



Briselē, 2014. gada 25. novembrī  
(OR. en)

15733/14

---

---

**Starpiestāžu lieta:  
2013/0187 (COD)**

---

---

**AVIATION 218  
CODEC 2291**

## **ZIŅOJUMS**

|                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Sūtītājs:       | Padomes Ģenerālsēkretariāts                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Saņēmējs:       | Padome                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Iepr. dok. Nr.: | 15472/14 AVIATION 2010 CODEC 2236                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| K-ja dok. Nr.:  | 11496/13 AVIATION 90 CODEC 2072                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Temats:         | <b><i>Gatavošanās <u>Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas padomes 2014. gada 3. decembra sanāksmei</u></i></b><br>Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Regula, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 216/2008 lidlauku, gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu jomā – <i>SES II+</i> , <i>EASA</i> regula<br>- vispārēja pieeja |

## **I. IEVADS**

2013. gada 12. jūnijā Komisija iesniedza Padomei un Eiropas Parlamentam divus tiesību aktu priekšlikumus, lai atjauninātu regulas par Eiropas vienoto gaisa telpu un lai paātrinātu to īstenošanu. *SES II +* tiesību aktu kopuma mērķis ir uzlabot Eiropas gaisa transporta sistēmas konkurētspēju un turpināt attīstīt 2004. gadā uzsāktu Eiropas vienotās gaisa telpas iniciatīvu. *SES* iniciatīvas vispārējais mērķis ir uzlabot patlaban spēkā esošos gaisa satiksmes drošības standartus, veicināt gaisa transporta sistēmas ilgtspējīgu attīstību un uzlabot Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības sistēmas (*ATM*) un aeronavigācijas pakalpojumu (*ANS*) vispārējo veiktspēju.

Šajā sakarā četru spēkā esošo *SES* II regulu pārstrādāšana (pārstrādātās redakcijas priekšlikums) un grozījumi regulā, ar kuru izveido Eiropas Aviācijas drošības aģentūru (*EASA* priekšlikums) vienkāršotu tiesisko regulējumu, likvidētu pārklāšanos spēkā esošajos noteikumos, uzlabotu pārraudzības sistēmu un pārskatītu spēkā esošos noteikumus ar mērķi uzlabot gaisa satiksmes pārvaldības vispārējo veiktspēju. Galvenās problēmas, uz kurām priekšlikumi ir vērsti – aeronavigācijas pakalpojumu nepietiekamā efektivitāte un gaisa satiksmes pārvaldības sistēmas (*ATM*) sadrumstalotība.

Konkrētāk izsakoties, *EASA* priekšlikumā paredzēto grozījumu mērķi ir šādi: *EASA* regulas pašreizējās darbības jomas piesaņošana *SES* tiesiskajam regulējumam, pretrunu novēršana to starpā un *SES* savietojamības principu iestrādāšana. Ar šo priekšlikumu arī atjaunina *EASA* regulu, ņemot vērā nesenos jaunumus *SESAR* pētniecības programmā, un saskaņo to ar Eiropas Parlamenta, Padomes un Komisijas kopīgo paziņojumu un kopīgo pieeju attiecībā uz decentralizētām aģentūrām (kopīgā pieeja).

## **II. DARBS PADOMĒ**

2013. gada 2. septembrī Komisija Aviācijas jautājumu darba grupai iesniedza *SES* 2+ tiesību aktu kopuma priekšlikumus un to ietekmes novērtējumu. Lielākā daļa delegāciju savos komentāros priekšlikumus novērtēja kā priekšlaicīgus, ņemot vērā to, ka iepriekšējā tiesību aktu kopuma īstenošana vēl nav pilnībā apliecinājusi savu potenciālu. Tās arī uzsvēra, ka biežas izmaiņas pašreizējā *SES* struktūrā draud izraisīt vispārējam efektivitātes mērķim tieši pretējus rezultātus. Pēc dalībvalstu paustajiem negatīvajiem viedokļiem *SES* 2+ tiesību aktu kopuma detalizēta izskatīšana darba grupas līmenī sākās tikai Itālijas prezidentūras laikā 2014. gada jūlijā, un darbs notika ar abiem tiesību aktu priekšlikumiem paralēli.

Lai gūtu straujus panākumus saistībā ar *SES* 2+ tiesību aktiem kopumā, prezidentvalsts īstenoja ierobežotu pieeju attiecībā uz *EASA* regulu un izskatīja tikai tos priekšlikuma pantus, kam ir tieša saikne ar *SES* pārstrādātās redakcijas priekšlikumu. Delegācijas atzinīgi novērtēja prezidentvalsts mērķtiecīgo un uz rezultātiem orientēto pieeju, ņemot vērā arī to apstākli, ka 2015. gada laikā Komisija, domājams, iesniegs atsevišķu priekšlikumu par *EASA* regulas pārskatīšanu pilnībā. Tās pauda viedokli, ka daži svarīgākie jautājumi, kas saistīti ar aģentūras statusu un uzdevumiem, piemēram, jautājums par tās nosaukumu vai finansēšanas struktūru, būtu jāizskata, ņemot vērā aģentūras pienākumus plašākā nozīmē, nevis tikai *ATM* viedokli, kam pievērsta galvenā uzmanība *SES* II + tiesību aktu kopumā.

*EASA* regulas plānotā pārskatīšana dos iespēju detalizēti izskatīt šos būtiskos un plašākos jautājumus. Tādēļ pielikumā pievienotajā vispārējās pieejas projektā ir iekļauta vienīgi atsevišķu pantu izlase, un attiecībā uz pārējo Komisijas priekšlikums nav ņemts vērā.

