Regulas (EK) Nr. 549/2004, (EK) Nr. 550/2004, (EK) Nr. 551/2004 un (EK) Nr. 552/2004, lai ņemtu vērā prasības, kas noteiktas šajā regulā.”

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

21) Regulas V pielikuma virsrakstu aizstāj ar šādu virsrakstu:

Komisija līdz 2013. gada 31. decembrim pieņem pasākumus, kas minēti 8.a panta 5. punktā Regulā (EK) Nr. 216/2008, kura grozīta ar šo regulu. Regulas 8.a pantu piemēro no tām dienām, kuras ir norādītas minētajos pasākumos.

“Kritēriji 13. pantā minētajām kvalificētajām vienībām (“kvalificētā vienība” vai “vienība”).”

Komisija līdz 2012. gada 31. decembrim pieņem pasākumus, kas minēti 8.b panta 6. punktā un 8.c panta 10. punktā Regulā (EK) Nr. 216/2008, kura grozīta ar šo regulu. Regulas 8.b un 8.c pantu piemēro no tām dienām, kuras ir norādītas minētajos pasākumos.

22) Iekļauj Va un Vb pielikumu, kas ir šīs regulas pielikumā.

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

Strasbūrā, 2009. gada 21. oktobrī

Eiropas Parlamenta vārdā –  
priekšsēdētājs  
J. BUZEK

Padomes vārdā –  
priekšsēdētāja  
C. MALMSTRÖM

## PIELIKUMS

"Va PIELIKUMS

## PAMATPRASĪBAS LIDLĀUKIEM

## A. Lidlauku fiziskie raksturlielumi, infrastruktūra un aprīkojums

## 1. Kustības zona

- a) Ikvienā lidlaukā ir speciāls gaisa kuģu nolaišanās un pacelšanās laukums, kas atbilst šādiem nosacījumiem:
- i) nolaišanās un pacelšanās laukuma izmēri un raksturlielumi ir piemēroti paredzētajiem gaisa kuģiem;
  - ii) attiecīgos gadījumos nolaišanās un pacelšanās laukuma nestspēja ir pietiekama, lai izturētu slodzi, ko rada atkārtotas tiem paredzēto gaisa kuģu operācijas. Laukumiem, kas nav paredzēti atkārtotām operācijām, tikai jāspēj noturēt gaisa kuģus;
  - iii) nolaišanās un pacelšanās laukums ir projektēts, paredzot ūdens drenāžu un nepieļaujot, ka uzkrājies ūdens varētu radīt nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus;
  - iv) nolaišanās un pacelšanās laukuma slīpums un slīpuma izmaiņas nerada nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus;
  - v) nolaišanās un pacelšanās laukuma virsmas raksturlielumi ir piemēroti tiem paredzētajiem gaisa kuģiem; un
  - vi) nolaišanās un pacelšanās laukumā neatrodas objekti, kas varētu radīt nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus.
- b) Ja ir paredzēti vairāki nolaišanās un pacelšanās laukumi, tie ir tādi, kas nerada nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus.
- c) Apkārt paredzētajam nolaišanās un pacelšanās laukumam ir noteiktas zonas. Šīs zonas ir paredzētas, lai pacelšanās vai nolaišanās laikā aizsargātu tām pāri lidojošus gaisa kuģus vai mazinātu sekas gadījumos, kad gaisa kuģi nolaižoties nenokļūst līdz pacelšanās un nolaišanās laukumam, nolaižas tam blakus vai aiz tā, un tās atbilst šādiem nosacījumiem:
- i) šo zonu izmēri atbilst paredzamajām gaisa kuģu operācijām;
  - ii) šo zonu slīpums un slīpuma izmaiņas nerada nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus;
  - iii) šajās zonās neatrodas objekti, kas varētu radīt nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus. Tas neliedz šajās zonās novietot lūstošu aprīkojumu, lai atvieglotu gaisa kuģu operācijas; un
  - iv) ikvienas zonas nestspēja ir pietiekama, lai tā varētu pildīt savas funkcijas.
- d) Lidlauka zonas un tām tieši piegulošo teritoriju, ko izmanto gaisa kuģu manevrēšanai vai novietošanai stāvvietā, projektē tā, lai gaisa kuģus, kuriem konkrētās zonas paredzētas, varētu droši ekspluatēt jebkādos paredzētajos apstākļos, un tās atbilst šādiem nosacījumiem:
- i) šo zonu nestspēja ir pietiekama, lai izturētu slodzi, ko rada tiem paredzēto gaisa kuģu atkārtotas operācijas, izņemot zonas, ko paredzēts izmantot tikai dažkārt un kam tikai jāspēj noturēt gaisa kuģus;
  - ii) šīs zonas projektē, paredzot ūdens drenāžu un nepieļaujot, ka uzkrājies ūdens varētu radīt nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus;

