32011R1207

23.11.2011. SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE L 305/35

PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) br. 1207/2011

od 22. studenoga 2011.

o utvrđivanju zahtjeva u vezi s učinkovitošću i interoperabilnošću nadzora za Jedinstveno europsko nebo

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 552/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o interoperabilnosti Europske mreže za upravljanje zračnim prometom („Uredba o interoperabilnosti") ([1]), a posebno njezin članak 3. stavak 5.,

budući da:

1. U skladu s člankom 8. stavkom 1. Uredbe (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o utvrđivanju okvira za stvaranje Jedinstvenog europskog neba (Okvirna uredba) ([2]), Komisija je ovlastila Eurocontrol za razvoj zahtjeva u vezi s učinkovitošću i interoperabilnošću nadzora u okviru mreže upravljanja europskim zračnim prometom (EATMN). Ova Uredba se temelji na proizašlom izvješću o ovlaštenju od 9. srpnja 2010.

2. Nesmetani rad ovisi o koherentnosti minimalnih zahtjeva za razdvajanje zrakoplova koji se primjenjuju unutar zračnog prostora Jedinstvenog europskog neba.

3. Kako bi se osigurala interoperabilnost, moraju se primjenjivati zajednička načela pri razmjeni nadzornih podataka između sustava. Osim toga, moraju se utvrditi minimalne mogućnosti i učinkovitost za sastavne dijelove nadzornih sustava u zrakoplovu.

4. Mogućnosti onih sastavnih dijelova nadzornih sustava koji su u zrakoplovu, moraju pružateljima usluga u zračnoj plovidbi osigurati fleksibilnost pri izboru najprimjerenijih rješenja zemaljskog nadzora za njihova posebna okružja.

5. Provedbom ove Uredbe ne smije se dovesti u pitanje uvođenje drugih nadzornih aplikacija i tehnologija, koje donose prednosti u specifičnim okružjima.

6. Operatore treba dovoljno unaprijed obavijestiti, kako bi nove zrakoplove i postojeću flotu mogli opremiti novim mogućnostima. To treba uzeti u obzir kod određivanja datuma za obveznu opremljenost.

7. Treba utvrditi mjerila za moguća izuzeća, posebno na temelju ekonomskih ili nužnih tehničkih razloga, kojima se operatorima iznimno omogućava da posebne tipove zrakoplova ne moraju opremiti nekim od zahtijevanih mogućnosti. Kako bi se Komisiji omogućilo donošenje odluka u tom smislu, potrebno je uspostaviti odgovarajuće postupke.

8. Kako bi se osigurala interoperabilnost nadzornih sustava u zraku i na zemlji, potrebna je dodjela i uporaba 24-bitne ICAO adrese zrakoplova u skladu sa zahtjevima Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO).

9. Osnova koju su operatori zrakoplova uspostavili provedbom mogućnosti ADS-B „Out", trebala bi omogućiti uvođenje aplikacija na zemlji i olakšati uvođenje budućih aplikacija u zrakoplovu.

10. Sustavi EATMN bi trebali podržavati provedbu naprednih, dogovorenih i potvrđenih koncepata operacije za sve faze leta, posebno kako je predviđeno u glavnom planu ATM-a za razvoj nove generacije Europskog sustava za upravljanje zračnim prometom (SESAR).

11. Učinkovitost sustava obuhvaćenih ovom Uredbom i njihovih sastavnih dijelova treba redovito procjenjivati, uzimajući u obzir lokalno okružje u kojem funkcioniraju.

12. Jedinstvena primjena specifičnih postupaka unutar zračnog prostora Jedinstvenog europskog neba bitna je za postizanje interoperabilnosti i nesmetanog rada.

13. Spektar koji upotrebljavaju nadzorni sustavi treba zaštititi kako bi se spriječile štetne smetnje. Države članice moraju u tom smislu poduzeti potrebne mjere.

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

14. Ovom Uredbom ne bi smjele biti obuhvaćene vojne operacije i osposobljavanje, kako je navedeno u članku 1. stavku 2. Uredbe (EZ) br. 549/2004.

15. Radi održavanja ili poboljšanja postojećih razina sigurnosti operacija, od država članica treba zahtijevati da osiguraju da zainteresirane strane obave procjenu sigurnosti, uključujući utvrđivanje opasnosti, procjenu rizika i postupke ublažavanja. Usklađena primjena ovih postupaka na sustave obuhvaćene ovom Uredbom zahtijeva utvrđivanje specifičnih zahtjeva u vezi sa sigurnošću za sve zahtjeve koji se odnose na interoperabilnost i učinkovitost.

16. U skladu s Uredbom (EZ) br. 552/2004, u provedbenim pravilima za interoperabilnost moraju biti opisani specifični postupci za procjenu sukladnosti koji se upotrebljavaju za procjenu sukladnosti ili prikladnosti za uporabu sastavnih dijelova, kao i za provjeru sustava.

17. U slučaju operativnih usluga u zračnom prometu koje se pružaju prvenstveno zrakoplovima koji lete u općem zračnom prometu pod vojnim nadzorom, ograničenja u vezi s nabavom mogu spriječiti sukladnost s ovom Uredbom.

18. Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora za Jedinstveno nebo,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Predmet

Ovom se Uredbom utvrđuju zahtjevi za sustave koji doprinose osiguravanju nadzornih podataka, za njihove sastavne dijelove i s njima povezane postupke kako bi se osiguralo usklađivanje učinkovitosti, interoperabilnost i učinkovitost ovih sustava unutar mreže upravljanja europskim zračnim prometom (EATMN) te u svrhu civilno-vojne suradnje.

Članak 2.

Područje primjene

1. Ova se Uredba primjenjuje na nadzorni lanac koji se sastoji od:

(a) nadzornih sustava u zrakoplovu, njihovih sastavnih dijelova i s njima povezanih postupaka;

(b) nadzornih sustava na zemlji, njihovih sastavnih dijelova i s njima povezanih postupaka;

(c) sustava za obradu nadzornih podataka, njihovih sastavnih dijelova i s njima povezanih postupaka;

(d) komunikacijskih sustava zemlja-zemlja koji se upotrebljavaju za distribuciju nadzornih podataka, njihovih sastavnih dijelova i s njima povezanih postupaka.

2. Ova se Uredba primjenjuje na sve letove u općem zračnom prometu koji lete u skladu s pravilima instrumentalnog letenja unutar zračnog prostora koji je utvrđen u članku 1. stavku 3. Uredbe (EZ) br. 551/2004 Europskog parlamenta i Vijeća [1], izuzev članka 7. stavka 3. i članka 7. stavka 4. koji se primjenjuju na sve letove u općem zračnom prometu.

3. Ova se Uredba primjenjuje na pružatelje operativnih usluga u zračnom prometu koji pružaju usluge kontrole zračnog prometa na temelju nadzornih podataka, te na pružatelje usluga komunikacije, navigacije ili nadzora koji upravljaju sustavima utvrđenim u stavku 1.

Članak 3.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe, primjenjuju se definicije iz članka 2. Uredbe (EZ) br. 549/2004.

