UREDBA KOMISIJE (ES) št. 29/2009

z dne 16. januarja 2009

o zahtevah glede storitev podatkovnih zvez za enotno evropsko nebo

(Besedilo velja za EGP)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti,

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

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (okvirna uredba) ([2]) in zlasti člena 8(2) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Opaženo in pričakovano povečanje ravni zračnega prometa v Evropi zahteva vzporedno večjo zmogljivost kontrole zračnega prometa. To spodbuja zahtevo po izboljšanju delovanja, predvsem izboljšanju učinkovitosti komunikacije med kontrolorji in piloti. Kanali za zvočno komunikacijo so vse bolj zasedeni in bi jih bilo treba dopolniti s komunikacijo prek podatkovnih zvez zrak-zemlja.

(2) Številne študije in poskusi, opravljeni v Skupnosti in Eurocontrolu, so potrdili, da storitve podatkovnih zvez lahko omogočijo dodatno zmogljivost kontrole zračnega prometa. Da bi optimizirali možne koristi, ki izhajajo iz teh storitev, bi bilo treba te storitve uvesti na usklajen način.

(3) Eurocontrol je v skladu s členom 8(1) Uredbe (ES) št. 549/2004 pooblaščen, da oblikuje zahteve za usklajeno uvajanje storitev podatkovnih zvez. Ta uredba temelji na poročilu z dne 19. oktobra 2007 o izvajanju navedenega pooblastila.

(4) Ta uredba naj ne bi zajemala vojaških operacij in usposabljanja, kakor je navedeno v členu 1(2) Uredbe (ES) št. 549/2004.

(5) Osrednji načrt za upravljanje zračnega prometa v Evropi (osrednji načrt ATM; ATM Master Plan – Air Traffic Management Master Plan) iz opredelitvene faze projekta SESAR, ki temelji na Uredbi Sveta (ES) št. 219/2007 z dne 27. februarja 2007 o ustanovitvi skupnega podjetja za razvoj nove generacije evropskega sistema upravljanja zračnega prometa (SESAR) ([3]), predvideva čimprejšnjo uvedbo storitev podatkovnih zvez, ki dopolnjujejo zvočno komunikacijo med kontrolorji in piloti med letom.

(6) Storitve podatkovnih zvez bi bilo treba uvesti v strnjene in homogene dele zračnega prostora na enotnem evropskem nebu, začenši z zgornjim zračnim prostorom z veliko gostoto. Ob upoštevanju pomembnosti storitev podatkovnih zvez za nadaljnji razvoj evropske mreže za upravljanje zračnega prometa (European Air Traffic Management Network; v nadaljnjem besedilu „EATMN“), bi bilo treba uporabo storitev podatkov zvez postopno razširiti na največji del zračnega prostora enotnega evropskega neba, kot je opredeljen v členu 1(3) Uredbe (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o organiziranosti in uporabi zračnega prostora na enotnem evropskem nebu (uredba o zračnem prostoru) ([4]).

(7) Mednarodna organizacija za civilno letalstvo (International Civil Aviation Organisation; v nadaljnjem besedilu „ICAO“) in Evropska organizacija za opremo civilnega letalstva (European Organisation for Civil Aviation Equipment; v nadaljnjem besedilu „Eurocae“) sta opredelili znatno število storitev podatkovnih zvez. Samo ustrezno potrjene storitve s strani Eurocontrola so lahko predmet obvezne uvedbe, ki temelji na standardih, ki jih opredelita ti organizaciji.

(8) Večja prometna zmogljivost, ki jo omogočijo storitve podatkovnih zvez, je odvisna od odstotka letov, pri katerih se podatkovne zveze uporabljajo. Za zadostno povečanje zmogljivosti bi moral biti s podatkovnimi zvezami opremljen znaten odstotek letov, in sicer najmanj 75 %.

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

(9) Upravljavci potrebujejo pravočasno predhodno obvestilo, da nove zrakoplove in obstoječo floto opremijo z novimi zmogljivostmi. To bi bilo treba upoštevati pri določanju datumov za obvezno opremo.

(10) Številni zrakoplovi, pretežno za dolge prekooceanske lete, so že opremljeni z zmogljivostjo podatkovnih zvez, ki uporabljajo standarde, znane kot prihodnji navigacijski sistemi zračnega prometa (FANS – Future Air Navigation Systems) 1/A. Ne bi bilo ekonomsko upravičeno, da bi od upravljavcev zahtevali, da zaradi izpolnjevanja zahtev iz te uredbe v take zrakoplove namestijo dodatno opremo za podatkovne zveze. Vendar pa bi bilo dolgoročno treba doseči konvergenco med tehničnimi rešitvami, ki se uporabljajo za prekooceanske lete, in rešitvami, ki jih določa ta uredba. V tej zvezi bi bilo treba določiti ustrezen datum.

(11) Pogoje za odpremo zrakoplova, na katerem nekateri sestavni deli za izvajanje podatkovnih zvez začasno ne delujejo, bi bilo treba navesti v veljavnem seznamu minimalne opreme, ki ga zahtevajo Priloga III k Uredbi Sveta (EGS) št. 3922/91 z dne 16. decembra 1991 o uskladitvi tehničnih predpisov in upravnih postopkov na področju civilnega letalstva ([1]) in Uredba (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES ([2]) in njeni izvedbeni predpisi.

(12) Treba bi bilo opredeliti merila za možne izjeme, ki temeljijo zlasti na ekonomskih ali nujnih tehničnih razlogih, da se upravljavcem omogoči, da izjemoma posebnih tipov zrakoplovov ne opremijo z zmogljivostjo podatkovnih zvez.

(13) Državni zrakoplovi, namenjeni za prevoz, predstavljajo največjo kategorijo državnih zrakoplovov, ki letijo v splošnem zračnem prometu v zračnem prostoru, za katerega velja ta uredba. Kadar se države članice odločijo tako vrsto zrakoplovov opremiti z zmogljivostjo podatkovnih zvez, ki se opira na standarde, ki niso specifični za vojaške operativne zahteve, bi morale izvajati tehnične rešitve, ki so skladne s to uredbo.

(14) Enotna uporaba posebnih postopkov glede uporabe podatkovnih zvez znotraj zračnega prostora enotnega evropskega neba je nujna za doseganje interoperabilnosti in nemotenega delovanja.

(15) ICAO je za uvedbo storitev podatkovnih zvez določila standardizirane aplikacije zrak-zemlja za kontekstno upravljanje (context management; v nadaljnjem besedilu „CM“) in komunikacije podatkovnih zvez kontrolor-pilot (controller-pilot data link communications; v nadaljnjem besedilu „CPDLC“). Izvajalci služb zračnega prometa in upravljavci bi morali podpirati te aplikacije in uporabljati skupni standardizirani nabor sporočil, da zagotovijo interoperabilno izvajanje storitev podatkovnih zvez od konca do konca („end-to-end“).

