

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

► **B**

**KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) Nr. 1206/2011**

**(2011. gada 22. novembris),**

**ar ko nosaka prasības gaisa kuģa identifikācijai uzraudzības nolūkos Eiropas vienotajā gaisa telpā**

**(Dokuments attiecas uz EEZ)**

**(OV L 305, 23.11.2011., 23. lpp.)**

Grozīta ar:

Oficiālais Vēstnesis

Nr. Lappuse Datums

► **M1** Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/587 (2020. gada 29. aprīlis) L 138 1 30.4.2020.



## KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) Nr. 1206/2011

(2011. gada 22. novembris),

ar ko nosaka prasības gaisa kuģa identifikācijai uzraudzības nolūkos Eiropas vienotajā gaisa telpā

(Dokuments attiecas uz EEZ)

### 1. pants

#### Priekšmets

Ar šo regulu nosaka prasības sistēmām, kas veicina uzraudzības informācijas sniegšanu, to komponentiem un saistītajām procedūrām, lai nodrošinātu nepārprotamu un nepārtrauktu individuālu gaisa kuģu identifikāciju *EATMN* ietvaros.

### 2. pants

#### Darbības joma

1. Šī regula attiecas uz uzraudzības ķēdi, kas sastāv no:
  - a) gaisa kuģos uzstādīto uzraudzības sistēmu komponentiem un ar tiem saistītajām procedūrām;
  - b) uz zemes izvietotajām uzraudzības sistēmām, šo sistēmu komponentiem un saistītajām procedūrām;
  - c) gaisa satiksmes pakalpojumu sistēmām un procedūrām, jo īpaši lidojuma datu apstrādes sistēmām, uzraudzības datu apstrādes sistēmām un cilvēka-mašīnas saskarnes sistēmām;
  - d) zeme-zeme un gaiss-zeme sakaru sistēmām, to komponentiem un saistītajām procedūrām, ko izmanto uzraudzības datu izplatīšanai.
2. Šo regulu piemēro visiem vispārējās gaisa satiksmes lidojumiem, kas notiek atbilstīgi instrumentālo lidojumu noteikumiem gaisa telpā, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 551/2004 <sup>(1)</sup> 1. panta 3. punktā.

### 3. pants

#### Definīcijas

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

Piemērojamas arī šādas definīcijas:

- 1) “gaisa kuģa identifikācija” ir burtu, ciparu grupa vai to kombinācija, kas ir vai nu identiska gaisa kuģa izsaukuma zīmei, kura izmantojama “gaiss-zeme” sakaros, vai ir tās kodēts ekvivalents un kura tiek izmantota gaisa kuģa identificēšanai gaisa satiksmes pakalpojumu “zeme-zeme” sakaros;

<sup>(1)</sup> OV L 96, 31.3.2004., 20. lpp.

**▼ B**

- 2) “SSR kods” ir viens no 4 096 sekundārā novērošanas radiolokatora identifikācijas kodiem, ko var pārraidīt gaisa kuģos uzstādīto uzraudzības sistēmu komponenti;
- 3) “diskrētais SSR kods” ir četru ciparu sekundārā novērošanas radiolokatora identifikācijas kods, kura pēdējie divi cipari nav “00”;
- 4) “gaisa kuģa identifikācijas funkcija no gaisa kuģa uz zemi” ir gaisa kuģa identifikācija, ko pārraida gaisa kuģos uzstādīto uzraudzības sistēmu komponenti, izmantojot gaisa-zemes uzraudzības sistēmu;
- 5) “saskaņotais noteiktais kods” ir individuāls SSR kods, kas izraudzīts īpašiem mērķiem;
- 6) “pārlidojošs reiss” ir reiss, kas ienāk definētā gaisa telpā no blakus sektora, tad pārlido tranzītā pāri definētajai gaisa telpai un izlido no tās blakus sektorā;
- 7) “ielidojošs reiss” ir reiss, kas ielido definētā gaisa telpā no blakus sektora, tad pārlido tranzītā pāri definētajai gaisa telpai un piezemējas galamērķī, kas atrodas definētajā gaisa telpā;
- 8) “izlidojošs reiss” ir reiss, kas sāk ceļu lidlaukā, kas atrodas definētajā gaisa telpā, tad tranzītā pārlido pāri definētajai gaisa telpai un vai nu nolaižas lidlaukā definētajā gaisa telpā, vai izlido no definētās gaisa telpas blakus esošajā sektorā ārpus tās;
- 9) “eksploatants” ir persona, organizācija vai uzņēmums, kas ir iesaistīts vai kas piedāvā iesaistīties gaisa kuģa ekspluatācijā;
- 10) “kodu piešķiršanas saraksts” ir dokuments, kurā noteikts SSR kodu vispārējais sadalījums dalībvalstīm un gaisa satiksmes pakalpojumu (ATS) struktūrvienībām, par kuru ir vienojušās dalībvalstis un kas ir publicēts ICAO Eiropas reģiona aeronavigācijas plānā;
- 11) “kooperatīva uzraudzības ķēde” ir uzraudzības ķēde, kam nepieciešami zemes un gaisa komponenti, lai noteiktu uzraudzības datu vienības;
- 12) “integritā lidojuma plānu sākotnējās apstrādes sistēma” 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.

