IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) št. 1207/2011

z dne 22. novembra 2011

o določitvi zahtev glede učinkovitosti in interoperabilnosti nadzora za enotno evropsko nebo

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 552/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o interoperabilnosti evropske mreže za upravljanje zračnega prometa (uredba o interoperabilnosti) ([1]) in zlasti člena 3(5) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Komisija je v skladu s členom 8(1) Uredbe (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (okvirna uredba) ([2]) pooblastila organizacijo Eurocontrol, da razvije zahteve glede učinkovitosti in interoperabilnosti nadzora v evropski mreži za upravljanje zračnega prometa (v nadaljnjem besedilu: EATMN). Ta uredba temelji na poročilu o pooblastilu z dne 9. julija 2010.

(2) Nemoteno delovanje je odvisno od izpolnjevanja najmanjših zahtev glede razdvajanja zrakoplovov, ki letijo v zračenem prostoru enotnega evropskega neba.

(3) Za zagotovitev interoperabilnosti je treba pri izmenjavi nadzornih podatkov med sistemi upoštevati skupna načela. Poleg tega je treba opredeliti najmanjše zahteve glede zmogljivosti in učinkovitosti, ki jih morajo izpolnjevati sestavni deli nadzornih sistemov v zraku.

(4) Zmogljivosti tistih sestavnih delov nadzornih sistemov, ki so v zraku, morajo izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa omogočati izbiro najprimernejših načinov nadzora na zemlji za posamezna okolja.

(5) Izvajanje te uredbe ne sme posegati v razvijanje drugih nadzornih aplikacij in tehnologij, ki prinašajo koristi v posebnih okoljih.

(6) Operaterji potrebujejo pravočasno predhodno obvestilo, da nove zrakoplove in obstoječe flote opremijo z novimi zmogljivostmi. To je treba upoštevati pri določanju datumov za obvezno opremljanje.

(7) Opredeliti je treba merila za možne izjeme, ki temeljijo zlasti na ekonomskih ali nujnih tehničnih razlogih, da se upravljavcem omogoči, da izjemoma posebnih tipov zrakoplovov ne opremijo z nekaterimi od zahtevanih zmogljivosti. Prav tako je treba vzpostaviti ustrezne postopke, ki bodo omogočili Komisiji sprejemanje odločitev v zvezi s tem.

(8) 24-bitni naslov zrakoplova ICAO je treba dodeliti in upravljati v skladu z zahtevami Mednarodne organizacije civilnega letalstva (v nadaljnjem besedilu: ICAO), da bi se zagotovila interoperabilnost sistemov za nadzor v zraku in na zemlji.

(9) Podlaga, ki so jo ustvarili letalski operaterji z izvajanjem zmogljivosti ADS-B „Out“, bo omogočila razvoj aplikacij na zemlji in olajšala tudi razvoj prihodnjih aplikacij v zraku.

(10) Sistemi EATMN morajo podpirati uvajanje naprednih, dogovorjenih in veljavnih obratovalnih konceptov za vse faze leta, zlasti kot je predvideno v osrednjem načrtu ATM za razvoj nove generacije evropskega sistema upravljanja zračnega prometa (SESAR).

(11) Učinkovitost sistemov in njihovih sestavnih delov v okviru te uredbe je treba redno ocenjevati, ob upoštevanju lokalnega okolja, v katerem delujejo.

(12) Enotna uporaba posebnih postopkov znotraj zračnega prostora enotnega evropskega neba je bistvena za doseganje interoperabilnosti in nemotenega delovanja.

(13) Spekter, ki ga uporabljajo nadzorni sistemi, je treba zaščiti, da se preprečijo škodljive motnje. Države članice morajo v zvezi s tem sprejeti potrebne ukrepe.

([1]) UL L 96, 31.3.2004, str. 26.
([2]) UL L 96, 31.3.2004, str. 1.

(14) Ta uredba ne zajema vojaških operacij in usposabljanj, kot je navedeno v členu 1(2) Uredbe (ES) št. 549/2004.

(15) Za ohranitev ali izboljšanje sedanjih ravni varnosti delovanja morajo države članice zagotoviti, da udeležene strani opravijo oceno varnosti, vključno s prepoznavanjem nevarnosti ter postopki v zvezi z oceno in ublažitvijo tveganja. Za usklajeno izvajanje teh postopkov v sistemih, ki jih zajema ta uredba, je treba določiti posebne varnostne zahteve za vse zahteve glede interoperabilnosti in učinkovitosti.

(16) V skladu z Uredbo (ES) št. 552/2004 morajo izvedbene določbe za interoperabilnost vsebovati opis posebnih postopkov za ugotavljanje skladnosti, s katerimi se ugotavlja skladnost ali primernost uporabe sestavnih delov, in verifikacije sistemov.

(17) Če bi se službe zračnega prometa izvajale predvsem za zrakoplove, ki letijo v splošnem zračnem prometu pod vojaškim nadzorom, bi lahko omejitve pri naročanju preprečile skladnost s to uredbo.

(18) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem Odbora za enotno evropsko nebo –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Vsebina

Ta uredba določa zahteve za sisteme, ki prispevajo k zagotavljanju nadzornih podatkov, njihove sestavne dele in pripadajoče postopke, da bi se zagotovilo usklajeno delovanje, interoperabilnost in učinkovitost teh sistemov v okviru evropske mreže za upravljanje zračnega prometa (EATMN) ter za namen civilno-vojaške koordinacije.

Člen 2

Področje uporabe

1. Ta uredba se uporablja za nadzorno verigo, sestavljeno iz:

(a) nadzornih sistemov v zraku, njihovih sestavnih delov in pripadajočih postopkov;

(b) nadzornih sistemov na zemlji, njihovih sestavnih delov in pripadajočih postopkov;

(c) sistemov za obdelavo nadzornih podatkov, njihovih sestavnih delov in pripadajočih postopkov;

(d) komunikacijskih sistemov zemlja–zemlja, ki se uporabljajo za razširjanje nadzornih podatkov, njihovih sestavnih delov in pripadajočih postopkov.

2. Ta uredba se uporablja za vse lete splošnega zračnega prometa v skladu s pravili instrumentalnega letenja v zračnem prostoru, določenem v členu 1(3) Uredbe (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta [1], razen člena 7(3) in (4), ki se uporablja za vse lete splošnega zračnega prometa.

3. Ta uredba se uporablja za izvajalce služb zračnega prometa, ki opravljajo storitve kontrole zračnega prometa na podlagi nadzornih podatkov, ter za izvajalce komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih storitev, ki upravljajo sisteme iz odstavka 1.

Člen 3

Opredelitve pojmov

Za namene te uredbe se uporabljajo opredelitve pojmov iz člena 2 Uredbe (ES) št. 549/2004.