(16) Za izmenjavo podatkov med aplikacijami zrak-zemlja se lahko uporablja več komunikacijskih protokolov. Vendar bi bilo za zagotovitev splošne interoperabilnosti v zračnem prostoru uporabe te uredbe treba uvesti skupni nabor vsaj na strani zemlje. Trenutno se šteje, da so protokoli, ki jih je določila ICAO na podlagi Letalskega telekomunikacijskega omrežja (Aeronautical Telecommunication Network; v nadaljnjem besedilu „ATN“) in na podlagi zelo visokofrekvenčne (VHF) digitalne povezave „način 2“ (very high frequency digital link Mode 2; v nadaljnjem besedilu „VDL 2“), edina potrjena rešitev za usklajeno uvedbo. Zato bi bilo treba od držav članic zahtevati, da zagotovijo razpoložljivost te rešitve.

(17) Dodatni regionalni postopki ICAO, ki se uporabljajo v Evropi, se spreminjajo, da se omogoči obvezna opremljenost s sestavnimi deli za izvajanje podatkovnih zvez v zračnem prostoru nekaterih držav članic.

(18) Upravljavci in organizacije, ki opravljajo komunikacijske storitve za izmenjavo podatkov med aplikacijami zrak-zemlja, bi morali imeti možnost uporabljati tudi druge protokole, ne le ATN/VDL 2. Ti protokoli pa bi morali izpolnjevati ustrezne zahteve, da se zagotovi vzdrževanje celovite interoperabilnosti od konca do konca med enotami služb zračnega prometa in zrakoplovom.

(19) Izvajalci služb zračnega prometa (Air traffic services; v nadaljnjem besedilu „ATS“) se lahko pri zagotavljanju komunikacijskih storitev podatkovnih zvez zrak-zemlja opirajo na druge organizacije. Da se zagotovi varnost, zanesljivost in učinkovitost teh storitev, bi morale v tem primeru zadevne strani skleniti sporazume o ravni storitev.

(20) Da se zagotovi interoperabilnost od konca do konca za storitve podatkovnih zvez, bi morali biti zrakoplovi in enote ATS z zmogljivostjo podatkovnih zvez sposobni vzpostaviti komunikacije podatkovnih zvez ne glede na ureditve, ki so jih vzpostavili upravljavci in izvajalci ATS, da se zagotovi razpoložljivost komunikacijskih storitev zrak-zemlja. V ta namen bi bilo zato treba sprejeti ustrezne ukrepe.

([1]) UL L 373, 31.12.1991, str. 4.
([2]) UL L 79, 19.3.2008, str. 1.

(21) Podatki o zmogljivosti podatkovnih zvez letov bi morali biti vključeni v načrt leta, enote ATS pa bi jih morale obdelati in si jih medsebojno posredovati. Enote ATS bi morale obdelati in si medsebojno posredovati tudi identifikacijske („log-on“) podatke, ki omogočajo uporabo aplikacij podatkovnih zvez zrak-zemlja, in ki omogočajo naslednji enoti ATS, da začne izmenjavati podatke z zrakoplovom.

(22) Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa in drugi subjekti, ki zagotavljajo komunikacijske storitve podatkovnih zvez zrak-zemlja, bi morali sprejeti ukrepe, s katerimi zagotovijo ustrezno varnost izmenjave informacij.

(23) Izvajalci ATS bi morali redno spremljati kakovost storitev komunikacij podatkovnih zvez zrak-zemlja.

(24) Treba bi bilo opredeliti skupno shemo naslavljanja, da se nedvoumno označijo vse zračne in zemeljske postaje, ki jih zadevajo izmenjave podatkovnih zvez.

(25) Da se ohrani ali izboljša obstoječa raven varnosti delovanja, bi bilo treba od držav članic zahtevati, da zagotovijo, da udeležene strani ocenijo varnost, vključno z določitvijo nevarnosti, oceno tveganj in postopki za ublažitev slednjih.

(26) V skladu s členom 3(3)(d) Uredbe (ES) št. 552/2004 bi morala izvedbena pravila glede interoperabilnosti opisovati specifične postopke za ugotavljanje skladnosti, ki se bodo uporabljali za ugotavljanje skladnosti sestavnih delov oziroma njihove primernosti za uporabo, ter verifikacijo sistemov.

(27) Ukrepi, predvideni s to uredbo, so v skladu z mnenjem Odbora za enotno evropsko nebo –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Vsebina in področje uporabe

1. Ta uredba določa zahteve za usklajeno uvajanje storitev podatkovnih zvez, ki temelji na podatkovnih komunikacijah od točke do točke, zrak-zemlja, kot so opredeljene v točki 5 člena 2.

2. Ta uredba se uporablja za:

(a) sisteme za obdelavo podatkov o letih, njihove sestavne dele in pripadajoče postopke, in vmesniške sisteme človek-stroj, njihove sestavne dele in pripadajoče postopke, ki jih uporabljajo enote kontrole zračnega prometa pri zagotavljanju storitev v splošnem zračnem prometu;

(b) sestavne dele vmesnika človek-stroj v zraku in z njimi povezane postopke;

(c) komunikacijske sisteme zrak-zemlja, njihove sestavne dele in z njimi povezane postopke.

3. Ta uredba se uporablja za vse lete splošnega zračnega prometa v skladu s pravili instrumentalnega letenja v zračnem prostoru nad nivojem letenja FL 285, določenim v delu A Priloge I.

Poleg tega se od 5. februarja 2015 uporablja za vse lete splošnega zračnega prometa v skladu s pravili instrumentalnega letenja v zračnem prostoru nad nivojem letenja FL 285, določenim v delu B Priloge I.

4. Ta uredba se uporablja za izvajalce služb zračnega prometa (air traffic service providers; v nadaljnjem besedilu „izvajalci ATS“), ki opravljajo storitve za splošni zračni promet v zračnem prostoru iz odstavka 3 in v skladu z ustreznimi dnevi uporabe.

Člen 2

Opredelitve

Za potrebe te uredbe se uporabljajo opredelitve v členu 2 Uredbe (ES) št. 549/2004.

