

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

► **B**

KOMISIJAS 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)

(OV L 13, 17.1.2009., 3. lpp.)

Grozīta ar:

Oficiālais Vēstnesis

		Nr.	Lappuse	Datums
► <u>M1</u>	Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 441/2014 (2014. gada 30. aprīlis)	L 130	37	1.5.2014.
► <u>M2</u>	Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2015/310 (2015. gada 26. februāris)	L 56	30	27.2.2015.
► <u>M3</u>	Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/1170 (2019. gada 8. jūlijs)	L 183	6	9.7.2019.

Labota ar:

► **C1** Kļūdu labojums, OV L 104, 24.4.2009., 58. lpp. (29/2009)

▼B**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)***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:

- a) 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;
- b) cilvēka un mašīnas saskarnes komponentiem gaisā un ar tiem saistītajām procedūrām;
- c) sakaru “gaiss–zeme” sistēmām, šo sistēmu komponentiem un ar tām saistītajām procedūrām.

▼M2

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 un B daļā.

▼B

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.

▼B

Piemēro arī šādas definīcijas:

- 1) “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;
- 2) “operators” ir persona, organizācija vai uzņēmums, kas ir iesaistīts vai kas piedāvā iesaistīties gaisakuģa ekspluatācijā;
- 3) “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;

▼ B

- 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 pielāides 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.

▼ M2

2. Neskarot šā panta 3. punktu, operatori nodrošina, ka gaisa kuģi, kas veic 1. panta 3. punktā minētos lidojumus, spēj izmantot II pielikumā noteiktos datu pārraides pakalpojumus, sākot ar 2020. gada 5. februāri.

▼ M3

3. Šā panta 2. punktu nepiemēro:

- a) gaisa kuģiem, kuru individuālais lidojumderīguma sertifikāts pirmo reizi izdots pirms 1995. gada 1. janvāra;

▼ M3

- b) gaisa kuģiem, kuriem individuālais lidojumderīguma sertifikāts pirmo reizi izdots pirms 2003. gada 31. decembra un kuri 1. panta 3. punktā minētajā gaisa telpā izbeigs lidojumus līdz 2022. gada 31. decembrim;
- c) gaisa kuģiem, kuriem individuālais lidojumderīguma sertifikāts pirmo reizi izdots pirms 2018. gada 1. janvāra un kuri pirms šī datuma aprīkoti ar datu pārraides iekārtām, kas atbilst prasībām kādā no *Eurocae* dokumentiem, kuri norādīti III pielikuma 10. punktā;
- d) gaisa kuģiem, kuru sertificētā maksimālā sēdvietu ietilpība ir 19 pasažieri vai mazāk un kuru maksimālā sertificētā pacelšanās masa ir 45 359 kg (100 000 lb) vai mazāk, un kuriem pirmais individuālais lidojumderīguma sertifikāts izdots pirms 2020. gada 5. februāra;
- e) valsts gaisa kuģiem;
- f) gaisa kuģiem, kas 1. panta 3. punktā minētajā gaisa telpā veic lidojumus nolūkā veikt testēšanu, piegādi vai apkopi vai kuru datu pārraides komponenti īslaicīgi nedarbojas, ar nosacījumiem, kas norādīti attiecīgajā obligāto iekārtu sarakstā, kas noteikts III pielikuma 1. punktā.

▼ M2

- 4. Dalībvalstis, kuras nolēmušas jaunus valsts transporta gaisa kuģus, kas lidojumus uzsāks no 2019. gada 1. janvāra, aprīkot ar datu pārraides spēju atbilstoši standartiem, kas neskar militārās darbības prasības, nodrošina, lai minētajiem gaisa kuģiem būtu spēja izmantot II pielikumā noteiktos datu pārraides pakalpojumus.

▼ B*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.

▼B

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 pārklājuma 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 automātisko 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.

⁽¹⁾ OV L 186, 7.7.2006., 27. lpp.

▼B

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 ►**M3** 3. panta 2. ◀ 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 ►**M3** 3. panta 2. ◀ 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 ►**M3** 3. panta 2. ◀ 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 pārkļūuma 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 pārkļūuma 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.

▼B

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” lietojumus, 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 ►**M3** 3. panta 4. ◀ 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 ►**M3** 3. panta 4. ◀ 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 ►**M3** 3. panta 4. ◀ punktā minētajos valsts transporta gaisa kuģos, 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.

*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.

▼B*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

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

Atvieglējumi

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 ►**M3** Regulas (ES) 2018/1139 127. panta 3. punktā ◄ minēto kārtību.

▼M3

3. Šā panta 1. punktā minētie kritēriji ir šādi:
- a) novecojušas gaisa kuģa tipu/modeļu kombinācijas, kas tiek ražotas ierobežotā daudzumā; un
 - b) gaisa kuģa tipu/modeļu kombinācijas, kuru pārveidošanai nepieciešamās izmaksas būtu nesamērīgas, ņemot vērā veco projektu.

▼B*15. pants***Spēkā stāšanās un piemērošana**

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

To piemēro no ►**M2** 2018. gada 5. februāra ◀.