*4. pants***Veiktspējas prasības**

1. Dalībvalstis, kuras ir atbildīgas par gaisa satiksmes pakalpojumiem gaisa telpā, kura definēta I pielikumā, veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka tiek īstenota individuālu gaisa kuģu identifikācijas spēja, izmantojot gaisa kuģa identifikācijas funkciju no gaisa kuģa uz zemi:

**▼B**

a) vismaz 50 % no visiem pārlidojošiem reisiem atsevišķās dalībvalsts definētā gaisa telpā;

b) vismaz 50 % no visu ielidojošo reisu un izlidojošo reisu kopējā skaita atsevišķās dalībvalsts definētajā gaisa telpā.

2. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji nodrošina, ka vēlākais līdz 2020. gada 2. janvārim kooperatīvajai uzraudzības ķēdei ir nepieciešamās spējas, kas ļauj veikt individuālu gaisa kuģa identifikāciju, izmantojot gaisa kuģa identifikācijas funkciju no gaisa kuģa uz zemi.

3. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, kas izveido individuālu gaisa kuģa identifikāciju, izmantojot gaisa kuģa identifikācijas funkciju no gaisa kuģa uz zemi, nodrošina, ka tā atbilst prasībām, kas noteiktas II pielikumā.

4. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, kas izveido individuālu gaisa kuģa identifikāciju, izmantojot diskrētos SSR kodus ārpus gaisa telpas, kas definēta I pielikumā, nodrošina, ka tā atbilst prasībām, kas noteiktas III pielikumā.

5. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji nodrošina, ka

a) sistēmas, kas minētas 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā, tiek ieviestas pēc vajadzības, lai izpildītu prasības, kas noteiktas šā panta 3. un 4. punktā;

b) sistēmas vai procedūras, kas minētas 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā tiek ieviestas pēc vajadzības, lai informētu dispečerus par nejašu dubultu SSR koda piešķiršanu.

6. Dalībvalstis nodrošina, ka:

a) gaisa telpas daļas tiek deklarētas centralizētajam lidojumu plānu apstrādes un izplatīšanas dienestam, kas minēts II pielikuma 1. punktā, lai izpildītu šā panta 1. un 2. punkta un šā punkta b) apakšpunkta prasības;

b) integrētā sākotnējo lidojuma plānu apstrādes sistēma paziņo visiem iesaistītajiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem tos reismus, kuri drīkst izmantot saskaņotos noteiktos kodus, kas minēti c) apakšpunktā;

c) visas dalībvalstis ir vienojušās par vienotu saskaņoto noteikto kodu, un tas ir saskaņots ar Eiropas trešām valstīm, lai tiktu piešķirts tikai gaisa kuģiem, kam ir noteikta individuāla gaisa kuģa identifikācija, izmantojot gaisa kuģa identifikācijas funkciju no gaisa kuģa uz zemi.