Uporabljajo se tudi naslednje opredelitve:

1. „storitev podatkovnih zvez“ pomeni nabor povezanih transakcij upravljanja zračnega prometa, ki jih podpirajo komunikacije podatkovnih zvez zrak-zemlja, ki imajo jasno določen operativni cilj in se začnejo in končajo z operativnim dogodkom;

2. „upravljavec“ pomeni osebo, organizacijo ali podjetje, ki izvaja lete z zrakoplovom ali se ponuja, da bi jih izvajalo;

3. „enota službe zračnega prometa“ (air traffic services unit; v nadaljnjem besedilu „enota ATS“) je civilna ali vojaška enota, ki je odgovorna za opravljanje storitev zračnega prometa;

4. „sporazum o ravni storitev“ pomeni del pogodbe o izvajanju storitev med organizacijami, v katerem je dogovorjena določena raven storitve, zlasti v zvezi s kakovostjo in opravljanjem storitve podatkovne komunikacije;

5. „podatkovna komunikacija od točke do točke, zrak-zemlja“ pomeni dvosmerno komunikacijo med zrakoplovom in subjektom komunikacije na zemlji, ki se opira na nabor porazdeljenih funkcij, da se doseže:

   (a) oddajanje in sprejem navzgornjih in navzdolnjih povezav bitnih okvirov prek mobilne podatkovne zveze med komunikacijskim sistemom na zemlji in komunikacijskim sistemom v zrakoplovu;

   (b) oddajanje in sprejem podatkovnih enot med sistemom na zemlji in sistemom v zrakoplovu, ki gostita aplikacije zrak-zemlja, predvsem s:

      (i) posredovanjem podatkovnih enot po zemeljskih komunikacijskih poteh in mobilnih podatkovnih zvezah;

      (ii) mehanizmi sodelovanja na obeh koncih za prenos podatkovnih enot.

6. „državni zrakoplov“ pomeni vsak zrakoplov, ki ga uporablja vojska, carina in policija;

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

8. „aplikacija zrak-zemlja“ pomeni nabor sodelovalnih funkcij zrak-zemlja, ki podpirajo storitve zračnega prometa;

9. „komunikacija od konca do konca“ pomeni prenos informacij med enakovrednimi aplikacijami zrak-zemlja;

10. „komunikacija zrak-zemlja“ pomeni dvosmerno komunikacijo med komunikacijskim sistemom zrakoplova in zemeljskim komunikacijskim sistemom;

11. „varnostna politika“ pomeni nabor ciljev, pravil za vedenje uporabnikov in skrbnikov, ter zahtev za konfiguracijo in upravljanje sistema, ki so skupaj namenjeni varovanju sistemov in komunikacijskih virov za opravljanje storitev podatkovnih zvez pred dejanji nezakonitega vmešavanja;

12. „informacije o naslovih“ so informacije, ki se nanašajo na sistemski ali omrežni naslov subjekta, ki sodeluje v komunikaciji podatkovnih zvez zrak-zemlja, in omogoča nedvoumno določanje lokacije subjekta;

13. „integrirani sistem za obdelavo začetnih načrtov leta“ (integrated initial flight plan processing system; v nadaljnjem besedilu „IFPS“) je sistem v okviru evropske mreže za upravljanje zračnega prometa (European Air Traffic Management Network), prek katerega je v zračnem prostoru, ki ga zajema ta uredba, zagotovljena centralizirana služba za obdelavo in razdelitev načrtov letov, ki opravlja sprejem, potrditev in razdelitev načrtov letov;

14. „ne deluje“ v zvezi z sestavnim delom na zrakoplovu pomeni, da sestavni del ne izpolnjuje svoje namembnosti ali ne deluje stalno v okviru svojega delovnega območja ali dovoljenih odstopanj.

Člen 3

Storitve podatkovnih zvez

1. Izvajalci ATS zagotovijo, da so enote ATS, ki opravljajo storitve zračnega prometa v zračnem prostoru iz člena 1(3), sposobne zagotavljati in opravljati storitve podatkovnih zvez, določene v Prilogi II.

2. Brez poseganja v odstavek 4 tega člena upravljavci zagotovijo, da so zrakoplovi, ki opravljajo lete iz člena 1(3) z individualnimi spričevali o plovnosti, ki so prvič izdana 1. januarja 2011 ali pozneje, sposobni opravljati storitve podatkovnih zvez, določene v Prilogi II.

3. Brez poseganja v odstavek 4 tega člena upravljavci zagotovijo, da so zrakoplovi, ki opravljajo lete iz člena 1(3) z individualnimi spričevali o plovnosti, ki so prvič izdana pred 1. januarjem 2011, od 5. februarja 2015 sposobni opravljati storitve podatkovnih zvez, določene v Prilogi II.

4. Odstavka 2 in 3 se ne uporabljata za:

(a) zrakoplov z individualnim spričevalom o plovnosti, ki je prvič izdano pred 1. januarjem 2014, in opremljen z opremo za podatkovne zveze, certificirano na podlagi zahtev enega od dokumentov Eurocae, določenih v točki 10 Priloge III;

(b) zrakoplov, ki ima individualno spričevalo o plovnosti, prvič izdano pred 1. januarjem 1998, in ki bo prenehal delovati v zračnem prostoru iz člena 1(3) do 31. decembra 2017;

(c) državni zrakoplov;

(d) zrakoplov, ki leti v zračnem prostoru iz člena 1(3) zaradi preskušanja, dostave ali vzdrževanja, ali s sestavnimi deli podatkovnih zvez, ki začasno ne delujejo, v skladu s pogoji, določenimi v veljavnem seznamu minimalne opreme, ki ga zahtevajo točka 1 Priloge III k tej uredbi in Uredba (ES) št. 216/2008 in njeni izvedbeni predpisi.

5. Država članica, ki se odloči opremiti nov tip državnega zrakoplova, namenjenega za prevoz, ki bo začel obratovati s 1. januarjem 2014, z zmogljivostjo podatkovnih zvez, ki se opira na standarde, ki niso specifični za vojaške operativne zahteve, zagotovi, da so ti zrakoplovi sposobni opravljati storitve podatkovnih zvez, določene v Prilogi II.

Člen 4

Pripadajoči postopki

Izvajalci ATS, ki opravljajo storitve zračnega prometa, in upravljavci, ki uporabljajo storitve zračnega prometa, podprte s storitvami podatkovnih zvez, določene v Prilogi II, uporabljajo skupne standardizirane postopke, skladne z ustreznimi določbami Mednarodne organizacije civilnega letalstva (v nadaljnjem besedilu „ICAO“) za:

1. vzpostavitev komunikacij podatkovnih zvez kontrolor – pilot (controller – pilot data link communications; v nadaljnjem besedilu „CPDLC“);

2. izmenjavo operativnih sporočil CPDLC;

3. prenos CPDLC;

4. začasno prekinitev uporabe pilotovih zahtev CPDLC;

5. odpoved in zaustavitev CPDLC;

6. vložitev načrtov leta glede informacij, ki se nanašajo na zmogljivost podatkovnih zvez.

