REGULAMENTUL (CE) NR. 29/2009 AL COMISIEI

din 16 ianuarie 2009

de stabilire a cerințelor privind serviciile de legături de date pentru cerul unic european

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de gestionare a traficului aerian (regulamentul privind interoperabilitatea) ([1]), în special articolul 3 alineatul (1),

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european (regulamentul-cadru) ([2]), în special articolul 8 alineatul (2),

întrucât:

(1) Intensificarea traficului aerian, care s-a observat și se prevede în Europa, impune, în paralel, o intensificare a capacității de control al traficului aerian. Acest fapt are drept rezultat apariția unei cereri de îmbunătățiri funcționale, în special pentru a ameliora eficiența comunicațiilor dintre controlori și piloți. Canalele de comunicații vocale devin tot mai congestionate și este necesar să fie completate de comunicații aer-sol prin legături de date.

(2) O serie de studii și de teste efectuate în cadrul Comunității și al Eurocontrol au confirmat faptul că serviciile de legături de date pot furniza o capacitate suplimentară de control al traficului aerian. Este necesar ca aceste servicii să fie introduse într-un mod coordonat pentru a optimiza potențialele beneficii rezultate din acestea.

(3) În temeiul articolului 8 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, Eurocontrol a fost mandatată să elaboreze cerințele pentru introducerea coordonată a serviciilor de legături de date. Prezentul regulament se bazează pe raportul de mandat prezentat la 19 octombrie 2007.

(4) Prezentul regulament nu ar trebui să se aplice operațiunilor și instruirii militare menționate la articolul 1 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004.

(5) Introducerea rapidă a serviciilor de legături de date în scopul completării comunicațiilor vocale controlor-pilot în faza zborului de croazieră este prevăzută în Planul general de gestionare a traficului aerian european (Planul general ATM), stabilit la finalul etapei de definire a proiectului SESAR bazat pe Regulamentul (CE) nr. 219/2007 din 27 februarie 2007 privind înființarea unei întreprinderi comune pentru realizarea sistemului european de nouă generație pentru gestionarea traficului aerian (SESAR) ([3]).

(6) Este necesar să se introducă servicii de legături de date în porțiuni continue și omogene ale spațiului aerian din cerul unic european, începând cu spațiul aerian superior de mare densitate. Având în vedere importanța serviciilor de legături de date pentru evoluția viitoare a rețelei europene de gestionare a traficului aerian (denumită în continuare EATMN), este necesar ca utilizarea acestora să fie extinsă progresiv pentru a include cea mai mare parte a spațiului aerian al cerului unic european, astfel cum este definit la articolul 1 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european (regulament privind spațiul aerian) ([4]).

(7) Organizația Aviației Civile Internaționale (denumită în continuare „OACI") și Organizația Europeană pentru Echipamente din Aviația Civilă (denumită în continuare „Eurocae") au definit un număr semnificativ de servicii de legături de date. Este necesar ca numai acele servicii care au fost suficient validate la nivelul Eurocontrol să facă obiectul introducerii obligatorii, pe baza standardelor definite de organizațiile respective.

(8) Creșterea capacității traficului, permisă de serviciile de legături de date, depinde de procentul de zboruri operate cu capacitate de legături de date. Un procent semnificativ de zboruri, nu mai puțin de 75 %, ar trebui echipate cu astfel de capacități astfel încât să permită o creștere suficientă a capacității.

([1]) JO L 96, 31.3.2004, p. 26.
([2]) JO L 96, 31.3.2004, p. 1.
([3]) JO L 64, 2.3.2007, p. 1.
([4]) JO L 96, 31.3.2004, p. 20.

(9) Este necesar ca operatorii să fie anunțați din timp pentru a-și echipa aeronavele, atât cele noi, cât și flota deja existentă, cu noi capacități. Ar trebui să se țină seama de acest lucru la stabilirea termenelor privind introducerea echipamentului obligatoriu.

(10) O serie de aeronave, în special cele care efectuează zboruri transoceanice de cursă lungă, au fost deja echipate cu capacități de legături de date, utilizând standarde cunoscute sub denumirea de *Future Air Navigation Systems* (sisteme de navigație aeriană pentru viitor) (FANS) 1/A. Solicitarea ca operatorii să instaleze echipamente suplimentare de legături de date pe astfel de aeronave pentru a se conforma cerințelor prevăzute de prezentul regulament nu s-ar justifica din punct de vedere economic. Cu toate acestea, este necesar ca, pe termen lung, să se realizeze o convergență între soluțiile tehnice utilizate pentru zboruri transoceanice și cele definite de prezentul regulament. Prin urmare, este necesar să se stabilească un termen adecvat în această privință.

(11) Condițiile privind expedierea unei aeronave echipate cu componente temporar nefuncționale de legături de date ar trebui specificate în lista aplicabilă a echipamentului minim prevăzută de anexa III la Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 din 16 decembrie 1991 privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile ([1]) și de Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE ([2]) și de normele de aplicare a acestuia.

(12) Este necesar să se identifice criterii pentru o eventuală scutire, bazate în special pe considerente economice sau tehnice, care să permită, în mod excepțional, operatorilor să nu echipeze anumite tipuri de aeronave cu capacități de legături de date.

(13) Aeronavele de stat de tip „transport” reprezintă cea mai mare categorie de aeronave de stat care participă la traficul aerian general din spațiul aerian căruia i se aplică prezentul regulament. Când statele membre decid să echipeze acest tip de aeronave noi cu capacități de legături de date bazate pe standarde care nu sunt specifice cerințelor operaționale din domeniul militar, este necesar să implementeze soluții tehnice care să se conformeze prezentului regulament.

(14) Aplicarea uniformă a unor proceduri specifice privind folosirea de legături de date în cadrul spațiului aerian al cerului unic european este esențială pentru asigurarea interoperabilității și a unei exploatări continue.

(15) OACI a definit aplicațiile standardizate aer-sol pentru gestionare contextuală (denumită în continuare „CM”), precum și comunicațiile controlor-pilot prin legături de date (denumite în continuare „CPDLC”), în vederea introducerii serviciilor de legături de date. Este necesar ca furnizorii de servicii și operatorii de trafic aerian să sprijine aceste aplicații și să utilizeze un set standardizat comun de mesaje pentru a asigura implementarea interoperabilă *end-to-end* (de la un capăt la altul) a serviciilor de legături de date.

(16) Pentru a realiza legături de date între aplicațiile aer-sol se pot utiliza mai multe protocoale de comunicare. Cu toate acestea, este necesar să se instituie, la sol, un set comun minim de astfel de protocoale pentru a asigura interoperabilitatea generală în spațiul aerian căruia i se aplică prezentul regulament. Protocoalele definite de OACI pe baza rețelei aeronautice de telecomunicații (denumită în continuare „ATN”) și a legăturii digitale de foarte mare frecvență Mode 2 (denumită în continuare „VDL 2”) sunt, în prezent, considerate ca reprezentând singura soluție confirmată în vederea unei utilizări armonizate. Prin urmare, este necesar ca statele membre să asigure disponibilitatea acestei soluții.