**▼B***5. pants***Drošības prasības**

1. Dalībvalstis nodrošina, ka pirms jebkādu izmaiņu veikšanas pašreizējās sistēmās, kas minētas 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā, vai pirms jaunu sistēmu ieviešanas iesaisītās puses veic drošības novērtējumu, tostarp apdraudējuma apzināšanu, riska novērtējumu un mazināšanu.

2. Veicot 1. punktā norādīto drošības novērtējumu, IV pielikumā noteiktās drošības prasības jāņem vērā kā obligātas prasības.

*6. pants***Komponentu atbilstība vai piemērotība lietošanai**

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

Tomēr sertifikācijas procesu, kas atbilst prasībām Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 216/2008 <sup>(1)</sup>, uzskata par pieņemamu kārtību minēto komponentu atbilstības novērtēšanai, ja šajā kārtībā iekļauta pārbaude par atbilstību šajā regulā ietvertajām veiktspējas un drošības prasībām.

*7. pants***Sistēmu verificēšana**

1. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, kas var pierādīt vai ir pierādījuši, ka atbilst VI pielikumā izklāstītajiem nosacījumiem, veic 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā minēto sistēmu verificāciju atbilstīgi VII pielikuma A daļā noteiktajām prasībām.

2. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, kas nevar pierādīt savu atbilstību VI pielikumā izklāstītajiem nosacījumiem, uztic 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā minēto sistēmu verificāciju pilnvarotai iestādei. Šo verificāciju veic saskaņā ar VII pielikuma B daļas prasībām.

3. Sertifikācijas procesu, kas atbilst Regulas (EK) Nr. 216/2008 prasībām, uzskata par pieņemamu kārtību sistēmu verificēšanai, ja tajā iekļauta pārbaude par atbilstību šajā regulā ietvertajām veiktspējas un drošības prasībām.

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

**▼B***8. pants***Papildu prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem**

1. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji nodrošina, ka viss attiecīgais personāls ir pienācīgi informēts par šajā regulā noteiktajām prasībām un attiecīgi apmācīts darba pienākumu veikšanai.
2. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji:
  - a) izstrādā un atjaunina darbības rokasgrāmatas, kurās ir vajadzīgās instrukcijas un informācija, lai viss iesaistītais personāls varētu piemērot šo regulu;
  - b) nodrošina, lai būtu pieejamas un tiktu atjauninātas a) apakšpunktā minētās rokasgrāmatas un lai to atjaunināšana un izplatīšana tiktu veikta atbilstīgi kvalitātes un dokumentu konfigurācijas vadībai;
  - c) nodrošina, ka darba metodes un ekspluatācijas kārtība atbilst šīs regulas prasībām.

*9. pants***Papildu prasības ekspluatantiem**

1. Ekspluatanti veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka personāls, kas strādā ar uzraudzības iekārtām un veic to tehnisko apkopi, ir informēts par šīs regulas attiecīgajām prasībām un attiecīgi apmācīts darba pienākumu veikšanai un ka minēto iekārtu lietošanas instrukcijas ir pieejamas pilotu kabīnē.
2. Ekspluatanti veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka gaisa kuģa identifikācijas funkciju no gaisa kuģa uz zemi nodrošina gaisa kuģi tad, kad tas nepieciešams darbībai, kā noteikts 4. panta 1. punktā un 4. panta 2. punktā.
3. Ekspluatanti nodrošina to, ka gaisa kuģa identifikācijas funkcija no gaisa kuģa uz zemi, kas minēta 4. punktā, atbilst lidojuma plāna, kas minēts Komisijas Regulas (EK) Nr. 1033/2006 <sup>(1)</sup> pielikuma 2. punktā, 7. punktam “gaisa kuģa identifikācija”.
4. Tādu gaisa kuģu ekspluatanti, kuri, atrodoties gaisā, spēj mainīt 2. punktā minēto gaisa kuģa identifikācijas funkciju no gaisa kuģa uz zemi, nodrošina, ka gaisa kuģa identifikācijas funkcija no gaisa kuģa uz zemi netiek mainīta lidojuma laikā, izņemot, ja to pieprasa aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs.