- iii) šo zonu slīpums un slīpuma izmaiņas nerada nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus;
  - iv) šo zonu virsmas raksturlielumi ir piemēroti tiem paredzētajiem gaisa kuģiem; un
  - v) šajās zonās neatrodas objekti, kas varētu radīt nepieņemamus riskus gaisa kuģiem. Tas neliedz speciāli norādītās vietās vai zonās novietot šīm zonām vajadzīgo aprīkojumu.
- e) Citu gaisa kuģiem paredzētu infrastruktūru projektē tā, lai tā neradītu nepieņemamus riskus gaisa kuģiem, kas to izmanto.
- f) Būves, celtnes, aprīkojumu un noliktavas izvietojumā un projektē tā, lai tie neradītu nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus.
- g) Neskarot valsts un starptautiskos dzīvnieku aizsardzības tiesību aktus, nodrošina piemērotus līdzekļus, lai kustības zonā nevarētu iekļūt nepiederošas personas, nepiederoši transportlīdzekļi vai dzīvnieki, kas ir tik lieli, ka var radīt nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus.

## 2. Attālums no šķēršļiem

- a) Lai aizsargātu gaisa kuģus, kas gatavojas nolaisties lidlaukā vai pacelties no tā, izveido atlidošanas un izlidošanas maršrutus vai zonas. Šie maršruti vai zonas garantē, ka gaisa kuģi atrodas vajadzīgajā attālumā no šķēršļiem lidlauka apkārtnē, pienācīgi ņemot vērā vietējos fiziskos raksturlielumus.
- b) Attālums no šķēršļiem atbilst lidojuma posmam un operācijām, ko veic gaisa kuģis. Nosakot šo attālumu, ņem vērā arī aprīkojumu, ko izmanto gaisa kuģu stāvokļa noteikšanai.

## 3. Vizuālie un nevizuālie palīgīdzekļi un lidlauku aprīkojums

- a) Palīgīdzekļi atbilst to mērķim, ir atpazīstami un sniedz nepārprotamu informāciju to izmantotājiem visos paredzētajos ekspluatācijas apstākļos.
- b) Paredzētajos ekspluatācijas apstākļos lidlauku aprīkojums funkcionē, kā paredzēts. Ekspluatācijas apstākļos vai sabojāšanās gadījumā lidlauku aprīkojums nerada nepieņemamus riskus aviācijas drošībai.
- c) Palīgīdzekļus un to elektroapgādes sistēmas projektē tā, lai to sabojāšanās gadījumā informācijas lietotāji nesāņemtu neatbilstīgu, maldinošu vai nepietiekamu informāciju un lai nerastos būtisku pakalpojumu pārtraukumi.
- d) Nodrošina piemērotus aizsardzības līdzekļus, lai izvairītos no šādu palīgīdzekļu sabojāšanas vai to darbības traucēšanas.
- e) Starojuma avoti un kustīgi vai nekustīgi priekšmeti netraucē vai nelabvēlīgi neietekmē aviācijas sakaru, navigācijas un novērošanas sistēmas.
- f) Attiecīgajam personālam ir pieejama informācija par lidlauku aprīkojuma ekspluatāciju un izmantošanu, tostarp skaidri norādījumi, kādos apstākļos var rasties nepieņemami riski aviācijas drošībai.

## 4. Lidlauku dati

- a) Nosaka katra lidlauka un tajā pieejamo pakalpojumu svarīgākos datus, ko regulāri atjaunina.
- b) Dati ir precīzi, salasāmi, pilnīgi un nepārprotami. Nodrošina atbilstīgu datu integritātes līmeni.
- c) Dati ir pieejami lietotājiem un attiecīgajiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem laikus, saziņai izmantojot pietiekami drošu un ātru sakaru metodi.

## B. Lidlauku ekspluatācija un pārvaldība

### 1. Lidlauka ekspluatants ir atbildīgs par lidlauka ekspluatāciju. Lidlauka ekspluatanta pienākumi ir šādi:

- a) lidlauka ekspluatanta rīcībā – tieši vai saskaņā ar līgumiem – ir visi vajadzīgie līdzekļi, lai gaisa kuģu ekspluatācija lidlaukā vienmēr būtu droša. Pie šādiem līdzekļiem (bet ne tikai) pieder iekārtas, personāls, aprīkojums un materiāli, uzdevumu, pienākumu un procedūru dokumentēšana, piekļuve attiecīgiem datiem un lietvedība;