(17) Procedurile regionale suplimentare stabilite de OACI aplicabile în Europa sunt modificate pentru a permite transportul obligatoriu al componentelor de legături de date în spațiul aerian al anumitor state membre.

(18) Este necesar ca operatorii și organizațiile care furnizează servicii de comunicații pentru transferul de date dintre aplicațiile aer-sol să aibă posibilitatea de a utiliza alte protocoale decât ATN/VDL 2. Este necesar însă ca aceste protocoale să respecte cerințele corespunzătoare pentru a garanta menținerea interoperabilității *end-to-end* între unitățile de servicii de trafic aerian și aeronave.

(19) Furnizorii de servicii de trafic aerian (denumite în continuare „ATS”) pot alege să se bazeze pe alte organizații pentru furnizarea serviciilor de comunicații aer-sol prin legături de date. Pentru a garanta siguranța, securitatea și eficiența corespunzătoare acestor servicii, este necesar ca, în acest caz, să se stabilească între părțile interesate acorduri privind nivelul serviciilor.

(20) Pentru a asigura interoperabilitatea *end-to-end* a serviciilor de legături de date, este necesar ca aeronavele și unitățile ATS dotate cu capacitate de legături de date să stabilească comunicații prin legături de date indiferent de măsurile luate de operatori și de furnizorii de ATS pentru a asigura disponibilitatea serviciilor de comunicații aer-sol. Prin urmare, este necesar să se ia măsuri corespunzătoare în această privință.

([1]) JO L 373, 31.12.1991, p. 4.
([2]) JO L 79, 19.3.2008, p. 1.

(21) Informațiile cu privire la capacitatea de legături de date a zborurilor ar trebui incluse în planul de zbor, prelucrate și transmise între unitățile ATS. Informațiile de identificare, care permit utilizarea aplicațiilor de legături de date aer-sol și posibilitatea ca următoarea unitate ATS să înceapă schimbul de date cu aeronava, ar trebui, de asemenea, să fie prelucrate și transmise între unitățile ATS.

(22) Este necesar ca furnizorii de servicii de navigație aeriană și alte entități care furnizează servicii de comunicații aer-sol prin legături de date să ia măsuri pentru a garanta siguranța corespunzătoare a schimburilor de informații.

(23) Calitatea serviciilor de comunicații aer-sol prin legături de date ar trebui monitorizată periodic de furnizorii de ATS.

(24) Este necesar să se utilizeze o schemă comună de adresare pentru a identifica fără ambiguitate toate stațiile din aer și de la sol implicate în schimburile bazate pe legături de date.

(25) În vederea menținerii sau a consolidării nivelurilor existente de siguranță a exploatării, statele membre ar trebui să aibă obligația de a asigura realizarea, de către părțile implicate, a unei evaluări a siguranței, care să includă identificarea pericolelor și evaluarea și diminuarea riscurilor.

(26) În conformitate cu articolul 3 alineatul (3) litera (d) din Regulamentul (CE) nr. 552/2004, normele de implementare a interoperabilității ar trebui să descrie procedurile specifice de evaluare a conformității care trebuie utilizate pentru evaluarea fie a conformității, fie a adecvării la utilizarea dată a componentelor, precum și a verificării sistemelor.

(27) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru cerul unic,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Obiect și domeniu de aplicare

(1) Prezentul regulament stabilește cerințele pentru introducerea coordonată a unor servicii de legături de date bazate pe comunicații de date aer-sol *point-to-point* (de la un punct la altul), astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 5.

(2) Prezentul regulament se aplică:

(a) sistemelor de prelucrare a datelor de zbor, componentelor acestora și procedurilor asociate, precum și sistemelor de interfață om/mașină, componentelor acestora și procedurilor asociate utilizate de unitățile de control al traficului aerian care furnizează servicii pentru traficul aerian general;

(b) componentelor interfeței om/mașină aflate la bordul aeronavei și procedurilor asociate;

(c) sistemelor de comunicații aer-sol, componentelor acestora și procedurilor asociate.

(3) Prezentul regulament se aplică tuturor zborurilor din categoria traficului aerian general, în conformitate cu normele de navigație în spațiul aerian superior nivelului de zbor FL 285, definit în anexa I partea A.

De asemenea, de la 5 februarie 2015 prezentul regulament se aplică tuturor zborurilor din categoria traficului aerian general, în conformitate cu normele de navigație în spațiul aerian superior nivelului de zbor FL 285, definit în anexa I partea B.

(4) Prezentul regulament se aplică furnizorilor de servicii de trafic aerian (denumiți în continuare „furnizorii de ATS”) care furnizează servicii pentru traficul aerian general în spațiul aerian menționat la alineatul (3) și în conformitate cu datele de aplicare relevante.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile prevăzute la articolul 2 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004.

De asemenea, se aplică următoarele definiții:

1. „serviciu de legături de date” înseamnă un ansamblu de operațiuni conexe de gestionare a traficului aerian, susținut de comunicații aer-sol prin legături de date, care au un scop operațional clar definit și care încep și se sfârșesc printr-un eveniment de exploatare;

2. „operator” înseamnă o persoană, organizație sau întreprindere care exploatează aeronave sau care propune servicii de exploatare a acestora;

3. „unitate de servicii de trafic aerian” (denumită în continuare „unitate ATS”) înseamnă o unitate civilă sau militară responsabilă cu furnizarea de servicii de trafic aerian;

4. „acord privind nivelul serviciilor" înseamnă o parte dintr-un contract de servicii între organizații, prin care se convine asupra unui anumit nivel de servicii, în special în ceea ce privește calitatea și performanța serviciului de comunicații de date;

5. „comunicații de date aer-sol *point-to-point*" înseamnă o comunicație bidirecțională între o aeronavă și un organism de comunicații de la sol, care se bazează pe un ansamblu de funcții distribuite astfel încât să se realizeze următoarele:

   (a) transmisia și recepția unor cadre de biți (*bit frames*) cu legături ascendente și descendente (*uplink*/*downlink*), prin intermediul unui legături mobil de date între sistemele de comunicare de la sol și cele de pe aeronavă;

   (b) transmisia și recepția unor unități de date între sistemele de la sol și cele de pe aeronavă care găzduiesc aplicații aer-sol, cu:

      (i) transmiterea unităților de date prin intermediul unor căi de comunicație de la sol și al unor legături mobile de date;

      (ii) cooperarea mecanismelor de la ambele extremități în vederea transmiterii unităților de date.