Uporabljajo pa se tudi naslednje opredelitve pojmov:

1. „nadzorni podatki“ pomeni katere koli podatke, časovno ožigosane ali ne, v nadzornem sistemu, ki se nanašajo na:

   (a) 2D-položaj zrakoplova;

   (b) navpični položaj zrakoplova;

   (c) lego zrakoplova;

   (d) identiteto zrakoplova;

   (e) 24-bitni naslov zrakoplova ICAO;

   (f) cilj zrakoplova;

   (g) hitrost zrakoplova;

   (h) pospeševanje zrakoplova;

2. „operater“ pomeni osebo, organizacijo ali podjetje, ki je vključeno ali želi biti vključeno v obratovanje zrakoplova;

[1] UL L 96, 31.3.2004, str. 20.

3. „ADS-B“ pomeni samodejni odvisni nadzor – difuzijo, tj. tehniko nadzora, s katero zrakoplov prek podatkovne zveze samodejno zagotavlja podatke, pridobljene s pomočjo navigacije na letalu in sistemov za določanje položaja;

4. „ADS-B Out“ pomeni zagotavljanje nadzornih podatkov ADS-B z oddajanjem signalov z zrakoplova;

5. „škodljive motnje“ pomeni motnje, ki preprečujejo izpolnjevanje zahtev glede učinkovitosti;

6. „nadzorna veriga“ pomeni sistem, sestavljen iz skupine naprav v zraku in na zemlji, ki se uporabljajo za določanje ustreznih nadzornih podatkov zrakoplova, vključno s sistemom za obdelavo nadzornih podatkov, če se uporablja;

7. „kooperativna nadzorna veriga“ pomeni nadzorno verigo, ki za določitev nadzornih podatkov potrebuje sestavne dele tako na zemlji kot v zraku;

8. „sistem za obdelavo nadzornih podatkov“ pomeni sistem, ki obdeluje vse prejete nadzorne podatke za izvedbo najboljše ocene nadzornih podatkov zadevnega zrakoplova;

9. „identifikacija zrakoplova“ pomeni skupino črk, številk ali kombinacijo obeh, ki je enaka ali po oznaki enaka klicnemu znaku zrakoplova in ki se uporablja za komunikacijo zrak–zemlja ter za identifikacijo zrakoplova pri komunikaciji služb zračnega prometa zemlja–zemlja;

10. „državni zrakoplov“ pomeni vsak zrakoplov, ki se uporablja za namene vojske, carine in policije;

11. „državni zrakoplov, namenjen za prevoz,“ pomeni državni zrakoplov z nepremičnimi krili, ki je namenjen za prevoz ljudi in/ali tovora;

12. „ekstrapolirati“ pomeni načrtovati, predvideti ali razširiti znane podatke na podlagi vrednosti v že opazovanem časovnem intervalu;

13. „predviden“ pomeni ekstrapoliran za obdobje, daljše od obdobja za posodobitev nadzornih sistemov na zemlji;

14. „čas uporabnosti“ pomeni čas, za katerega je bil podatek v nadzorni verigi izmerjen, ali čas, za katerega je bil podatek v nadzorni verigi izračunan;

15. „točnost“ pomeni stopnjo skladnosti dane vrednosti podatka z njegovo dejansko vrednostjo v času, ko podatek izstopi iz nadzorne verige;

16. „razpoložljivost“ pomeni stopnjo, do katere je sistem ali sestavni del delujoč in dostopen za uporabo;

17. „integriteta“ pomeni stopnjo neodkrite (na ravni sistema) neskladnosti vhodne vrednosti podatka z njegovo izhodno vrednostjo;

18. „kontinuiteta“ pomeni verjetnost, da bo sistem deloval brez nepredvidene prekinitve, če bo sistem na voljo ob začetku nameravane operacije;

19. „pravočasnost“ pomeni razliko med časom izhoda podatka in časom njegove uporabnosti.

Člen 4

Zahteve glede učinkovitosti

1. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa zagotovijo nemoteno delovanje v zračnem prostoru v njihovi pristojnosti in na meji s sosednjimi zračnimi prostori, tako da zagotovijo ustrezne minimalne zahteve za razdvajanje zrakoplova.

2. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa zagotovijo, da so sistemi iz točk (b), (c) in (d) člena 2(1) ustrezno razviti, tako da podpirajo minimalno razdvajanje v skladu z odstavkom 1.

3. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa zagotovijo, da je rezultat nadzorne verige iz člena 2(1) v skladu z zahtevami glede učinkovitosti iz Priloge I, pod pogojem, da so uporabljene funkcije sestavnega dela na zrakoplovu v skladu z zahtevami iz Priloge II.

4. Če izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa ugotovi, da letalska elektronika določenega zrakoplova ne deluje pravilno, obvesti operaterja leta o odstopanju od zahtev glede učinkovitosti. Operater pred naslednjim letom razišče zadevo in izvede potrebna popravila v skladu z običajnimi vzdrževalnimi in korektivnimi postopki za zrakoplov in njegovo elektroniko.

Člen 5

Zahteve glede interoperabilnosti

1. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa zagotovijo, da so vsi nadzorni podatki, preneseni z njihovih sistemov iz točk (b) in (c) člena 2(1) na druge izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, v skladu z zahtevami iz Priloge III.

2. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa pri prenašanju nadzornih podatkov z njihovih sistemov iz točk (b) in (c) člena 2(1) na druge izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa sklenejo z njimi formalne dogovore za izmenjavo podatkov v skladu z zahtevami iz Priloge IV.

3. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa zagotovijo, da ima kooperativna nadzorna veriga najpozneje do 2. januarja 2020 potrebno zmogljivost, ki jim omogoča uvedbo individualne identifikacije zrakoplova z uporabo identifikacije zrakoplova z navzdolnjo povezavo, ki jo omogoča zrakoplov, opremljen v skladu s Prilogo II.

4. Operaterji zagotovijo:

(a) da so zrakoplovi, ki opravljajo lete iz člena 2(2) z individualnim spričevalom o plovnosti, ki je bilo prvič izdano 8. januarja 2015 ali pozneje, opremljeni s sekundarnimi nadzornimi radarskimi odzivniki z zmogljivostmi iz dela A Priloge II;

(b) da so zrakoplovi, katerih največja certificirana vzletna masa presega 5 700 kg ali katerih največja hitrost letenja presega 250 vozlov, ki opravljajo lete iz člena 2(2) z individualnim spričevalom o plovnosti, ki je bilo prvič izdano 8. januarja 2015 ali pozneje, opremljeni s sekundarnimi nadzornimi radarskimi odzivniki, ki imajo poleg zmogljivosti iz dela A Priloge II tudi zmogljivosti iz dela B navedene priloge;

(c) da so zrakoplovi z nepremičnimi krili, katerih največja certificirana vzletna masa presega 5 700 kg ali katerih največja hitrost letenja presega 250 vozlov, ki opravljajo lete iz člena 2(2) z individualnim spričevalom o plovnosti, ki je bilo prvič izdano 8. januarja 2015 ali pozneje, opremljeni s sekundarnimi nadzornimi radarskimi odzivniki, ki imajo poleg zmogljivosti iz dela A Priloge II tudi zmogljivosti iz dela C navedene priloge.