Primjenjuju se također sljedeće definicije:

1. „nadzorni podaci” znači bilo koji podaci unutar nadzornog sustava, bez obzira na to da li su vremenski označeni ili ne, koji se odnose na:

   (a) 2D poziciju zrakoplova;

   (b) okomitu poziciju zrakoplova;

   (c) položaj zrakoplova;

   (d) identitet zrakoplova;

   (e) 24-bitnu ICAO adresu zrakoplova;

   (f) cilj zrakoplova;

   (g) brzinu zrakoplova;

   (h) ubrzanje zrakoplova;

2. „operator” znači osoba, organizacija ili poduzeće koje izvodi ili nudi izvođenje zrakoplovne operacije;

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

3. „ADS-B” znači automatski zavisni nadzor - emitiranje (automatic dependent surveillance – broadcast), tj. tehnika nadzora kod koje zrakoplov putem podatkovne veze automatski pruža podatke dobivene iz navigacijskih sustava i sustava za određivanje položaja koji se nalaze u zrakoplovu;

4. „ADS-B Out” znači slanje podataka ADS-B nadzornih uređaja iz zrakoplova;

5. „štetna smetnja” znači smetnja koja sprečava postizanje zahtijevane učinkovitosti;

6. „nadzorni lanac” znači sustav koji se sastoji od skupa sastavnih dijelova u zrakoplovu i na zemlji, koji se upotrebljavaju za utvrđivanje odgovarajućih nadzornih podataka za zrakoplov, uključujući sustave za obradu nadzornih podataka, ako su uvedeni;

7. „kooperativni nadzorni lanac” znači nadzorni lanac koji za utvrđivanje nadzornih podataka treba sastavne dijelove i na zemlji i u zrakoplovu;

8. „sustav za obradu nadzornih podataka” znači sustav koji obrađuje sve primljene ulazne nadzorne podatke za formiranje najbolje ocjene tekućih nadzornih podataka zrakoplova;

9. „identifikacija zrakoplova” znači skupina slova, brojeva ili njihova kombinacija koja je ili identična pozivnom znaku zrakoplova ili je njegov kodirani ekvivalent koji se upotrebljava u komunikacijama zrak-zemlja, i koji se koristi za identifikaciju zrakoplova u komunikacijama zemlja-zemlja;

10. „državni zrakoplov” znači bilo koji zrakoplov koji se koristi u vojne, carinske ili policijske svrhe;

11. „državni zrakoplovi namijenjeni za prijevoz” znači državni zrakoplovi s nepomičnim krilima namijenjeni za prijevoz osoba i/ili tereta;

12. „ekstrapolirati” znači projektirati, predvidjeti ili proširiti poznate podatke na temelju vrijednosti unutar već praćenih vremenskih intervala;

13. „prenesen” znači ekstrapolirani za razdoblje duže od razdoblja ažuriranja zemaljskih nadzornih sustava;

14. „vrijeme primjenjivosti” znači vrijeme kada je podatak bio izmjeren u nadzornom lancu ili vrijeme za koje je on bio izračunan u nadzornom lancu;

15. „točnost” znači stupanj sukladnosti dane vrijednosti podatka s njegovom stvarnom vrijednošću u vrijeme izlaza podatka iz nadzornog lanca;

16. „raspoloživost” znači stupanj operativnosti i dostupnosti sustava ili sastavnog dijela, kada se zahtijeva njegova uporaba;

17. „cjelovitost” znači stupanj neotkrivene (na razini sustava) neusklađenosti ulazne vrijednosti podatka s njegovom izlaznom vrijednošću;

18. „kontinuitet” znači vjerojatnost da će sustav obavljati svoju zahtijevanu funkciju bez neplaniranih prekida, pod pretpostavkom da je sustav dostupan na početku namjeravane operacije;

19. „pravovremenost” znači razlika između vremena izlaza podatka i vremena primjenjivosti tog podatka.

Članak 4.

Zahtjevi u vezi s učinkovitošću

1. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi osiguravaju nesmetanu operaciju unutar zračnog prostora pod njihovom odgovornošću te na granici sa susjednim zračnim prostorima, primjenjujući odgovarajuće minimalne zahtjeve za razdvajanje zrakoplova.

2. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi osiguravaju da se sustavi iz točaka (b), (c) i (d) članka 2. stavka 1. uvedu, prema potrebi, za podršku minimalnih zahtjeva za razdvajanje zrakoplova koji se primjenjuju u skladu sa stavkom 1.

3. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi osiguravaju sukladnost izlaza nadzornog lanca iz članka 2. stavka 1. sa zahtjevima u vezi s učinkovitošću navedenim u Prilogu I., pod uvjetom da su upotrijebljene funkcije sastavnih dijelova u zrakoplovu u skladu sa zahtjevima navedenim u Prilogu II.

4. Ako pružatelj usluga u zračnoj plovidbi identificira zrakoplov čija avionika pokazuje funkcionalnu anomaliju, on obavješćuje operatora leta o odstupanju od zahtjeva u vezi s učinkovitošću. Operator istražuje ovaj problem prije započinjanja sljedećeg leta te obavlja bilo kakav potreban popravak u skladu s uobičajenim postupcima održavanja ili korektivnim postupcima za zrakoplov i njegovu avioniku.

Članak 5.

Zahtjevi u vezi s interoperabilnošću

1. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi osiguravaju da se svi nadzorni podaci, koji se iz njihovih sustava utvrđenih u točkama (b) i (c) članka 2. stavka 1. šalju drugim pružateljima usluga u zračnoj plovidbi, u skladu sa zahtjevima navedenim u Prilogu III.

2. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi, kada prenose nadzorne podatke iz svojih sustava utvrđenih u točkama (b) i (c) članka 2. stavka 1. drugim pružateljima usluga u zračnoj plovidbi, sklapaju s njima formalne sporazume za razmjenu podataka u skladu sa zahtjevima navedenim u Prilogu IV.

3. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi osiguravaju da najkasnije do 2. siječnja 2020. kooperativni nadzorni lanac ima potrebne mogućnosti koje će im omogućiti uspostavljanje pojedinačne identifikacije zrakoplova uporabom identifikacije zrakoplova koja se šalje radiovezom prema zemlji, koju omogućavaju zrakoplovi opremljeni u skladu s Prilogom II.

4. Operatori osiguravaju:

(a) da su zrakoplovi koji obavljaju letove iz članka 2. stavka 2. sa svjedodžbom o plovidbenosti prvi put izdanom 8. siječnja 2015. ili nakon tog datuma, opremljeni transponderom sekundarnog nadzornog radara koji ima mogućnosti navedene u dijelu A Priloga II.;

(b) da su zrakoplovi s najvećom certificiranom masom pri uzlijetanju većom od 5 700 kg ili s maksimalnom stvarnom putnom brzinom većom od 250 čvorova, koji obavljaju letove iz članka 2. stavka 2., sa svjedodžbom o plovidbenosti prvi put izdanom 8. siječnja 2015. ili nakon tog datuma, opremljeni transponderom sekundarnog nadzornog radara koji uz mogućnosti navedene u dijelu A Priloga II. ima i mogućnosti navedene u dijelu B tog Priloga;

(c) da su zrakoplovi s nepomičnim krilima s najvećom certificiranom masom pri uzlijetanju većom od 5 700 kg ili s maksimalnom stvarnom putnom brzinom većom od 250 čvorova, koji obavljaju letove iz članka 2. stavka 2., sa svjedodžbom o plovidbenosti prvi put izdanom 8. siječnja 2015. ili nakon tog datuma, opremljeni transponderom sekundarnog nadzornog radara koji uz mogućnosti navedene u dijelu A Priloga II. ima i mogućnosti navedene u dijelu C tog Priloga.