6. „aeronavă de stat" înseamnă orice aeronavă utilizată de serviciile militare, vamale și de poliție;

7. „aeronavă de stat de tip transport" înseamnă o aeronavă de stat cu aripi fixe, concepută în vederea transportului de persoane și/sau de mărfuri;

8. „aplicație aer-sol" înseamnă un ansamblu de funcții aer-sol care operează în comun pentru a susține serviciile de trafic aerian;

9. „comunicații *end-to-end*" înseamnă transferul de informații între aplicații aer-sol de aceeași natură;

10. „comunicații aer-sol" înseamnă comunicații bidirecționale între sistemele de comunicații de pe aeronavă și cele de la sol;

11. „politica de siguranță" înseamnă un ansamblu de obiective, de norme de comportament pentru utilizatori și pentru administratori, precum și de cerințe privind configurarea și gestionarea sistemelor, toate acestea împreună fiind menite să protejeze sistemele și resursele de comunicații implicate în furnizarea serviciilor de legături de date împotriva unor acte de intervenție ilicită;

12. „informații de adresare" înseamnă informații privind adresa sistemului sau a rețelei unei entități care participă la comunicații aer-sol prin legături de date și care permit determinarea fără ambiguitate a amplasării entității respective;

13. „sistem integrat de prelucrare inițială a planurilor de zbor" (denumit în continuare „IFPS") înseamnă un sistem din cadrul rețelei europene de gestionare a traficului aerian prin care se oferă, în spațiul aerian care face obiectul prezentului regulament, un serviciu centralizat de prelucrare și distribuire a planurilor de zbor, care se ocupă de recepționarea, validarea și distribuirea planurilor de zbor;

14. „nefuncțional" referitor la un component al aeronavei înseamnă că acel component nu își îndeplinește scopul sau nu funcționează în mod constant în limitele de exploatare sau în marjele de toleranță stabilite.

Articolul 3

Serviciile de legături de date

(1) Furnizorii de ATS se asigură că unitățile ATS care furnizează servicii de trafic aerian în spațiul aerian menționat la articolul 1 alineatul (3) dispun de capacitatea de a furniza și de a exploata serviciile de legături de date definite în anexa II.

(2) Fără a aduce atingere alineatului (4) al prezentului articol, operatorii se asigură că aeronavele care efectuează zborurile menționate la articolul 1 alineatul (3) și care dețin un certificat individual de navigabilitate eliberat pentru prima dată la 1 ianuarie 2011 sau ulterior dispun de capacitatea de a exploata serviciile de legături de date definite în anexa II.

(3) Fără a aduce atingere alineatului (4) al prezentului articol, operatorii se asigură că aeronavele care efectuează zborurile menționate la articolul 1 alineatul (3) și care dețin un certificat individual de navigabilitate eliberat pentru prima dată înainte de 1 ianuarie 2011 dispun de capacitatea de a exploata serviciile de legături de date definite în anexa II începând cu 5 februarie 2015.

(4) Alineatele (2) și (3) nu se aplică următoarelor:

(a) aeronave care dețin un certificat individual de navigabilitate eliberat pentru prima dată înainte de 1 ianuarie 2014 și care sunt dotate cu echipament de legături de date certificat pe baza cerințelor unuia dintre documentele Eurocae specificate la punctul 10 din anexa III;

(b) aeronave care dețin un certificat individual de navigabilitate eliberat pentru prima dată înainte de 1 ianuarie 1998 și care își vor înceta activitatea în spațiul aerian menționat la articolul 1 alineatul (3) până la 31 decembrie 2017;

(c) aeronave de stat;

(d) aeronave care efectuează zboruri în spațiul aerian menționat la articolul 1 alineatul (3) în scopul testării, livrării sau întreținerii sau care sunt dotate cu componente temporar nefuncționale de legături de date, în condițiile specificate în lista aplicabilă a echipamentului minim prevăzută la punctul 1 din anexa III la prezentul regulament și de Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și de normele de aplicare a acestuia.

(5) Statele membre care decid să echipeze noi aeronave de stat de tip „transport", care vor fi puse în funcțiune începând cu 1 ianuarie 2014, cu capacitatea de a realiza legături de date pe baza unor standarde care nu sunt specifice pentru cerințele operațiunilor militare, se asigură că aceste aeronave dispun de capacitatea de a exploata serviciile de legături de date definite în anexa II.

Articolul 4

Proceduri asociate

Furnizorii de ATS care furnizează servicii de trafic aerian și operatorii care utilizează servicii de trafic aerian susținute de serviciile de legături de date menționate în anexa II aplică proceduri standardizate comune, conforme cu dispozițiile Organizației Aviației Civile Internaționale (denumită în continuare „OACI") privind:

1. stabilirea unor comunicații controlor-pilot prin legături de date (denumite în continuare „CPDLC");

2. schimbul de mesaje operaționale CPDLC;

3. transferul de CPDLC;

4. întreruperea temporară a utilizării solicitărilor CPDLC din partea piloților;

5. defectarea și închiderea CPDLC;

6. clasificarea planurilor de zbor în funcție de informațiile privind capacitatea de a realiza legături de date.

Articolul 5

Obligațiile furnizorilor de ATS în ceea ce privește comunicațiile prin legături de date

(1) Furnizorii de ATS se asigură că sistemele de la sol menționate la articolul 1 alineatul (2) și componentele acestora susțin aplicațiile aer-sol definite în normele OACI specificate la punctele 2 și 3 din anexa III.

(2) Furnizorii de ATS se asigură că sistemele de la sol menționate la articolul 1 alineatul (2) litera (c) și componentele acestora aplică sistemul de comunicații *end-to-end* în conformitate cu cerințele din partea A a anexei IV referitoare la schimburile de date ale aplicațiilor aer-sol definite în normele OACI specificate la punctele 2 și 3 din anexa III.

(3) Furnizorii de ATS care se bazează pe alte organizații pentru a furniza servicii de comunicații pentru schimburile de date cu aeronavele care sunt necesare pentru aplicațiile aer-sol definite în normele OACI specificate la punctele 2 și 3 din anexa III se asigură că aceste servicii sunt furnizate în conformitate cu termenii și condițiile prevăzute într-un acord privind nivelul serviciilor, incluzând, în special:

(a) descrierea serviciilor de comunicații în conformitate cu cerințele serviciilor de legături de date definite în anexa II;

(b) descrierea politicii de siguranță stabilite pentru a proteja schimburile de date ale aplicațiilor aer-sol definite în normele OACI specificate la punctele 2 și 3 din anexa III;

(c) materialele relevante care urmează să fie furnizate în vederea monitorizării calității și a performanțelor serviciilor de comunicații.

(4) Furnizorii de ATS iau toate măsurile corespunzătoare pentru a asigura că se pot stabili schimburi de date cu toate aeronavele care efectuează zboruri în spațiul aerian aflat în responsabilitatea furnizorilor respectivi și care sunt dotate cu capacitatea de a realiza legături de date în conformitate cu cerințele prevăzute de prezentul regulament, ținând seama în mod adecvat de posibilele limitări ale acoperirii, inerente tehnologiei comunicaționale utilizate.