*10. pants***Papildu prasības dalībvalstīm**

Dalībvalstis nodrošina atbilstību šai regulai, tostarp publicē attiecīgu informāciju valsts aeronavigācijas informatīvajos izdevumos.

<sup>(1)</sup> OV L 186, 7.7.2006., 46. lpp.

**▼B***11. pants***Atbrīvojumi**

1. Attiecībā uz īpašajiem gadījumiem, ja pieejas zonā gaisa satiksmes pakalpojumus sniedz militāras vienības vai militārā uzraudzībā un tad, ja iepirkuma ierobežojumi liedz izpildīt 4. panta 2. punkta prasības, dalībvalstis ne vēlāk kā 2017. gada 31. decembrī Komisijai dara zināmu datumu, kad tiks nodrošināta gaisa kuģa identifikācijas no gaisa kuģa uz zemi atbilstība, kas nedrīkst būt vēlāk par 2025. gada 2. janvāri.

2. Pēc ar apspriešanās ar tīkla pārvaldnieku un ne vēlāk kā 2018. gada 31. decembrī Komisija var pārskatīt tos atbrīvojumus, kas paziņoti saskaņā ar 1. punktu un kas varētu būtiski ietekmēt *EATMN*.

*12. pants***Stāšanās spēkā un piemērošana**

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

To piemēro no 2012. gada 9. februāra.

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



*I PIELIKUMS*

**4. panta 1. un 4. punktā minētā gaisa telpa**

Šīs regulas 4. panta 1. un 4. punktā minētā gaisa telpa ietver šādus lidojumu informācijas (*FIR*) un augšējās gaisa telpas lidojumu informācijas rajonus (*UIR*):

- 1) Vīnes *FIR*;
- 2) Prāgas *FIR*;
- 3) Briseles *FIR/UIR*;
- 4) Bordo, Brestas, Marseļas, Parīzes un Reimsas *FIR* un Francijas *UIR*;
- 5) Brēmenes, Langenes un Mīnhenes *FIR* un Hanoveres un Reinas *UIR*;
- 6) Atēnu *FIR* un Grieķijas *UIR*;
- 7) Budapeštas *FIR*;
- 8) Brindisi *FIR/UIR*, Milānas *FIR/UIR* un Romas *FIR/UIR*;
- 9) Amsterdamas *FIR*;
- 10) Bukarestes *FIR*.



**▼B***II PIELIKUMS***Veiktspējas prasības, kas minētas 4. panta 3. punktā**

1. Gaisa telpas daļas, kur tiek noteikta individuāla gaisa kuģa identifikācija, izmantojot gaisa kuģa identifikācijas funkciju no gaisa kuģa uz zemi, ir jāpaziņo centralizētajam lidojumu plānu apstrādes un izplatīšanas dienestam ievārdīšanai integrētajā sākotnējo lidojuma plānu apstrādes sistēmā.
  2. Izņemot gadījumus, uz kuriem attiecas viens no 3. punktā izklāstītajiem nosacījumiem, saskaņā ar 4. panta 6. punkta c) apakšpunktu izveidoto saskaņoto noteikto kodu tiek piešķirts izlidojošajam gaisa kuģim vai gaisa kuģim, kam saskaņā ar 6. punktu ir nepieciešama koda maiņa, ja pastāv sekojoši nosacījumi:
    - a) gaisa kuģa identifikācija no gaisa kuģa uz zemi atbilst attiecīgajam ierakstam minētā gaisa kuģa lidojuma plānā;
    - b) integrētā sākotnējo lidojuma plānu apstrādes sistēma ir paziņojusi, ka gaisa kuģim var piešķirt saskaņoto noteikto kodu.
  3. Saskaņoto noteikto kodu nepiešķir 2. punktā minētajiem gaisa kuģiem, ja pastāv viens no sekojošiem nosacījumiem:
    - a) aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs ir ieviesis ārkārtas pasākumus, kas prasa diskrētā SSR koda piešķiršanu gaisa kuģim, jo notikuši neplānoti zemes uzraudzības sensoru darbības pārtraukumi;
    - b) neparedzēti militāri ārkārtas pasākumiem prasa, lai aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji gaisa kuģim piešķirtu diskrēto SSR kodu;
- ▼MI**
- c) gaisa kuģis, kam var piešķirt saskaņā ar 4. panta 6. punkta c) apakšpunktu izveidoto saskaņoto noteikto kodu, izlido vai kā citādi tiek novirzīts ārpus 1) punktā minētās gaisa telpas daļas;
  - d) valsts gaisa kuģis ir iesaistīts sensitīvās valsts darbībās vai mācībās, kuru veikšanai ir nepieciešama drošība un konfidencialitāte.