5. Operatori će najkasnije do 7. prosinca 2017. osigurati:

(a) da su zrakoplovi koji obavljaju letove iz članka 2. stavka 2. sa svjedodžbom o plovidbenosti prvi put izdanom prije 8. siječnja 2015. opremljeni transponderom sekundarnog nadzornog radara koji ima mogućnosti navedene u dijelu A Priloga II.;

(b) da su zrakoplovi s najvećom certificiranom masom pri uzlijetanju većom od 5 700 kg ili s maksimalnom stvarnom putnom brzinom većom od 250 čvorova, koji obavljaju letove iz članka 2. stavka 2., sa svjedodžbom o plovidbenosti prvi put izdanom prije 8. siječnja 2015., opremljeni transponderom sekundarnog nadzornog radara koji uz mogućnosti navedene u dijelu A Priloga II. ima i mogućnosti navedene u dijelu B tog Priloga;

(c) da su zrakoplovi s nepomičnim krilima s najvećom certificiranom masom pri uzlijetanju većom od 5 700 kg ili s maksimalnom stvarnom putnom brzinom većom od 250 čvorova, koji obavljaju letove iz članka 2. stavka 2., sa svjedodžbom o plovidbenosti prvi put izdanom prije 8. siječnja 2015., opremljeni transponderom sekundarnog nadzornog radara koji uz mogućnosti navedene u dijelu A Priloga II. ima i mogućnosti navedene u dijelu C tog Priloga.

6. Operatori osiguravaju da zrakoplovi opremljeni u skladu sa stavcima 4. i 5. s najvećom certificiranom masom pri uzlijetanju većom od 5 700 kg ili s maksimalnom stvarnom putnom brzinom većom od 250 čvorova, obavljaju letove s višestrukim prijemom, kako je propisano u stavku 3.1.2.10.4. Priloga 10. Čikaškoj konvenciji, svezak IV., četvrto izdanje, uključujući sve izmjene do br. 85.

7. Države članice mogu uvesti zahtjeve za prijevoz u skladu s točkom (b) stavka 4. i točkom (b) stavka 5. za sve zrakoplove koji obavljaju letove iz članka 2. stavka 2. u područjima u kojima usluge nadzora obavljaju pružatelji usluga u zračnoj plovidbi uporabom nadzornih podataka utvrđenih u dijelu B Priloga II.

8. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi osiguravaju da će prije puštanja u rad sustava iz točaka (b), (c) i (d) članka 2. stavka 1. provesti najdjelotvornija rješenja za njihovo uvođenje, uvažavajući lokalne operativne uvjete, ograničenja i potrebe te mogućnosti korisnika zračnog prostora.

Članak 6.

Zaštita spektra

1. Države članice najkasnije do 5. veljače 2015. osiguravaju da transponder sekundarnog nadzornog radara u bilo kojem zrakoplovu koji leti iznad države članice ne bude podvrgnut prekomjernim upitima koje šalju zemaljski nadzorni upitivači („ground-based surveillance interrogators") i koji ili izazivaju odgovore ili su, iako ne izazivaju odgovor, dovoljno jaki da premaše minimalni prag prijemnika transpondera sekundarnog nadzornog radara.

2. Za potrebe stavka 1., zbroj takvih upita ne smije uzrokovati da transponder sekundarnog nadzornog radara premaši brzine odgovora u sekundi, isključujući bilo kakva samouključivanja transpondera bez upitnih signala, navedena u stavku 3.1.1.7.9.1. za Mode A/C odgovore i u stavku 3.1.2.10.3.7.3. za Mode S odgovore Priloga 10. Čikaškoj konvenciji, svezak IV., četvrto izdanje.

3. Države članice će najkasnije do 5. veljače 2015. osigurati da uporaba zemaljskog odašiljača koji se koristi u državi članici ne proizvodi štetne smetnje za druge nadzorne sustave.

4. U slučaju neslaganja između država članica što se tiče mjera iz stavaka 1. i 3., dotične države članice upućuju predmet Komisiji na rješavanje.

Članak 7.

Povezani postupci

1. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi procjenjuju stupanj učinkovitosti zemaljskog nadzornog lanca prije njegovog puštanja u uporabu kao i redovito tijekom njegove uporabe, u skladu sa zahtjevima navedenim u Prilogu V.

2. Operatori osiguravaju obavljanje provjere najmanje svake dvije godine ili kadgod se na određenom zrakoplovu otkrije anomalija, kako bi se na izlazu transpondera sekundarnog nadzornog radara ugrađenog u zrakoplovu pravilno slali podaci navedeni u točki 3. dijela A Priloga II., točki 3. dijela B Priloga II. i točki 2. dijela C Priloga II., ako je to primjenjivo. Ako se bilo koji od podataka ne šalje pravilno, operator istražuje ovaj problem prije započinjanja sljedećeg leta i obavlja bilo kakav potreban popravak u skladu s uobičajenim postupcima održavanja ili korektivnim postupcima za zrakoplov i njegovu avioniku.

3. Države članice osiguravaju da je dodjela 24-bitne ICAO adrese zrakoplovima opremljenim transponderom Mode S u skladu s poglavljem 9. i njegovim Dodatkom, Priloga 10. Čikaškoj konvenciji, svezak III., drugo izdanje, uključujući sve izmjene do br. 85.

4. Operatori osiguravaju da u zrakoplovima kojima oni obavljaju letove, bilo koji transponder Mode S radi s 24-bitnom ICAO adresom zrakoplova, koja odgovara registraciji koju je dodijelila država u kojoj je zrakoplov registriran.

Članak 8.

Državni zrakoplovi

1. Države članice osiguravaju da se državni zrakoplovi koji lete u skladu s člankom 2. stavkom 2. najkasnije do 7. prosinca 2017. opreme transponderom sekundarnog nadzornog radara koji ima mogućnosti navedene u dijelu A Priloga II.

2. Države članice osiguravaju da se najkasnije do 1. siječnja 2019. državni zrakoplovi namijenjeni za prijevoz, s najvećom certificiranom masom pri uzlijetanju većom od 5 700 kg ili s maksimalnom stvarnom putnom brzinom većom od 250 čvorova, koji obavljaju letove u skladu s člankom 2. stavkom 2., opreme transponderom sekundarnog nadzornog radara koji uz mogućnosti navedene u dijelu A Priloga II. ima i mogućnosti navedene u dijelu B i dijelu C tog Priloga.

3. Države članice će najkasnije do 1. srpnja 2016. dostaviti Komisiji popis državnih zrakoplova koji se ne mogu opremiti transponderom sekundarnog nadzornog radara koji je u skladu sa zahtjevima navedenim u dijelu A Priloga II., zajedno s obrazloženjem za neopremanje.

Države članice najkasnije do 1. srpnja 2018. dostavljaju Komisiji popis državnih zrakoplova namijenjenih za prijevoz, s najvećom certificiranom masom pri uzlijetanju većom od 5 700 kg ili s maksimalnom stvarnom putnom brzinom većom od 250 čvorova, koji se ne mogu opremiti transponderom sekundarnog nadzornog radara koji je u skladu sa zahtjevima navedenim u dijelu B i dijelu C Priloga II., zajedno s obrazloženjem za neopremanje.