(5) Furnizorii de ATS implementează, în cadrul sistemelor lor de prelucrare a datelor de zbor, a procedurilor de transmitere a datelor de identificare și de notificare a următorului punct de contact autorizat între unitățile ATC, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1032/2006 al Comisiei [1] în ceea ce privește cerințele privind sistemele automate de schimb de date de zbor care susțin serviciile de legături de date.

(6) Furnizorii de ATS monitorizează calitatea serviciilor de comunicații și verifică conformitatea acestora cu nivelul de performanță necesar pentru mediul operațional de care sunt responsabili.

Articolul 6

Obligațiile operatorilor în ceea ce privește comunicațiile prin legături de date

(1) Operatorii se asigură că sistemele aflate la bordul aeronavelor, menționate la articolul 1 alineatul (2) litera (c), precum și componentele acestora, instalate pe aeronavele menționate la articolul 3 alineatele (2) și (3), susțin aplicațiile aer-sol definite în normele OACI specificate la punctele 2 și 3 din anexa III.

(2) Operatorii se asigură că sistemele aflate la bordul aeronavelor, menționate la articolul 1 alineatul (2) litera (c), precum și componentele acestora, instalate pe aeronavele menționate la articolul 3 alineatele (2) și (3), aplică sistemul de comunicații *end-to-end* în conformitate cu partea A a anexei IV în ceea ce privește schimburile de date ale aplicațiilor aer-sol definite în normele OACI specificate la punctele 2 și 3 din anexa III.

(3) Operatorii se asigură că sistemele aflate la bordul aeronavelor, menționate la articolul 1 alineatul (2) litera (c), precum și componentele acestora, instalate pe aeronavele menționate la articolul 3 alineatele (2) și (3), aplică sistemul de comunicații aer-sol în conformitate cu cerințele părții B sau părții C a anexei IV în ceea ce privește schimburile de date ale aplicațiilor aer-sol definite în normele OACI specificate la punctele 2 și 3 din anexa III.

(4) Operatorii menționați la alineatul (3) iau măsurile corespunzătoare pentru a asigura că se pot stabili schimburi de date între aeronavele lor, dotate cu capacitatea de a realiza legături de date, și toate unitățile ATS care ar putea controla zborurile efectuate de aeronavele respective în spațiul aerian menționat la articolul 1 alineatul (3), ținând seama în mod adecvat de posibilele limitări ale acoperirii, inerente tehnologiei comunicaționale utilizate.

Articolul 7

Obligații generale ale statelor membre în ceea ce privește comunicațiile prin legături de date

(1) Statele membre care au desemnat furnizori de ATS în spațiul aerian menționat la articolul 1 alineatul (3) se asigură că serviciile de comunicații aer-sol care aplică cerințele din partea B a anexei IV sunt disponibile operatorilor pentru aeronavele care efectuează zboruri în spațiul aerian de care sunt responsabile, în ceea ce privește schimburile de date ale aplicațiilor aer-sol definite în normele OACI specificate la punctele 2 și 3 din anexa III, ținând seama în mod adecvat de posibilele limitări ale acoperirii, inerente tehnologiei comunicaționale utilizate.

(2) Statele membre se asigură că furnizorii de servicii de navigație aeriană și alte entități care furnizează servicii de comunicații implementează o politică de siguranță corespunzătoare în ceea ce privește schimburile de date din cadrul serviciilor de legături de date definite în anexa II, în special prin aplicarea normelor comune de securitate pentru a proteja resursele fizice distribuite care susțin aceste schimburi de date.

(3) Statele membre asigură aplicarea unor proceduri armonizate de gestionare a informațiilor de adresare, pentru a putea identifica fără ambiguitate sistemele de comunicații aeriene și cele de la sol care susțin schimburile de date ale aplicațiilor aer-sol definite în normele OACI specificate la punctele 2 și 3 din anexa III.

Articolul 8

Comunicații prin legături de date pentru aeronave de stat de tip „transport”

(1) Statele membre se asigură că sistemele aflate la bordul aeronavelor, menționate la articolul 1 alineatul (2) litera (c), precum și componentele acestora, instalate pe aeronavele de stat de tip „transport” menționate la articolul 3 alineatul (5), susțin aplicațiile aer-sol definite în normele OACI specificate la punctele 2 și 3 din anexa III.

(2) Statele membre se asigură că sistemele aflate la bordul aeronavelor, menționate la articolul 1 alineatul (2) litera (c), precum și componentele acestora, instalate pe aeronavele de stat de tip „transport”, menționate la articolul 3 alineatul (5), aplică sistemul de comunicații *end-to-end*, în conformitate cu cerințele părții A a anexei IV în ceea ce privește schimburile de date ale aplicațiilor aer-sol definite în normele OACI specificate la punctele 2 și 3 din anexa III.

(3) Statele membre se asigură că sistemele aflate la bordul aeronavelor, menționate la articolul 1 alineatul (2) litera (c), precum și componentele acestora, instalate pe aeronavele de stat de tip „transport”, menționate la articolul 3 alineatul (5), aplică sistemul de comunicații aer-sol în conformitate cu cerințele specificate în partea B sau partea C a anexei IV în ceea ce privește schimburile de date ale aplicațiilor aer-sol definite în normele OACI specificate la punctele 2 și 3 din anexa III.

[1] JO L 186, 7.7.2006, p. 27.

Articolul 9

Obligațiile furnizorilor de servicii de navigație aeriană și ale altor entități în ceea ce privește comunicațiile prin legături de date

Furnizorii de servicii de navigație aeriană și alte entități care furnizează servicii de comunicații în vederea schimburilor de date efectuate prin intermediul aplicațiilor aer-sol definite în normele OACI specificate la punctele 2 și 3 din anexa III se asigură că sistemele de la sol menționate la articolul 1 alineatul (2) litera (c) aplică sistemul de comunicații aer-sol, în conformitate cu cerințele părții B sau părții C a anexei IV.

Articolul 10

Cerințe privind siguranța

Statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura că orice modificare a sistemelor existente menționate la articolul 1 alineatul (2) sau introducerea de sisteme noi sunt precedate de o evaluare a siguranței, care să includă identificarea pericolelor, precum și evaluarea și diminuarea riscurilor, realizate de părțile implicate.

Articolul 11

Conformitatea sau adecvarea la utilizarea dată a componentelor

Înainte de emiterea unei declarații CE de conformitate sau de adecvarea la utilizarea dată, menționate la articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 552/2004, producătorii de componente ale sistemelor menționate la articolul 1 alineatul (2) sau reprezentanții autorizați ai acestora, stabiliți în Comunitate, evaluează conformitatea sau adecvarea la utilizarea dată a componentelor respective în conformitate cu cerințele prevăzute în anexa V.