- b) lidlauka ekspluatants veic pārbaudes, lai pārlicinātos, ka lidlauks vienmēr atbilst A sadaļas prasībām, un veic attiecīgus pasākumus, lai mazinātu ar neatbilstību saistītus riskus. Nosaka un piemēro procedūras, lai visiem lidlauka lietotājiem laikus paziņotu par šādiem pasākumiem;
- c) lidlauka ekspluatants izstrādā un īsteno atbilstīgu lidlauka risku vadības programmu, lai novērstu ar savvaļas dzīvniekiem saistītus riskus;
- d) lidlauka ekspluatants nodrošina, ka transportlīdzekļu un cilvēku pārvietošanās kustības zonās un citās ekspluatācijas zonās ir saskaņota ar gaisa kuģu kustību, lai izvairītos no sadursmēm un gaisa kuģu bojājumiem;
- e) lidlauka ekspluatants nodrošina, ka attiecīgos gadījumos ir izstrādātas un tiek īstenotas procedūras, lai mazinātu riskus, ko rada lidlauka ekspluatācija ziemā, nelabvēlīgos laika apstākļos, sliktas redzamības apstākļos vai naktī;
- f) lidlauka ekspluatants vienojas ar citām saistītām organizācijām, lai nodrošinātu, ka vienmēr tiek ievērotas šīs pamatprasības lidlaukiem. Pie šādām organizācijām pieder (bet ne tikai) gaisa kuģu ekspluatanti, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, lidlauka pakalpojumu sniedzēji un citas organizācijas, kuru darbība vai ražojumi var ietekmēt gaisa kuģu drošību;
- g) lidlauka ekspluatants – pats vai slēdzot līgumus ar trešām personām – nodrošina, ka ir spēkā procedūras, lai apgādātu gaisa kuģus ar degvielu, kurā nav piemaisījumu un kura atbilst pareizajām sertifikācijām;
- h) ir pieejamas lidlauka aprīkojuma tehniskās apkopes rokasgrāmatas, kuras izmanto praksē un kurās sniegti norādījumi par tehnisko apkopi un remontu, apkalpošanas informācija, traucējummeklēšanas un pārbaudes procedūras;
- i) lidlauka ekspluatants izstrādā un īsteno lidlauka avārijas situāciju plānu, kas aptver iespējamās avārijas situācijas, kuras var rasties lidlaukā vai tā apkārtnē. Šis plāns vajadzības gadījumā ir saskaņots ar vietējās pašvaldības avārijas situāciju plānu;
- j) lidlauka ekspluatants nodrošina, ka lidlaukā ir atbilstīgs glābšanas un ugunsdzēsības dienests. Incidentu vai avāriju gadījumā šie dienesti reaģē ar pienācīgu operativitāti, un to rīcībā ir vismaz aprīkojums, ugunsdzēsības līdzekļi un pietiekams personāls;
- k) lidlauka ekspluatants lidlauka ekspluatācijā un uzturēšanā izmanto tikai apmācītu un kvalificētu personālu un īsteno un uztur spēkā apmācību un kontroles programmas, lai nodrošinātu visa attiecīgā personāla pastāvīgu kompetenci;
- l) lidlauka ekspluatants nodrošina, ka ikviena persona, kam atļauts bez pavadības piekļūt kustības zonai vai citām ekspluatācijas zonām, ir atbilstīgi apmācīta un kvalificēta šādai piekļuvei;
- m) glābšanas un ugunsdzēsības dienestu personāls ir pienācīgi apmācīts un kvalificēts darbam lidlauka apstākļos. Lidlauka ekspluatants īsteno un uztur apmācību un kontroles programmas, lai nodrošinātu šā personāla nepārtrauktu kompetenci; un
- n) viss glābšanas un ugunsdzēsības dienestu personāls, kam var būt vajadzība rīkoties aviācijas avārijas situācijās, periodiski apliecina, ka viņu veselības stāvoklis ļauj viņiem apmierinoši veikt savas funkcijas, ņemot vērā darbības veidu. Šajā kontekstā tiklab fiziskās, kā garīgās veselības atbilstība nozīmē, ka personāls necieš no slimībām vai darbnespējas, kas varētu padarīt šo personālu nespējīgu:
  - i) izpildīt uzdevumus, kas jāveic, rīkojoties aviācijas avārijas situācijās;
  - ii) jebkurā laikā veikt tam uzticētos pienākumus; vai
  - iii) pareizi uztvert apkārtni.

## 2. Vadības sistēmas

- a) Lidlauka ekspluatants īsteno un uztur spēkā vadības sistēmu, lai nodrošinātu atbilstību šīm pamatprasībām lidlaukiem, un cenšas nepārtraukti un aktīvi pilnveidot drošību. Vadības sistēmā ietilpst organizatoriskas struktūras, ir noteiktas atbildības un kompetences jomas, politika un procedūras.

