KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) Nr 29/2009

av den 16 januari 2009

om krav på datalänktjänster för det gemensamma europeiska luftrummet

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst (”förordning om driftskompatibilitet”) ([1]), särskilt artikel 3.1,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (”ramförordning”) ([2]), särskilt artikel 8.2, och

av följande skäl:

(1) Den observerade och förväntade ökningen av flygtrafiken i Europa kräver att kapaciteten i fråga om flygledningstjänster ökas i motsvarande grad. Detta skapar behov av operativa förbättringar, särskilt när det gäller att effektivisera kommunikationen mellan flygledare och piloter. Kanalerna för röstkommunikation blir alltmer överbelastade och bör kompletteras med datalänkkommunikation mellan mark och luftfartyg.

(2) Flera studier och försök som utförts inom gemenskapen och av Eurocontrol har bekräftat att datalänktjänster skulle kunna användas för att öka kapaciteten för flygkontrolltjänster. Sådana tjänster bör införas på ett samordnat sätt så att man optimerar de potentiella fördelarna av dem.

(3) Eurocontrol har inom ramen för artikel 8.1 i förordning (EG) nr 549/2004 fått kommissionens uppdrag att utforma kraven på ett samordnat införande av datalänktjänster. Denna förordning grundar sig på den rapport av den 19 oktober 2007 som blev resultatet av uppdraget.

(4) Denna förordning bör inte omfatta militära operationer och militär träning som avses i artikel 1.2 i förordning (EG) nr 549/2004.

(5) I huvudplanen för den europeiska flygledningstjänsten, som sammanställdes under SESAR-projektets utformningsfas i enlighet med rådets förordning (EG) nr 219/2007 av den 27 februari 2007 om bildande av ett gemensamt företag för utveckling av en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (SESAR) ([3]), sägs att datalänktjänster snabbt bör införas som ett komplement till röstkommunikation mellan flygledare och piloter under själva flygningen (en-route-fasen).

(6) Datalänktjänster bör införas i sammanhängande och homogena delar av det gemensamma europeiska luftrummet, med början i det övre luftrummet med hög trafiktäthet. Datalänktjänster är mycket viktiga för att det europeiska nätet för flygledningstjänst (nedan kallat *EATMN*) ska kunna vidareutvecklas och deras användning bör därför utvidgas successivt så att den omfattar merparten av det gemensamma europeiska luftrummet enligt definitionen i artikel 1.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet (”förordning om luftrummet”) ([4]).

(7) Internationella civila luftfartsorganisationen (nedan kallad *Icao*) och den europeiska organisationen för civil luftfartsutrustning (nedan kallad *Eurocae*) har fastställt en mängd datalänktjänster. Endast sådana tjänster som har validerats i tillräckligt hög grad på Eurocontrol-nivå bör bli obligatoriska att införa, på grundval av de standarder som dessa organisationer utformat.

(8) Hur mycket trafikkapaciteten ökar beror på hur stor andel av alla flygningar som sker med hjälp av datalänkkapacitet. En betydande andel av flygningarna – minst 75 procent – bör utrustas med sådan kapacitet för att möjliggöra en tillräcklig kapacitetsökning.

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

(9) Operatörer behöver tillräckligt med tid på sig för att förse både nya och befintliga luftfartyg med ny utrustning för att detta ska bli möjligt. Detta bör beaktas när man bestämmer tidsfrister för installation av obligatorisk utrustning.

(10) Många luftfartyg, främst för långdistansflyg i oceanluftrum, har redan utrustats med datalänkkapacitet med hjälp av standarder av typen Future Air Navigation Systems (FANS) 1 / A. Det vore inte ekonomiskt försvarbart att kräva att operatörerna installerar ytterligare datalänkutrustning på dessa luftfartyg i syfte att uppfylla kraven i denna förordning. På längre sikt bör man dock se till att åstadkomma konvergens mellan tekniska lösningar för oceanflygningar och de tekniska lösningar som anges i denna förordning. Ett lämpligt datum bör fastställas för detta.

(11) Villkoren för flygning med ett luftfartyg med datalänkkomponenter som är tillfälligt ur funktion bör anges i den tillämpliga minimiutrustningslista som krävs enligt bilaga III i rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart ([1]) och enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG ([2]), och dess tillämpningsföreskrifter.

(12) Kriterier för eventuella undantag bör fastställas, främst utifrån ekonomiska eller tvingande skäl, enligt vilka operatörerna kan avstå från att utrusta särskilda typer av luftfartyg med datalänkkapacitet.