Člen 5

Obveznosti izvajalcev ATS za komunikacije podatkovnih zvez

1. Izvajalci ATS zagotovijo, da zemeljski sistemi iz člena 1(2) in njihovi sestavni deli podpirajo aplikacije zrak-zemlja, opredeljene v standardih ICAO iz točk 2 in 3 Priloge III.

2. Izvajalci ATS zagotovijo, da zemeljski sistemi iz člena 1(2)(c) in njihovi sestavni deli uporabljajo komunikacije od konca do konca v skladu z zahtevami iz dela A Priloge IV za izmenjavo podatkov aplikacij zrak-zemlja, opredeljenih v standardih ICAO iz točk 2 in 3 Priloge III.

3. Izvajalci ATS, ki se pri opravljanju komunikacijskih storitev za izmenjavo podatkov z zrakoplovom aplikacij zrak-zemlja, opredeljenih v standardih ICAO iz točk 2 in 3 Priloge III, opirajo na druge organizacije, zagotovijo, da se te storitve opravljajo v skladu s pogoji sporazuma o ravni storitev, ki vključuje zlasti:

(a) opis komunikacijskih storitev v skladu z zahtevami storitev podatkovnih zvez, določenih v Prilogi II;

(b) opis varnostne politike, vzpostavljene za varovanje izmenjave podatkov aplikacij zrak-zemlja, opredeljenih v standardih ICAO iz točk 2 in 3 Priloge III;

(c) ustrezna gradiva, ki jih je treba zagotoviti za spremljanje kakovosti storitve in učinkovitosti komunikacijskih storitev.

4. Izvajalci ATS vzpostavijo ustrezne ureditve, s katerimi zagotovijo, da je mogoče vzpostaviti izmenjavo podatkov z vsemi zrakoplovi, ki letijo v zračnem prostoru v njihovi pristojnosti, in imajo zmogljivosti podatkovnih zvez v skladu z zahtevami iz te uredbe, ob ustreznem upoštevanju omejitev pokritosti uporabljene komunikacijske tehnologije.

5. Izvajalci ATS v svojih sistemih za obdelavo podatkov o letih izvajajo postopke posredovanja prijave in obveščanja naslednjega organa med enotami ATC v skladu z Uredbo Komisije (ES) št. 1032/2006 [1], kar zadeva zahteve za avtomatske sisteme za izmenjavo podatkov o letih, ki podpirajo storitve podatkovnih zvez.

6. Izvajalci ATS spremljajo kakovost storitve komunikacijskih služb in potrjujejo njihovo skladnost z ravnjo učinkovitosti, ki je potrebna za delovno okolje v njihovi pristojnosti.

Člen 6

Obveznosti upravljavcev glede komunikacij podatkovnih zvez

1. Upravljavci zagotovijo, da sistemi v zraku, navedeni v členu 1(2)(c), in njihovi sestavni deli, vgrajeni v zrakoplovu, iz člena 3(2) in (3) podpirajo aplikacije zrak-zemlja, opredeljene v standardih ICAO iz točk 2 in 3 Priloge III.

2. Upravljavci zagotovijo, da sistemi v zraku iz člena 1(2)(c) in njihovi sestavni deli, vgrajeni v zrakoplovu, iz člena 3(2) in (3) uporabljajo komunikacije od konca do konca v skladu z zahtevami iz dela A Priloge IV za izmenjavo podatkov aplikacij zrak-zemlja, opredeljenih v standardih ICAO iz točk 2 in 3 Priloge III.

3. Upravljavci zagotovijo, da sistemi v zraku iz člena 1(2)(c) in njihovi sestavni deli, vgrajeni v zrakoplovu, iz člena 3(2) in (3) uporabljajo komunikacije zrak-zemlja v skladu z zahtevami iz dela B ali dela C Priloge IV, za izmenjavo podatkov aplikacij zrak-zemlja, opredeljenih v standardih ICAO iz točk 2 in 3 Priloge III.

4. Upravljavci iz odstavka 3 vzpostavijo ustrezne ureditve, s katerimi zagotovijo, da je mogoče vzpostaviti izmenjavo podatkov med zrakoplovom, ki ima zmogljivosti podatkovnih zvez, in vsemi enotami ATS, ki lahko kontrolirajo lete, ki jih upravljajo v zračnem prostoru iz člena 1(3), ob ustreznem upoštevanju omejitev pokritosti uporabljene komunikacijske tehnologije.

Člen 7

Splošne obveznosti držav članic za komunikacije podatkovnih zvez

1. Države članice, ki so določile izvajalce ATS v zračnem prostoru iz člena 1(3), zagotovijo, da so komunikacijske storitve zrak-zemlja, ki uporabljajo zahteve iz dela B Priloge IV, na voljo upravljavcem za zrakoplove, ki letijo v zračnem prostoru v njihovi pristojnosti, za izmenjavo podatkov aplikacij zrak-zemlja, opredeljenih v standardih ICAO iz točk 2 in 3 Priloge III, ob ustreznem upoštevanju omejitev pokritosti uporabljene komunikacijske tehnologije.

2. Države članice zagotovijo, da izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa in drugi subjekti, ki opravljajo komunikacijske storitve, izvajajo ustrezno varnostno politiko za izmenjavo podatkov storitev podatkovnih zvez, določenih v Prilogi II, predvsem z uporabo skupnih varnostnih pravil za zaščito porazdeljenih fizičnih virov, ki podpirajo te izmenjave podatkov.

3. Države članice zagotovijo, da se za upravljanje informacij o naslovih uporabljajo usklajeni postopki, da se nedvoumno določi zračne in zemeljske komunikacijske sisteme, ki podpirajo izmenjave podatkov aplikacij zrak-zemlja, opredeljenih v standardih ICAO iz točk 2 in 3 Priloge III.

Člen 8

Komunikacija podatkovnih zvez za državni zrakoplov, namenjen za prevoz

1. Države članice zagotovijo, da sistemi v zraku iz člena 1(2)(c) in njihovi sestavni deli, vgrajeni v državnem zrakoplovu, namenjenem za prevoz, iz člena 3(5) podpirajo aplikacije zrak-zemlja, opredeljene v standardih ICAO iz točk 2 in 3 Priloge III.

2. Države članice zagotovijo, da sistemi v zraku iz člena 1(2)(c) in njihovi sestavni deli, vgrajeni v državnem zrakoplovu, namenjenem za prevoz, iz člena 3(5) uporabljajo komunikacije od konca do konca v skladu z zahtevami iz dela A Priloge IV, za izmenjavo podatkov aplikacij zrak-zemlja, opredeljenih v standardih ICAO iz točk 2 in 3 Priloge III.