Cu toate acestea, atunci când sunt aplicate componentelor sistemelor aflate la bordul aeronavelor, menționate la articolul 1 alineatul (2) literele (b) și (c) din prezentul regulament, procedurile de certificare a navigabilității care respectă dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 216/2008 sunt considerate proceduri acceptabile pentru evaluarea conformității componentelor respective, în cazul în care demonstrează conformitatea cu cerințele de interoperabilitate, de performanță și de siguranță prevăzute de prezentul regulament.

Articolul 12

Verificarea sistemelor

(1) Furnizorii de servicii de navigație aeriană care demonstrează sau care au demonstrat că îndeplinesc condițiile prevăzute în anexa VI efectuează o verificare a sistemelor menționate la articolul 1 alineatul (2) literele (a) și (c) în conformitate cu cerințele prevăzute în partea A a anexei VII.

(2) Furnizorii de servicii de navigație aeriană care nu pot demonstra că îndeplinesc condițiile prevăzute în anexa VI subcontractează unui organism autorizat o verificare a sistemelor menționate la articolul 1 alineatul (2) literele (a) și (c). Această verificare se efectuează în conformitate cu cerințele prevăzute în partea B a anexei VII.

Articolul 13

Cerințe suplimentare

(1) Furnizorii de ATS se asigură că schimburile de date aer-sol ale aplicațiilor aer-sol definite în normele OACI specificate la punctele 2 și 3 din anexa III sunt înregistrate în conformitate cu normele OACI specificate la punctele 6, 7 și 8 din anexa III astfel încât se referă la funcția de înregistrare la sol a comunicațiilor prin legături de date.

(2) Documentul Eurocae menționat la punctul 9 din anexa III este considerat ca fiind suficient pentru a demonstra conformitatea cu cerințele privind înregistrarea schimburilor de date aer-sol menționate la alineatul (1), identificat în normele OACI specificate la punctele 6, 7 și 8 din anexa III.

(3) Furnizorii de ATS:

(a) elaborează și actualizează manuale de operare care cuprind instrucțiunile și informațiile necesare pentru ca toți membrii personalului în cauză să poată aplica prezentul regulament;

(b) garantează că manualele menționate la litera (a) sunt accesibile și actualizate și că actualizarea și distribuirea lor fac obiectul unui proces corespunzător de gestionare a calității și a configurației documentației;

(c) se asigură că metodele de lucru și procedurile de exploatare sunt conforme cu prezentul regulament.

(4) Statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura că serviciul centralizat de prelucrare și distribuire a planurilor de zbor:

(a) elaborează și actualizează manuale de exploatare care conțin instrucțiunile și informațiile necesare pentru ca toți membrii personalului în cauză să poată aplica prezentul regulament;

(b) se asigură că manualele menționate la litera (a) sunt accesibile și actualizate și că actualizarea și distribuirea lor fac obiectul unui proces corespunzător de gestionare a calității și a configurației documentației;

(c) se asigură că metodele de lucru și procedurile de exploatare sunt conforme cu prezentul regulament.

(5) Furnizorii de servicii de navigație aeriană se asigură că toți membrii personalului vizat sunt informați în mod adecvat cu privire la dispozițiile relevante ale prezentului regulament și că au pregătirea necesară pentru funcțiile pe care le exercită.

(6) Operatorii iau toate măsurile necesare pentru a asigura că membrii personalului care exploatează echipamente de legături de date sunt informați în mod adecvat cu privire la prezentul regulament, că au pregătirea necesară pentru funcțiile pe care le exercită și că, în măsura posibilului, instrucțiunile de utilizare a echipamentului de legături de date sunt disponibile în carlingă.

(7) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a asigura că toți membrii personalului folosit la planificarea zborurilor care utilizează IFPS sunt informați în mod adecvat cu privire la cerințele prevăzute de prezentul regulament și că au pregătirea necesară pentru funcțiile pe care le exercită.

(8) Statele membre se asigură că informațiile relevante privind modul de utilizare a serviciilor de legături de date sunt publicate în publicațiile naționale de informare din domeniul aeronautic.

Articolul 14

Derogări

(1) În cazul în care anumite circumstanțe speciale, bazate pe criteriile definite la alineatul (3), nu permit anumitor tipuri de aeronave să respecte cerințele prevăzute de prezentul regulament, statele membre în cauză comunică Comisiei, până cel târziu la 31 decembrie 2012, informații detaliate care să justifice necesitatea acordării unor derogări pentru aeronavele respective.

(2) Comisia analizează cererea de derogare menționată la alineatul (1) și, în urma unor consultări cu părțile interesate, adoptă o decizie în conformitate cu procedura menționată la articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004.

(3) Criteriile menționate la alineatul (1) sunt următoarele:

(a) tipuri de aeronave aflate la sfârșitul ciclului lor de exploatare și produse în cantități limitate; și

(b) tipuri de aeronave în cazul cărora costurile de modernizare ar fi disproporționate din cauza vechimii modelului.

Articolul 15

Intrare în vigoare și aplicare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament se aplică de la 7 februarie 2013.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 16 ianuarie 2009.

Pentru Comisie
Antonio TAJANI
Vicepreședinte

ANEXA I

Spațiul aerian menționat la articolul 1 alineatul (3)

PARTEA A

Spațiul aerian menționat la articolul 1 alineatul (3) litera (a) include spațiul aerian superior nivelului de zbor FL 285, în următoarele regiuni de informare a zborului (FIR – *Flight Information Regions*) și regiuni superioare de informare a zborului (UIR – *Upper Flight Information Regions*):

— Amsterdam FIR;

— Wien FIR;

— Barcelona UIR;

— Brindisi UIR;

— Brussels UIR;

— Canarias UIR;

— France UIR;

— Hannover UIR;

— Lisboa UIR;

— London UIR;

— Madrid UIR;

— Milano UIR;

— Rhein UIR;

— Roma UIR;

— Scottish UIR;

— Shannon UIR.

PARTEA B

Spațiul aerian menționat la articolul 1 alineatul (3) litera (b) include spațiul aerian superior nivelului de zbor FL 285 definit în partea A și, în plus, următoarele regiuni de informare a zborului și regiuni superioare de informare a zborului:

— Bratislava FIR;

— București FIR;

— Budapest FIR;

— Kobenhavn FIR;

— Ljubljana FIR;

— Nicosia FIR;

— Praha FIR;

— Sofia FIR;

— Warszawa FIR;

— Finland UIR la sud de 61°30′;

— Hellas UIR;

— Malta UIR;

— Riga UIR;

— Sweden UIR la sud de 61°30′;

— Tallinn UIR;

— Vilnius UIR.