(13) Statsluftfartyg för transport är den största kategorin statsluftfartyg som används i allmän flygtrafik i det luftrum som omfattas av denna förordning. Medlemsstater som utrustar nya luftfartyg av den typen med datalänkkapacitet som bygger på standarder som inte är specifika för militära operativa behov, bör genomföra tekniska lösningar som uppfyller kraven i denna förordning.

(14) En enhetlig tillämpning inom det gemensamma europeiska luftrummet av särskilda förfaranden för användningen av datalänk är av avgörande betydelse för om det ska vara möjligt att uppnå driftskompatibilitet och sammanhängande drift.

(15) Icao har fastställt en standardiserad kontexthantering för luft-mark-applikationer (nedan kallat *CM*) och datalänkkommunikation mellan flygledare och piloter (nedan kallat *CPDLC*) för införandet av datalänktjänster. Leverantörer av flygtrafikledningstjänster samt operatörer bör ha stöd för dessa applikationer och använda sig av ett gemensamt standardformat för datautbyte för att garantera att genomförandet av datalänktjänster blir genomgående driftskompatibelt.

(16) Flera kommunikationsprotokoll kan användas för datautbyte i luft-mark-applikationer. På marken bör man dock använda ett gemensamt format för att säkerställa att tillämpningen av denna förordning inom luftrummet blir driftskompatibel. De protokoll som Icao fastställt på grundval av kommunikationsnätet ATN (Aeronautical Telecommunication Network) samt den mycket högfrekventa digitala länken Mode 2 (nedan kallad *VDL 2*) anses just nu vara den enda validerade lösningen för en harmoniserad användning. Medlemsstaterna bör därför se till att denna lösning är tillgänglig.

(17) Icao:s kompletterande regionala förfaranden för Europa håller på att ändras för att ge möjlighet att införa krav på att luftfartyg är utrustade med datalänkkomponenter när de utnyttjar vissa medlemsstaters luftrum.

(18) Operatörer och organisationer som tillhandahåller kommunikationstjänster för datautbyte mellan luft-mark-applikationer bör fortfarande ha möjlighet att använda andra protokoll än ATN/VDL 2. Dessa protokoll bör dock uppfylla alla relevanta krav så att en genomgående driftskompatibilitet mellan flygtrafikledningen och luftfartygen säkerställs.

(19) Leverantörer av flygtrafikledningstjänster kan välja att vända sig till andra organisationer för leverans av alla typer av tjänster gällande datalänkkommunikation mellan mark och luftfartyg. För att garantera att dessa tjänster är säkra och effektiva bör servicenivåavtal ingås mellan de berörda parterna.

(20) För att säkerställa genomgående driftskompatibilitet mellan datalänktjänster bör luftfartyg och flygtrafikledningsenheter utrustade med datalänkkapacitet ha möjlighet att upprätta datalänkkommunikation, oavsett vilka åtgärder operatörer och leverantörer av flygtrafikledningstjänster vidtagit för att se till att kommunikation mellan mark och luftfartyg är möjligt. Lämpliga åtgärder bör vidtas för att uppnå detta.

([1]) EGT L 373, 31.12.1991, s. 4.
([2]) EUT L 79, 19.3.2008, s. 1.

(21) Information om ett luftfartygs datalänkkapacitet bör ingå i färdplanen, bearbetas och vidarebefordras mellan flygtrafikledningsenheterna. Även de inloggningsuppgifter som krävs för användning av datalänkapplikationer mellan mark och luftfartyg och som gör det möjligt för nästa flygtrafikledningsenhet att börja utbyta data med luftfartyg, bör bearbetas och vidarebefordras mellan flygtrafikledningsenheterna.

(22) Leverantörer av flygtrafiktjänster och andra enheter som tillhandahåller tjänster gällande datalänkkommunikation mellan mark och luftfartyg bör vidta åtgärder för att säkerställa en lämplig säkerhetsnivå vid informationsutbyte.

(23) Leverantörer av flygtrafikledningstjänster bör regelbundet följa upp och utvärdera tjänstekvaliteten på datalänkkommunikationen mellan mark och luftfartyg.

(24) En gemensam adressordning bör användas så att man på ett otvetydigt sätt kan identifiera all lufttrafik och alla markstationer som berörs av datautbyte via datalänkkommunikation.

(25) För att verksamhetens säkerhetsnivå ska kunna bibehållas eller förbättras bör medlemsstaterna uppmanas att se till att de berörda parterna genomför en säkerhetsbedömning som omfattar identifiering av riskområden, riskbedömning och riskreducering.