- b) Vadības sistēmā ietilpst avāriju un starpgadījumu novēršanas programma, kas ietver notikumu paziņošanu un analīzes kārtību. Analīzē vajadzības gadījumā piedalās 1. punkta f) apakšpunktā minētās organizācijas.
- c) Lidlauka ekspluatants sagatavo lidlauka rokasgrāmatu un darbojas saskaņā ar šo rokasgrāmatu. Rokasgrāmatās ir visas lidlaukam, vadības sistēmai un operatīvā personāla pienākumu izpildei vajadzīgās instrukcijas, informācija un procedūras.

### C. Lidlauka apkārtne

1. Ir nodrošināts, ka gaisa telpā lidlauka kustības zonas apkaimē nav nekādu šķēršļu, lai lidlaukā varētu notikt paredzētā gaisa kuģu ekspluatācija un šķēršļu izveide lidlauka apkārtņē neradītu nepieņemamus riskus. Šajā nolūkā izveido, nodrošina un nepārtraukti uzrauga šķēršļu novēršanas virsmas, lai apzinātu par šīm virsmām augstākus objektus.
  - a) Konstatējot par šīm virsmām augstākus objektus, novērtē, vai tie ir vai nav uzskatāmi par nepieņemamu risku. Visus objektus, kas rada nepieņemamus risku, likvidē vai veic attiecīgus risku mazinošus pasākumus, lai aizsargātu gaisa kuģus, kuri izmanto lidlauku.
  - b) Par palikušajiem šķēršļiem paziņo, un vajadzības gadījumā tos atbilstīgi marķē un padara redzamus ar gaismām.
2. Ar cilvēka darbību un zemes izmantošanu saistītos apdraudējumus, gan turpmāk uzskaitītos, gan citus, uzrauga. Šo apdraudējumu radītos riskus novērtē un vajadzības gadījumā mazina. Apdraudējumi ir šādi:
  - a) jebkāda apbūve vai zemes izmantošanas pārmaiņas lidlauka apkārtņē;
  - b) iespējamība, ka šķēršļi var izraisīt turbulenci;
  - c) bīstamas, dezorientējošas un maldinošas gaismas;
  - d) žilbinoša gaisma, ko rada lielas un gaismu intensīvi atstarojošas virsmas;
  - e) tādu zonu izveide, kuras var veicināt savvaļas dzīvnieku aktivitāti lidlauka kustības zonas apkārtņē;
  - f) neredzama starojuma avoti vai kustīgi un nekustīgi objekti, kas var traucēt vai nelabvēlīgi ietekmēt aviācijas sakaru, navigācijas un uzraudzības sistēmu darbību.
3. Gadījumiem, kad aviācijas avārijas situācija izveidojas lidlauka apkārtņē, sagatavo vietējās pašvaldības avārijas situāciju plānu.

### D. Citas pamatprasības

Izņemot avārijas situācijas, kad gaisa kuģi tiek novirzīti uz rezerves lidlauku, vai citus apstākļus, ko nosaka katrā gadījumā atsevišķi, lidlauku vai tā daļas neizmanto gaisa kuģi, kas neatbilst parastiem darbības apstākļiem paredzētajam lidlauka projektam un ekspluatācijas procedūrām.

Vb PIELIKUMS

## PAMATPRASĪBAS ATM/ANS UN GAISA SATIKSMES VADĪBAS DISPEČERIEM

### 1. Gaisa telpas izmantošana

- a) Visu gaisa kuģu ekspluatācija, izņemot tos, kuri veic 1. panta 2. punkta a) apakšpunktā minētās darbības, visos lidojuma posmos un lidlauka kustības zonā notiek saskaņā ar kopīgiem vispārējiem darbības noteikumiem un spēkā esošajām procedūrām, kas noteiktas konkrētās gaisa telpas izmantošanai.
- b) Visi gaisa kuģi, izņemot tos, kuri veic 1. panta 2. punkta a) apakšpunktā minētās darbības, ir aprīkoti ar vajadzīgajiem komponentiem, un tos atbilstīgi ekspluatē. Komponenti, ko izmanto ATM/ANS sistēmās, atbilst arī 3. punkta prasībām.