5. Operaterji najpozneje do 7. decembra 2017 zagotovijo:

(a) da so zrakoplovi, ki opravljajo lete iz člena 2(2) z individualnim spričevalom o plovnosti, ki je bilo prvič izdano pred 8. januarjem 2015, opremljeni s sekundarnimi nadzornimi radarskimi odzivniki z zmogljivostmi iz dela A Priloge II;

(b) da so zrakoplovi, katerih največja certificirana vzletna masa presega 5 700 kg ali katerih največja hitrost letenja presega 250 vozlov, ki opravljajo lete iz člena 2(2) z individualnim spričevalom o plovnosti, ki je bilo prvič izdano pred 8. januarjem 2015, opremljeni s sekundarnimi nadzornimi radarskimi odzivniki, ki imajo poleg zmogljivosti iz dela A Priloge II tudi zmogljivosti iz dela B navedene priloge;

(c) da so zrakoplovi z nepremičnimi krili, katerih največja certificirana vzletna masa presega 5 700 kg ali katerih največja hitrost letenja presega 250 vozlov, ki opravljajo lete iz člena 2(2) z individualnim spričevalom o plovnosti, ki je bilo prvič izdano pred 8. januarjem 2015, opremljeni s sekundarnimi nadzornimi radarskimi odzivniki, ki imajo poleg zmogljivosti iz dela A Priloge II tudi zmogljivosti iz dela C navedene priloge.

6. Operaterji zagotovijo, da zrakoplovi, opremljeni v skladu z odstavkoma 4 in 5 ter katerih največja certificirana vzletna masa presega 5 700 kg ali katerih največja hitrost letenja presega 250 vozlov, opravljajo lete z uporabo več anten, kot je določeno v odstavku 3.1.2.10.4 Priloge 10 k Čikaški konvenciji, Zvezek IV, četrta izdaja, vključno z vsemi spremembami do št. 85.

7. Države članice lahko uvedejo zahteve za prevoz v skladu s točko (b) odstavka 4 in točko (b) odstavka 5 za vse zrakoplove, ki opravljajo lete iz člena 2(2) na območjih, na katerih nadzorne storitve opravljajo izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa z uporabo nadzornih podatkov iz dela B Priloge II.

8. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa zagotovijo, da najučinkoviteje razvijejo sisteme iz točk (b), (c) in (d) člena 2(1), preden jih dajo v uporabo, in sicer ob upoštevanju lokalnih izvajalskih okolij, omejitev in potreb ter zmogljivosti uporabnikov zračnega prostora.

Člen 6

Zaščita spektra

1. Države članice najpozneje do 5. februarja 2015 zagotovijo, da sekundarni nadzorni radarski odzivnik na katerem koli zrakoplovu, ki leti nad državo članico, ni podvržen pretiranemu spraševanju, ki se prenaša prek nadzornih spraševalnikov na zemlji, ki so pri sprejemanju ali nesprejemanju odzivov dovolj močni, da presegajo najmanjši prag prejemnika sekundarnega nadzornega radarskega odzivnika.

2. Za namen odstavka 1 vsota takih spraševanj ne sme povzročiti, da bi sekundarni nadzorni radarski odzivnik presegel hitrost odziva na sekundo, razen nezahtevanih sporočil iz odstavka 3.1.1.7.9.1 za odzive Mode A/C in odstavka 3.1.2.10.3.7.3 za odzive Mode S Priloge 10 k Čikaški konvenciji, Zvezek IV, četrta izdaja.

3. Države članice najpozneje do 5. februarja 2015 zagotovijo, da uporaba oddajnika na zemlji v državi članici ne povzroči škodljivih motenj na drugih nadzornih sistemih.

4. V primeru nesoglasja med državami članicami v zvezi z ukrepi iz odstavkov 1 in 3 zadevne države članice posredujejo zadevo v obravnavo Komisiji.

Člen 7

Pripadajoči postopki

1. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa ocenijo raven učinkovitosti nadzorne verige na zemlji, preden jo dajo v uporabo ter redno med njeno uporabo, v skladu z zahtevami iz Priloge V.

2. Operaterji zagotovijo, da se pregledi izvajajo najmanj vsaki dve leti ter kadar koli je ugotovljena nepravilnost na določenem zrakoplovu, tako da se podatki iz točke 3 dela A Priloge II, točke 3 dela B Priloge II in točke 2 dela C Priloge II, če se uporabljajo, ustrezno prenašajo prek sekundarnih nadzornih radarskih odzivnikov, nameščenih na zrakoplovu. Če kateri koli podatki niso bili ustrezno preneseni, operater pred naslednjim letom razišče zadevo in izvede potrebna popravila v skladu z običajnimi vzdrževalnimi in korektivnimi postopki za zrakoplov in njegovo elektroniko.

3. Države članice zagotovijo, da je dodelitev 24-bitnega naslova zrakoplovu ICAO, opremljenem z odzivnikom Mode S, v skladu s poglavjem 9 in dodatkom Priloge 10 k Čikaški konvenciji, Zvezek III, druga izdaja, vključno z vsemi spremembami do št. 85.

4. Operaterji zagotovijo, da na zrakoplovu, ki ga upravljajo, kateri koli odzivnik Mode S deluje s 24-bitnim naslovom zrakoplova ICAO, ki ustreza registraciji, ki jo je dodelila država, v kateri je zrakoplov registriran.

Člen 8

Državni zrakoplov

1. Države članice zagotovijo, da so državni zrakoplovi, ki opravljajo lete v skladu s členom 2(2), najpozneje do 7. decembra 2017 opremljeni s sekundarnimi nadzornimi radarskimi odzivniki z zmogljivostjo iz dela A Priloge II.

2. Države članice zagotovijo, da so najpozneje do 1. januarja 2019 državni zrakoplovi, namenjeni za prevoz, katerih največja certificirana vzletna masa presega 5 700 kg ali katerih največja hitrost letenja presega 250 vozlov, ki opravljajo lete v skladu s členom 2(2), opremljeni s sekundarnimi nadzornimi radarskimi odzivniki, ki imajo poleg zmogljivosti iz dela A Priloge II tudi zmogljivost iz delov B in C navedene priloge.

3. Države članice najpozneje do 1. julija 2016 pošljejo Komisiji seznam državnih zrakoplovov, ki jih ni mogoče opremiti s sekundarnimi nadzornimi radarskimi odzivniki, ki so v skladu z zahtevami iz dela A Priloge II, ter utemeljitev za neopremljenost.