### **III. VISPĀRĪGAS PIEZĪMES**

Kopumā dalībvalstis atzinīgi novērtēja Komisijas nodomu vienkāršot un precizēt spēkā esošo Eiropas vienotās gaisa telpas iniciatīvas tiesisko regulējumu un pauda atbalstu *EASA* regulas pieskaņošanai *SES* pārstrādātās redakcijas priekšlikuma noteikumiem. Racionalizēts, vienots noteikumu kopums, jo īpaši attiecībā uz tehnisku regulējumu, piemēram, savietojamību un sertifikāciju *ATM/ANS* jomā, sniedz papildu vērtību, jo novērš pārklāšanos ar *SES* regulu. Šajā noteikumu kopumā ir skaidri nodalīts *SES* ekonomiskais regulējums, kas ietverts pārstrādātās redakcijas priekšlikumā, no *SES* tehniskajiem aspektiem, attiecībā uz kuriem aģentūrai ir īpaša loma, nodrošinot *ATM/ANS* darbību regulēšanu un pārraudzību.

Pēc tam, kad darba grupa bija intensīvi pastrādājusi, Pastāvīgo pārstāvju komiteja savā 2014. gada 21. novembra sanāsmē izskatīja un apstiprināja vispārējās pieejas projekta tekstu. Minētajā sanāsmē Spānija lūdza, lai Komisija sniedz precizējumus par *EASA* priekšlikuma piemērojamību attiecībā uz lidostām, jo īpaši attiecībā uz Gibraltāra lidostu, un izlēma, ka pieņems savu nostāju atkarībā no Komisijas paziņojuma minētajā jautājumā. Komisijas dienesti apliecināja, ka *EASA* priekšlikums pats par sevi neattiecas uz lidostām, un apņēmas iesniegt atbilstīgu paziņojumu iekļaušanai Padomes protokolā <sup>1</sup>.

Pārskats par līdz šim paveikto darbu ir izklāstīts turpmāk, un nelieli tehniski labojumi tekstā ir izcelti treknrakstā un pasvītroti.

Apvienotā Karaliste joprojām saglabā parlamentāras izpētes atrunu par priekšlikumu.

#### **IV. KOMENTĀRI PAR KONKRĒTIEM JAUTĀJUMIEM**

##### **a) Militārie aspekti**

Komisija ierosināja paplašināt *EASA* regulas darbības jomu, lai nodrošinātu, ka militāro pakalpojumu sniedzēji ievēro civilās gaisa satiksmes noteikumus, kad tie sniedz pakalpojumus civilajai satiksmei. Jau no paša diskusiju sākuma grozītā darbības joma izpelnījās stingru pretestību no dalībvalstīm, kuras pauda nostāju, ka, nepārprotami attiecinot *SES* noteikumus uz militārajām aprindām, netiek respektēta to regulatīvā neatkarība. Pēc tam, kad bija notikusi plaša viedokļu apmaiņa ar dalībvalstu militārajiem ekspertiem un Eiropas Aizsardzības aģentūru 2014. gada 14. oktobrī, prezidentvalsts secināja, ka *EASA* regulas darbības joma netiks mainīta un joprojām būs spēkā militārpersonu pienākums nodrošināt vismaz tikpat efektīvu drošības līmeni, kāds ir paredzēts pamatprasībās, ko piemēro civilajiem pakalpojumu sniedzējiem.

---

<sup>1</sup> Līdzīgs paziņojums tika sniegts jau tolaik, kad pieņēma iepriekšējo *EASA* regulas grozījumu – Regulu (EK) Nr. 1108/2009 (sk. dok. 12955/09 ADD 1).

## **b) Sertifikācija un deklarācijas par savietojamību**

Lai sniegtu aeronavigācijas pakalpojumus, nepieciešams *EASA* vai valsts pārraudzības iestādes izsniegts sertifikāts, un dažu pakalpojumu sniegšanai nepieciešama pakalpojumu sniedzēja pašdeklarācija. Šie principi ir izklāstīti *SES* pārstrādātās redakcijas priekšlikuma 8. pantā, turpretim *EASA* regulā šie noteikumi ir iekļauti pēc būtības, proti, ir iekļautas pamatprasības, kas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir jāievēro (8.b pants un Vb pielikums). Arī ar to saistītie pilnvarošanas noteikumi minēto noteikumu īstenošanai un turpmākai grozīšanai (8.b pants) un saistītie *EASA* pienākumi (22.a pants) ir izklāstīti *EASA* regulā.

Jautājumā par kvalificētām vienībām, kurām var deleģēt valsts iestāžu pārraudzības funkcijas, *SES* pārstrādātās redakcijas priekšlikumā un *EASA* regulā ir līdzīga struktūra. *SES* pārstrādātās redakcijas priekšlikumā ir izklāstīts vispārējs regulējums attiecībā uz šīm vienībām, savukārt *EASA* priekšlikuma V pielikumā ir iekļauti kritēriji, kas minētajām vienībām ir jāizpilda.

Saglabājot iepriekš izklāstīto pamatstruktūru, attiecīgie noteikumi darba grupas līmenī ir racionalizēti un precizēti. Tā rezultātā vienīgi *EASA* priekšlikumā ir saglabāta viena "deklarācijas" definīcija un viens pielikums attiecībā uz kvalificētām vienībām, tādējādi novēršot dublēšanos ar *SES* tiesisko regulējumu. Ir precizēti arī aģentūras pienākumi saistībā ar sertifikāciju un deklarācijām. Turklāt, ejot vēl nedaudz tālāk aģentūras pienākumu precizēšanā, vairākas delegācijas pozitīvi izteicās par iespēju izveidot pamatprasību detalizētas specifikācijas Eiropas līmenī. Tomēr, ņemot vērā plašāko ietekmi, kāda ir šai jaunajai, centralizētajai un saskaņotajai pieejai attiecībā uz *EASA* pienākumiem, delegācijas puda viedokli, ka šo iespēju būtu piemērotāk izskatīt saistībā ar *EASA* regulas vispārēju pārskatīšanu 2015. gadā.