ANEXA II

Definirea serviciilor de legături de date menționate la articolele 3, 4, 5 și 7 și în anexa IV

1. *Definirea capacității de inițiere a comunicațiilor prin legături de date (DLIC – Data Link Communications Initiation Capability)*

Serviciul DLIC permite schimbul de informații necesare în vederea stabilirii unor comunicații prin legături de date între sistemele de legături de date de la sol și cele de pe aeronave.

Serviciile DLIC sunt disponibile pentru a susține:

— asocierea lipsită de ambiguitate dintre datele de zbor de pe aeronavă și datele privind planul de zbor, utilizate de o unitate ATS;

— schimbul de informații privind tipul și versiunea aplicației aer-sol utilizate;

— și comunicarea informațiilor de adresare ale entității care găzduiește aplicația.

Schimburile dintre sistemele de legături de date aflate la bordul aeronavei și cele de la sol în vederea prestării serviciilor DLIC se efectuează în conformitate cu:

— metodele de exploatare, diagramele orare și mesajele privind inițierea DLIC, precum și funcțiile de contact DLIC specificate în secțiunea 4.1 din documentul Eurocae menționat la punctul 11 din anexa III;

— cerințele privind siguranța specificate în secțiunea 4.2.2 din documentul Eurocae menționat la punctul 11 din anexa III;

— cerințele privind performanța specificate în secțiunea 4.3.2 din documentul Eurocae menționat la punctul 11 din anexa III.

2. *Definirea serviciului ATC de gestionare a comunicațiilor (ACM – ATC Communications Management service)*

Serviciul ACM furnizează asistență automatizată echipajelor de zbor și controlorilor de trafic aerian pentru a efectua transferul de comunicații ATC (vocale și de date), incluzând:

— stabilirea inițială a CPDLC într-o unitate ATS;

— transferul CPDLC și al comunicațiilor vocale privind un anumit zbor de la o unitate ATS la următoarea unitate ATS sau instrucțiunea de a schimba canalul de comunicare vocală în cadrul unei unități sau al unui sector ATS;

— oprirea normală a CPDLC cu o unitate ATS.

Schimburile dintre sistemele de legături de date aflate la bordul aeronavelor și cele de la sol în vederea prestării serviciilor ACM se efectuează în conformitate cu:

— metodele de exploatare și diagramele orare specificate în secțiunile 5.1.1.1.1-5.1.1.1.7 și 5.1.1.2 din documentul Eurocae menționat la punctul 11 din anexa III;

— cerințele privind siguranța, specificate în secțiunea 5.1.2.3 din documentul Eurocae menționat la punctul 11 din anexa III, cu excepția cerințelor referitoare la autorizarea în aval;

— cerințele privind performanța aplicabile fazei zborului de croazieră, specificate în secțiunea 5.1.3.2 din documentul Eurocae menționat la punctul 11 din anexa III.

3. *Definirea serviciului ATC de autorizare și informare (ACL – ATC Clearances and Information service)*

Serviciul ACL furnizează echipajului de zbor și controlorilor capacitatea de a efectua schimburi operaționale, incluzând:

— solicitări și rapoarte ale echipajelor de zbor către controlorii de trafic aerian;

— autorizări, instrucțiuni și notificări adresate de controlorii de trafic aerian echipajelor de zbor.

Schimburile dintre sistemele de legături de date aflate la bordul aeronavei și cele de la sol în vederea prestării serviciilor ACL se efectuează în conformitate cu:

— metodele de exploatare și diagramele orare specificate în secțiunile 5.2.1.1.1-5.2.1.1.4 și 5.2.1.2 din documentul Eurocae menționat la punctul 11 din anexa III;

— un subansamblu comun de elemente ale mesajului specificate în secțiunea 5.2.1.1.5 din documentul Eurocae menționat la punctul 11 din anexa III ca fiind adecvat mediului operațional al fazei zborului de croazieră;

— cerințele privind siguranța specificate în secțiunea 5.2.2.3 din documentul Eurocae menționat la punctul 11 din anexa III;

— cerințele privind performanța aplicabile fazei zborului de croazieră specificate în secțiunea 5.2.3.2 din documentul Eurocae menționat la punctul 11 din anexa III.

4. *Definirea serviciului ATC de verificare a microfonului (AMC – ATC Microphone Check service)*

Serviciul AMC furnizează controlorilor de trafic aerian capacitatea de a trimite simultan o instrucțiune mai multor aeronave echipate cu un sistem de legături de date, pentru a anunța echipajele de zbor să verifice dacă echipamentul lor de comunicare vocală nu blochează un anumit canal de comunicare vocală.

Această instrucțiune este transmisă numai aeronavelor reglate pe frecvența blocată.

Schimburile dintre sistemele de legături de date aflate la bordul aeronavei și cele de la sol în vederea prestării serviciilor AMC se efectuează în conformitate cu:

— metodele de exploatare și diagramele orare specificate în secțiunile 5.3.1.1.1, 5.3.1.1.2 și 5.3.1.2 din documentul Eurocae menționat la punctul 11 din anexa III;

— cerințele privind siguranța specificate în secțiunea 5.3.2.3 din documentul Eurocae menționat la punctul 11 din anexa III;

— cerințele privind performanța specificate în secțiunea 5.3.3.2 din documentul Eurocae menționat la punctul 11 din anexa III.

ANEXA III

Dispozițiile OACI menționate la articolele 3, 5, 6, 7, 8, 9, și 13 și în anexa IV

Documentele Eurocae menționate la articolele 3 și 13 și în anexa II

1. Subpartea B, OPS 1 030, din anexa III la Regulamentul (CEE) nr. 3922/91.

2. Capitolul 3 – *Aeronautical Telecommunication Network*, secțiunea 3.5.1.1 „Context Management" (CM) elementele de aplicare a) și b) din anexa 10 OACI –*Aeronautical Telecommunications* – volumul III partea I *(Digital Data Communication Systems)* [prima ediție din iulie 1995, cu includerea amendamentului 81 (23.11.2006)].

3. Capitolul 3 – *Aeronautical Telecommunication Network*, secțiunea 3.5.2.2 „Controller-Pilot Data Link Communications" (CPDLC) elementele de aplicare a) și b) din anexa 10 OACI – *Aeronautical Telecommunications* – volumul III partea I *(Digital Data Communication Systems)* [prima ediție din iulie 1995, cu includerea amendamentului 81 (23.11.2006)].

4. Capitolul 3 – *Aeronautical Telecommunication Network*, secțiunile 3.3, 3.4 și 3.6 din anexa 10 OACI – *Aeronautical Telecommunications* – volumul III partea I *(Digital Data Communication Systems)* [prima ediție din iulie 1995, cu includerea amendamentului 81 (23.11.2006)].

5. Capitolul 6 – *VHF air–ground digital link (VDL)* din anexa 10 OACI – *Aeronautical Telecommunications* – volumul III partea I *(Digital Data Communication Systems)* [prima ediție din iulie 1995, cu includerea amendamentului 81 (23.11.2006)].