Države članice najpozneje do 1. julija 2018 pošljejo Komisiji seznam državnih zrakoplovov, namenjenih za prevoz, katerih največja certificirana vzletna masa presega 5 700 kg ali katerih največja hitrost letenja presega 250 vozlov, ki jih ni mogoče opremiti s sekundarnimi nadzornimi radarskimi odzivniki, ki so v skladu z zahtevami iz delov B in C Priloge II, ter utemeljitev za neopremljenost.

Neopremljenost je utemeljena v enem od naslednjih primerov:

(a) v primeru prepričljivih tehničnih razlogov;

(b) v primeru državnih zrakoplovov, ki opravljajo lete v skladu s členom 2(2), ki bodo najpozneje do 1. januarja 2020 prenehali obratovati;

(c) v primeru omejitev pri naročanju.

4. Če državnih zrakoplovov ni mogoče opremiti s sekundarnimi nadzornimi radarskimi odzivniki iz odstavka 1 ali 2 zaradi primera iz točke (c) odstavka 3, države članice vključijo v utemeljitev načrte za naročanje v zvezi s temi zrakoplovi.

5. Izvajalci služb zračnega prometa zagotovijo, da se lahko državni zrakoplovi iz odstavka 3 prilagodijo, če jih je mogoče varno upravljati znotraj zmogljivosti sistema upravljanja zračnega prometa.

6. Države članice v nacionalnih zbornikih letalskih informacij objavijo postopke za ravnanje z državnimi zrakoplovi, ki niso opremljeni v skladu z odstavkom 1 ali 2.

7. Izvajalci služb zračnega prometa vsako leto državi članici, ki jih je določila, sporočijo svoje načrte za ravnanje z državnimi zrakoplovi, ki niso opremljeni v skladu z odstavkom 1 ali 2. Ti načrti se opredelijo ob upoštevanju meja zmogljivosti, povezanih s postopki iz odstavka 6.

Člen 9

Varnostne zahteve

1. Države članice zagotovijo, da udeležene strani najpozneje do 5. februarja 2015 izvedejo oceno varnosti za vse obstoječe sisteme iz točk (b), (c) in (d) člena 2(1).

2. Države članice zagotovijo, da je pred vsako spremembo obstoječega sistema iz točk (b), (c) in (d) člena 2(1) ali pred uvedbo novih sistemov opravljena ocena varnosti, vključno s prepoznavanjem nevarnosti ter postopki v zvezi z oceno in ublažitvijo tveganja, ki jih opravijo udeležene strani.

3. Med ocenjevanjem iz odstavkov 1 in 2 je treba upoštevati vsaj zahteve iz Priloge VI.

Člen 10

Skladnost ali primernost za uporabo sestavnih delov

Pred izdajo ES-izjave o skladnosti ali primernosti za uporabo sestavnih delov iz člena 5 Uredbe (ES) št. 552/2004 proizvajalci sestavnih delov sistemov iz člena 2(1) te uredbe ali njihovi pooblaščeni zastopniki s sedežem v Uniji ocenijo skladnost ali primernost za uporabo teh sestavnih delov v skladu z zahtevami iz Priloge VII.

Vendar pa se postopki certificiranja, ki so v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta [1], štejejo za sprejemljive pri ugotavljanju skladnosti teh sestavnih delov, če dokazujejo izpolnjevanje zahtev te uredbe glede interoperabilnosti, učinkovitosti in varnosti.

Člen 11

Verifikacija sistemov

1. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, ki lahko dokažejo ali so dokazali, da izpolnjujejo pogoje iz Priloge VIII, opravijo verifikacijo sistemov iz točk (b), (c) in (d) člena 2(1) v skladu z zahtevami iz dela A Priloge IX.

2. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, ki ne morejo dokazati, da izpolnjujejo pogoje iz Priloge VIII, sklenejo s priglašenim organom podizvajalsko pogodbo o verifikaciji sistemov iz točk (b), (c) in (d) člena 2(1). Ta verifikacija se izvaja v skladu z zahtevami iz dela B Priloge IX.

3. Postopki certificiranja, ki so v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008, se štejejo za sprejemljive pri verifikaciji sistemov, če dokazujejo izpolnjevanje zahtev te uredbe glede interoperabilnosti, učinkovitosti in varnosti.

Člen 12

Dodatne zahteve

1. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa zagotovijo, da je vse zadevno osebje ustrezno seznanjeno z zahtevami te uredbe in da je ustrezno usposobljeno za svoje delovne naloge.

2. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa:

(a) razvijajo in vzdržujejo priročnike obratovanja, ki vsebujejo potrebna navodila in informacije, in s tem zagotovijo, da vse osebje uporablja to uredbo;

(b) zagotovijo, da so priročniki iz točke (a) dostopni in se posodabljajo ter da se njihova posodobitev in razdelitev izvajata v skladu z načeli ustreznega upravljanja kakovosti in razvrstitve dokumentacije;

(c) zagotovijo, da so delovne metode in postopki obratovanja skladni s to uredbo.

3. Operaterji sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev, da je osebje, ki upravlja in vzdržuje nadzorno opremo, pravilno seznanjeno z ustreznimi določbami te uredbe, ustrezno usposobljeno za svoje delovne naloge in da so navodila za uporabo te opreme na voljo v pilotski kabini, kadar je to mogoče.

4. Države članice zagotovijo skladnost s to uredbo, vključno z objavo pomembnih informacij o nadzorni opremi v nacionalnih zbornikih letalskih informacij.

[1] UL L 79, 19.3.2008, str. 1.

Člen 13

Izvzetja iz kooperativne nadzorne verige

1. V posebnem primeru dostopov, v katerih storitve zračnega prometa opravljajo vojaške enote ali v katerih se te storitve opravljajo pod vojaškim nadzorom, in kadar omejitve pri naročanju preprečujejo skladnost s členom 5(3), države članice najpozneje do 31. decembra 2017 pošljejo Komisiji rok za uskladitev kooperativne nadzorne verige, ki ne sme biti poznejši od 2. januarja 2025.

2. Po posvetovanju z upravljavcem omrežja in najpozneje do 31. decembra 2018 lahko Komisija pregleda izvzetja iz odstavka 1, ki bi lahko imela velik vpliv na EATMN.

Člen 14

Izvzetja v zvezi z zrakoplovi

1. Zrakoplovi določenih tipov s spričevalom o plovnosti, ki je bilo prvič izdano pred 8. januarjem 2015, in katerih največja vzletna masa presega 5 700 kg ali katerih največja hitrost letenja presega 250 vozlov ter ki na digitalnem vodilu na krovu nimajo na voljo celotnega niza parametrov iz dela C Priloge II, se lahko izvzamejo iz izpolnjevanja zahtev iz točke (c) člena 5(5).