Obrazloženje za neopremanje može biti jedno od sljedećih:

(a) spriječenost radi tehničkih razloga;

(b) radi se o državnom zrakoplovu koji obavlja letove u skladu s člankom 2. stavkom 2., koji će se najkasnije do 1. siječnja 2020. prestati upotrebljavati;

(c) ograničenja povezana s nabavom.

4. Kada se državni zrakoplovi ne mogu opremiti transponderom sekundarnog nadzornog radara kako je navedeno u stavcima 1. ili 2. radi razloga navedenih u točki (c) stavka 3., države članice u obrazloženje uključuju svoje planove nabave u vezi s tim zrakoplovima.

5. Pružatelji operativnih usluga u zračnom prometu osiguravaju da se državni zrakoplovi utvrđeni u stavku 3. mogu prihvatiti, pod uvjetom da se s njima može sigurno upravljati u okviru mogućnosti sustava za upravljanje zračnim prometom.

6. Države članice moraju u nacionalnim zbornicima zrakoplovnih informacija objaviti postupke za upravljanje državnim zrakoplovima koji nisu opremljeni u skladu sa stavkom 1. ili 2.

7. Pružatelji operativnih usluga u zračnom prometu obavješćuju jedanput godišnje državu članicu koja ih je imenovala o svojim planovima za upravljanje državnim zrakoplovima koji nisu opremljeni u skladu sa stavcima 1. ili 2. Ti se planovi utvrđuju uzimajući u obzir ograničenja kapaciteta povezana s postupcima iz stavka 6.

Članak 9.

Zahtjevi u vezi sa sigurnošću

1. Države članice osiguravaju da uključene strane najkasnije do 5. veljače 2015. obave procjenu sigurnosti za sve postojeće sustave iz točaka (b), (c) i (d) članak 2. stavka 1.

2. Države članice osiguravaju da prije bilo koje promjene u postojećim sustavima iz točaka (b), (c) i (d) članka 2. stavka 1. ili prije uvođenja novih sustava, zainteresirane strane obave procjenu sigurnosti, uključujući utvrđivanje opasnosti, procjenu rizika i postupke ublažavanja.

3. Tijekom procjenjivanja iz stavaka 1. i 2., uvažavaju se najmanje zahtjevi navedeni u Prilogu VI.

Članak 10.

Sukladnost ili prikladnost za uporabu sastavnih dijelova

Prije izdavanja deklaracije EZ-a o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu iz članka 5. Uredbe (EZ) br. 552/2004, proizvođači sastavnih dijelova sustava iz članka 2. stavka 1. ove Uredbe ili njihovi ovlašteni zastupnici s poslovnim nastanom u Uniji, procjenjuju sukladnost ili prikladnost za uporabu tih sastavnih dijelova u skladu sa zahtjevima utvrđenim u Prilogu VII.

Međutim, postupci certifikacije koji su u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća [1] smatraju se prihvatljivim postupcima za procjenu sukladnosti sastavnih dijelova, ako uključuju dokaz o sukladnosti s primjenjivim zahtjevima ove Uredbe u vezi s interoperabilnošću, učinkovitošću i sigurnošću.

Članak 11.

Provjera sustava

1. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi koji mogu dokazati ili su dokazali da ispunjavaju uvjete utvrđene u Prilogu VIII. provode provjeru sustava iz točaka (b), (c) i (d) članka 2. stavka 1. u skladu sa zahtjevima utvrđenim u dijelu A Priloga IX.

2. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi koji ne mogu dokazati da ispunjavaju uvjete utvrđene u Prilogu VIII. sklapaju podugovor s imenovanim tijelom za provjeru sustava iz točaka (b), (c) i (d) članka 2. stavka 1. Ova se provjera provodi u skladu sa zahtjevima utvrđenim u dijelu B Priloga IX.

3. Postupci certifikacije koji su u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 smatraju se prihvatljivim postupcima za provjeru sustava, ako uključuju dokaz o sukladnosti s primjenjivim zahtjevima ove Uredbe u vezi s interoperabilnošću, učinkovitošću i sigurnošću.

Članak 12.

Dodatni zahtjevi

1. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi osiguravaju da je sve uključeno osoblje dobro upoznato sa zahtjevima utvrđenim u ovoj Uredbi te da je odgovarajuće osposobljeno za svoje radne funkcije.

2. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi:

(a) razvijaju i održavaju operativne priručnike koji sadrže potrebne upute i informacije koje uključenom osoblju omogućavaju primjenu ove Uredbe;

(b) osiguravaju da su priručnici iz točke (a) dostupni i ažurni, te da njihovo ažuriranje i raspodjela podliježu primjerenom upravljanju kvalitetom i konfiguracijom dokumentacije;

(c) osiguravaju da su metode rada i operativni postupci u skladu s ovom Uredbom.

3. Operatori poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurali da je osoblje koje upotrebljava i održava opremu za nadzor upoznato s relevantnim odredbama ove Uredbe i da je odgovarajuće osposobljeno za svoje radne funkcije te da su upute o načinu uporabe te opreme dostupne u pilotskoj kabini, kada je to izvedivo.

4. Države članice osiguravaju sukladnost s ovom Uredbom, uključujući objavljivanje relevantnih informacija o opremi za nadzor u nacionalnim zbornicima zrakoplovnih informacija.

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

Članak 13.

Izuzeća u vezi s kooperativnim nadzornim lancem

1. U posebnom slučaju područja prilaženja u kojima operativne usluge u zračnom prometu pružaju vojne jedinice ili se one pružaju pod vojnim nadzorom i kada ograničenja u vezi s nabavom sprečavaju sukladnost s člankom 5. stavkom 3., države članice moraju najkasnije do 31. prosinca 2017. obavijestiti Komisiju o datumu usklađenja kooperativnog nadzornog lanca, koji ne smije biti kasniji od 2. siječnja 2025.

2. Nakon savjetovanja s upraviteljem mreže, a najkasnije do 31. prosinca 2018., Komisija može preispitati izuzeća priopćena na temelju stavka 1. koja bi mogla imati značajan utjecaj na EATMN.

Članak 14.

Izuzeća u vezi sa zrakoplovima

1. Zrakoplovi određenih tipova s prvom svjedodžbom o plovidbenosti izdanom prije 8. siječnja 2015., koji imaju najveću dopuštenu masu pri uzlijetanju veću od 5 700 kg ili maksimalnu stvarnu putnu brzinu veću od 250 čvorova i koji na digitalnoj sabirnici u zrakoplovu nemaju na raspolaganju potpuni skup parametara iz dijela C Priloga II. mogu se izuzeti od ispunjavanja zahtjeva iz točke (c) članka 5. stavka 5.

2. Zrakoplovi određenih tipova s prvom svjedodžbom o plovidbenosti izdanom prije 1. siječnja 1990., koji imaju najveću dopuštenu masu pri uzlijetanju veću od 5 700 kg ili maksimalnu stvarnu putnu brzinu veću od 250 čvorova mogu se izuzeti od ispunjavanja zahtjeva iz članka 5. stavka 6.

3. Predmetne države članice će najkasnije do 1. srpnja 2017. dostaviti Komisiji detaljne informacije kojima se obrazlaže potreba za odobravanjem izuzeća za ove posebne tipove zrakoplova na temelju kriterija iz stavka 5.