3. Države članice zagotovijo, da sistemi v zraku iz člena 1(2)(c) in njihovi sestavni deli, vgrajeni v državnem zrakoplovu, namenjenem za prevoz, iz člena 3(5) uporabljajo komunikacije zrak-zemlja v skladu z zahtevami iz dela B ali dela C Priloge IV, za izmenjavo podatkov aplikacij zrak-zemlja, opredeljenih v standardih ICAO iz točk 2 in 3 Priloge III.

[1] UL L 186, 7.7.2006, str. 27.

Člen 9

Obveznosti izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa in drugih subjektov za komunikacije podatkovnih zvez

Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa in drugi subjekti, ki opravljajo komunikacijske storitve za izmenjavo podatkov aplikacij zrak-zemlja, opredeljenih v standardih ICAO iz točk 2 in 3 Priloge III, zagotovijo, da zemeljski sistemi iz člena 1(2)(c) uporabljajo komunikacije zrak-zemlja v skladu z zahtevami iz dela B ali dela C Priloge IV.

Člen 10

Varnostne zahteve

Države članice sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev, da je pred vsako spremembo obstoječega sistema iz člena 1(2) ali pred uvedbo novih sistemov opravljena ocena varnosti, vključno z določitvijo nevarnosti, oceno tveganj in postopki za ublažitev slednjih, ki jo opravijo udeležene strani.

Člen 11

Skladnost ali primernost sestavnih delov za uporabo

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

Vendar pa se postopki certificiranja plovnosti, ki so v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008, ko se uporabljajo za sestavne dele v zraku iz člena 1(2)(b) in (c) te uredbe, štejejo za sprejemljive pri ugotavljanju skladnosti teh sestavnih delov, če vključujejo dokaz o izpolnjevanju zahtev glede interoperabilnosti, učinkovitosti in varnosti iz te uredbe.

Člen 12

Verifikacija sistemov

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

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

Člen 13

Dodatne zahteve

1. Izvajalci ATS zagotovijo, da so izmenjave podatkov zrak-zemlja aplikacij zrak-zemlja, opredeljenih v standardih ICAO iz točk 2 in 3 Priloge III, posnete v skladu s standardi ICAO iz točk 6, 7 in 8 Priloge III, v kolikor te zadevajo funkcijo snemanja komunikacij podatkovnih zvez na zemlji.

2. Dokument Eurocae, opredeljen v točki 9 Priloge III, velja za zadostno dokazilo skladnosti z zahtevami za snemanje izmenjave podatkov zrak-zemlja iz odstavka 1, opredeljene v standardih ICAO iz točk 6, 7 in 8 Priloge III.

3. Izvajalci ATS:

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

(b) zagotovijo, da so priročniki iz točke (a) na voljo in se posodabljajo ter da njihova posodobitev in razdelitev poteka v skladu z načeli ustreznega vodenja kakovosti in konfiguracije dokumentacije;

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

4. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev, da centralizirana služba za obdelavo in razdelitev načrtov leta:

(a) razvija in vzdržuje priročnike obratovanja, ki vsebujejo potrebna navodila in informacije, in s tem zagotovi, da zadevno osebje uporablja to uredbo;

(b) zagotavlja, da so priročniki iz točke (a) na voljo in se posodabljajo ter da njihova posodobitev in razdelitev poteka v skladu z načeli ustreznega vodenja kakovosti in konfiguracije dokumentacije;

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

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

6. Upravljavci sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev, da je osebje, ki upravlja opremo za podatkovne zveze, pravilno seznanjeno s to uredbo, ustrezno usposobljeno za svoje delovne naloge in da so navodila za uporabo opreme za podatkovne zveze na voljo v pilotski kabini, kadar je to mogoče.

7. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev, da je osebje, ki v okviru načrtovanja letov upravlja IFPS, pravilno seznanjeno z zahtevami iz te uredbe in je ustrezno usposobljeno za svoje delovne naloge.

8. Države članice zagotovijo, da se zadevne informacije o uporabi storitev podatkovnih zvez objavijo v nacionalnih publikacijah za aeronavtične informacije.

Člen 14

Izvzetje

1. Kadar posebne okoliščine na podlagi meril, opredeljenih v odstavku 3, zrakoplovom posebnih tipov onemogočajo izpolnjevanje zahtev iz te uredbe, zadevne države članice do najpozneje 31. decembra 2012 pošljejo Komisiji podrobne informacije, s katerimi utemeljijo potrebo po izvzetju za te tipe zrakoplovov.

2. Komisija pregleda zahteve za izvzetje iz odstavka 1 in po posvetovanju z udeleženimi stranmi sprejme odločitev v skladu s postopkom iz člena 5(3) Uredbe (ES) št. 549/2004.

3. Merila iz odstavka 1 so:

(a) tipi zrakoplovov, ki so dosegli konec svojega proizvodnega cikla in se proizvajajo v omejenem številu; in

(b) tipi zrakoplovov, za katere bi bili stroški predelave nesorazmerni zaradi stare zasnove.

Člen 15

Začetek veljavnosti in uporaba

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

Ta uredba se začne uporabljati 7. februarja 2013.

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

V Bruslju, 16. januarja 2009

Za Komisijo
Antonio TAJANI
Podpredsednik

PRILOGA I

Zračni prostor iz člena 1(3)

DEL A

Zračni prostor iz člena 1(3)(a) vključuje zračni prostor nad nivojem letenja FL 285 znotraj naslednjih letalskih informacijskih področij (FIR – Flight Information Regions) in zgornjih letalskih informacijskih področij (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.

DEL B

Zračni prostor iz člena 1(3)(b) vključuje zračni prostor nad nivojem letenja FL 285, določen v delu A, poleg tega pa še naslednja letalska informacijska področja (FIR) in zgornja letalska informacijska področja (UIR):

— Bratislava FIR,

— Bucuresti FIR,

— Budapest FIR,

— Kobenhavn FIR,

— Ljubljana FIR,

— Nicosia FIR,

— Praha FIR,

— Sofia FIR,

— Warszawa FIR,

— Finland UIR južno od 61°30′,

— Hellas UIR,

— Malta UIR,

— Riga UIR,

— Sweden UIR južno od 61°30′,

— Tallinn UIR,

— Vilnius UIR.