2. Zrakoplovi določenih tipov s spričevalom o plovnosti, ki je bilo prvič izdano pred 1. januarjem 1990, in katerih največja vzletna masa presega 5 700 kg ali katerih največja hitrost letenja presega 250 vozlov, se lahko izvzamejo iz izpolnjevanja zahtev iz člena 5(6).

3. Zadevne države članice najpozneje do 1. julija 2017 pošljejo Komisiji podrobne informacije, ki utemeljujejo potrebo po odobritvi izvzetij teh določenih tipov zrakoplovov na podlagi meril iz odstavka 5.

4. Komisija pregleda zahteve za izvzetje iz odstavka 3 in po posvetovanju z udeleženimi stranmi sprejme odločitev.

5. Merila iz odstavka 3 vključujejo naslednje:

(a) določene tipe zrakoplovov, ki so dosegli konec svojega proizvodnega cikla;

(b) določene tipe zrakoplovov, ki se proizvajajo v omejenem številu;

(c) nesorazmerne stroške predelave.

Člen 15

Začetek veljavnosti in uporabe

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 4, člen 5(1) in (2) ter člen 7(1) se uporabljajo od 13. decembra 2013.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 22. novembra 2011

Za Komisijo

Predsednik

José Manuel BARROSO

PRILOGA I

Zahteve glede učinkovitosti iz člena 4(3)

1. **Zahteve glede nadzornih podatkov**

1.1 Vse nadzorne verige iz člena 4(3) zagotovijo najmanj naslednje nadzorne podatke:

(a) podatki o 2D-položaju (vodoravni položaj zrakoplova);

(b) status nadzornih podatkov:

— kooperativni / nekooperativni / kombinirani,

— predvideni ali ne,

— čas uporabnosti podatkov o 2D-položaju.

1.2 Poleg tega vse kooperativne nadzorne verige iz člena 4(3) zagotovijo najmanj naslednje nadzorne podatke:

(a) podatke o navpičnem položaju (na podlagi vrednosti tlačne višine, prejete z zrakoplova);

(b) operativne podatke za identifikacijo (identiteta zrakoplova, prejeta z zrakoplova, kot je identifikacija zrakoplova in/ali oznaka Mode A);

(c) dodatne kazalnike:

— kazalnike v nujnih primerih (tj. nezakonite motnje, nedelovanje radia in splošna nevarnost),

— posebni kazalnik položaja;

(d) status nadzornih podatkov (čas uporabnosti podatkov o navpičnem položaju).

2. **Zahteve glede učinkovitosti nadzornih podatkov**

2.1 Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa določijo zahteve glede točnosti, razpoložljivosti, integritete, kontinuitete in pravočasnosti nadzornih podatkov, ki jih zagotavljajo sistemi iz člena 4(3) in ki se uporabljajo za omogočanje izvajanja nadzornih aplikacij.

2.2 Ocena točnosti podatkov o vodoravnem položaju, ki jih zagotovijo sistemi iz člena 4(3), vključuje najmanj oceno napake pri vodoravnem položaju.

2.3 Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa preverijo skladnost z zahtevami glede učinkovitosti v skladu s točkama 2.1 in 2.2.

2.4 Potrjevanje skladnosti se izvaja na podlagi nadzornih podatkov, ki jih nadzorna veriga posreduje uporabniku nadzornih podatkov.

PRILOGA II

Del A: Zmogljivosti sekundarnega nadzornega radarskega odzivnika iz člena 4(3), člena 5(4)(a) in (5)(a), člena 7(2), člena 8(1) in (2)

1. Najmanjša zmogljivost sekundarnega nadzornega odzivnika je Mode S Level 2s, certificirana v skladu z odstavki 2.1.5.1.2, 2.1.5.1.7 in 3.1.2.10 Priloge 10 k Čikaški konvenciji, Zvezek IV (četrta izdaja, vključno z vsemi spremembami do št. 85).

2. Vsak uporabljen register odzivnika je v skladu z ustreznim razdelkom dokumenta ICAO št. 9871 (2. izdaja).

3. Naslednji podatki so na voljo odzivniku in jih odzivnik prenaša prek protokola Mode S in v oblikah, določenih v dokumentu ICAO št. 9871 (2.. izdaja):

   (a) 24-bitni naslov zrakoplova ICAO;

   (b) oznaka Mode A;

   (c) tlačna višina;

   (d) status leta (na zemlji ali v zraku);

   (e) poročilo za zmogljivost podatkovnih zvez;

      — zmogljivost sistema za izogibanje trčenj v zraku (ACAS),

      — zmogljivost storitev, specifičnih za Mode S,

      — zmogljivost identifikacije zrakoplova,

      — zmogljivost oddajanja nezahtevanih sporočil,

      — zmogljivost nadzornega identifikatorja,

      — poročilo za zmogljivost *Ground Initiated Comms.-B* (GICB) pri splošni uporabi (prikaz sprememb),

      — številka različice podomrežja Mode S;

   (f) poročilo za zmogljivost GICB pri splošni uporabi;

   (g) identifikacija zrakoplova;

   (h) prikaz posebnega položaja (SPI);

   (i) status nujnega primera (splošna nevarnost, prekinjena komunikacija, nezakonite motnje), vključno z uporabo posebnih oznak Mode A za prikaz različnih nujnih primerov;

   (j) navodila za izogibanje trčenj v zraku ACAS, če je zrakoplov opremljen s sistemom za preprečevanje trčenj v zraku II (*Traffic Alert and Collision Avoidance System II* – TCAS II).

4. Odzivniku so lahko na voljo tudi drugi podatki.

5. Odzivnik prenaša podatke iz točke 4 le prek protokola Mode S, če postopek certifikacije zrakoplova in opreme zajema prenos teh podatkov prek protokola Mode S.

6. Kontinuiteta delovanja odzivnika, ki podpira protokol Mode S, je enaka ali manjša od $2. 10^{-4}$ na uro letenja (povprečni čas med okvarami je enak ali večji od 5 000 ur letenja).

Del B: Zmogljivosti sekundarnega nadzornega radarskega odzivnika iz člena 4(3), člena 5(4)(b), (5)(b) in (7), člena 7(2) in člena 8(3)

1. Najmanjša zmogljivost sekundarnega nadzornega odzivnika je Mode S Level 2es, certificirana v skladu z odstavki 2.1.5.1.2, 2.1.5.1.6, 2.1.5.1.7 in 3.1.2.10 Priloge 10 k Čikaški konvenciji, Zvezek IV (četrta izdaja, vključno z vsemi spremembami do št. 85).