**▼B**

4. Gaisa kuģim, kam nav piešķirts saskaņā ar 4. panta 6. punkta c) apakšpunktu izveidotais saskaņotais noteiktais kods, piešķir SSR kodu, kas ir saskaņā ar kodu piešķiršanas sarakstu, par ko vienojušās dalībvalstis un ko koordinē ar Eiropas trešām valstīm.
5. Kad gaisa kuģim ir piešķirts SSR kods, cik ātri iespējams pārbauda, lai apstiprinātu, vai SSR kods, ko uzstāda pilots, ir identisks tam, kāds piešķirts lidojumam.
6. SSR kodu, kas piešķirts gaisa kuģim, kuru pārsūta no aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem blakusvalstīs, automātiski pārbauda, lai noskaidrotu, vai to var saglabāt saskaņā ar kodu piešķiršanas sarakstu, par ko vienojušās dalībvalstis un ko koordinē ar Eiropas trešām valstīm.

**▼B**

7. Ar blakusesošajiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, kas pašlaik izstrādā individuālu gaisa kuģu identifikāciju ar diskrēto SSR kodu, jānoslēdz oficiālas vienošanās ar šādu minimālo saturu:
  - a) pienākums blakusesošajiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem pārsūtīt gaisa kuģus ar pārbaudītiem diskrētajiem SSR kodiem, kas piešķirti saskaņā ar kodu piešķiršanas sarakstu, par ko vienojušās dalībvalstis un ko koordinē ar Eiropas trešām valstīm;
  - b) pienākums informēt uzņemošās vienības par gaisa kuģi uzstādīto uzraudzības sistēmu komponentu visiem novērotajiem darbības traucējumiem.



### III PIELIKUMS

#### Veiktspējas prasības, kas minētas 4. panta 4. punktā

Individuālām sistēmām, ko izmanto SSR kodu piešķiršanai, ir šādas funkcionālās spējas:

- a) SSR kodus gaisa kuģim piešķir automātiski saskaņā ar kodu piešķiršanas sarakstu, par ko vienojušās dalībvalstis un ko koordinē ar Eiropas trešām valstīm;
- b) SSR kodu, kas piešķirts gaisa kuģim, kuru pārsūta no aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem blakusvalstīs, pārbauda, lai noskaidrotu, vai piešķiršanu var saglabāt saskaņā ar kodu piešķiršanas sarakstu, par ko vienojušās dalībvalstis un ko koordinē ar Eiropas trešām valstīm;
- c) SSR kodus klasificē dažādās kategorijās, lai varētu kodus piešķirt diferencēti;
- d) SSR kodus no dažādām c) apakšpunktā minētām kategorijām piešķir saskaņā ar lidojumu virzienu;
- e) vienu SSR kodu vienlaikus piešķir vairākiem reisiem, kas dodas nekonfliktējošos virzienos.

**▼B**

*IV PIELIKUMS*

**5. pantā minētās prasības**

1. Veiktspējas prasības, kas norādītas 4. panta 3. un 4. punktā, 5. punkta b) apakšpunktā un 6. punktā.
2. Papildu prasības, kas norādītas 9. panta 1., 2., 3., un 4. punktā.