(26) I enlighet med artikel 3.3 d i förordning (EG) nr 552/2004 bör genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet omfatta en beskrivning av de specifika förfaranden för överensstämmelsebedömning som ska användas för att bedöma komponenters överensstämmelse eller lämplighet samt kontrollen av system.

(27) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från kommittén för det gemensamma luftrummet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. I denna förordning fastställs krav avseende ett samordnat införande av datalänktjänster baserade på punkt-till-punkt-datakommunikation mellan mark och luftfartyg enligt definitionen i artikel 2 punkt 5.

2. Denna förordning ska tillämpas på

a) system för behandling av färdplandata, komponenter till dessa system och därmed förbundna förfaranden samt system för gränssnitt mellan människa och maskin, komponenter till dessa system och därmed förbundna förfaranden, som utnyttjas av enheter för flygledningstjänst som betjänar den allmänna flygtrafiken,

b) luftburna komponenter i gränssnitt mellan människa och maskin och därmed förbundna förfaranden,

c) system för kommunikation mellan mark och luftfartyg, komponenter till dessa system och därmed förbundna förfaranden.

3. Denna förordning ska tillämpas på alla flygningar som klassificeras som allmän flygtrafik i enlighet med instrumentflygreglerna i allt luftrum ovanför flygnivå 285 (FL 285) enligt definitionen i del A i bilaga I.

Från och med den 5 februari 2015 ska den dessutom tillämpas på alla flygningar som klassificeras som allmän flygtrafik i enlighet med instrumentflygreglerna i allt luftrum ovanför flygnivå 285 (FL 285) enligt definitionen i del B i bilaga I.

4. Denna förordning ska tillämpas på leverantörer av flygtrafikledningstjänster som betjänar den allmänna flygtrafiken i det luftrum som avses i punkt 3 och i enlighet med relevanta tillämpningsdatum.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning gäller definitionerna i artikel 2 i förordning (EG) nr 549/2004.

Dessutom gäller följande definitioner:

1. *datalänktjänst:* en uppsättning sammanhängande transaktioner inom flygledningstjänst, som stöds av datalänkkommunikation mellan mark och luftfartyg och som har ett tydligt angivet operativt mål och börjar och slutar med en driftshändelse.

2. *operatör:* en person, en organisation eller ett företag som bedriver eller erbjuder sig att bedriva en luftfartsverksamhet.

3. *flygtrafikledningsenhet:* en civil eller militär enhet som har ansvaret för att tillhandahålla flygtrafikledningstjänst.

4. *servicenivåavtal:* den del av ett serviceavtal mellan organisationer i vilken en viss servicenivå överenskoms, särskilt gällande kvalitet och prestanda för datakommunikationsservice.

5. *punkt-till-punkt-datakommunikation mellan mark och luftfartyg:* tvåvägskommunikation mellan ett luftfartyg och en kommunikationsenhet på marken som med hjälp av en uppsättning distribuerade funktioner ska åstadkomma

   a) sändning och mottagning av bitramar (upplänk och nedlänk) över en mobil datalänk mellan kommunikationssystem på marken och i luftfartyg,

   b) sändning och mottagning av dataenheter mellan system på marken och i luftfartyg som fungerar som värdar för luft-mark-applikationer, särskilt med

      i) överföring av dataenheter via markbundna kommunikationsvägar och mobila datalänkar,

      ii) samordningsmekanismer i bägge ändar för transport av dataenheter.

6. *statsluftfartyg:* luftfartyg som används av militär, tull och polis.

7. *statsluftfartyg för transport:* statsluftfartyg med fasta vingar som används för att transportera personer och/eller gods.

8. *luft-mark-applikation:* en uppsättning samarbetsfunktioner mellan mark och luftfartyg till stöd för flygtrafikledningstjänst.

9. *end-to-end-kommunikation:* överföring av information mellan peer-to-peer-applikationer mellan mark och luftfartyg.

10. *kommunikation mellan mark och luftfartyg:* tvåvägskommunikation mellan kommunikationssystem på marken och i luftfartyg.

11. *säkerhetspolicy:* en uppsättning mål, uppföranderegler för användare och administratörer och krav gällande systemkonfiguration och systemhantering som tillsammans är avsedda att skydda de system och kommunikationsresurser som används för tillhandahållande av datalänktjänster mot olagliga handlingar.