### c) **Maršrutu atlīdzība**

Abos *SES II* + priekšlikumos Komisija ir ierosinājusi grozījumus, ar ko maršrutu atlīdzību pievieno kā finansējuma avotu aģentūras pieaugošajām darbībām saistībā ar *ATM*. Saistībā ar *SES* galvenais iemesls šai pārmaiņai bija *Eurocontrol* speciālo zināšanu migrācija to uzdevumu izpildei, kuri kopš *SES II* + regulu pieņemšanas ir pārcelti uz *EASA*. Tomēr, ņemot vērā to, ka Komisija šajā stadijā vēl nevarēja sniegt garantijas delegācijām par praktiskajiem aspektiem, kas ir saistīti ar šādu pārcelšanu no *Eurocontrol* institucionālās struktūras, lēmumu par šo papildu finansējuma avotu atlika līdz 2015. gadam, kad saskaņā ar *EASA* regulas pārskatīšanu notiks apspriedes par *EASA* vispārējo finansējuma struktūru.

### d) **Deleģētie un īstenošanas akti**

Noteikumi par deleģētajiem un īstenošanas aktiem vispārējā pieejā ir atjaunināti tikai divos gadījumos, proti, jautājumā par pamatprasībām (8.b pants) un par maksām un atlīdzību (64. pants). Šo pārmaiņu izpaušme ir attiecīgo standarta pantu (65.a–65.c panta) iekļaušana, savukārt attiecībā uz pārējiem nosacījumiem pastāv vēlme arī turpmāk saglabāt veco komitoloģijas noteikumu piemērošanu, kas patlaban ir izklāstīti Regulas (EK) 216/2008 65. pantā.

## V. **DARBS EIROPAS PARLAMENTĀ**

Eiropas Parlaments iecēla *David-Maria SASSOLI* par referentu šajā lietā un pieņēma savu nostāju pirmajā lasījumā 2014. gada 12. martā.

## VI. **NOBEIGUMS**

Ņemot vērā minēto, Padome tiek aicināta 2014. gada 3. decembra sanāksmē:

- izskatīt šā ziņojuma I pielikumā izklāstīto tekstu un pieņemt vispārējo pieeju;
- ņemt vērā paziņojumu, ko gatavojas iesniegt Komisija, un iekļaut to Padomes protokolā.

**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.

2. Šo regulu nepiemēro:

- a) šā panta 1. punkta a) un b) apakšpunktā minētajiem ražojumiem, daļām, ierīcēm, personālam un organizācijām un 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. Neskarot 8. pantu Regulā (EK) Nr. (XXXX/XXX) par Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanu (pārstrādāta redakcija), 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. pants

### Mērķi

1. Šīs regulas galvenais mērķis ir panākt un saglabāt vienādi augstu civilās aviācijas lidojumu drošības līmeni Eiropā.
2. Papildu mērķi jomās, uz kurām attiecas šī regula, ir šādi:
  - a) nodrošināt vienādi augstu vides aizsardzības līmeni;
  - b) veicināt brīvu preču, personu un pakalpojumu apriti;
  - c) sekmēt normatīvo un sertificēšanas procesu rentabilitāti un nepieļaut dublēšanos valsts un Eiropas līmenī;
  - d) palīdzēt dalībvalstīm izpildīt saistības, kas izriet no Čikāgas konvencijas, nodrošinot pamatu tās noteikumu kopīgai interpretācijai un vienādei noteikumu īstenošanai un nodrošinot, ka tās noteikumus, jo īpaši *ICAO* standartus, pienācīgi un laikus ņem vērā šajā regulā un tās īstenošanai izstrādātajos noteikumos;
  - e) izplatīt Kopienas uzskatus par civilās aviācijas lidojumu drošības standartiem un noteikumiem visā pasaulē, izveidojot attiecīgu sadarbību ar trešām valstīm un starptautiskām organizācijām;
  - f) nodrošināt vienādus noteikumus visiem iekšējā aviācijas tirgus dalībniekiem;
  - g) atbalstīt *ATM* ģenerālplāna izstrādi un īstenošanu;
  - h) reglamentēt civilās aviācijas drošību atbilstīgi katras konkrētās darbības būtībai.

3. Šā panta 1. un 2. punktā paredzēto mērķu sasniegšanas līdzekļi ir:

- a) visu vajadzīgo tiesību aktu sagatavošana, pieņemšana un vienāda piemērošana;
- b) sertifikātu, apliecību, apstiprinājumu vai citu ražojumiem piešķirto dokumentu atzīšana bez papildu prasībām saskaņā ar šo regulu un tās īstenošanas noteikumiem;
- c) neatkarīgas Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (turpmāk "Aģentūra") izveide;
- d) visu vajadzīgo tiesību aktu vienāda īstenošana, ko attiecīgas kompetences jomā veic dalībvalstu aviācijas iestādes un Aģentūra.

### **3. pants**

#### **Definīcijas**

Šajā regulā:

- a) "pastāvīga uzraudzība" ir uzdevumi, kas jāveic, lai pārliecinātos, ka nosacījumus, ar kādiem piešķirts sertifikāts vai uz kuriem attiecas deklarācija, turpina izpildīt jebkurā minētā sertifikāta vai deklarācijas derīguma laika brīdī, kā arī jebkuru drošības pasākumu veikšana;
- b) "Čikāgas konvencija" ir Čikāgā 1944. gada 7. decembrī parakstītā Konvencija par starptautisko civilo aviāciju un tās pielikumi;
- c) "ražojums" ir gaisa kuģis, dzinējs vai propelleris;