4. Komisija će proučiti zahtjeve za izuzeće iz stavka 3. te će nakon savjetovanja s dotičnim stranama donijeti odluku.

5. Kriteriji iz stavka 3. uključuju sljedeće:

(a) posebni tipovi zrakoplova koji su na kraju svog radnog vijeka;

(b) posebni tipovi zrakoplova koji se proizvode u ograničenom broju;

(c) nerazmjerni troškovi održavanja inženjeringa.

Članak 15.

Stupanje na snagu i primjena

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 4., članak 5. stavci 1. i 2. i članak 7. stavak 1. primjenjuju se od 13. prosinca 2013.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 22. studenoga 2011.

Za Komisiju

Predsjednik

José Manuel BARROSO

PRILOG I.

Zahtjevi u vezi s učinkovitošću iz članka 4. stavka 3.

1. **Zahtjevi u vezi s nadzornim podacima**

1.1. Svi nadzorni lanci iz članka 4. stavka 3. osiguravaju najmanje sljedeće nadzorne podatke:

(a) podatke o 2D poziciji (vodoravna pozicija zrakoplova);

(b) status nadzornih podataka;

— kooperativni, nekooperativni, kombinirani,

— prenesen ili ne,

— vrijeme primjenjivosti podataka o 2D poziciji.

1.2. Osim toga, svi kooperativni nadzorni lanci iz članka 4. stavka 3. osiguravaju najmanje sljedeće nadzorne podatke:

(a) podatke o okomitoj poziciji (na temelju barometarske visine primljene iz zrakoplova);

(b) operativne identifikacijske podatke (identitet zrakoplova primljen iz zrakoplova, poput identifikacije zrakoplova i/ili koda Mode A);

(c) dodatne pokazatelje:

— pokazatelje hitnosti (npr. nezakonito ometanje, kvar radio opreme i opća hitnost),

— posebne pokazatelje pozicije;

(d) status nadzornih podataka (vrijeme primjenjivosti podataka o okomitoj poziciji).

2. **Zahtjevi u vezi s učinkovitošću nadzornih podataka**

2.1. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi definiraju zahtjeve u vezi s učinkovitošću za točnost, raspoloživost, cjelovitost, kontinuitet i pravovremenost nadzornih podataka koji se dobivaju iz sustava iz članka 4. stavka 3. i upotrebljavaju za omogućavanje primjene nadzornih aplikacija.

2.2. Ocjena točnosti vodoravne pozicije dobivene iz sustava iz članka 4. stavka 3. uključuje najmanje ocjenu pogreške vodoravne pozicije.

2.3. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi provjeravaju sukladnost sa zahtjevima u vezi s učinkovitošću utvrđenim u skladu s točkama 2.1. i 2.2.

2.4. Provjera sukladnosti provodi se na temelju nadzornih podataka koji se pružaju korisniku na izlazu nadzornog lanca.

PRILOG II.

Dio A: Mogućnosti transpondera sekundarnog nadzornog radara iz članka 4. stavka 3., članka 5. stavka 4. točke (a) i stavka 5. točke (a), članka 7. stavka 2. te članka 8. stavaka 1. i 2.

1. Minimalna mogućnost za transponder sekundarnog nadzornog radara je Mode S Level 2 certificiran u skladu sa stavcima 2.1.5.1.2., 2.1.5.1.7. i 3.1.2.10. Priloga 10. Čikaškoj konvenciji, svezak IV., četvrto izdanje, uključujući sve izmjene do br. 85.

2. Svaki uvedeni registar transpondera mora biti u skladu s odgovarajućim odjeljkom dokumenta ICAO-a br. 9871 (2. izdanje).

3. Sljedeći podaci stavljaju se na raspolaganje transponderu te ih transponder šalje putem protokola Mode S i u skladu s formatima navedenim u dokumentu ICAO-a br. 9871 (2. izdanje):

   (a) 24-bitna ICAO adresa zrakoplova;

   (b) kôd Mode A;

   (c) barometarska visina;

   (d) status leta (na zemlji ili u zraku);

   (e) izvješće o mogućnostima podatkovne veze:

      — mogućnost zrakoplovnog sustava za izbjegavanje sudara (ACAS),

      — mogućnost specifičnih usluga Mode S,

      — mogućnost identifikacije zrakoplova,

      — mogućnost samouključivanja,

      — mogućnost nadzornog identifikatora,

      — izvješće o zajedničkoj upotrebi mogućnosti Ground Initiated Comms.-B (GICB) (indikacija promjene),

      — broj verzije podmreže Mode S;

   (f) izvješće o zajedničkoj uporabi mogućnosti GICB-a;

   (g) identifikacija zrakoplova;

   (h) određivanje posebne pozicije (SPI);

   (i) status hitnosti (opća hitnost, nema komunikacija, nezakonito ometanje) uključujući uporabu specifičnih kodova Mode A za označivanje različitih hitnih stanja;

   (j) aktivne naredbe ACAS-a za izbjegavanje sudara kada je zrakoplov opremljen sustavom koji pilotu signalizira opasnost i daje upute za izbjegavanje sudara II (TCAS II).

4. Transponderu se mogu staviti na raspolaganje i drugi podaci.

5. Podaci iz točke 4. šalju se transponderom putem protokola Mode S samo ako postupak certifikacije zrakoplova i opreme obuhvaća prijenos ovih podataka putem protokola Mode S.

6. Kontinuitet funkcioniranja transpondera koji podržava protokol Mode S jednak je ili manji od $2.\ 10^{-4}$ po satu leta (tj. srednje vrijeme između pogrešaka jednako je ili veće od 5 000 sati leta).

Dio B: Mogućnosti transpondera sekundarnog nadzornog radara iz članka 4. stavka 3., članka 5. stavka 4. točke (b), stavka 5. točke (b) i stavka 7., članka 7. stavka 2. i članka 8. stavka 3.

1. Minimalna mogućnost za transponder sekundarnog nadzornog radara je Mode S Level 2 certificiran u skladu sa stavcima 2.1.5.1.2., 2.1.5.1.6., 2.1.5.1.7. i 3.1.2.10. Priloga 10. Čikaškoj konvenciji, svezak IV., četvrto izdanje, uključujući sve izmjene do br. 85.

2. Svaki uvedeni registar transpondera mora biti u skladu s odgovarajućim odjeljkom dokumenta ICAO-a br. 9871 (2. izdanje).