## 2. Pakalpojumi

- a) Gaisa telpas lietotājiem sniedzamā aeronavigācijas informācija un dati
- i) Dati, ko izmanto kā aeronavigācijas informācijas avotu, ir pietiekami kvalitatīvi, pilnīgi un aktuāli, un tos sniedz laicīgi.
  - ii) Aeronavigācijas informācija ir precīza, pilnīga, aktuāla, nepārprotama, ar atbilstīgu integritāti un pieejama lietotājiem piemērotā formātā.
  - iii) Šādu aeronavigācijas informāciju gaisa telpas izmantotājiem dara zināmu laicīgi un izmantojot pietiekami uzticamus un ātrus, pret sakaru traucējumiem un datu sabojāšanu aizsargātus sakaru līdzekļus.
- b) Meteoroloģiskā informācija
- i) Dati, ko izmanto kā aeronavigācijas meteoroloģiskās informācijas avotu, ir pietiekami kvalitatīvi, pilnīgi un aktuāli.
  - ii) Aeronavigācijas meteoroloģiskā informācija ir iespējami precīza, pilnīga, aktuāla, ar atbilstīgu integritāti un nepārprotama, lai tā atbilstu gaisa telpas izmantotāju vajadzībām.
  - iii) Šādu aeronavigācijas meteoroloģisko informāciju gaisa telpas izmantotājiem dara zināmu laicīgi un izmantojot pietiekami uzticamus un ātrus, pret sakaru traucējumiem un datu sabojāšanu aizsargātus sakaru līdzekļus.
- c) Gaisa satiksmes pakalpojumi
- i) Dati, ko izmanto kā avotu, sniedzot gaisa satiksmes pakalpojumus, ir pareizi, pilnīgi un aktuāli.
  - ii) Gaisa satiksmes pakalpojumi ir pietiekami precīzi, pilnīgi, aktuāli un nepārprotami, lai tie atbilstu lietotāju drošības vajadzībām.
  - iii) Ja informāciju vai ieteikumus pakalpojumu izmantotājiem sniedz, izmantojot automatizētus instrumentus, tie atbilst pareizas projektēšanas, ražošanas un tehniskās apkopes principiem, lai nodrošinātu piemērotību paredzētajiem mērķiem.
  - iv) Gaisa satiksmes vadības pakalpojumi un ar tiem saistītie procesi nodrošina, ka ir atbilstīgs attālums starp gaisa kuģiem, un vajadzības gadījumā palīdz izvairīties no šķēršļiem un citiem apdraudējumiem gaisā, turklāt nodrošina tūlītēju un savlaicīgu koordināciju ar visiem attiecīgajiem pakalpojumu lietotājiem un blakusesošajiem gaisa telpas blokiem.
  - v) Saziņa starp gaisa satiksmes dienestiem un gaisa kuģiem un starp attiecīgajām gaisa satiksmes dienestu struktūrvienībām ir savlaicīga, skaidra, pareiza un nepārprotama, aizsargāta pret traucējumiem, visām iesaistītajām personām saprotama un, attiecīgā gadījumā, vispārārtāta.
  - vi) Nodrošina līdzekļus, kas ļauj konstatēt iespējamās avārijas situācijas un vajadzības gadījumā sākt efektīvus meklēšanas un glābšanas darbus. Obligātās prasības saistībā ar šādiem līdzekļiem ir atbilstīgi trauksmes izziņošanas mehānismi, koordinācijas pasākumi un procedūras, līdzekļi un personāls, lai nodrošinātu efektīvu attiecīgā rajona pārklājumu.
- d) Saziņas pakalpojumi
- Saziņas pakalpojumi nodrošina un uztur pietiekamus veikspējas parametrus attiecībā uz to pieejamību, integritāti, nepārtrauktību un savlaicīgumu. Pakalpojumi ir ātri un aizsargāti pret datu sabojāšanu.
- e) Navigācijas pakalpojumi
- Navigācijas pakalpojumu sniedzēji nodrošina un uztur pietiekamu veikspējas līmeni attiecībā uz vadīšanas, pozicionēšanas un, atbilstīgos gadījumos, laika koordinācijas informāciju. Veikspējas kritēriji ietver pakalpojumu precizitāti, integritāti, pieejamību un nepārtrauktību.
- f) Novērošanas pakalpojumi
- Novērošanas pakalpojumu sniedzēji nosaka gaisa kuģu atrašanās vietu gaisā, kā arī citu gaisa kuģu un zemes transportlīdzekļu atrašanās vietu lidlaukā, nodrošinot pietiekamu veikspēju attiecībā uz pakalpojumu precizitāti, integritāti, pieejamību un noteikšanas iespējamību.

g) Gaisa satiksmes plūsmas pārvaldība

Gaisa satiksmes plūsmas taktiskās pārvaldības pakalpojumu sniedzēji Kopienas mērogā izmanto un sniedz pietiekami precīzu un aktuālu informāciju par plānotās gaisa satiksmes apjomu un īpatnībām, kas ietekmē pakalpojumu sniegšanu, un veic ar satiksmes plūsmu maršrutu maiņu vai aizkavēšanu saistīto koordināciju un sarunas, lai mazinātu risku, kas saistīts ar pārslodzto rašanos gaisā vai lidlaukos.

h) Gaisa telpas pārvaldība

Konkrētu gaisa telpas daļu piešķiršanu noteiktiem izmantošanas veidiem uzrauga, koordinē un izziņo laicīgi, lai jebkuros apstākļos mazinātu risku, ka zūd distance starp gaisa kuģiem.

i) Gaisa telpas konfigurācija

Gaisa telpas struktūras un lidojuma procedūras pareizi izstrādā, apseko un apstiprina, pirms var sākt to ekspluatāciju un tās var izmantot gaisa kuģi.