- 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;
- da) “*ATM/ANS* komponenti” ir jebkādas sastāvdaļas, kā noteikts Regulas (ES) XXX/XXX par Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanu (pārstrādāta redakcija) 2. panta 19. punktā;
- e) “sertificēšana” ir atzišana jebkurā veidā, ka ražojums, daļa vai ierīce, organizācija vai persona atbilst attiecīgajām prasībām, tostarp šai regulai un tās īstenošanas noteikumiem, kā arī attiecīga sertifikāta izsniegšana, kas apliecina tādu atbilstību;
- ea) “deklarācija” saistībā ar *ATM/ANS* ir jebkurš rakstisks paziņojums:
  - i) par spējām un līdzekļiem, kas vajadzīgi, lai uzņemtos ar lidojumu informācijas pakalpojumiem saistītos pienākumus, kā noteikts šīs regulas 8.b panta 3. punktā;
  - ii) par spējām un līdzekļiem, kas vajadzīgi organizācijām, lai uzņemtos pienākumus, kas saistīti ar *ATM/ANS* sistēmu un komponentu projektēšanu, ražošanu vai tehnisko apkopi, kā noteikts šīs regulas 8.b panta 4. punktā;
  - iii) ko izdod *ATM/ANS* sistēmu un komponentu projektēšanā, ražošanā vai tehniskajā apkopē iesaistīta organizācija attiecībā uz sistēmu un komponentu atbilstību vai piemērotību lietošanai, kā noteikts šīs regulas 8.b panta 5.a punktā;
  - iv) ko izdod pakalpojuma sniedzējs par sistēmas, kuru paredzēts laist ekspluatācijā, verifikāciju, kā noteikts šīs regulas 8.b panta 5.a punktā.

- f) “kvalificēta vienība” ir struktūra, kam Aģentūra vai valsts aviācijas iestāde var uzticēt veikt [...] konkrētus sertificēšanas vai uzraudzības uzdevumus, ko Aģentūra vai attiecīgas valsts aviācijas iestāde arī kontrolē un par ko tā atbild;
- g) “sertifikāts” ir jebkurš apstiprinājums, apliecība vai cits dokuments, kas izdots sertificēšanas rezultātā;
- h) “ekspluatants” ir ikviena juridiska vai fiziska persona, kas ekspluatē vai vēlas ekspluatēt vienu vai vairākus gaisa kuģus vai vienu vai vairākus lidlaukus;
- i) “komercekspluatācija” ir gaisa kuģa jebkura ekspluatācija, saņemot par to atalgojumu vai citu mantisku atlīdzību, kas ir sabiedrībai pieejama vai, ja šī ekspluatācija nav sabiedrībai pieejama – ko veic saskaņā ar līgumu, kurš noslēgts starp ekspluatantu un klientu, ja ekspluatants nav klienta pārvaldībā;
- j) “sarežģīts ar dzinēju darbināms gaisa kuģis” ir:
- i) lidmašīna:
    - kuras maksimāli pieļaujamā sertificētā pacelšanās masa pārsniedz 5700 kg, vai
    - kuras maksimālā sertificētā pasažieru sēdvietu konfigurācija ir vairāk nekā deviņpadsmit, vai
    - kas sertificēta ekspluatācijai ar apkalpi, kurā ir vismaz 2 piloti, vai
    - kur uzstādīts turbodzinējs(-i) vai vairāk par vienu turbopropelleru dzinēju;
  - ii) sertificēts helikopters:
    - ar maksimāli pieļaujamo pacelšanās masu, kas pārsniedz 3175 kg, vai
    - ar vairāk par deviņām maksimāli pieļaujamo pasažieru sēdvietām, vai
    - kuru ekspluatē apkalpe vismaz divu pilotu sastāvā; vai
  - iii) gaisa kuģis ar tiltrotoru;

- k) “lidojumu simulācijas trenāžieru iekārtas” ir jebkuras iekārtas, kas uz zemes simulē lidojuma apstākļus; tādas iekārtas ir lidojumu trenāžieri, lidojuma trenāžieru iekārtas, lidojumu un navigācijas procedūru trenāžieri un vienkāršās instrumentālās lidojumu trenāžieru iekārtas;
- l) “kvalifikācijas atzīme” ir apliecībā norādīts atzinums, kurā izklāstītas tiesības, īpaši nosacījumi vai ierobežojumi, kas attiecas uz apliecību;
- 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 vai pakalpojumi, kā definēts Regulas (EK) XXX/XXX par Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanu (pārstrādāta redakcija) 2. panta 10. punktā, aeronavigācijas pakalpojumi, kā definēts minētās regulas 2. panta 4. punktā, ietverot tās pašas regulas 17. pantā minētās tīkla pārvaldības funkcijas un pakalpojumus, un pakalpojumi, kas ietver datu ieguvī un apstrādi un datu noformēšanu un nosūtīšanu vispārējās gaisa satiksmes dalībniekiem bīstamībkritiskas aeronavigācijas vajadzībām;
- r) “*ATM/ANS* sistēma” ir jebkāda aprīkojuma un sistēmu (atbilstīgi definīcijai Regulas (EK) XXX/XXX par Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanu (pārstrādāta redakcija) 2. panta 33. punktā) kombinācija;

- s) “lidojuma informācijas pakalpojums” ir pakalpojums, kas ietver informācijas un konsultāciju sniegšanu drošai un efektīvai lidojumu veikšanai;
- t) “vispārējā gaisa satiksme” ir jebkāda civilo gaisa kuģu kustība, kā arī jebkāda valsts gaisa kuģu kustība, ietverot militāros, muitas un policijas gaisa kuģus, kad šī kustība tiek īstenota saskaņā ar *ICAO* procedūrām;
- u) “*ATM* ģenerālplāns” ir plāns, ko apstiprina ar Padomes Lēmumu 2009/320/EK <sup>2</sup> saskaņā ar 1. panta 2. punktu Padomes Regulā (EK) Nr. 219/2007 <sup>3</sup> (2007. gada 27. februāris), ar ko izveido Kopuzņēmumu, lai izstrādātu jaunas paaudzes Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības sistēmu (*SESAR*) <sup>4</sup>.

## 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.

---

<sup>2</sup> OV L 95, 9.4.2009., 41. lpp.

<sup>3</sup> OV L 64, 2.3.2007., 1. lpp.

<sup>4</sup> OV L 64, 2.3.2007., 1. lpp.; grozījumi izdarīti ar Padomes Regulu (EK) Nr. 1361/2008 un ar Padomes Regulu Nr. 721/2014 (OV L 352, 31.12.2008. un OV L 192, 1.7.2014.).