3. Sljedeći podaci stavljaju se na raspolaganje transponderu te ih transponder šalje putem verzije 2 proširenog protokola samouključivanja ADS-B sustava u skladu s formatima navedenim u dokumentu ICAO-a br. 9871 (2. izdanje):

   (a) 24-bitna ICAO adresa zrakoplova;

   (b) identifikacija zrakoplova;

   (c) kôd Mode A;

   (d) određivanje posebne pozicije (SPI), uporabom istog izvora kao za isti parametar naveden u dijelu A;

   (e) status hitnosti (opća hitnost, nema komunikacija, nezakonito ometanje), uporabom istog izvora kao za isti parametar naveden u dijelu A;

   (f) broj verzije „ADS-B”-a (jednako 2);

   (g) kategorija emitera ADS-B;

   (h) geodetska vodoravna pozicija koja uključuje zemljopisnu širinu i zemljopisnu dužinu u skladu s revizijom svjetskog geodetskog sustava iz 1984. godine (WGS84), i u zraku i na zemlji;

   (i) pokazatelji kvalitete geodetske vodoravne pozicije (u skladu s granicom očuvanja cjelovitosti (NIC), 95-postotnom kategorijom navigacijske točnosti za položaj (NAC_p), stupnjem cjelovitosti izvora (SIL) i razinom osiguranja tvorničkih postavka sustava (SDA));

   (j) barometarska visina, uporabom istog izvora kao za isti parametar naveden u dijelu A;

   (k) geometrijska visina u skladu s revizijom svjetskog geodetskog sustava iz 1984. godine (WGS84), koja se daje kao dodatak i kodira kao razlika od barometarske visine;

   (l) geometrijska okomita točnost (GVA);

   (m) brzina iznad zemlje, i u zraku (brzina u zraku u smjeru istok-zapad i sjever-jug iznad zemlje) i na zemlji (smjer leta prema površini/putanja na zemlji i kretanje);

   (n) pokazatelj kvalitete brzine koji odgovara kategoriji navigacijske točnosti za brzinu (NAC_v);

   (o) kodirana dužina i širina zrakoplova;

   (p) pomak antene (antenna offset) globalnog sustava satelitske navigacije (GNSS);

   (q) vertikalna brzina: barometarska vertikalna brzina, uporabom istog izvora kao za isti parametar naveden u podacima u točki 2. podtočki (g) dijela C kada zrakoplov ima mogućnost i kada se od njega zahtijeva prenošenje ovog podatka putem protokola Mode S, ili vertikalna brzina u skladu s globalnim sustavom satelitske navigacije (GNSS);

   (r) visina odabrana na upravljačkoj ploči režima rada/jedinici za kontrolu leta (MCP/FCU), uporabom istog izvora kao za isti parametar naveden u dijelu C, kada zrakoplov ima mogućnost i kada se od njega zahtijeva prenošenje ovog podatka putem protokola Mode S;

(s) određivanje barometarskog tlaka (minus 800 hektopaskala), uporabom istog izvora kao za isti parametar naveden u dijelu C, kada zrakoplov ima mogućnost i kada se od njega zahtijeva prenošenje ovog podatka putem protokola Mode S;

(t) aktivne naredbe ACAS-a za izbjegavanje sudara kada je zrakoplov opremljen sustavom TCAS II, uporabom istog izvora kao za isti parametar naveden u dijelu A.

4. Nadzorni podaci (podaci iz točke 3. podtočaka (h), (k) i (m)) i podaci koji su pokazatelji njihove kvalitete (podaci iz točke 3. podtočaka (i), (l) i (n) šalju se transponderima preko istog fizičkog sučelja.

5. Izvor podataka koji je povezan s transponderom i koji šalje podatke iz točke 3. podtočaka (h) i (i) mora ispunjavati sljedeće zahtjeve u vezi s cjelovitošću podataka:

(a) stupanj cjelovitosti izvora (SIL, izražen u odnosu na NIC) vodoravne pozicije (podatak iz točke 3. podtočke (h)), jednak je ili manji od 10^{-7} po satu leta;

(b) propisano vrijeme za upozorenje (što dovodi do promjene pokazatelja kvalitete NIC) na grešku u određivanju horizontalne pozicije (podatak iz točke 3. podtočke (h)), ako je za postizanje stupnja cjelovitosti izvora vodoravne pozicije potrebno praćenje u zrakoplovu, jednako je ili manje od 10 sekundi.

6. Primarni izvor podataka koji osigurava podatke iz točke 3. podtočaka (h) i (i) mora biti najmanje kompatibilan s prijemnicima GNSS-a koji vrše neovisno nadgledanje cjelovitosti podataka putem prijemnika (RAIM – Recever Autonomous Integrity Monitoring) te otkrivanje i isključivanje greške (FDE – Fault Detection and Exclusion), uz izlaz odgovarajućih informacija o statusu mjerenja te podataka o granici očuvanja cjelovitosti i granici 95-postotne točnosti.

7. Stupanj cjelovitosti sustava u odnosu na izvore podataka koji pružaju podatke iz točke 3. podtočaka (f), (g) i (k) do (p) jednaka je ili manja od 10^{-5} po satu leta.

8. Informacije o pokazateljima kvalitete (NIC, NACp, SIL, SDA, NACv i GVA) (podaci iz točke 3. podtočaka (i), (l) i (n)) izražavaju stvarnu učinkovitost odabranog izvora podataka kakva je ona u vrijeme primjenjivosti mjerenja podataka iz točke 3. prodtočaka (h), (k) i (m)).

9. U odnosu na obradu podataka iz točke 3. podtočaka (a) do (t), stupanj cjelovitosti sustava transpondera za prošireni protokol samouključivanja ADS-B sustava, uključujući bilo kakvo međusobno povezivanje avionike s transponderom, jednak je ili manji od 10^{-5} po satu leta.

10. Ukupno vrijeme čekanja podataka o vodoravnoj poziciji (podaci iz točke 3. podtočaka (h) i (i)), jednako je ili manje od 1,5 sekundi u 95 % svih prijenosa.

11. Nenadoknađeno vrijeme čekanja podataka o vodoravnoj poziciji (podaci iz točke 3. podtočke (h)), jednako je ili manje od 0,6 sekundi u 95 % slučajeva i jednako je ili manje od 1,0 sekundi u 99,9 % svih prijenosa.

12. Ukupno vrijeme čekanja podataka o brzini na zemlji (podaci iz točke 3. podtočaka (m) i (n)), jednako je ili manje od 1,5 sekundi u 95 % svih prijenosa.

13. Ako je transponder postavljen za uporabu koda uočljivosti Mode A 1000, mora se onemogućiti emitiranje informacije o kodu Mode A putem proširenog protokola samouključivanja ADS-B sustava.

14. Transponderu se mogu staviti na raspolaganje i drugi podaci.

15. Osim formata rezerviranih za vojne svrhe, podaci iz točke 14. šalju se transponderom putem proširenog protokola samouključivanja ADS-B sustava, samo ako postupak certifikacije zrakoplova i opreme obuhvaća prijenos ovih podataka putem proširenog protokola samouključivanja ADS-B sustava.

16. Kontinuitet funkcioniranja transpondera koji podržava protokol ADS-B sustava jednak je ili manji od 2. 10^{-4} po satu leta (tj. srednje vrijeme između pogrešaka jednako je ili veće od 5 000 sati leta).

Dio C: Dodatne mogućnosti nadzornih podataka transpondera sekundarnog nadzornog radara iz članka 4. stavka 3., članka 5. stavka 4. točke (c) i stavka 5. točke (c), članka 7. stavka 2., članka 8. stavka 3. i članka 14. stavka 1.

1. Svaki uvedeni registar transpondera mora biti u skladu s odgovarajućim odjeljkom dokumenta ICAO-a br. 9871 (2. izdanje).