2. Vsak uporabljen register odzivnika je v skladu z ustreznim razdelkom dokumenta ICAO št. 9871 (2. izdaja).

3. Naslednji podatki so na voljo odzivniku in jih odzivnik prenaša prek različice 2 protokola razširjenega nezahtevanega sporočila (ES) ADS-B v oblikah, določenih v dokumentu ICAO št. 9871 (2. izdaja):

   (a) 24-bitni naslov zrakoplova ICAO;

   (b) identifikacija zrakoplova;

   (c) oznaka Mode A;

   (d) prikaz posebnega položaja (SPI) z istim virom kot za ustrezen parameter iz dela A;

   (e) status nujnega primera (splošna nevarnost, prekinitev komunikacije, nezakonite motnje) z istim virom kot za ustrezen parameter iz dela A;

   (f) številka različice ADS-B (enaka 2);

   (g) kategorija emitorja ADS-B;

   (h) geodetski vodoravni položaj, ki vključuje zemljepisno širino in dolžino v skladu z revidiranim svetovnim geodetskim sistemom iz leta 1984 (WGS84), tako v zraku kot na zemlji;

   (i) kazalniki kakovosti geodetskega vodoravnega položaja (v skladu z mejo ohranitve integritete (NIC), kategorijo 95-odstotne navigacijske natančnosti položaja (NAC_p), ravnjo integritete vira (SIL) in ravnjo zanesljivosti zasnove sistema (SDA));

   (j) tlačna višina z istim virom kot za ustrezen parameter iz dela A;

   (k) geometrična višina v skladu z revidiranim svetovnim geodetskim sistemom iz leta 1984 (WGS84), zagotovljena kot dodatek in kodirana kot razlika od tlačne višine;

   (l) geometrična vertikalna točnost (GVA);

   (m) hitrost v primerjavi s tlemi, tako v zraku (hitrost v zraku vzhod/zahod in sever/jug v primerjavi s tlemi) kot na zemlji (smer/pot in gibanje letala glede na površino zemlje);

   (n) kazalnik kakovosti hitrosti, ki ustreza kategoriji navigacijske natančnosti za hitrost (NAC_v);

   (o) kodirana dolžina in širina zrakoplova;

   (p) zamik antene sistema za globalno satelitsko navigacijo (GNSS);

   (q) vertikalna hitrost: barometrična vertikalna hitrost z istim virom kot za ustrezen parameter iz točke 2(g) dela C, če zrakoplov mora ali je sposoben prenesti ta podatek prek protokola Mode S, ali vertikalna hitrost v skladu s sistemom za globalno satelitsko navigacijo (GNSS);

   (r) izbrana nadmorska višina na plošči za nadzor načina / enoti kontrole letenja (MCP/FCU) z istim virom kot za ustrezen parameter iz dela C, če zrakoplov mora ali je sposoben prenesti ta podatek prek protokola Mode S;

(s) nastavitev zračnega tlaka (minus 800 hektopaskalov) z istim virom kot za ustrezen parameter iz dela C, če zrakoplov mora ali je sposoben prenesti ta podatek prek protokola Mode S;

(t) navodila za izogibanje trčenj v zraku ACAS, če je zrakoplov opremljen s TCAS II z istim virom kot za ustrezen parameter iz dela A.

4. Nadzorni podatki (podatki iz točke 3(h), (k) in (m)) in njihovi kazalniki kakovosti (podatki iz točke 3(i), (l) in (n)) se prenesejo odzivnikom prek istega fizičnega vmesnika.

5. Vir podatkov, povezan z odzivnikom, in zagotavljanje podatkov iz točke 3(h) in (i) morata izpolnjevati naslednje zahteve glede integritete podatkov:

(a) raven integritete vira (SIL, izražena glede na NIC) vodoravnega položaja (podatek iz točke 3(h)) je enaka ali manjša od 10^{-7} na uro letenja;

(b) čas za alarm (podatek iz točke 3(h)) v zvezi z integriteto vodoravnega položaja (ki povzroča spremembo kazalnika kakovosti NIC), če je za doseganje ravni integritete vira vodoravnega položaja potrebno spremljanje na krovu, je enak ali krajši od 10 sekund.

6. Glavni vir za pridobivanje podatkov iz točke 3(h) in (i) je združljiv vsaj s sprejemniki GNSS, ki izvajajo samostojno spremljanje integritete prek sprejemnika (RAIM) ter odkrivanje in izključevanje napak (FDE), vključno z ustreznimi informacijami o statusu meritev ter mejo ohranitve integritete in navedbami 95-odstotne natančnosti.

7. Raven integritete virov podatkov v sistemu za pridobivanje podatkov iz točke 3(f), (g), (k) do (p) je enaka ali manjša od 10^{-5} na uro letenja.

8. Informacije kazalnika kakovosti (NIC, NACp, SIL, SDA, NACv in GVA) (podatki iz točke 3(i), (l) in (n)) izražajo dejansko učinkovitost izbranega vira podatkov v času uporabnosti meritve podatkov iz točke 3(h), (k) in (m)).

9. V zvezi z obdelavo podatkov iz točke 3(a) do (t) je raven integritete sistema odzivnika za protokol razširjenega nezahtevanega sporočila ADS-B, vključno z morebitno povezavo letalske elektronike z odzivnikom, enaka ali manjša od 10^{-5} na uro letenja.

10. Skupna zakasnitev podatkov o vodoravnem položaju (podatki iz točke 3(h) in (i)) je enaka ali krajša od 1,5 sekunde v 95 % vseh prenosov.

11. Nenadomeščena zakasnitev podatka o vodoravnem položaju (podatki iz točke 3(h)) je enaka ali krajša od 0,6 sekunde v 95 % primerov ter enaka ali krajša od 1,0 sekunde v 99,9 % vseh prenosov.

12. Skupna zakasnitev podatkov o hitrosti na tleh (podatki iz točke 3(m) in (n)) je enaka ali krajša od 1,5 sekunde v 95 % vseh prenosov.

13. Če je odzivnik nastavljen tako, da uporablja razvidno oznako Mode A 1000, je treba onemogočiti oddajanje informacij v okviru oznake Mode A prek protokola razširjenega nezahtevanega sporočila ADS-B.

14. Odzivniku so lahko na voljo tudi drugi podatki.

15. Razen v oblikah, rezerviranih za vojaške namene, odzivnik prenaša podatke iz točke 14 le prek protokola razširjenega nezahtevanega sporočila ADS-B, če postopek certifikacije zrakoplova in opreme zajema prenos teh podatkov prek protokola razširjenega nezahtevanega sporočila ADS-B.

16. Kontinuiteta delovanja odzivnika, ki podpira protokol ADS-B, je enaka ali manjša od $2.\ 10^{-4}$ na uro letenja (povprečni čas med okvarami je enak ali večji od 5 000 ur letenja).