4. Šā panta 6. punktā minētajos pasākumos var būt paredzēta prasība par to organizāciju sertificēšanu vai deklarēšanu, kas iesaistītas tādu *ATM/ANS* sistēmu un komponentu konstruēšanā, ražošanā un tehniskajā apkopē, kuri būtiski ietekmē drošību vai savietojamību. 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 *ATM/ANS* sistēmas un komponenti, kas būtiski ietekmē drošību vai savietojamību, ir jāsertificē. Šādām sistēmām un komponentiem sertifikātus izdod tad, ja pieteikuma iesniedzējs ir pierādījis, ka šīs sistēmas un komponenti atbilst sīki izstrādātām specifikācijām, kas sagatavotas, lai nodrošinātu atbilstību 1. punktā minētajām pamatprasībām.
- 5.a Pasākumos, kas minēti 6. punktā, var noteikt prasību 3. panta ea) punkta ( iv apakšpunktā) minētajam *ATM/ANS* pakalpojumam sniedzējam vai 3. panta ea) punkta ( iii apakšpunktā) minētajai organizācijai, kas iesaistīta *ATM/ANS* sistēmu un komponentu projektēšanā, ražošanā vai tehniskajā apkopē, iesniegt deklarāciju par tām *ATM/ANS* sistēmām un komponentiem, kas būtiski ietekmē drošību vai savietojamību.
6. Šos pasākumus, kas vajadzīgi, lai īstenotu šo pantu, pieņem saskaņā ar 65.a panta [...]2. punktā minēto pārbaudes 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 attiecīgā gadījumā 5. punktā minēto sertifikātu izdošanai, uzturēšanai spēkā, grozīšanai, pārtraukšanai vai anulēšanai;
- d) sertifikātu turētāju pienākumus;
- e) attiecīgā gadījumā nosacījumus un procedūras attiecībā uz 3.–5.a punktā minēto *ATM/ANS* sistēmu un komponentu projektēšanā, ražošanā un apkopē iesaistīto pakalpojumu sniedzēju un organizāciju veikto deklarācijas iesniegšanu un to uzraudzību;
- f) apstākļus, kādos drošības interesēs ekspluatāciju aizliedz, ierobežo vai uz to attiecina konkrētus nosacījumus;
- g) nosacījumus, ar kādiem publicē un izplata obligātu informāciju, lai garantētu drošību *ATM/ANS* nodrošināšanā;
- h) [svītrots]
- i) ekspluatācijas noteikumus un *ATM/ANS* komponentus, kas vajadzīgi gaisa telpas izmantošanai.

Attiecībā uz *ATM/ANS* nodrošināšanu Komisija ir pilnvarota, pieņemot deleģētos aktus saskaņā ar 65.b pantu, vajadzīgajā mērā grozīt vai papildināt Vb pielikumu, ja tas vajadzīgs tehniskās, ekspluatācijas vai zinātniskās attīstības vai drošības liecību dēļ *ATM/ANS* jomā, lai sasniegtu 2. pantā noteiktos mērķus.



7. Pasākumi, kas minēti 6. punktā:

- a) atspoguļo jaunākos sasniegumus un paraugpraksi *ATM/ANS* jomā un attiecīgos gadījumos atbilst *ATM* ģenerālpilnam;
- 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) [ XXX/XXX] par Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanu (pārstrādāta redakcija), un tie paredz pārejas mehānismus, lai nodrošinātu, ka joprojām ir spēkā sertifikāti, kas jau piešķirti saskaņā ar minēto regulu; sākotnēji pasākumos ietver šo regulu noteikumus par drošību un, attiecīgā gadījumā, ja tiek veikti turpmāki grozījumi, ņem vērā jaunākos zinātnes un tehnikas sasniegumus;
- e) ļautu tūlīt reaģēt uz konstatētiem negadījumu un nopietnu starpgadījumu cēloņiem;

### 13. pants

#### Kvalificētas vienības

Uzticot īpašas sertifikācijas vai uzraudzības uzdevumus kvalificētam tiesību subjektam, Aģentūra vai valsts aviācijas iestāde nodrošina, lai šāda struktūra atbilstu V pielikumā paredzētajiem kritērijiem.

Kvalificētās vienības neizsniedz sertifikātus vai atļaujas un nesāņem deklarācijas.

**III NODAĻA**  
**EIROPAS AVIĀCIJAS DROŠĪBAS AĢENTŪRA**

**I IEDAĻA**  
**Uzdevumi**

**17. pants**

**Aģentūras izveidošana un funkcijas**

1. Lai īstenotu šo regulu, izveido Eiropas Aviācijas drošības aģentūru.
2. Lai nodrošinātu pareizu civilās aviācijas darbību un attīstību attiecībā uz lidojumu drošību, Aģentūra:
  - a) uzņemas visus uzdevumus un sagatavo atzinumus visos jautājumos, uz kuriem attiecas 1. panta 1. punkts;
  - b) palīdz Komisijai, sagatavojot pasākumus, kas veicami, lai īstenotu šo regulu. Ja tie ietver tehniskus noteikumus, un jo īpaši noteikumus, kas attiecas uz konstrukcijas, uzbūves un ekspluatācijas aspektiem, Komisija nevar mainīt to saturu bez iepriekšējas saskaņošanas ar Aģentūru. Aģentūra sniedz Komisijai arī vajadzīgo tehnisko, zinātnisko un administratīvu atbalstu, lai tā varētu veikt savus uzdevumus;
  - c) veic vajadzīgos pasākumus saskaņā ar pilnvarām, ko tai piešķir šī regula vai citi Savienības tiesību akti;
  - d) veic pārbaudes un izmeklēšanas, ja tas vajadzīgs, lai izpildītu savus uzdevumus;
  - e) savas kompetences jomās dalībvalstu vārdā izpilda funkcijas un uzdevumus, kas tām uzticēti attiecīgās starptautiskās konvencijās, jo īpaši Čikāgas konvencijā;
  - f) atbalsta dalībvalstu kompetentās iestādes to uzdevumu veikšanā, nodrošinot forumu, kurā apmainīties ar informāciju un zināšanām, ko brīvprātīgi sniegušas dalībvalstis.