12. *adressuppgifter:* uppgifter som rör systemet eller en nätverksadress till en enhet som deltar i datalänkkommunikation mellan mark och luftfartyg och som gör att man otvetydigt kan avgöra var enheten är belägen.

13. *Integrated Initial Flight Plan Processing System:* (nedan kallat *IFPS*) ett system inom ramen för det europeiska nätverket för flygledningstjänst genom vilket en centraliserad tjänst för bearbetning och distribution av färdplandata – där man hanterar mottagande, godkännande och distribution av färdplaner – tillhandahålls inom det luftrum som omfattas av denna förordning.

14. *ur funktion:* med avseende på en luftburen komponent: att komponenten inte fyller sitt syfte eller inte konsekvent fungerar inom ramen för sina funktionsgränser eller toleranser.

Artikel 3

Datalänktjänster

1. Leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att flygtrafikledningsenheter som tillhandahåller flygtrafikledningstjänst i det luftrum som avses i artikel 1.3 har förutsättningar att tillhandahålla och utföra de datalänktjänster som anges i bilaga II.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 4 i den här artikeln, ska operatörer säkerställa att luftfartyg som används vid flygningar som avses i artikel 1.3 och vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdas den 1 januari 2011 eller senare har förutsättningar att utföra de datalänktjänster som anges i bilaga II.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 4 i den här artikeln, ska operatörer säkerställa att luftfartyg som används vid flygningar som avses i artikel 1.3 och vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdas före den 1 januari 2011 har förutsättningar att utföra de datalänktjänster som anges i bilaga II från och med den 5 februari 2015.

4. Punkterna 2 och 3 ska inte tillämpas på

a) luftfartyg vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdas före den 1 januari 2014 och som är utrustade med datalänkutrustning som certifierats enligt kraven i ett av de Eurocae-dokument som anges i punkt 10 i bilaga III,

b) luftfartyg vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdats före den 1 januari 1998 och som kommer att tas ur drift i det luftrum som avses i artikel 1.3 senast den 31 december 2017,

c) statsluftfartyg,

d) luftfartyg som används i det luftrum som avses i artikel 1.3 för testning, leverans eller underhåll eller med datalänkkomponenter som är tillfälligt ur funktion enligt de villkor som anges i den tillämpliga minimiutrustningslista som krävs enligt punkt 1 i bilaga III till den här förordningen och enligt förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter.

5. Medlemsstater som beslutar sig för att förse de nya statsluftfartyg för transport som tas i drift från och med den 1 januari 2014 med datalänkkapacitet som bygger på standarder som inte är specifika för militära operativa behov, ska säkerställa att de luftfartygen har förutsättningar att utföra de datalänktjänster som anges i bilaga II.

Artikel 4

Andra tillämpliga rutiner

Leverantörer av flygtrafikledningstjänster och operatörer som utnyttjar flygtrafikledningstjänster som stöds av de datalänktjänster som anges i bilaga II ska tillämpa gemensamma standardförfaranden i enlighet med relevanta av Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) utfärdade regler om

1. upprättande av datalänkkommunikation mellan flygledare och piloter (nedan kallat *CPDLC*),

2. utbyte av CPDLC-driftsmeddelanden,

3. överföring av CPDLC,

4. att tillfälligt upphöra att använda CPDLC-begäranden från piloter,

5. fel i och avstängning av CPDLC,

6. registrering av färdplaner gällande information om datalänkkapacitet.

Artikel 5

Leverantörer av flygtrafikledningstjänster – skyldigheter i fråga om datalänkkommunikation

1. Leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att de marksystem som avses i artikel 1.2 och deras komponenter stöder de luft-mark-applikationer som definieras i de Icao-standarder som anges i punkterna 2 och 3 i bilaga III.

2. Leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att de marksystem som avses i artikel 1.2 c och deras komponenter tillämpar end-to-end-kommunikation i enlighet med kraven i del A i bilaga IV vid datautbyte mellan de luft-mark-applikationer som definieras i de Icao-standarder som anges i punkterna 2 och 3 i bilaga III.