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

▼B*I PIELIKUMS***1. panta 3. punktā minētā gaisa telpa****A DAĻA**

Šīs regulas ►**C1** 1. panta 3. punkta pirmajā daļā ◀ 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 ►**C1** 1. panta 3. punkta otrajā daļā ◀ 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,

▼M2

- Zagreb FIR,

▼B

- *Finland UIR*, uz dienvidiem no 61°30',
- Hellas UIR,
- Malta UIR,
- Riga UIR,
- *Sweden UIR*, uz dienvidiem no 61°30',
- Tallinn UIR,
- Vilnius UIR.

▼B*II PIELIKUMS***3., 4., 5. un 7. punktā, kā arī IV pielikumā minēto datu pārraides pakalpojumu definīcija***1. 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 “gaiss–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. 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.

▼B

3. *ATC pielaišanas 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 pielaišanas, 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 apakškopas 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.

▼M3

III PIELIKUMS

1. ORO.MLR.105. punkts Komisijas 2012. gada 5. oktobra Regulas (ES) Nr. 965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju, III pielikumā vai ICAO 6. pielikuma – *Operation of aircraft* (Gaisa kuģu ekspluatācija), Part I ((*International Commercial Air Transport – Aeroplanes*) Starptautiskais komerciālais gaisa transports. Lidmašīnas) (11. izdevums – 2018. gada jūlijs, iekļauts 43. grozījums), vai ICAO 6. pielikuma – *Operation of aircraft* (Gaisa kuģu ekspluatācija), Part II ((*International General Aviation – Aeroplanes*) Starptautiskā vispārējās nozīmes aviācija. Lidmašīnas) (desmitais izdevums – 2018. gada jūlijs, iekļauts 36. grozījums).
2. ICAO 10. pielikuma – *Aeronautical Telecommunications* (“Aeronavigācijas telesakari”) – III sējuma Part I (*Digital Data Communication Systems* (“Digitālo datu sakaru sistēmas”)) 3. nodaļas *Aeronautical Telecommunication Network* (“Aeronavigācijas telesakaru tīkls”) 3.5.1.1. iedaļa *Context Management* (CM) (“Konteksta pārvaldība (CM)”) piemērojamais a) un b) apakšpunkts (otrais izdevums – 2007. gada jūlijs, iekļauts 70.–82. grozījums).
3. ICAO 10. pielikuma – *Aeronautical Telecommunications* (“Aeronavigācijas telesakari”) – III sējuma Part I (*Digital Data Communication Systems* (“Digitālo datu sakaru sistēmas”)) 3. nodaļas *Aeronautical Telecommunication Network* (“Aeronavigācijas telesakaru tīkls”) 3.5.2.2. iedaļas *Controller-Pilot Data Link Communications (CPDLC)* (“Datū pārraides sakari “dispečers-pilots” (CPDLC)”) piemērojamais a) un b) apakšpunkts (otrais izdevums – 2007. gada jūlijs, iekļauts 70.–82. grozījums).
4. ICAO 10. pielikuma – *Aeronautical Telecommunications* (“Aeronavigācijas telesakari”) – III sējuma Part I (*Digital Data Communication Systems* (“Digitālo datu sakaru sistēmas”)) 3. nodaļas *Aeronautical Telecommunication Network* (“Aeronavigācijas telesakaru tīkls”) 3.3., 3.4. un 3.6. iedaļa (otrais izdevums – 2007. gada jūlijs, iekļauts 70.–82. grozījums).
5. ICAO 10. pielikuma – *Aeronautical Telecommunications* (“Aeronavigācijas telesakari”) – III sējuma Part I (*Digital Data Communication Systems* (“Digitālo datu sakaru sistēmas”)) 6. nodaļa – *VHF air-ground digital link (VDL)* (“VHF sakaru “gaiss–zeme” digitālā pārraide (VDL)”) (otrais izdevums – 2007. gada jūlijs, iekļauts 90. grozījums).
6. ICAO 10. pielikuma – *Aeronautical Telecommunications* (“Aeronavigācijas telesakari”) – II sējuma (*Communication Procedures including those with PANS status* (“Sakaru procedūras, tostarp arī ar PANS statusu”)) 3. nodaļas *General procedures for the international aeronautical telecommunication service* (“Starptautiskās aeronavigācijas telesakaru pakalpojumu sniegšanas vispārējā kārtība”) 3.5.1.5. iedaļa (septītais izdevums – 2016. gada jūlijs, iekļauts 40.–90. grozījums).
7. ICAO 11. pielikuma – *Air Traffic Services* (“Gaisa satiksmes pakalpojumi”) 2. nodaļas *General* (“Vispārējie jautājumi”) 2.26.3. iedaļa (14. izdevums – 2016. gada jūlijs, iekļauts 50.A grozījums).
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 (14. izdevums – 2016. gada jūlijs, iekļauts 50.A grozījums).
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.

▼B*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.

▼B

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* atzinis 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 atbilstības 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 pārbauhu rezultātus, jo īpaši no tādām personām vai personu grupām, kuras ietekmē šo pārbauhu 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 pārbauhu 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 pārbauhu skaita vai no šādu pārbauhu rezultātiem.

▼B*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 jāsaņem 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 pārbaumu 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 kvalitāti,
 - sagatavo testu veikšanu, darbiniekus, testēšanas platformas uzstādīšanu un konfigurāciju,
 - veic pārbaudes un testus, kā norādīts testu plānā,
 - sagatavo ziņojumu par pārbaumu 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**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 jāsaņem 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 pārbaudu 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.