### 3. Sistēmas un komponenti

a) Vispārīgi noteikumi

ATM/ANS sistēmas un komponenti, kas nodrošina saistītu informācijas apmaiņu starp gaisa kuģiem un uz zemes, atbilst pareizas projektēšanas, ražošanas, uzstādīšanas, tehniskās apkopes un ekspluatācijas principiem, lai nodrošinātu piemērotību paredzētajiem mērķiem.

b) Sistēmu un komponentu integritāte, veiktspēja un uzticamība

Neatkarīgi no tā, vai tie atrodas gaisa kuģī, uz zemes vai izplatījumā, sistēmu un komponentu integritāte un ar drošību saistītā veiktspēja ir piemērota paredzētajiem mērķiem. Sistēmas un komponenti visos paredzamajos ekspluatācijas apstākļos un visā ekspluatācijas laikā atbilst nepieciešamajam veiktspējas līmenim.

c) Sistēmu un komponentu konstrukcija

i) Sistēmas un komponentus projektē, ievērojot piemērojamās drošības prasības.

ii) Neatkarīgi no tā, vai sistēmas un komponentus uzlūko kopā, atsevišķi vai savstarpējā saistībā, tos projektē tā, lai būtu apgriezti proporcionāla attiecība starp iespējām, ka jebkāda atteice var izraisīt pilnīgu sistēmas atteici, un atteices sekas nopietnību attiecībā uz pakalpojumu drošību.

iii) Neatkarīgi no tā, vai sistēmas un komponentus uzlūko atsevišķi vai savstarpējā kombinācijā, tos projektējot, ņem vērā ar cilvēka spējām un veiktspēju saistītus ierobežojumus.

iv) Sistēmas un komponentus projektē tā, lai tie būtu aizsargāti pret netīšu kaitīgu mijiedarbību ar ārējiem elementiem.

v) Personālam skaidri, konsekventi un nepārprotami dara zināmu ar sistēmu un komponentu ražošanu, uzstādīšanu, ekspluatāciju un tehnisko apkopi saistīto vajadzīgo informāciju, kā arī informāciju par nedrošiem apstākļiem.

d) Nemainīgs pakalpojumu līmenis

Sistēmu un komponentu drošības līmeņus uztur vienādus, sniedzot pakalpojumu, kā arī veicot izmaiņas pakalpojumā.

### 4. Gaisa satiksmes vadības dispečeru kvalifikācija

a) Vispārīgi noteikumi

Personas, kas mācās par gaisa satiksmes vadības dispečeriem, kā arī gaisa satiksmes vadības studenti ir pietiekami izglītoti un sasnieguši pietiekamu fizisku un garīgu briedumu, lai apgūtu, saglabātu un pierādītu vajadzīgās teorētiskās zināšanas un praktiskās iemaņas.

## b) Teorētiskās zināšanas

- i) Gaisa satiksmes vadības dispečeri apgūst un uztur zināšanas līmenī, kas ir pietiekams, lai izpildītu savas funkcijas, un samērīgs ar riskiem, kuri ir saistīti ar tāda veida pakalpojumiem.
- ii) Teorētisku zināšanu apguvi un atcerēšanos pierāda apmācību laikā veiktos pastāvīgos novērtējumos vai atbilstīgos eksāmenos.
- iii) Uztur attiecīgu teorētisku zināšanu līmeni. Atbilstību pierāda regulāros novērtējumos vai eksāmenos. Eksāmenu biežumam jābūt samērīgam ar riskiem, kas saistīti ar tāda veida pakalpojumiem.

## c) Praktiskās iemaņas

- i) Gaisa satiksmes vadības dispečeri iegūst un uztur iemaņas, kas nepieciešamas, lai viņi spētu veikt savas funkcijas. Šīs iemaņas ir samērīgas ar riskiem, kas saistīti ar tāda veida pakalpojumiem, un aptver vismaz šādas jomas, ja tās atbilst veicamajām funkcijām:
  - i. ekspluatācijas procedūras;
  - ii. ar uzdevumiem saistīti aspekti;
  - iii. ārkārtas un avārijas situācijas; un
  - iv. cilvēkfaktori.
- ii) Gaisa satiksmes vadības dispečeri pierāda spējas izpildīt saistītās procedūras un uzdevumus kompetences līmenī, kas atbilst veicamajām funkcijām.
- iii) Uztur pietiekamu iemaņu līmeni. Atbilstību pārbauda regulāros novērtējumos. Novērtējumu biežums ir samērīgs ar sarežģītību un riskiem, kas saistīti ar tāda veida pakalpojumiem un veicamajiem uzdevumiem.