2. Sljedeći podaci stavljaju se na raspolaganje transponderu te ih transponder na zahtjev zemaljskog nadzornog lanca šalje putem protokola Mode S u skladu s formatima navedenim u dokumentu ICAO-a br. 9871 (2. izdanje):

   (a) visina odabrana na MCP/FCU;

   (b) kut nagiba;

   (c) stvarni kut putanje;

   (d) brzina na zemlji;

   (e) magnetski smjer;

   (f) prikazana brzina (IAS) ili machov broj;

   (g) vertikalna brzina (barometarska ili baro-inercijalna);

   (h) određivanje barometarskog tlaka (minus 800 hektopaskala);

   (i) kutna brzina putanje ili stvarna brzina, ako kutna brzina putanje nije dostupna.

3. Transponderu se mogu staviti na raspolaganje i drugi podaci.

4. Podaci iz točke 3. šalju se transponderom putem protokola Mode S samo ako postupak certifikacije zrakoplova i opreme obuhvaća prijenos ovih podataka putem protokola Mode S.

PRILOG III.

Zahtjevi u vezi s razmjenom nadzornih podataka iz članka 5. stavka 1.

1. Nadzorni podaci koji se razmjenjuju između sustava iz točaka (b) i (c) članka 2. stavka 1., moraju biti u skladu s formatom podataka dogovorenim između uključenih strana.

2. Nadzorni podaci koji se šalju izvan sustava iz točaka (b) i (c) članka 2. stavka 1. drugim pružateljima usluga u zračnoj plovidbi, moraju omogućavati:

   (a) identifikaciju izvora podataka;

   (b) identifikaciju vrste podataka.

3. Nadzorni podaci koji se šalju izvan sustava iz točaka (b) i (c) članka 2. stavka 1. drugim pružateljima usluga u zračnoj plovidbi, moraju biti vremenski označeni i izraženi univerzalnim koordiniranim vremenom (UTC).

PRILOG IV.

Zahtjevi u vezi sa sklapanjem formalnih sporazuma iz članka 5. stavka 2.

Formalni sporazumi između pružatelja usluga u zračnoj plovidbi za razmjenu nadzornih podataka uključuju najmanje sljedeći sadržaj:

(a) stranke u sporazumu;

(b) razdoblje valjanosti sporazuma;

(c) opseg nadzornih podataka;

(d) izvori nadzornih podataka;

(e) format razmjene nadzornih podataka;

(f) komunikacijska sredstva koja se upotrebljavaju za razmjenu nadzornih podataka;

(g) točka isporuke usluge nadzornih podataka;

(h) zahtjevi kvalitete za nadzorne podatke u smislu:

— pokazatelja učinkovitosti ili parametara koji se koriste za praćenje kvalitete nadzornih podataka,

— metoda i pomagala koji se koriste za mjerenje kvalitete nadzornih podataka,

— učestalosti mjerenja kvalitete nadzornih podataka,

— postupaka izvješćivanja o kvaliteti podataka,

— za svaki pokazatelj učinkovitosti definira se prihvatljivi raspon vrijednosti, zajedno s postupkom koji se primjenjuje ako je vrijednost izvan definiranog raspona,

— identifikacije strane koja je odgovorna za provjeru i osiguravanje ispunjavanja zahtjeva u vezi s kvalitetom;

(i) dogovorene razine usluge u smislu:

— sati raspoloživosti,

— kontinuiteta,

— cjelovitosti,

— srednjeg vremena između kvarova,

— vremena reakcije u slučaju prekida rada,

— postupaka za planiranje i izvođenje preventivnog održavanja;

(j) postupci upravljanja promjenom;

(k) dogovori o izvješćivanju u odnosu na učinkovitost i raspoloživost, uključujući nepredviđene prekide rada;

(l) dogovori o upravljanju i koordinaciji;

(m) dogovori o zaštiti i obavješćivanju u vezi sa zemaljskim nadzornim lancem.

PRILOG V.

Zahtjevi za procjenu stupnja učinkovitosti nadzornih lanaca iz članka 7. stavka 1.

1. Procjena stupnja kontinuirane učinkovitosti sustava iz točaka (b), (c) i (d) članka 2. stavka 1. izvodi se u dijelu zračnog prostora u kojem se pružaju odgovarajuće usluge nadzora uporabom tih sustava.

2. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi periodično provjeravaju sustav i njegove sastavne dijelove te razvijaju i osnažuju režim vrjednovanja učinkovitosti. Učestalost se dogovara s nacionalnim nadzornim tijelom uvažavajući specifičnosti sustava i njegovih sastavnih dijelova.

3. Prije provedbe promjene oblikovanja zračnog prostora, potrebna je provjera sustava iz točaka (b), (c) i (d) članka 2. stavka 1. kako bi se provjerilo da li oni u novom opsegu rada još uvijek ispunjavaju zahtijevanu učinkovitost.

PRILOG VI.

Zahtjevi iz članka 9.

1. Zahtjevi u vezi s učinkovitošću navedeni u članku 4.

2. Zahtjevi u vezi s interoperabilnošću navedeni u članku 5. stavcima 2., 3. i 7.

3. Zahtjevi u vezi sa zaštitom spektra navedeni u članku 6.

4. Zahtjevi u vezi s povezanim postupcima navedeni u članku 7.

5. Zahtjevi u vezi s državnim zrakoplovima navedeni u članku 8. stavku 5.

6. Dodatni zahtjevi navedeni u članku 12. stavku 3.

7. Zahtjevi u vezi s razmjenom nadzornih podataka navedeni u točki 3. Priloga III.

PRILOG VII.

Zahtjevi za procjenu sukladnosti ili prikladnosti za uporabu sastavnih dijelova iz članka 10.

1. Postupcima provjere sukladnosti dokazuje se sukladnost ili prikladnost za uporabu sastavnih dijelova u odnosu na primjenjive zahtjeve ove Uredbe, pri uporabi tih sastavnih dijelova u pokusnim uvjetima.

2. Proizvođač upravlja postupcima procjene sukladnosti i posebno:

   (a) određuje odgovarajuće pokusne uvjete;

   (b) provjerava da li su u planu ispitivanja opisani sastavni dijelovi u pokusnim uvjetima;

   (c) provjerava da li su planom ispitivanja u potpunosti obuhvaćeni primjenjivi zahtjevi;

   (d) osigurava dosljednost i kvalitetu tehničke dokumentacije i plana ispitivanja;

   (e) planira organizaciju ispitivanja, osoblje, ugradnju i konfiguraciju platforme za ispitivanje;

   (f) obavlja inspekcije i ispitivanja u skladu s planom ispitivanja;

   (g) piše izvješće u kojem su prikazani rezultati inspekcija i ispitivanja.

3. Proizvođač osigurava da sastavni dijelovi iz članka 10., koji su uključeni u pokusnim uvjetima, ispunjavaju primjenjive zahtjeve ove Uredbe.

4. Nakon uspješno obavljene provjere sukladnosti ili prikladnosti za uporabu, proizvođač, na vlastitu odgovornost, sastavlja deklaraciju EZ-a o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu, navodeći posebno primjenjive zahtjeve ove Uredbe koje sastavni dijelovi ispunjavaju te s tim povezane uvjete uporabe u skladu s točkom 3. Priloga III. Uredbi (EZ) br. 552/2004.

PRILOG VIII.

Uvjeti iz članka 11. stavaka 1. i 2.

1. Pružatelj usluga u zračnoj plovidbi mora uspostaviti metode izvješćivanja unutar organizacije, kojima se osigurava i dokazuje nepristranost i neovisnost prosudbe u odnosu na postupke provjere.