Del C: Zmogljivost sekundarnega nadzornega radarskega odzivnika za dodatne nadzorne podatke iz člena 4(3), člena 5(4)(c) in (5)(c), člena 7(2), člena 8(3) in člena 14(1)

1. Vsak uporabljen register odzivnika je v skladu z ustreznim razdelkom dokumenta ICAO št. 9871 (2. izdaja).

2. Naslednji podatki so na voljo odzivniku in jih odzivnik prenaša na zahtevo nadzorne verige na zemlji, in sicer prek protokola Mode S in v oblikah, določenih v dokumentu ICAO št. 9871 (2. izdaja):

   (a) izbrana nadmorska višina (MCP/FCU);

   (b) kotalni kot;

   (c) dejanski kot proge;

   (d) hitrost na tleh;

   (e) magnetna smer;

   (f) indicirana zračna hitrost (IAS) ali Machovo število;

   (g) vertikalna hitrost (barometrična ali baroinertna);

   (h) nastavitev zračnega tlaka (minus 800 hektopaskalov);

   (i) dejanski kot proge ali dejanska zračna hitrost, če kot proge ni na voljo.

3. Odzivniku so lahko na voljo tudi drugi podatki.

4. Odzivnik prenaša podatke iz točke 3 le prek protokola Mode S, če postopek certifikacije zrakoplova in opreme zajema prenos teh podatkov prek protokola Mode S.

PRILOGA III

Zahteve glede izmenjave nadzornih podatkov iz člena 5(1)

1. Nadzorne podatke, ki se izmenjujejo med sistemi iz točk (b) in (c) člena 2(1), je treba posredovati v obliki, o kateri se dogovorijo udeležene strani.

2. Nadzorni podatki, ki se zunaj sistemov iz točk (b) in (c) člena 2(1) prenašajo drugim izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa, omogočajo:

   (a) identifikacijo vira podatkov;

   (b) identifikacijo vrste podatkov.

3. Nadzorni podatki, ki se zunaj sistemov iz točk (b) in (c) člena 2(1) prenašajo drugim izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa, so časovno ožigosani in izraženi z univerzalnim koordiniranim časom (UTC).

PRILOGA IV

Zahteve za sklenitev formalnih dogovorov iz člena 5(2)

Formalni dogovori med izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa za izmenjavo nadzornih podatkov imajo najmanj naslednjo vsebino:

(a) podpisnice dogovorov;

(b) veljavnost dogovorov;

(c) področje uporabe nadzornih podatkov;

(d) vire nadzornih podatkov;

(e) obliko izmenjave nadzornih podatkov;

(f) načine komunikacije za izmenjavo nadzornih podatkov;

(g) končno točko, na kateri se zagotovi storitev izmenjave nadzornih podatkov;

(h) zahteve glede kakovosti nadzornih podatkov v smislu:

— kazalnikov ali parametrov uspešnosti, ki se uporabljajo za spremljanje kakovosti nadzornih podatkov,

— metod in orodij, ki jih je treba uporabljati za merjenje kakovosti nadzornih podatkov,

— pogostnosti meritev kakovosti nadzornih podatkov,

— postopkov poročanja o kakovosti podatkov,

— za vsak kazalnik uspešnosti se določi sprejemljiv razpon vrednosti, vključno s postopkom, ki ga je treba izvajati, če je vrednost zunaj določenega razpona,

— določitve strani, odgovorne za preverjanje in zagotavljanje izpolnjevanja zahtev glede kakovosti;

(i) dogovorjene ravni storitev v smislu:

— ur razpoložljivosti,

— kontinuitete,

— integritete,

— povprečnega časa med okvarami,

— reakcijskih časov za začasne prekinitve,

— postopkov načrtovanja in izvajanja preventivnega vzdrževanja;

(j) postopke upravljanja sprememb;

(k) dogovore glede poročanja o učinkovitosti in razpoložljivosti, vključno z nepredvidenimi začasnimi prekinitvami;

(l) dogovore o upravljanju in usklajevanju;

(m) dogovore o varstvu in obveščanju v zvezi z nadzorno verigo na zemlji.

PRILOGA V

Zahteve glede ocene ravni učinkovitosti nadzornih verig iz člena 7(1)

1. Ocena ravni učinkovitosti sistemov iz točk (b), (c) in (d) člena 2(1) se izvaja v obsegu zračnega prostora, v katerem se izvajajo ustrezne nadzorne storitve z uporabo sistemov.

2. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa redno preverjajo sistem in njegove sestavne dele ter razvijajo in krepijo sistem preverjanja učinkovitosti. Periodiko določi nacionalni nadzorni organ ob upoštevanju značilnosti sistema in njegovih sestavnih delov.

3. Pred izvedbo sprememb zasnove zračnega prostora se preverijo sistemi iz točk (b), (c) in (d) člena 2(1), da se ugotovi, ali v okviru novega obsega obratovanja še vedno izpolnjujejo zahtevano učinkovitost.

PRILOGA VI

Zahteve iz člena 9

1. Zahteve glede učinkovitosti iz člena 4.

2. Zahteve glede interoperabilnosti iz člena 5(2), (3) in (7).

3. Zahteve glede zaščite spektra iz člena 6.

4. Zahteve glede pripadajočih postopkov iz člena 7.

5. Zahteve glede državnih zrakoplovov iz člena 8(5).

6. Dodatne zahteve iz člena 12(3).

7. Zahteve glede izmenjave nadzornih podatkov iz točke 3 Priloge III.

PRILOGA VII

Zahteve glede ugotavljanja skladnosti ali primernosti za uporabo sestavnih delov iz člena 10

1. Dejavnosti potrjevanja skladnosti dokazujejo skladnost ali primernost za uporabo sestavnih delov z veljavnimi zahtevami te uredbe, kadar ti sestavni deli delujejo v preskusnem okolju.
2. Proizvajalec upravlja dejavnosti ocene skladnosti, še zlasti pa:
   (a) določi primerno preskusno okolje;
   (b) preveri, ali program preskušanja opisuje sestavne dele v preskusnem okolju;
   (c) preveri, ali program preskušanja izpolnjuje vse veljavne zahteve;
   (d) zagotovi usklajenost in kakovost tehnične dokumentacije in programa preskušanja;
   (e) načrtuje organizacijo preskusa, osebje, namestitev in konfiguracijo preskusne platforme;
   (f) izvaja preglede in preskuse, kot je opredeljeno v programu preskušanja;
   (g) napiše poročilo, v katerem predstavi rezultate pregledov in preskusov.
3. Proizvajalec zagotovi, da sestavni deli iz člena 10, vključeni v preskusno okolje, izpolnjujejo veljavne zahteve te uredbe.
4. Po zadovoljivo končanem potrjevanju skladnosti ali primernosti za uporabo proizvajalec v okviru svoje pristojnosti sestavi ES-izjavo o skladnosti ali primernosti za uporabo in v njej podrobno opredeli zlasti veljavne zahteve te uredbe, ki jih izpolnjujejo sestavni deli, ter s tem povezane pogoje uporabe v skladu s točko 3 Priloge III k Uredbi (ES) št. 552/2004.