## 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;
- ca) izdod un atjauno sertifikātus organizācijām, kas iesaistītas Eiropas mēroga *ATM/ANS* sistēmu un komponentu projektēšanā, ražošanā vai tehniskajā apkopē, vai saņem no tām deklarācijas;
- cb) saņem deklarācijas no organizācijām, kuras tā sertificē, kā minēts b) un c) punktā, attiecībā uz *ATM/ANS* sistēmām;
- 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.

Pēc attiecīgās dalībvalsts lūguma Aģentūra veic c)–d) punktā minētos uzdevumus arī attiecībā uz citām organizācijām.

### III IEDAĻA

#### Darba metodes

#### 52. pants

##### **Atzinumu, sertifikācijas specifikāciju un norāžu izstrādāšanas procedūras**

1. Cik drīz vien iespējams, pēc šīs regulas stāšanās spēkā valde nosaka pārredzamas procedūras 18. panta a) un c) apakšpunktā minēto atzinumu, sertifikācijas specifikāciju, atbilstības panākšanas pieļaujamo līdzekļu un norāžu izdošanai.

Minētās procedūras:

- a) balstās uz īpašajām zināšanām, ko darījušas pieejamas civilās un attiecīgā gadījumā militārās dalībvalstu aviācijas pārvaldes iestādes;
  - b) ja vajadzīgs, iesaista ekspertus no attiecīgajām ieinteresētajām personām, tostarp no militārās jomas, un izmanto *Eurocontrol*, attiecīgo Eiropas standartizācijas iestāžu vai citu specializētu struktūru īpašās zināšanas;
  - c) nodrošina, lai Aģentūra publicētu dokumentus un plaši apspriestos ar ieinteresētajām personām saskaņā ar grafiku un procedūru, kurā iekļauts pienākums Aģentūrai apspriežu procesā atbildēt rakstiski.
2. Ja Aģentūra saskaņā ar 19. pantu izstrādā atzinumus, sertifikācijas specifikācijas, 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.
  3. Pasākumus, kas minēti 18. panta a) un c) punktā, un procedūras, kas noteiktas atbilstīgi šā panta 1. punktam, publicē oficiālā Aģentūras publikācijā.
  4. Nosaka īpašas procedūras tūlītējai rīcībai, kas Aģentūrai jāveic, lai risinātu drošības problēmas un informētu attiecīgās ieinteresētās personas par to, kā tām rīkoties.

## **IV IEDAĻA**

### **Finanšu prasības**

#### **59. pants**

##### **Budžets**

1. Aģentūras ieņēmumus veido:
  - a) Savienības iemaksa;
  - b) iemaksa, ko veic jebkura tāda trešā valsts Eiropā, ar ko Savienība ir noslēgusi nolīgumus, kā minēts 66. pantā;
  - c) maksas, ko veic pretendenti uz Aģentūras izdotiem sertifikātiem un apstiprinājumiem, kā arī tādu sertifikātu un apstiprinājumu turētāji;
  - d) atlīdzība par publikācijām, apmācībām un citiem Aģentūras sniegtiem pakalpojumiem; un
  - e) jebkura dalībvalsts, trešās valsts vai citas vienības brīvprātīgi veikta finanšu iemaksa, ja vien šāda iemaksa negatīvi neietekmē Aģentūras neatkarību un objektivitāti;
  - f) Savienības struktūru dotācijas, kas paredzētas, lai Aģentūra varētu pildīt savus uzdevumus saskaņā ar 24. pantu Regulā (EK) Nr. (XXXX/XXX) par Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanu (pārstrādāta redakcija).
2. Aģentūras izdevumus veido personāla, administratīvi, infrastruktūras un ekspluatācijas izdevumi.

3. Ieņēmumi un izdevumi ir līdzsvarā.
4. Aģentūras budžetā atsevišķi nodala regulatīvo funkciju budžetu un maksas, ko nosaka un iekasē par sertifikācijas darbībām.
5. Katru gadu valde, pamatojoties uz ieņēmumu un izdevumu tāmes projektu, sagatavo Aģentūras ieņēmumu un izdevumu tāmi nākamajam finanšu gadam.
6. Valde 4. punktā minēto ieņēmumu un izdevumu tāmi, kurā iekļauj štatu plāna projektu un provizorisku darba programmu, vēlākais līdz 31. martam nosūta Komisijai un valstīm, ar kurām Kopiena ir noslēgusi nolīgumus, kā minēts 66. pantā.
7. Komisija tāmi kopā ar provizorisku Eiropas Savienības vispārējā budžeta projektu nosūta budžeta lēmēj institūcijai.
8. Pamatojoties uz tāmi, Komisija provizoriskajā Eiropas Savienības vispārējā budžeta projektā, ko tā iesniedz budžeta lēmēj institūcijai saskaņā ar Līguma 272. pantu, iekļauj izdevumus, ko uzskata par vajadzīgiem saskaņā ar štatu saraksta projektu un no vispārējā budžeta maksājamo subsīdiu summu.
9. Budžeta lēmēj institūcija apstiprina Aģentūras subsīdiu apropriācijas. Budžeta lēmēj institūcija apstiprina Aģentūras štatu saraksta projektu.
10. Budžetu pieņem valde. Tas kļūst par budžeta galīgo redakciju pēc Eiropas Savienības vispārējā budžeta pieņemšanas galīgajā redakcijā. Vajadzības gadījumā to attiecīgi koriģē.

11. Valde, cik drīz vien iespējams, informē budžeta lēmējinstitutioni par nodomu īstenot projektu, kam var būt nozīmīgas finansiālas sekas attiecībā uz budžeta finansēšanu, jo īpaši par projektiem, kas saistīti, piemēram, ar ēku nomu vai pirkšanu. Valde par šādiem projektiem informē Komisiju.

Ja viena no budžeta lēmējinstitutionis filiālēm ir paziņojusi par nodomu sniegt atzinumu, tā atzinumu nosūta valdei sešās nedēļās no projekta paziņošanas datuma.