PRILOGA II

Opredelitev storitev podatkovnih zvez iz členov 3, 4, 5 in 7 ter Priloge IV

1. *Opredelitev zmožnosti vzpostavitve komunikacij podatkovnih zvez (DLIC – Data Link Communications Initiation Capability)*

Storitev DLIC omogoča izmenjavo potrebnih informacij za vzpostavitev komunikacije podatkovnih zvez med sistemoma podatkovnih zvez na zemlji in v zrakoplovu.

Storitev DLIC je na voljo, da podpira:

— nedvoumno povezavo podatkov o letu iz zrakoplova s podatki o načrtu leta, ki jih uporablja enota ATS,

— izmenjavo podprtih informacij o tipu in različici aplikacije zrak-zemlja,

— dostavo informacij o naslovih subjekta, ki gosti aplikacijo.

Izmenjava med sistemi podatkovnih zvez v zraku in na zemlji za izvrševanje storitve DLIC je skladna z:

— metodami obratovanja, diagrami časovnih zaporedij in sporočili za vzpostavitev DLIC in kontaktne naloge DLIC, določene v oddelku 4.1 dokumenta Eurocae, opredeljenega v točki 11 Priloge III,

— varnostnimi zahtevami, določenimi v oddelku 4.2.2 dokumenta Eurocae, opredeljenega v točki 11 Priloge III,

— zahtevami glede učinkovitosti, določenimi v oddelku 4.3.2 dokumenta Eurocae, opredeljenega v točki 11 Priloge III.

2. *Opredelitev storitve upravljanja komunikacij ATC (ACM – ATC Communications Management)*

Storitev ACM zagotavlja avtomatsko podporo letalskemu osebju in kontrolorjem zračnega prometa za izvajanje prenosa komunikacij ATC (zvočnih in podatkovnih), ki obsegajo:

— začetno vzpostavitev CPDLC z enoto ATS,

— prenos CPDLC in glasu za let iz ene enote ATS v naslednjo enoto ATS, ali navodila za spremembo zvočnega kanala v enoti ali sektorju ATS,

— običajen zaključek CPDLC z enoto ATS.

Izmenjava med sistemi podatkovnih zvez v zraku in na zemlji za izvrševanje storitve ACM je skladna z:

— metodami obratovanja in diagrami časovnih zaporedij, določenimi v oddelkih 5.1.1.1.1 do 5.1.1.1.7 in 5.1.1.2 dokumenta Eurocae, opredeljenega v točki 11 Priloge III,

— varnostnimi zahtevami, določenimi v oddelku 5.1.2.3 dokumenta Eurocae, opredeljenega v točki 11 Priloge III, pri čemer so izključene zahteve, ki se nanašajo na podrejeno dovoljenje („downstream clearance“),

— zahtevami glede učinkovitosti med letom, določenimi v oddelku 5.1.3.2 dokumenta Eurocae, opredeljenega v točki 11 Priloge III.

3. *Opredelitev storitve izdaje dovoljenj in informacij ATC (ACL – ATC Clearances and Information)*

Storitev ACL letalskemu osebju in kontrolorjem zračnega prometa omogoča izvajanje operativnih izmenjav, ki obsegajo:

— zahteve in poročila letalskega osebja kontrolorjem zračnega prometa,

— dovoljenja, navodila in obvestila, ki jih kontrolorji zračnega prometa izdajo letalskemu osebju.

Izmenjava med sistemi podatkovnih zvez v zraku in na zemlji za izvrševanje storitve ACL je skladna z:

— metodami obratovanja in diagrami časovnih zaporedij, določenimi v oddelkih 5.2.1.1.1 do 5.2.1.1.4 in 5.2.1.2 dokumenta Eurocae, opredeljenega v točki 11 Priloge III,

— skupnim podnizom elementov sporočil, določenim v oddelku 5.2.1.1.5 dokumenta Eurocae, opredeljenega v točki 11 Priloge III, primernim za operativno okolje med letom,

— varnostnimi zahtevami, določenimi v oddelku 5.2.2.3 dokumenta Eurocae, opredeljenega v točki 11 Priloge III,

— zahtevami glede učinkovitosti med letom, določenimi v oddelku 5.2.3.2 dokumenta Eurocae, opredeljenega v točki 11
Priloge III.

4. *Opredelitev storitve preverjanja mikrofona ATC (AMC – ATC Microphone Check)*

Storitev AMC omogoča kontrolorjem zračnega prometa hkratno pošiljanje posameznega navodila več zrakoplovom, opremljenim z opremo za podatkovne zveze, da letalskemu osebju dajo navodilo, naj preverijo, ali njihova oprema za zvočno komunikacijo ne blokira danega zvočnega kanala.

Navodilo se izda samo zrakoplovom, ki imajo nastavljeno frekvenco, ki je blokirana.

Izmenjava med sistemi podatkovnih zvez v zraku in na zemlji za izvrševanje storitve AMC je skladna z:

— metodami obratovanja in diagrami časovnih zaporedij, določenimi v oddelkih 5.3.1.1.1, 5.3.1.1.2 in 5.3.1.2 dokumenta Eurocae, opredeljenega v točki 11 Priloge III,

— varnostnimi zahtevami, določenimi v oddelku 5.3.2.3 dokumenta Eurocae, opredeljenega v točki 11 Priloge III,

— zahtevami glede učinkovitosti, določenimi v oddelku 5.3.3.2 dokumenta Eurocae, opredeljenega v točki 11 Priloge III.

PRILOGA III

Določbe ICAO iz členov 3, 5, 6, 7, 8, 9 in 13 ter Priloge IV

Dokumenti Eurocae iz členov 3 in 13 ter Priloge II

1. Poddel B, OPS 1 030, Priloge III k Uredbi (EGS) št. 3922/91.

2. Poglavje 3 – Letalsko telekomunikacijsko omrežje, oddelek 3.5.1.1 „Upravljanje razmer“ (CM – Context Management), postavki uporabe (a) in (b) Priloge 10 ICAO – Letalske telekomunikacije – Zvezek III, del I (Digitalni podatkovno-komunikacijski sistemi) (prva izdaja, julij 1995, ki vključuje spremembo 81 (23/11/2006)).

3. Poglavje 3 – Letalsko telekomunikacijsko omrežje, oddelek 3.5.2.2 „Komunikacije podatkovnih zvez kontrolor-pilot“ (CPDLC – Controller-Pilot Data Link Communications), postavki uporabe (a) in (b) Priloge 10 ICAO – Letalske telekomunikacije – Zvezek III, del I (Digitalni podatkovno-komunikacijski sistemi) (prva izdaja, julij 1995, ki vključuje spremembo 81 (23/11/2006)).