6. Capitolul 3 – *General procedures for the international aeronautical telecommunication service*, secțiunea 3.5.1.5 din anexa 10 OACI – *Aeronautical Telecommunications* – volumul II *(Communication Procedures)* [a șasea ediție din octombrie 2001, cu includerea amendamentului 81 (23.11.2006)].

7. Capitolul 2 – *General* – secțiunea 2.25.3 din anexa 11 OACI – *Air Traffic Services* [a treisprezecea ediție din iulie 2001, cu includerea amendamentului 45 (16.7.2007)].

8. Capitolul 6 – *Air traffic services requirements for communications* – secțiunea 6.1.1.2 din anexa 11 OACI – *Air Traffic Services* [a treisprezecea ediție din iulie 2001, cu includerea amendamentului 45 (16.7.2007)].

9. Eurocae ED-111, *Functional specifications for CNS/ATM ground recording*, iulie 2002, cu includerea amendamentului 1 (30.7.2003).

10. Eurocae ED-100 (septembrie 2000) și ED-100A (aprilie 2005), *Interoperability requirements for ATS applications using ARINC 622 Data Communications*.

11. Eurocae ED-120 *Safety and Performance Requirements Standard for Air Traffic Data Link Services in Continental Airspace*, publicat în mai 2004 și care include modificarea 1, publicată în aprilie 2007, și modificarea 2, publicată în octombrie 2007.

ANEXA IV

Cerințele menționate la articolele 5, 6, 7, 8 și 9

Partea A: Cerințe privind comunicațiile *end-to-end*

1. Comunicațiile de date *end-to-end* asigură furnizarea și utilizarea neîntreruptă a serviciilor de comunicații în spațiul aerian menționat la articolul 1 alineatul (3).

2. Comunicațiile de date *end-to-end* sprijină schimbul de mesaje realizat pentru a susține serviciile de legături de date definite în anexa II, în conformitate cu un ansamblu comun standardizat de mesaje.

3. Comunicațiile de date *end-to-end* susțin un mecanism comun standardizat de protecție *end-to-end* pentru a asigura integritatea mesajelor primite, în conformitate cu cerințele de siguranță ale serviciilor de legături de date definite în anexa II.

Partea B: Cerințe privind comunicațiile aer-sol bazate pe ATN și pe VDL Mode 2

1. Comunicațiile aer-sol sunt concepute astfel încât să susțină comunicațiile *end-to-end* și să asigure furnizarea și utilizarea neîntreruptă a serviciilor de comunicații, prin intermediul aplicațiilor aer-sol definite în normele OACI specificate la punctele 2 și 3 din anexa III, în spațiul aerian menționat la articolul 1 alineatul (3).

2. Comunicațiile aer-sol respectă cerințele privind siguranța și performanța aplicabile serviciilor de legături de date definite în anexa II.

3. Comunicațiile aer-sol se bazează pe o schemă comună de adresare.

4. Transmisia și recepția unităților de date între sistemele de la sol și cele de pe aeronave, care găzduiesc aplicațiile aer-sol definite în normele OACI specificate la punctele 2 și 3 din anexa III, se bazează pe protocoale de comunicare care sunt conforme cu normele OACI care definesc rețeaua aeronautică de telecomunicații menționată la punctul 4 din anexa III.

5. Caracteristicile sistemelor de comunicații de la sol și de pe aeronave, precum și transmisia și recepția de cadre de biți (*bit frames*) între sistemele respective se conformează normelor OACI care definesc conexiunea digitală de foarte mare frecvență VDL Mode 2, menționate la punctul 5 din anexa III.

Partea C: Cerințe privind comunicațiile aer-sol bazate pe alte protocoale de comunicare

1. Comunicațiile aer-sol sunt concepute astfel încât să susțină comunicațiile *end-to-end* și să asigure furnizarea și utilizarea neîntreruptă a serviciilor de comunicații prin intermediul aplicațiilor aer-sol definite în normele OACI specificate la punctele 2 și 3 din anexa III, în spațiul aerian menționat la articolul 1 alineatul (3).

2. Comunicațiile aer-sol respectă cerințele privind siguranța și performanța aplicabile serviciilor de legături de date definite în anexa II.

3. Comunicațiile aer-sol se bazează pe o schemă comună de adresare.

4. Transmisia și recepția de cadre de biți (*bit frames*) între sistemele de comunicații de la sol și cele de pe aeronave se bazează pe protocoale de comunicare care îndeplinesc condițiile prevăzute în partea D.

Partea D: Condițiile menționate în partea C

1. Protocoalele de comunicare trebuie să poată fi folosite pentru comunicațiile *end-to-end*.

2. Protocoalele de comunicare trebuie să facă obiectul unui dosar de siguranță care să demonstreze conformitatea cu cerințele privind siguranța și performanța serviciilor de legături de date definite în anexa II.

3. Protocoalele de comunicare trebuie să susțină comunicațiile bidirecționale *point-to-point* care utilizează acele părți ale spectrului de frecvențe radio identificate de OACI ca fiind potrivite în contextul comunicațiilor de date aer-sol pentru sprijinirea serviciilor de trafic aerian.

4. Protocoalele de comunicare trebuie să includă un mecanism de gestionare, într-un mod transparent, a conectivității mobile dintre stațiile de la sol și cele de pe aeronave.

5. Protocoalele de comunicare trebuie specificate și validate în conformitate cu reglementările privind navigabilitatea și cu cele privind aprobarea funcționării, aplicabile echipamentelor de comunicare de pe aeronave.

6. Sistemele de comunicații bazate pe aceste protocoale nu trebuie să producă efecte dăunătoare pentru instalațiile de la sol și cele de pe aeronave care utilizează VDL 2.

ANEXA V

Cerințe privind evaluarea conformității sau a adecvării la utilizarea dată a componentelor menționate la articolul 11

1. Activitățile de verificare demonstrează conformitatea sau adecvarea la utilizarea dată a componentelor care implementează serviciile de legături de date, comunicațiile *end-to-end* și comunicațiile aer-sol cu cerințele aplicabile prevăzute de prezentul regulament în timpul funcționării componentelor respective în mediul de testare.

2. Producătorul gestionează activitățile de evaluare a conformității și, în special:

   — stabilește mediul de testare corespunzător;

   — verifică dacă planul de testări descrie părțile componente în mediul de testare;

   — verifică dacă planul de testări include în totalitate cerințele aplicabile;

   — asigură consecvența și calitatea documentației tehnice și a planului de testare;

   — planifică organizarea testării, personalul, instalarea și configurarea platformei de testare;

   — efectuează inspecții și teste, astfel cum se specifică în planul de testări;

   — întocmește raportul care prezintă rezultatele inspecțiilor și testelor.