2. Pružatelj usluga u zračnoj plovidbi mora osigurati da osoblje koje sudjeluje u postupcima provjere obavlja provjere s najvećim mogućim profesionalnim integritetom i najvećom mogućom tehničkom stručnošću, te da su oslobođeni od bilo kakvih pritisaka i poticaja, posebno financijske vrste, koji bi mogli utjecati na njihovu prosudbu ili na rezultate njihovih provjera, posebno od strane osoba ili skupina osoba na koje rezultati tih provjera utječu.

3. Pružatelj usluga u zračnoj plovidbi mora osigurati da osoblje koje sudjeluje u postupcima provjere ima pristup opremi koja im omogućava ispravno obavljanje potrebnih provjera.

4. Pružatelj usluga u zračnoj plovidbi mora osigurati da je osoblje koje sudjeluje u postupcima provjere dobro tehnički i profesionalno osposobljeno, te da ima zadovoljavajuće znanje o zahtjevima provjera koje moraju provesti, odgovarajuće iskustvo na takvim poslovima, te sposobnost potrebnu za izradu deklaracija, dokumentacije i izvješća kojima se dokazuje da je provjera obavljena.

5. Pružatelj usluga u zračnoj plovidbi mora osigurati da je osoblje koje sudjeluje u postupcima provjere sposobno za nepristrano obavljanje provjera. Novčana naknada koju dobivaju ne smije ovisiti o broju izvedenih provjera niti o rezultatima tih provjera.

PRILOG IX.

Dio A: Zahtjevi za provjeru sustava iz članka 11. stavka 1.

1. Provjerom sustava iz točaka (b), (c) i (d) članka 2. stavka 1. dokazuje se sukladnost tih sustava sa zahtjevima ove Uredbe u vezi s interoperabilnošću, učinkovitošću i sigurnošću, u uvjetima procjenjivanja koji odražavaju operativni okvir tih sustava.

2. Provjera sustava iz točaka (b), (c) i (d) članka 2. stavka 1. provodi se u skladu s odgovarajućim i priznatim postupcima ispitivanja.

3. Pokusna pomagala koja se upotrebljavaju za provjeru sustava iz točaka (b), (c) i (d) članka 2. stavka 1. moraju imati odgovarajuću funkcionalnost.

4. Provjerom sustava iz točaka (b), (c) i (d) članka 2. stavka 1., dobivaju se elementi tehničke datoteke koja se zahtijeva točkom 3. Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 552/2004, uključujući sljedeće elemente:

   (a) opis provedbe;

   (b) izvješće o inspekcijama i ispitivanjima, koji su izvedeni prije puštanja sustava u rad.

5. Pružatelj usluga u zračnoj plovidbi upravlja postupcima provjere, i posebno:

   (a) određuje odgovarajuće operativne i tehničke uvjete procjenjivanja, koji odražavaju operativne uvjete;

   (b) provjerava opisuje li plan ispitivanja ntegraciju sustava iz točaka (b), (c) i (d) članka 2. stavka 1. u operativne i tehničke uvjete procjenjivanja;

   (c) provjerava obuhvaća li plan ispitivanja u potpunosti primjenjive zahtjeve ove Uredbe u vezi s interoperabilnošću, učinkovitošću i sigurnošću;

   (d) osigurava dosljednost i kvalitetu tehničke dokumentacije i plana ispitivanja;

   (e) planira organizaciju ispitivanja, osoblje, ugradnju i konfiguraciju platforme za ispitivanje;

   (f) obavlja inspekcije i ispitivanja kako je navedeno u planu ispitivanja;

   (g) piše izvješće u kojem prikazuje rezultate inspekcija i ispitivanja.

6. Pružatelj usluga u zračnoj plovidbi osigurava da sustavi iz točaka (b), (c) i (d) članka 2. stavka 1., upotrijebljeni u operativnim uvjetima procjenjivanja, ispunjavaju zahtjeve ove Uredbe u vezi s interoperabilnošću, učinkovitošću i sigurnošću.

7. Nakon uspješno obavljene provjere sukladnosti, pružatelji usluga u zračnoj plovidbi sastavljaju deklaraciju EZ-a o provjeri sustava i dostavljaju je nacionalnom nadzornom tijelu zajedno s tehničkom datotekom, kako se zahtijeva člankom 6. Uredbe (EZ) br. 552/2004.

Dio B. Zahtjevi za provjeru sustava iz članka 11. stavka 2.

1. Provjerom sustava iz točaka (b), (c) i (d) članka 2. stavka 1. dokazuje se sukladnost tih sustava sa zahtjevima ove Uredbe u vezi s interoperabilnošću, učinkovitošću i sigurnošću, u uvjetima procjenjivanja koji odražavaju operativni okvir ovih sustava.

2. Provjera sustava iz točaka (b), (c) i (d) članka 2. stavka 1. provodi se u skladu s odgovarajućim i priznatim postupcima ispitivanja.

3. Pokusna pomagala koja se upotrebljavaju za provjeru sustava iz točaka (b), (c) i (d) članka 2. stavka 1. moraju imati odgovarajuću funkcionalnost.

4. Provjerom sustava iz točaka (b), (c) i (d) članka 2. stavka 1., dobivaju se elementi tehničke datoteke koja se zahtijeva točkom 3. Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 552/2004, uključujući sljedeće elemente:

   (a) opis provedbe;

   (b) izvješće o inspekcijama i ispitivanjima, koji su izvedeni prije puštanja sustava u rad.

5. Pružatelj usluga u zračnoj plovidbi određuje odgovarajuće operativne i tehničke uvjete procjenjivanja koji odražavaju operativne uvjete, a postupke provjere obavlja imenovano tijelo.

6. Imenovano tijelo upravlja postupcima provjere i posebno:

   (a) provjerava opisuje li plan ispitivanja integraciju sustava iz točaka (b), (c) i (d) članka 2. stavka 1. u operativne i tehničke uvjete procjenjivanja;

   (b) provjerava obuhvaća li plan ispitivanja u potpunosti primjenjive zahtjeve ove Uredbe u vezi s interoperabilnošću, učinkovitošću i sigurnošću;

   (c) osigurava dosljednost i kvalitetu tehničke dokumentacije i plana ispitivanja;

   (d) planira organizaciju ispitivanja, osoblje, ugradnju i konfiguraciju platforme za ispitivanje;

   (e) obavlja inspekcije i ispitivanja, kako je navedeno u planu ispitivanja;

   (f) piše izvješće u kojem prikazuje rezultate inspekcija i ispitivanja.

7. Imenovano tijelo osigurava da sustavi iz točaka (b), (c) i (d) članka 2. stavka 1., upotrijebljeni u operativnim uvjetima procjenjivanja, ispunjavaju zahtjeve ove Uredbe u vezi s interoperabilnošću, učinkovitošću i sigurnošću.

8. Nakon uspješno obavljenih poslova provjere, imenovano tijelo sastavlja certifikat sukladnosti u odnosu na poslove koje je obavilo.

9. Tada pružatelj usluga u zračnoj plovidbi sastavlja deklaraciju EZ-a o provjeri sustava i dostavlja je nacionalnom nadzornom tijelu zajedno s tehničkom datotekom, kako se to zahtijeva člankom 6. Uredbe (EZ) br. 552/2004.