4. Poglavje 3 – Letalsko telekomunikacijsko omrežje, oddelki 3.3, 3.4 in 3.6 Priloge 10 ICAO – Letalske telekomunikacije – Zvezek III, del I (Digitalni podatkovno-komunikacijski sistemi) (prva izdaja, julij 1995, ki vključuje spremembo 81 (23/11/2006)).

5. Poglavje 6 – Digitalna povezava zrak-zemlja na frekvenci VHF (VDL) Priloge 10 ICAO – Letalske telekomunikacije – Zvezek III, del I (Digitalni podatkovno-komunikacijski sistemi) (prva izdaja, julij 1995, ki vključuje spremembo 81 (23/11/2006)).

6. Poglavje 3 – Splošni postopki za mednarodno letalsko telekomunikacijsko storitev, oddelek 3.5.1.5 Priloge 10 ICAO – Letalske telekomunikacije – Zvezek II (Komunikacijski postopki) (šesta izdaja, oktober 2001, ki vključuje spremembo 81 (23/11/2006)).

7. Poglavje 2 – Splošno – oddelek 2.25.3 Priloge 11 ICAO – Službe zračnega prometa (trinajsta izdaja, julij 2001, ki vključuje spremembo 45 (16/7/2007)).

8. Poglavje 6 – Zahteve služb zračnega prometa za komunikacije – oddelek 6.1.1.2 Priloge 11 ICAO – Službe zračnega prometa (trinajsta izdaja, julij 2001, ki vključuje spremembo 45 (16/7/2007)).

9. Eurocae ED-111, Funkcionalne specifikacije za snemanje na zemlji CNS/ATM, julij 2002, ki vključuje spremembo 1 (30/7/2003).

10. Eurocae ED-100 (september 2000) in ED-100A (april 2005), Zahteve interoperabilnosti za aplikacije ATS, ki uporabljajo podatkovne komunikacije ARINC 622.

11. Eurocae ED-120, Standard zahtev glede varnosti in učinkovitosti za storitve podatkovnih zvez zračnega prometa v celinskem zračnem prostoru, objavljen maja 2004, vključno s spremembo 1, objavljeno aprila 2007, in spremembo 2, objavljeno oktobra 2007.

PRILOGA IV

Zahteve iz členov 5, 6, 7, 8 in 9

Del A: Zahteve za komunikacije od konca do konca

1. Podatkovne komunikacije od konca do konca zagotovijo nemoteno zagotavljanje in uporabo komunikacijskih storitev v zračnem prostoru iz člena 1(3).

2. Podatkovne komunikacije od konca do konca podpirajo izmenjavo sporočil za podporo storitvam podatkovnih zvez, ki so določene v Prilogi II, v skladu s skupnim standardiziranim naborom sporočil.

3. Podatkovne komunikacije od konca do konca podpirajo skupni standardizirani mehanizem zaščite od konca do konca, da se zagotovi celovitost prejetih sporočil, skladno z varnostnimi zahtevami storitev podatkovnih zvez, določenimi v Prilogi II.

Del B: Zahteve za komunikacije zrak-zemlja na podlagi ATN in načina VDL 2

1. Komunikacije zrak-zemlja so zasnovane tako, da podpirajo komunikacije od konca do konca in zagotovijo nemoteno zagotavljanje in uporabo komunikacijskih storitev za aplikacije zrak-zemlja, določene v standardih ICAO iz točk 2 in 3 Priloge III v zračnem prostoru iz člena 1(3).

2. Komunikacije zrak-zemlja izpolnjujejo zahteve glede varnosti in učinkovitosti za storitve podatkovnih zvez, določene v Prilogi II.

3. Komunikacije zrak-zemlja temeljijo na skupni shemi naslovov.

4. Oddajanje in sprejem podatkovnih enot med sistemom na zemlji in sistemom v zrakoplovu, ki gostita aplikacije zrak-zemlja, določene v standardih ICAO iz točk 2 in 3 Priloge III, temeljijo na komunikacijskih protokolih, skladnih s standardi ICAO, ki opredeljujejo Letalsko telekomunikacijsko omrežje iz točke 4 Priloge III.

5. Lastnosti komunikacijskega sistema na zemlji in v zrakoplovu ter oddajanje in sprejem bitnih okvirov med komunikacijskim sistemom na zemlji in v zrakoplovu so skladni s standardi ICAO, ki določajo zelo visokofrekvenčno digitalno povezavo, način VDL 2, iz točke 5 Priloge III.

Del C: Zahteve za komunikacije zrak-zemlja na podlagi drugih komunikacijskih protokolov

1. Komunikacije zrak-zemlja so zasnovane tako, da podpirajo komunikacije od konca do konca in zagotovijo nemoteno zagotavljanje in uporabo komunikacijskih storitev za aplikacije zrak-zemlja, določene v standardih ICAO iz točk 2 in 3 Priloge III v zračnem prostoru iz člena 1(3).

2. Komunikacije zrak-zemlja izpolnjujejo zahteve glede varnosti in učinkovitosti za storitve podatkovnih zvez, določene v Prilogi II.

3. Komunikacije zrak-zemlja temeljijo na skupni shemi naslovov.

4. Prenos in sprejem bitnih okvirov med komunikacijskim sistemom na zemlji in komunikacijskim sistemom v zrakoplovu temeljita na komunikacijskih protokolih, ki izpolnjujejo pogoje, določene v delu D.

Del D: Pogoji iz dela C

1. Komunikacijski protokoli morajo podpirati komunikacije od konca do konca.

2. Komunikacijski protokoli morajo biti predmet varnostne analize za dokazovanje izpolnjevanja zahtev glede varnosti in učinkovitosti storitev podatkovnih zvez, določene v Prilogi II.

3. Komunikacijski protokoli morajo podpirati dvosmerno komunikacijo od točke do točke z uporabo tistih delov radiofrekvenčnega spektra, ki jih ICAO določi kot primerne za podatkovne komunikacije zrak-zemlja za podporo službam zračnega prometa.

4. Komunikacijski protokoli morajo vključevati mehanizem za pregledno upravljanje mobilne povezljivosti med postajami na zemlji in v zraku.

5. Komunikacijski protokoli morajo biti določeni in potrjeni glede predpisov o plovnosti in predpisi o operativnem dovoljenju, ki se uporabljajo za komunikacijsko opremo zrakoplova.

6. Komunikacijski sistemi, ki podpirajo te protokole, ne smejo ustvarjati škodljivih učinkov za naprave na zemlji in v zraku, ki podpirajo VDL 2.

PRILOGA V

Zahteve za ugotavljanje skladnosti ali primernosti za uporabo sestavnih delov iz člena 11

1. Z dejavnostmi verifikacije se dokaže skladnost ali primernost za uporabo za sestavne dele, uporabljene pri izvajanju storitev podatkovnih zvez, komunikacij od konca do konca in komunikacij zrak-zemlja, glede na veljavne zahteve te uredbe, ko ti sestavni deli delujejo v preskusnem okolju.