#### *64. pants*

### **Maksas un atlīdzība**

1. Maksas un atlīdzību iekasē par šādām darbībām:
- a) sertifikātu izsniegšanu un atjaunošanu, kā arī par saistīto nepārtrauktas pārraudzības funkciju veikšanu;
  - b) pakalpojumu sniegšanu; tajās ir atspoguļotas katra konkrēta pakalpojuma faktiskās izmaksas;
  - c) pārsūdzības lietu izskatīšanu;
  - d) deklarāciju reģistrēšanu, kā arī par saistīto nepārtrauktas uzraudzības funkciju veikšanu *ATM/ANS* jomā.

Visas maksas un atlīdzību izsaka un maksā euro.

2. Maksu un atlīdzības summas nosaka tādā līmenī, lai nodrošinātu, ka attiecīgie ienākumi no tām principā ir pietiekami, lai segtu sniegto pakalpojumu izmaksas pilnā apjomā. Šajās izmaksās jo īpaši atspoguļo visus Aģentūras izdevumus, kuri attiecināmi uz personālu, kas ir iesaistīts 3. punktā minētajās darbībās, tostarp darba devēja proporcionālās iemaksas pensiju shēmā. Maksas un atlīdzību, tostarp tās, kas saņemtas 2007. gadā, piešķir aģentūrai kā ieņēmumus.

3. Šā panta īstenošanai vajadzīgos pasākumus pieņem saskaņā ar 65.a panta[...]2. punktā minēto pārbaudes procedūru. Ar minētajiem pasākumiem jo īpaši nosaka darbības, par kurām saskaņā ar 59. panta 1. punkta c) un d) apakšpunktu jāmaksā maksas un atlīdzība, maksu un atlīdzības summas par katru darbību un veidu, kādā tās jāmaksā. Par īstenošanas pasākumu projektu apspriežas ar valdi.

### ***65.a pants***

#### **Komiteja**

1. Komisijai palīdz komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.
3. Ja komiteja nesniedz atzinumu, Komisija nepieņem īstenošanas akta projektu un piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešo daļu.



Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaru deleģēšanu, kas minēta 8.b panta 6. punkta pēdējā daļā, piešķir uz piecu gadu laikposmu no [šīs *regulas publicēšanas dienas*]. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 8.b panta 6. punkta pēdējā daļā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Ir īpaši būtiski, lai pirms minēto deleģēto aktu pieņemšanas Komisija ievērotu savu parasto praksi un rīkotu apspriešanās ar ekspertiem, tostarp dalībvalstu ekspertiem. Tiklīdz tā pieņem deleģētu aktu, Komisija par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
5. Saskaņā ar 8.b panta 6. punkta pēdējo daļu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus, vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

65.c pants

Steidzamības procedūra

[...]

/x/. pants

Stāšanās spēkā un piemērošana

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.<sup>5</sup>

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

Strasbūrā,

Eiropas Parlamenta vārdā –

priekšsēdētājs

Padomes vārdā –

priekšsēdētājs

---

<sup>5</sup> OV: "Šo regulu publicē kopā ar Regulu (EK) [Nr. XXXXX] par Eiropas Aviācijas drošības aģentūru. Tādējādi nodrošinās, ka abas regulas stājas spēkā vienlaikus."

## V PIELIKUMS

### ***KRITĒRIJI 13. PANTĀ MINĒTAJĀM KVALIFICĒTAJĀM VIENĪBĀM ("KVALIFICĒTA VIENĪBA" VAI "VIENĪBA")***

1. Iestāde, tās direktors un darbinieki, kas atbild par pārbaužu veikšanu, nevar ne tieši, ne netieši, ne kā pilnvarotie pārstāvji būt iesaistīti ražojumu, daļu, iekārtu, sastāvdaļu vai sistēmu konstruēšanā, ražošanā, tirdzniecībā, tehniskajā apkopē, ekspluatācijā, pakalpojumu sniegšanā vai izmantošanā. Tas neliedz iespēju iesaistītajām organizācijām un kvalificētajai iestādei apmainīties ar tehnisku informāciju.
2. Iestāde un tās darbinieki, kas atbild par sertificēšanas un uzraudzības uzdevumiem, pārbaudēm un apsekojumiem, veic savus pienākumus ar pēc iespējas lielāku profesionālu integritāti un pēc iespējas lielāku tehnisku kompetenci, un tos nedrīkst ietekmēt ne ar spiedienu, ne pamudinājumiem, īpaši finansiāliem pamudinājumiem, kas varētu ietekmēt viņu spriestspēju vai sertificēšanas un uzraudzības uzdevumu, izmeklēšanas, pārbaužu un apsekojumu rezultātus, īpaši no tādu personu vai personu grupu puses, ko ietekmē minētie rezultāti.
3. Iestādei ir darbinieki un līdzekļi, lai atbilstīgi veiktu tehniskus un administratīvus uzdevumus, kas saistīti ar sertificēšanas un uzraudzības procesu, pārbaudēm un apsekojumiem; tai vajadzētu būt iespējai izmantot arī iekārtas, kas vajadzīgas ārkārtas pārbaužu veikšanai.
4. Kvalificētai vienībai un tās darbiniekiem, kas atbild par izmeklēšanu, jābūt:
  - labi tehniski un profesionāli apmācītiem,
  - pietiekamām zināšanām par prasībām attiecībā uz sertificēšanas uzdevumiem, pārbaudēm un apsekojumiem, ko viņi veic, un pietiekamai pieredzei tādos procesos,
  - spējām, kas vajadzīgas paziņojumu, ierakstu un pārskatu sagatavošanai, lai pierādītu, ka izmeklēšanas, pārbaudes un apsekojumi ir veikti;

- spējai dokumentēt plašu pieredzi publisku un privātu vienību novērtēšanā.
- 5. Jāgarantē izmeklēšanā, pārbaudēs un apsekošanā iesaistītu darbinieku objektivitāte. To atalgojums nedrīkst būt atkarīgs no veikto izmeklēšanu, pārbaūžu un apsekojumu skaita vai to rezultātiem.
- 6. Vienībai ir jāapdrošina sava civiltiesiskā atbildība, ja vien atbildību neuzņemas viena dalībvalsts saskaņā ar saviem tiesību aktiem vai ja vien pati dalībvalsts nav atbildīga par pārbaudēm.
- 7. Iestādes darbinieki ievēro profesionālo noslēpumu attiecībā uz informāciju, ko tie guvuši, veicot uzdevumus saskaņā ar šo regulu.