*V PIELIKUMS***Prasības attiecībā uz komponentu atbilstības vai piemērotības lietošanai novērtējumu, kas minētas 6. pantā**

1. Atbilstības verificēšanas pasākumiem jāpierāda komponentu atbilstība šajā regulā noteiktajām darbības prasībām vai to piemērotība lietošanai, pārbaudot komponentus darbībā testēšanas vidē.
2. Ražotājs veic atbilstības novērtējumu, un jo īpaši:
  - a) nosaka piemērotu testēšanas vidi;
  - b) pārbauda, vai testu plānā iekļauts komponentu apraksts testēšanas vidē;
  - c) pārbauda, vai testu plānā ietvertas visas piemērojamās prasības;
  - d) nodrošina tehniskās dokumentācijas un testu plāna konsekveni un kvalitatīti;
  - e) sagatavo testu veikšanu, darbiniekus, testēšanas platformas uzstādīšanu un konfigurāciju;
  - f) veic pārbaudes un testus, saskaņā ar testu plānu;
  - g) sagatavo ziņojumu par pārbaudi un testu rezultātiem.
3. Ražotājs nodrošina, ka 6. pantā minētie komponenti, integrēti testēšanas vidē, atbilst šīs regulas piemērojamām prasībām.
4. Apstiprinot sekmīgu atbilstības vai piemērotības lietošanai verificēšanas pabeigšanu, ražotājs savas atbildības robežās sagatavo EK atbilstības vai piemērotības lietošanai deklarāciju, īpaši norādot komponentu atbilstību šajā regulā noteiktajām piemērojamajām prasībām un saistītajiem lietošanas nosacījumiem atbilstoši Regulas (EK) Nr. 552/2004 III pielikuma 3. punktā noteiktajām prasībām.

*VI PIELIKUMS***7. panta 1. un 2. punktā minētie nosacījumi**

1. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs savā struktūrvienībā ievieš ziņošanas metodes, kuras nodrošina un uzskatāmi pierāda slēdziena objektivitāti un neatkarību saistībā ar verificēšanas darbībām.
2. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs nodrošina, ka verificēšanas procesos iesaistītais personāls veic pārbaudi ar vislielāko iespējamo profesionālo godīgumu un tehnisko kompetenci un bez jebkāda spiediena vai stimula, jo īpaši finansiāla rakstura stimula, kas varētu iespaidot slēdzienus vai pārbaudes rezultātus, jo īpaši no tādām personām vai personu grupām, kuras ietekmē šo pārbaudu rezultāti.
3. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs nodrošina, ka verificēšanas procesos iesaistītajam personālam ir pieejamas iekārtas, kas ļauj pienācīgi veikt vajadzīgās pārbaudes.
4. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs nodrošina, ka verificēšanas procesos iesaistītais personāls ir atbilstīgi tehniski un profesionāli sagatavots, ar pietiekamu izpratni par veicamo verifikāciju prasībām, attiecīgu pieredzi šādu darbību veikšanā un spēj sagatavot deklarācijas, protokolus un ziņojumus, kas pierāda, ka verificēšanas ir veiktas.
5. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs nodrošina, ka verificēšanas procesos iesaistītais personāls veic pārbaudi objektīvi. Personāla atalgojums nav atkarīgs no veikto pārbaudu skaita vai no šādu pārbaudu rezultātiem.