2. Proizvajalec upravlja dejavnosti ocene skladnosti, še zlasti pa:

   — določi primerno preskusno okolje,

   — preveri, ali program preskušanja opisuje sestavne dele v preskusnem okolju,

   — preveri, ali program preskušanja izpolnjuje vse veljavne zahteve,

   — zagotovi usklajenost in kakovost tehnične dokumentacije in programa preskušanja,

   — načrtuje organizacijo preskušanja, osebje, namestitev in konfiguracijo preskusne platforme,

   — izvaja preverjanja in preskuse, kot je opredeljeno v programu preskušanja,

   — napiše poročilo, v katerem predstavi rezultate preverjanj in preskusov.

3. Proizvajalec zagotovi, da sestavni deli, uporabljeni pri izvajanju storitev podatkovnih zvez, komunikacij od konca do konca in komunikacij zrak-zemlja, vključeni v preskusno okolje, izpolnjujejo veljavne zahteve iz te uredbe.

4. Po zadovoljivo končani verifikaciji skladnosti ali primernosti za uporabo, proizvajalec v okviru svoje pristojnosti sestavi ES-izjavo o skladnosti ali primernosti za uporabo in v njej podrobno opredeli veljavne zahteve iz te uredbe, ki jih izpolnjujejo sestavni deli, ter s tem povezane pogoje uporabe v skladu s točko 3 Priloge III k Uredbi (ES) št. 552/2004.

PRILOGA VI

Pogoji iz člena 12

1. Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa mora vzpostaviti metode poročanja znotraj organizacije, ki zagotavljajo in dokazujejo nepristranskost in neodvisnost presoje pri dejavnostih verifikacije.

2. Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa mora zagotoviti, da osebje, ki je vključeno v postopke verifikacije, izvaja preglede z najvišjo možno stopnjo strokovne neoporečnosti in tehnične usposobljenosti ter da ni pod pritiskom in ne prejema spodbud, še zlasti ne finančne narave, ki bi lahko vplivale na presojo ali rezultate pregledov, predvsem od oseb ali skupin, na katere vplivajo rezultati pregledov.

3. Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa mora zagotoviti, da ima osebje, ki je vključeno v postopke verifikacije, dostop do opreme, ki mu omogoča pravilno izvajanje zahtevanih pregledov.

4. Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa mora zagotoviti, da je osebje, ki je vključeno v postopke verifikacije, dobro tehnično in poklicno usposobljeno, da ima dovolj znanja o zahtevah verifikacij, ki jih mora izvesti, ustrezne izkušnje pri tovrstnih postopkih in sposobnost sestavljanja izjav, evidenc in poročil, s katerimi se dokaže, da je bila verifikacija opravljena.

5. Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa mora zagotoviti, da je osebje, ki je vključeno v postopke verifikacije, sposobno preglede izvesti nepristransko. Plačilo osebja ne sme biti odvisno od števila opravljenih pregledov ali od rezultatov tovrstnih pregledov.

PRILOGA VII

Del A: Zahteve za verifikacijo sistemov iz člena 12(1)

1. Verifikacija sistemov, določenih v členu 1(2), dokazuje skladnost teh sistemov z veljavnimi zahtevami iz te uredbe v ocenjevalnem okolju, ki odraža okvir delovanja teh sistemov.

2. Verifikacija sistemov, določenih v členu 1(2), se izvaja v skladu z ustreznimi in priznanimi postopki preskušanja.

3. Preskusna orodja, ki se uporabljajo za verifikacijo sistemov, določenih v členu 1(2), imajo ustrezne funkcije.

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

   — opis izvajanja,

   — poročilo o pregledih in preskusih, ki so bili opravljeni pred začetkom delovanja sistema.

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

   — določi ustrezno delovno in tehnično ocenjevalno okolje, ki odraža delovno okolje,

   — preveri, ali program preskušanja opisuje vključitev sistemov, določenih v členu 1(2), v delovno in tehnično ocenjevalno okolje,

   — preveri, ali program preskušanja v celoti zajema zahteve glede interoperabilnosti in učinkovitosti iz te uredbe,

   — zagotovi usklajenost in kakovost tehnične dokumentacije in programa preskušanja,

   — načrtuje organizacijo preskušanja, osebje, namestitev in konfiguracijo preskusne platforme,

   — izvaja preverjanja in preskuse, kot je opredeljeno v programu preskušanja,

   — napiše poročilo, v katerem predstavi rezultate preverjanj in preskusov.

6. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa zagotovijo, da sistemi, ki so določeni v členu 1(2) in delujejo v delovnem ocenjevalnem okolju, izpolnjujejo veljavne zahteve iz te uredbe.

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

Del B: Zahteve za verifikacijo sistemov iz člena 12(2)

1. Verifikacija sistemov, določenih v členu 1(2), dokazuje skladnost teh sistemov z veljavnimi zahtevami iz te uredbe v ocenjevalnem okolju, ki odraža okvir delovanja teh sistemov.

2. Verifikacija sistemov, določenih v členu 1(2), se izvaja v skladu z ustreznimi in priznanimi postopki preskušanja.

3. Preskusna orodja, ki se uporabljajo za verifikacijo sistemov, določenih v členu 1(2), imajo ustrezne funkcije.

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

   — opis izvajanja,

   — poročilo o pregledih in preskusih, ki so bili opravljeni pred začetkom uporabe sistema.

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

6. Pooblaščeni organ upravlja dejavnosti verifikacije in zlasti:

   — preveri, ali program preskušanja opisuje vključitev sistemov, določenih v členu 1(2), v delovno in tehnično ocenjevalno okolje,

   — preveri, ali program preskušanja v celoti zajema veljavne zahteve iz te uredbe,

   — zagotovi usklajenost in kakovost tehnične dokumentacije in programa preskušanja,

   — načrtuje organizacijo preskušanja, osebje, namestitev in konfiguracijo preskusne platforme,

   — izvaja preverjanja in preskuse, kot je opredeljeno v programu preskušanja,

   — napiše poročilo, v katerem predstavi rezultate preverjanj in preskusov.

7. Pooblaščeni organ zagotovi, da sistemi, ki so določeni v členu 1(2) in delujejo v delovnem ocenjevalnem okolju, izpolnjujejo veljavne zahteve iz te uredbe.

8. Po končanih nalogah verifikacije, ki so dale zadovoljive rezultate, pooblaščeni organ pripravi potrdilo o skladnosti v zvezi z nalogami, ki jih je opravil.

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