## **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 paredz atbilstīgu nošķirumu starp gaisa kuģiem un – lidlauka manevrēšanas teritorijā – novērš sadursmes starp gaisa kuģiem un šķēršļiem, un vajadzības gadījumā palīdz izvairīties no 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, vispāratzīta.

- 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 Savienības 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 pārslodžu rašanos gaisā vai lidlaukos. Lai optimizētu pieejamo kapacitāti gaisa telpas izmantošanā un uzlabotu gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības procesus, īsteno plūsmas pārvaldību. Tās pamatā ir drošība, pārredzamība un efektivitāte, nodrošinot, ka atbilstīgi Eiropas aeronavigācijas plānam kapacitātes piešķiršana ir elastīga un savlaicīga.

Ar regulas 8.b panta 6. punktā minētajiem pasākumiem attiecībā uz plūsmas pārvaldību atbalsta aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju, lidostu ekspluatantu un gaisa telpas izmantotāju operatīvus lēmumus, un šie pasākumi aptver šādas jomas:

- a) lidojumu plānošana;
- b) pieejamās gaisa telpas kapacitātes izmantošana visos lidojuma posmos, ietverot laika nišu piešķiršanu; un
- c) vispārējās gaisa satiksmes maršrutu izmantošana, tostarp:
  - vienotas publikācijas izveide maršruta un satiksmes orientēšanai,
  - vispārējās gaisa satiksmes novirzīšanas iespējas no noslogotiem apgabaliem, un
  - prioritātes noteikumi attiecībā uz vispārējās gaisa satiksmes piekļuvi gaisa telpai, jo īpaši noslogotības un krīzes laikā;
- d) lidojumu plānu un lidostu laika nišu atbilstība un vajadzības gadījumā nepieciešamā koordinācija ar blakus reģioniem.

*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. Ņemot vērā dalībvalstu pārzinā esošo militāro darbību un ar to saistīto aspektu organizāciju, ar gaisa telpas pārvaldību arī atbalsta *ICAO* noteiktā un saskaņā ar Regulu (EK) Nr. (XXXX/XXX) par Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanu (pārstrādāta redakcija) īstenotā gaisa telpas elastīgas izmantošanas principa vienoto piemērošanu, lai saistībā ar kopējo transporta politiku veicinātu gaisa telpas pārvaldību un gaisa satiksmes pārvaldību.



*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.

Sistēmas un procedūras jo īpaši ietver tās, kas vajadzīgas, lai atbalstītu šādas funkcijas un pakalpojumus:

1. gaisa telpas pārvaldību;
2. gaisa satiksmes plūsmas pārvaldību;
3. gaisa satiksmes pakalpojumus, jo īpaši lidojumu datu apstrādes sistēmas, novērošanas datu apstrādes sistēmas un cilvēka un mašīnas saskarnes sistēmas;
4. sakarus tostarp sakarus "zeme-zeme", "gaiss-zeme" un "gaiss-gaiss";
5. navigāciju;
6. novērošanu;
7. aeronavigācijas informācijas pakalpojumus;
8. meteoroloģiskās informācijas izmantošanu.

*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.

*ATM/ANS* sistēmas un to komponentus projektē, izstrādā, tiem veic apkopi un tos ekspluatē, izmantojot atbilstīgas un apstiprinātas procedūras, tādā veidā, lai vienmēr un visos lidojuma posmos nodrošinātu Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla sekmīgu darbību. Sekmīgu darbību jo īpaši var raksturot kā informācijas apmaiņu, ietverot attiecīgo informāciju par ekspluatācijas statusu, kopīgu izpratni par informāciju, salīdzināmas apstrādes darbības un ar tām saistītas procedūras, kas dod iespēju veikt kopējas ekspluatācijas darbības, par kurām panākta vienošanās attiecībā uz visu Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīklu (*EATMN*) vai daļu no tā.

*EATMN*, tā sistēmas un to komponenti saskaņotā veidā atbalsta jaunas saskaņotas un apstiprinātas darbības koncepcijas, kas uzlabo aeronavigācijas pakalpojumu kvalitāti, ilgtspēju un efektivitāti, jo īpaši drošības un kapacitātes ziņā.

*EATMN*, tā sistēmas un to komponenti atbalsta civilmilitāras koordinācijas pakāpenisku īstenošanu, ciktāl tas vajadzīgs, lai efektīvi organizētu gaisa telpu un pārvaldītu gaisa satiksmes plūsmu un lai visi lietotāji varētu droši un efektīvi izmantot gaisa telpu, piemērojot gaisa telpas elastīgas izmantošanas koncepciju.

Lai sasniegtu šos mērķus, *EATMN*, tā sistēmas un to komponenti atbalsta savlaicīgu apmaiņu ar pareizu un saskaņotu informāciju, kas attiecas uz visiem lidojuma posmiem, starp civilajām un militārajām iestādēm, neskarot drošības un aizsardzības politikas intereses, tostarp konfidencialitātes prasības.

*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 iespējamību, ka jebkāda atteice var izraisīt pilnīgu sistēmas atteici, un atteices seku 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 veikspēju 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) *Apmācības 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;
  - 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 ieinteresētajām personām, kas var tieši ietekmēt to pakalpojumu drošību, – 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 pārliecinātos, ka sistēmas un komponenti, ko tie ekspluatē, vienmēr atbilst drošības un savietojamības 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 pārliecinātos, ka nevājinās 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;
- iii) tās vajadzības gadījumā vienojas ar citām attiecīgām organizācijām, lai nodrošinātu šo pamatprasību nepārtrauktu ievērošanu.