3. Producătorul se asigură că componentele care implementează servicii de legături de date, comunicații *end-to-end* și comunicații aer-sol, integrate în mediul de testare, îndeplinesc cerințele aplicabile prevăzute de prezentul regulament.

4. După verificarea cu succes a conformității sau a adecvării la utilizarea dată, producătorul întocmește, pe propria răspundere, declarația CE de conformitate sau de adecvare la utilizarea dată, specificând cerințele aplicabile prevăzute de prezentul regulament îndeplinite de componenta respectivă, precum și condițiile de utilizare a acesteia, care sunt în conformitate cu punctul 3 din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 552/2004.

ANEXA VI

Condițiile menționate la articolul 12

1. Furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să aplice, în interiorul organizației sale, metode de raportare care să asigure și să demonstreze imparțialitatea și obiectivitatea în activitățile de verificare.

2. Furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să asigure că personalul implicat în procesele de verificare efectuează verificările cu cea mai mare integritate profesională posibilă și cu cel mai înalt grad de competență tehnică posibil și că nu este supus niciunei presiuni sau niciunui stimulent, în special de tip financiar, care ar putea să îi afecteze evaluarea sau rezultatele verificărilor pe care le efectuează, în special din partea persoanelor sau a grupurilor de persoane afectate de rezultatele verificărilor.

3. Furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să se asigure că personalul implicat în procesele de verificare are acces la echipamente care să îi permită să efectueze în mod adecvat verificările necesare.

4. Furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să asigure că personalul implicat în procesul de verificare are o bună formare tehnică și profesională, cunoștințe satisfăcătoare privind cerințele verificărilor pe care trebuie să le efectueze, o experiență adecvată în ceea ce privește astfel de operațiuni și capacitatea necesară pentru a redacta declarațiile, înregistrările și rapoartele care demonstrează că verificările au fost efectuate.

5. Furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să asigure că personalul implicat în procesele de verificare poate executa verificările cu imparțialitate. Remunerația personalului nu depinde de numărul de verificări efectuate sau de rezultatul acestora.

ANEXA VII

Partea A: Cerințe privind verificarea sistemelor menționate la articolul 12 alineatul (1)

1. Verificarea sistemelor menționate la articolul 1 alineatul (2) demonstrează conformitatea respectivelor sisteme cu cerințele aplicabile prevăzute de prezentul regulament, într-un mediu de evaluare care reflectă condițiile de exploatare ale acestor sisteme.

2. Verificarea sistemelor menționate la articolul 1 alineatul (2) se realizează în conformitate cu practici de testare adecvate și recunoscute.

3. Instrumentele de testare utilizate pentru verificarea sistemelor prevăzute la articolul 1 alineatul (2) trebuie să aibă funcționalități adecvate.

4. Verificarea sistemelor menționate la articolul 1 alineatul (2) duce la obținerea elementelor dosarului tehnic prevăzut la punctul 3 din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 552/2004, inclusiv următoarele elemente:

   — descrierea implementării;

   — raportul inspecțiilor și al testelor realizate înainte de punerea în funcțiune a sistemului.

5. Furnizorul de servicii de navigație aeriană gestionează activitățile de verificare și, în special:

   — stabilește mediul adecvat de evaluare operațională și tehnică, care reflectă mediul real de exploatare;

   — verifică dacă planul de testare descrie integrarea sistemelor menționate la articolul 1 alineatul (2) într-un mediu de evaluare operațională și tehnică;

   — verifică dacă planul de testare include în totalitate cerințele de interoperabilitate și de performanță prevăzute de prezentul regulament;

   — asigură consecvența și calitatea documentației tehnice și a planului de testare;

   — planifică organizarea testelor, personalul, instalarea și configurația platformei de testare;

   — efectuează inspecții și teste, astfel cum se specifică în planul de testări;

   — întocmește raportul care prezintă rezultatele inspecțiilor și testelor.

6. Furnizorul de servicii de navigație aeriană se asigură că sistemele menționate la articolul 1 alineatul (2) utilizate într-un mediu de evaluare operațională îndeplinesc cerințele aplicabile prevăzute de prezentul regulament.

7. După verificarea cu succes a conformității, furnizorii de servicii de navigație aeriană întocmesc declarația CE de verificare a sistemelor și o înaintează autorității naționale de supraveghere, însoțită de dosarul tehnic, astfel cum se prevede la articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 552/2004.

Partea B: Cerințe privind verificarea sistemelor menționate la articolul 12 alineatul (2)

1. Verificarea sistemelor menționate la articolul 1 alineatul (2) demonstrează conformitatea sistemelor respective cu cerințele aplicabile prevăzute de prezentul regulament, într-un mediu de evaluare care reflectă condițiile de exploatare ale acestor sisteme.

2. Verificarea sistemelor menționate la articolul 1 alineatul (2) se realizează în conformitate cu practici de testare adecvate și recunoscute.

3. Instrumentele de testare utilizate pentru verificarea sistemelor prevăzute la articolul 1 alineatul (2) trebuie să aibă funcționalități adecvate.

4. Verificarea sistemelor menționate la articolul 1 alineatul (2) duce la obținerea elementelor dosarului tehnic prevăzut la punctul 3 din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 552/2004, inclusiv a următoarelor elemente:

   — descrierea implementării;

   — raportul inspecțiilor și al testelor realizate înainte de punerea în funcțiune a sistemului.

5. Furnizorul de servicii de navigație aeriană stabilește mediul adecvat de evaluare operațională și tehnică, care reflectă mediul real de exploatare și dispune efectuarea activităților de verificare de către un organism autorizat.

6. Organismul autorizat gestionează activitățile de verificare și, în special:

   — verifică dacă planul de testare descrie integrarea sistemelor menționate la articolul 1 alineatul (2) într-un mediu de evaluare operațională și tehnică;

   — verifică dacă planul de testare acoperă în totalitate cerințele prevăzute de prezentul regulament;

   — asigură consecvența și calitatea documentației tehnice și a planului de testare;

   — planifică organizarea testelor, personalul, instalarea și configurația platformei de testare;

   — efectuează inspecții și teste, astfel cum se specifică în planul de testare;

   — întocmește raportul care prezintă rezultatele inspecțiilor și testelor.

7. Organismul autorizat se asigură că sistemele menționate la articolul 1 alineatul (2) utilizate într-un mediu de evaluare operațională îndeplinesc cerințele aplicabile prevăzute de prezentul regulament.

8. După îndeplinirea cu succes a sarcinilor de verificare, organismul autorizat întocmește un certificat de conformitate aferent sarcinilor pe care le-a îndeplinit.

9. Ulterior, furnizorul de servicii de navigație aeriană întocmește declarația CE de verificare a sistemelor și o înaintează autorității naționale de supraveghere, însoțită de dosarul tehnic, astfel cum se prevede la articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 552/2004.