PRILOGA VIII

Pogoji iz člena 11(1) in (2)

1. Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa mora oblikovati metode poročanja znotraj organizacije, ki zagotavljajo in dokazujejo nepristranskost in neodvisnost ocene v zvezi z verifikacijo.
2. Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa mora zagotoviti, da osebje, ki opravlja postopke verifikacije, izvaja preglede z najvišjo možno stopnjo strokovne neoporečnosti in tehnične usposobljenosti ter da ni pod pritiskom in ne prejema spodbud, zlasti finančnih, ki bi lahko vplivale na presojo ali rezultate pregledov, predvsem od oseb ali skupin, na katere vplivajo rezultati pregledov.
3. Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa mora zagotoviti, da ima osebje, ki je vključeno v postopke verifikacije, dostop do opreme, ki omogoča ustrezno opravljanje zahtevanih pregledov.
4. Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa mora zagotoviti, da je osebje, ki je vključeno v postopke verifikacije, dobro tehnično in poklicno usposobljeno ter ima zadostno znanje o zahtevah verifikacije, ki jih mora opraviti, ustrezne izkušnje s takimi postopki in sposobnost sestavljanja izjav, evidenc in poročil, s katerimi se dokaže, da je bila verifikacija opravljena.
5. Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa mora zagotoviti, da je osebje, ki je vključeno v postopke verifikacije, sposobno preglede opravljati nepristransko. Plačilo osebja ne sme biti odvisno od števila opravljenih pregledov ali rezultatov takšnih pregledov.

PRILOGA IX

Del A: Zahteve glede verifikacije sistemov iz člena 11(1)

1. Verifikacija sistemov, določenih v točkah (b), (c) in (d) člena 2(1), dokazuje skladnost teh sistemov z zahtevami te uredbe glede interoperabilnosti, učinkovitosti in varnosti v ocenjevalnem okolju, ki izraža okvir delovanja teh sistemov.

2. Verifikacija sistemov iz točk (b), (c) in (d) člena 2(1) se izvaja v skladu z ustreznimi in priznanimi postopki verifikacije.

3. Preskusna orodja, ki se uporabljajo za verifikacijo sistemov iz točk (b), (c) in (d) člena 2(1), imajo ustrezne funkcije.

4. Z verifikacijo sistemov, določenih v točkah (b), (c) in (d) člena 2(1), se pridobijo deli tehničnega spisa, ki ga zahteva točka 3 Priloge IV k Uredbi (ES) št. 552/2004, vključno z naslednjima deloma:

   (a) opis izvajanja;

   (b) poročilo o pregledih in preskusih, ki so bili opravljeni pred začetkom delovanja sistema.

5. Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa vodi dejavnosti verifikacije in zlasti:

   (a) določi ustrezno delovno in tehnično ocenjevalno okolje, ki odraža delovno okolje;

   (b) preveri, ali program preskušanja navaja vključitev sistemov iz točk (b), (c) in (d) člena 2(1) v delovno in tehnično ocenjevalno okolje;

   (c) preveri, ali program preskušanja upošteva vse veljavne zahteve te uredbe glede interoperabilnosti, učinkovitosti in varnosti;

   (d) zagotovi usklajenost in kakovost tehnične dokumentacije in programa preskušanja;

   (e) načrtuje organizacijo preskušanja, osebje, namestitev in konfiguracijo preskusne platforme;

   (f) izvaja preglede in preskuse, kot je opredeljeno v programu preskušanja;

   (g) napiše poročilo, v katerem predstavi rezultate pregledov in preskusov.

6. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa zagotovijo, da sistemi, ki so določeni v točkah (b), (c) in (d) člena 2(1) in delujejo v delovnem ocenjevalnem okolju, izpolnjujejo zahteve te uredbe glede interoperabilnosti, učinkovitosti in varnosti.

7. Po uspešno končanem potrjevanju skladnosti izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa sestavijo ES-izjavo o verifikaciji sistema in jo predložijo nacionalnemu nadzornemu organu skupaj s tehničnim spisom, kot zahteva člen 6 Uredbe (ES) št. 552/2004.

Del B: Zahteve glede verifikacije sistemov iz člena 11(2)

1. Verifikacija sistemov, določenih v točkah (b), (c) in (d) člena 2(1), dokazuje skladnost teh sistemov z zahtevami te uredbe glede interoperabilnosti, učinkovitosti in varnosti v ocenjevalnem okolju, ki izraža okvir delovanja teh sistemov.

2. Verifikacija sistemov iz točk (b), (c) in (d) člena 2(1) se izvaja v skladu z ustreznimi in priznanimi postopki preskušanja.

3. Preskusna orodja, ki se uporabljajo za verifikacijo sistemov iz točk (b), (c) in (d) člena 2(1), imajo ustrezne funkcije.

4. Z verifikacijo sistemov, določenih v točkah (b), (c) in (d) člena 2(1), se pridobijo deli tehničnega spisa, ki ga zahteva točka 3 Priloge IV k Uredbi (ES) št. 552/2004, vključno z naslednjima deloma:

   (a) opis izvajanja;

   (b) poročilo o pregledih in preskusih, ki so bili opravljeni pred začetkom delovanja sistema.

5. Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa določi ustrezno delovno in tehnično ocenjevalno okolje, ki posnema delovno okolje, dejavnosti verifikacije pa zanj opravi priglašeni organ.

6. Priglašeni organ vodi dejavnosti verifikacije in zlasti:

   (a) preveri, ali program preskušanja navaja vključitev sistemov iz točk (b), (c) in (d) člena 2(1) v delovno in tehnično ocenjevalno okolje;

   (b) preveri, ali program preskušanja upošteva vse veljavne zahteve te uredbe glede interoperabilnosti, učinkovitosti in varnosti;

   (c) zagotovi usklajenost in kakovost tehnične dokumentacije in programa preskušanja;

   (d) načrtuje organizacijo preskušanja, osebje, namestitev in konfiguracijo preskusne platforme;

   (e) izvaja preglede in preskuse, kot je opredeljeno v programu preskušanja;

   (f) napiše poročilo, v katerem predstavi rezultate pregledov in preskusov.

7. Priglašeni organ zagotovi, da sistemi, ki so določeni v točkah (b), (c) in (d) člena 2(1) in delujejo v delovnem ocenjevalnem okolju, izpolnjujejo zahteve te uredbe glede interoperabilnosti, učinkovitosti in varnosti.

8. Po uspešni izpolnitvi nalog verifikacije priglašeni organ sestavi potrdilo o skladnosti v zvezi z nalogami, ki jih je opravil.

9. Potem izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa sestavi ES-izjavo o verifikaciji sistema in jo predloži nacionalnemu nadzornemu organu skupaj s tehničnim spisom, kot zahteva člen 6 Uredbe (ES) št. 552/2004.