## d) Valodu prasme

- i) Gaisa satiksmes vadības dispečeri apliecina prasmi runāt angļu valodā un saprast to tādā līmenī, lai spētu bez problēmām netieši (pa tālruni/radiotelefonu) un tieši sazināties par konkrētiem un ar darbu saistītiem tematiem, tostarp avārijas situācijās.
- ii) Ja tas vajadzīgs gaisa satiksmes pakalpojumu (ATS) nodrošināšanai noteiktā gaisa telpas daļā, gaisa satiksmes vadības dispečers, kas sniedz šos pakalpojumus, spēj runāt attiecīgās valsts valodā(-ās) un saprast to/tās iepriekš aprakstītajā līmenī.

e) Kompleksie treniņi (*STD*)

Ja praktiskām apmācībām, kas aptver situāciju izpratni un cilvēkfaktorus, vai iemaņu vai to uzturēšanas pierādīšanai izmanto *STD*, to veikspēja ir tāda, lai varētu adekvāti simulēt apgūstamajām iemaņām atbilstīgu darba vidi un operatīvās situācijas.

## f) Apmācību kurss

- i) Apmācības notiek apmācībuursos, kas var ietvert teorētiskas un praktiskas nodarbības, tostarp apmācības *STD*, ja tās ir paredzētas.
- ii) Sagatavo un apstiprina katra apmācību kursa plānu.

## g) Instruktori

- i) Teorētiskas nodarbības vada attiecīgi kvalificēti instruktori. Viņiem:
  - i. jābūt atbilstīgām zināšanām jomās, kurās notiek teorētiskās nodarbības; un

- ii. jābūt pierādītai spējai izmantot atbilstīgas apmācību metodes.
  - ii) Praktiskas nodarbības vada atbilstīgi kvalificēti instruktori, kam ir šāda kvalifikācija:
    - i. teorētiskās zināšanas un pieredze atbilst rīkotajām nodarbībām;
    - ii. viņi ir pierādījuši spēju pasniegt un izmantot atbilstīgas apmācību metodes;
    - iii. instruktoram ir prakse apmācību metodēs, ko izmanto apgūstamo procedūru apgūvē; un
    - iv. instruktors regulāri paaugstina kvalifikāciju, lai saglabātu kompetenci.
  - iii) Iemaņu instruktori turklāt apliecina, ka tiem ir vai ir bijušas tiesības strādāt par gaisa satiksmes vadības dispečeriem.
- h) Vērtētāji
- i) Personas, kas atbild par gaisa satiksmes vadības dispečeru iemaņu vērtēšanu:
    - i. ir pierādījušas spēju novērtēt gaisa satiksmes vadības dispečeru sniegumu un veikt testus un pārbaudes; un
    - ii. regulāri paaugstina kvalifikāciju, lai nodrošinātu, ka tiek piemēroti jaunākie vērtēšanas standarti.
  - ii) Iemaņu vērtētāji turklāt apliecina, ka tiem ir vai ir bijušas tiesības strādāt par gaisa satiksmes vadības dispečeriem tajās jomās, kurās jāsaņem novērtējums.
- i) Gaisa satiksmes vadības dispečeru veselības atbilstība
- i) Veselības kritēriji
    - i. Visi gaisa satiksmes vadības dispečeri regulāri iztur veselības pārbaudi, lai pierādītu, ka viņi spēj pietiekami labi veikt savas funkcijas. Lai pierādītu atbilstību, veic atbilstīgu novērtējumu, ņemot vērā iespējamu ar vecumu saistītu garīgās un fiziskās veselības pasliktināšanos.
    - ii. Personu, kas sniedz gaisa satiksmes kontroles (ATC) pakalpojumus, tiklab fiziskās, kā garīgās veselības stāvoklis ir atbilstīgs, ja tiek pierādīts, ka tās necieš no slimībām vai darbnespējas, kas varētu padarīt šīs personas nespējīgas:
      - pienācīgi izpildīt uzdevumus, kas jāveic, lai sniegtu ATC pakalpojumus,
      - jebkurā laikā veikt tām uzticētos pienākumus, vai
      - pareizi uztvert savu apkārtni.
  - ii) Gadījumos, kad personāla veselības atbilstība nav pilnīgi pierādāma, var īstenot riska mazināšanas pasākumus, kas garantē tādu pašu drošību.