## VII PIELIKUMS

### A DAĻA

#### 7. panta 1. punktā minētās sistēmu verificēšanas prasības

1. Regulas 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā norādīto sistēmu verificēšanas mērķis ir pierādīt minēto sistēmu atbilstību šajā regulā noteiktajām veiktspējas un drošības prasībām novērtējuma vidē, kurā atspoguļots minēto sistēmu darbības konteksts.
2. Regulas 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā norādīto sistēmu verificāciju veic, izmantojot piemērotas un atzītas testēšanas metodes.
3. Regulas 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā norādīto sistēmu verificācijā izmantotajiem testēšanas līdzekļiem ir attiecīga funkcionalitāte.
4. Regulas 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā norādīto sistēmu verificēšanas nobeigumā jā sagatavo dokumenti, kas atbilst Regulas (EK) Nr. 552/2004 IV pielikuma 3) punktā prasītajai tehniskajai dokumentācijai, tostarp šādi:
  - a) Istenošanas apraksts;
  - b) pirms sistēmas nodošanas ekspluatācijā veikto pārbaūu un testu ziņojumi.
5. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs veic verificāciju un jo īpaši:
  - a) nosaka piemērotu ekspluatācijas un tehnisko novērtējuma vidi, kas atspoguļo faktisko darbības vidi;
  - b) pārbauda, vai testu plānā izklāstīta 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā norādīto sistēmu integrācija ekspluatācijas un tehniskajā novērtējuma vidē;
  - c) pārbauda, vai testu plānā pilnībā ietvertas šajā regulā noteiktās veiktspējas un drošības prasības;
  - d) nodrošina tehniskās dokumentācijas un testu plāna konsekveni un kvalitatīti;
  - e) sagatavo testu veikšanu, darbiniekus, testēšanas platformas uzstādīšanu un konfigurāciju;
  - f) veic pārbaudes un testus, kā norādīts testu plānā;
  - g) sagatavo ziņojumu par pārbaūu un testu rezultātiem.
6. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs nodrošina, ka 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā norādītās sistēmas, darbojoties ekspluatācijas novērtējuma vidē, atbilst šajā regulā noteiktajām veiktspējas un drošības prasībām.
7. Apstiprinot veismīgu atbilstības verificēšanas pabeigšanu, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs sagatavo sistēmas EK verificēšanas deklarāciju un to kopā ar tehnisko dokumentāciju iesniedz valsts uzraudzības iestādei, kā noteikts Regulas (EK) Nr. 552/2004 6. pantā.



## B DAĻA

**7. panta 2. punktā minētās sistēmu verificēšanas prasības**

1. Regulas 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā norādīto sistēmu verificēšanas mērķis ir pierādīt šo sistēmu atbilstību šajā regulā noteiktajām veiktspējas un drošības prasībām novērtējuma vidē, kurā atspoguļots šo sistēmu darbības konteksts.
2. Regulas 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā norādīto sistēmu verificāciju veic, izmantojot piemērotas un atzītas testēšanas metodes.
3. Regulas 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā norādīto sistēmu verificēšanai izmantotajiem testēšanas līdzekļiem ir attiecīga funkcionalitāte.
4. Regulas 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā norādīto sistēmu verificēšanas nobeigumā jā sagatavo dokumenti, kas atbilst Regulas (EK) Nr. 552/2004 IV pielikuma 3) punktā prasītajai tehniskajai dokumentācijai, tostarp šādi:
  - a) īstenošanas apraksts;
  - b) pirms sistēmas nodošanas ekspluatācijā veikto pārbažu un testu ziņojumi.
5. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs nosaka piemērotu ekspluatācijas un tehnisko novērtējuma vidi, kas atspoguļo faktisko darbības vidi, un uztic verificēšanas veikšanu pilnvarotai iestādei.
6. Pilnvarotā iestāde veic verificāciju un jo īpaši:
  - a) pārbauda, vai testu plānā izklāstīta 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā norādīto sistēmu integrācija ekspluatācijas un tehniskajā novērtējuma vidē;
  - b) pārbauda, vai testu plānā pilnībā ietvertas šajā regulā noteiktās veiktspējas un drošības prasības;
  - c) nodrošina tehniskās dokumentācijas un testu plāna konsekveni un kvalitatīti;
  - d) sagatavo testu veikšanu, darbiniekus, testēšanas platformas uzstādīšanu un konfigurāciju;
  - e) veic pārbaudes un testus, kā norādīts testu plānā;
  - f) sagatavo ziņojumu par pārbažu un testu rezultātiem.
7. Pilnvarotā iestāde nodrošina, ka 2. panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktā norādītās sistēmas, darbojoties ekspluatācijas novērtējuma vidē, atbilst šajā regulā noteiktajām veiktspējas un drošības prasībām.
8. Apstiprinot veiksmīgu verificēšanas pabeigšanu, pilnvarotā iestāde sagatavo atbilstības sertifikātu par paveiktajiem uzdevumiem.
9. Pēc tam aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs sagatavo sistēmas EK verificēšanas deklarāciju un to kopā ar tehnisko dokumentāciju iesniedz valsts uzraudzības iestādei, kā noteikts Regulas (EK) Nr. 552/2004 6. pantā.