## 5. Pakalpojumu sniedzēji un apmācību organizācijas

- a) Pakalpojumus nesniedz, ja nav ievēroti šādi nosacījumi:
  - i) pakalpojumu sniedzēju rīcībā tieši vai netieši uz līgumu pamata ir līdzekļi, lai nodrošinātu pakalpojumu līmeni un apjomu. Šādi līdzekļi ir (bet ne tikai): sistēmas, telpas, ieskaitot energoapgādi, vadības struktūra, personāls, iekārtas un to tehniskā apkope, uzdevumu, pienākumu un procedūru dokumentācija, attiecīgu datu pieejamība un uzskaitē;

- ii) pakalpojumu sniedzēji izstrādā un atjaunina vadības un darbības rokasgrāmatas attiecīgo pakalpojumu sniegšanai un darbojas saskaņā ar šīm rokasgrāmatām. Rokasgrāmatās ir iekļautas visas darbībai, vadības sistēmai un operatīvā personāla pienākumu izpildei vajadzīgās instrukcijas, informācija un procedūras;
  - iii) pakalpojumu sniedzēji īsteno un uztur risku pārvaldības sistēmu, lai nodrošinātu atbilstību šajā pielikumā iekļautajām pamatprasībām, un cenšas nepārtraukti un aktīvi pilnveidot šo sistēmu;
  - iv) pakalpojumu sniedzēji gādā, lai to personāls būtu atbilstīgi kvalificēts un profesionāli sagatavots, un īsteno un uztur personāla apmācību un pārbaužu programmas;
  - v) pakalpojumu sniedzēji izveido oficiālus sakarus ar visām pārējām pakalpojumu sniegšanā iesaistītajām personām, lai nodrošinātu atbilstību šīm pamatprasībām;
  - vi) pakalpojumu sniedzēji izstrādā un īsteno ārkārtas rīcības plānus, kas aptver ārkārtas un avārijas situācijas, kuras var rasties saistībā ar sniedzamajiem pakalpojumiem;
  - vii) pakalpojumu sniedzēji izstrādā un uztur avāriju un incidentu novēršanas un drošības programmu, tostarp atgadījumu ziņošanas un analīzes programmu, kas jāizmanto vadības sistēmā drošības pastāvīgai uzlabošanai; un
  - viii) pakalpojumu sniedzēji paredz kārtību, lai pārlicinātos, ka sistēmas un komponenti, ko tie ekspluatē, vienmēr atbilst ar drošību saistītajām veiktspējas prasībām.
- b) ATC pakalpojumus nesniedz, ja nav ievēroti šādi nosacījumi:
- i) ATC pakalpojumu sniegšanā iesaistītā personāla noguruma novēršanai ievieš dežūru sistēmu. Dežūru sistēmā ņem vērā dežūru periodus, dežūru ilgumu un pielāgotus atpūtas periodus. Dežūru sistēmā paredzētajos ierobežojumos ņem vērā attiecīgos faktorus, kas rada nogurumu, jo īpaši negulēšanu, diennakts ciklu traucējumus, nakts dežūras, kumulatīvo dežūru ilgumu konkrētos laikposmos, kā arī pienākumu sadalījumu starp personāla locekļiem;
  - ii) ATC pakalpojumu sniegšanā iesaistītā personāla stresa novēršanai izmanto izglītojošas un profilakses programmas;
  - iii) ATC pakalpojumu sniedzēji izveido procedūras, lai pārlicinātos, ka nevajinās pakalpojumu sniegšanā iesaistītā personāla kognitīvās spējas un nemazinās medicīniskā piemērotība darbam;
  - iv) plānojot un īstenojot darbības, ATC pakalpojumu sniedzēji ņem vērā operatīvos un tehniskos ierobežojumus un ar cilvēkfaktoru saistītos principus.
- c) Saziņas, navigācijas un/vai novērošanas pakalpojumus nesniedz, ja nav ievēroti šādi nosacījumi:
- pakalpojumu sniedzēji laikus informē attiecīgos gaisa telpas lietotājus un ATS struktūrvienības par ATS kontekstā sniegto pakalpojumu operatīvo statusu (un tā pārmaiņām).
- d) Apmācību organizācijas
- Apmācību organizācijas, kas nodrošina ATC pakalpojumu sniedzēju personāla profesionālo sagatavošanu, atbilst šādām prasībām:
- i) tām ir visi līdzekļi, kas vajadzīgi, lai pildītu pienākumus, kas saistīti ar to darbībām. Šādi līdzekļi ir (bet ne tikai): telpas, personāls, aprīkojums, metodika, uzdevumu, pienākumu un procedūru dokumentēšana, piekļuve attiecīgiem datiem un lietvedība;
  - ii) tās īsteno un uztur pārvaldības sistēmu, kas saistīta ar drošību un apmācību standartiem, un to mērķis ir pastāvīga sistēmas uzlabošana; un
  - iii) tās vajadzības gadījumā vienojas ar citām attiecīgām organizācijām, lai nodrošinātu šo pamatprasību nepārtrauktu ievērošanu."
-