3. Leverantörer av flygtrafikledningstjänster som vänder sig till andra organisationer för leverans av tjänster gällande datalänkkommunikation mellan mark och luftfartyg vilka är nödvändiga för de luft-mark-applikationer som definieras i de Icao-standarder som anges i punkterna 2 och 3 i bilaga III, ska säkerställa att dessa tjänster tillhandahålls i enlighet med villkoren i ett servicenivåavtal, och omfattar i synnerhet

a) en beskrivning av kommunikationstjänster i enlighet med de krav gällande datalänktjänster som anges i bilaga II,

b) en beskrivning av den säkerhetspolicy som införts för att trygga datautbyten mellan de luft-mark-applikationer som definieras i de Icao-standarder som anges i punkterna 2 och 3 i bilaga III,

c) relevant material som ska tillhandahållas för utvärdering av kommunikationstjänsterna med avseende på tjänstekvalitet och prestanda.

4. Leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att data kan utbytas med samtliga luftfartyg som använder det luftrum de ansvarar för och som har datalänkkapacitet i enlighet med denna förordning, med beaktande av eventuella täckningsbegränsningar som följer av den teknik som används.

5. Leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska i sina system för behandling av färdplandata införa de anmälningsförfaranden mellan enheter för flygkontrolltjänst i fråga om överlämnande till nästa flygkontrollenhet längs flygvägen som beskrivs i kommissionens förordning (EG) nr 1032/2006 [1] när det gäller kraven på automatiska system för utbyte av färdplandata som stöder datalänktjänster.

6. Leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska övervaka kommunikationstjänsterna med avseende på tjänstekvalitet och kontrollera att de uppfyller prestandakraven i den operativa miljö de ansvarar för.

Artikel 6

Operatörer – skyldigheter i fråga om datalänkkommunikation

1. Operatörer ska säkerställa att de luftburna system som avses i artikel 1.2 c och deras komponenter som installerats ombord på de luftfartyg som avses i artikel 3.2 och 3.3 stöder de luft-mark-applikationer som definieras i de Icao-standarder som anges i punkterna 2 och 3 i bilaga III.

2. Operatörer ska säkerställa att de luftburna system som avses i artikel 1.2 c och deras komponenter som installerats ombord på de luftfartyg som avses i artikel 3.2 och 3.3 tillämpar end-to-end-kommunikation i enlighet med kraven i del A i bilaga IV vid datautbyte mellan de luft-mark-applikationer som definieras i de Icao-standarder som anges i punkterna 2 och 3 i bilaga III.

3. Operatörer ska säkerställa att de luftburna system som avses i artikel 1.2 c och deras komponenter som installerats ombord på de luftfartyg som avses i artikel 3.2 och 3.3 tillämpar kommunikation mellan mark och luftfartyg i enlighet med kraven i del B eller C i bilaga IV vid datautbyte mellan de luft-mark-applikationer som definieras i de Icao-standarder som anges i punkterna 2 och 3 i bilaga III.

4. Operatörer som avses i punkt 3 ska vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att data kan utbytas mellan deras luftfartyg med datalänkkapacitet och samtliga flygtrafikledningsenheter som kan komma att ansvara för flygledning av operatörens flygningar i det luftrum som avses i artikel 1.3, med beaktande av eventuella täckningsbegränsningar som följer av den teknik som används.

Artikel 7

Medlemsstaternas allmänna skyldigheter i fråga om datalänkkommunikation

1. Medlemsstater som har utsett leverantörer av flygtrafikledningstjänster i det luftrum som avses i artikel 1.3 ska säkerställa att de tjänster gällande kommunikation mellan mark och luftfartyg som omfattas av kraven i del B i bilaga IV är tillgängliga för operatörer för luftfartyg som använder det luftrum de ansvarar för vid datautbyte mellan de luft-mark-applikationer som definieras i de Icao-standarder som anges i punkterna 2 och 3 i bilaga III, med beaktande av eventuella täckningsbegränsningar som följer av den teknik som används.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att leverantörer av flygtrafiktjänster och andra enheter som tillhandahåller kommunikationstjänster inför en lämplig säkerhetspolicy för datautbyte av de datalänktjänster som anges i bilaga II, särskilt genom att tillämpa gemensamma säkerhetsregler för att skydda distribuerade fysiska resurser som stöder dessa datautbyten.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att det införs harmoniserade förfaranden för hantering av adressuppgifter så att man otvetydigt kan identifiera de system för kommunikation mellan mark och luftfartyg som stöder datautbyte mellan de luft-mark-applikationer som definieras i de Icao-standarder som anges i punkterna 2 och 3 i bilaga III.

Artikel 8

Datalänkkommunikation för statsluftfartyg för transport

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att de luftburna system som avses i artikel 1.2 c och deras komponenter som installerats ombord på de statsluftfartyg för transport som avses i artikel 3.5 stöder de luft-mark-applikationer som definieras i de Icao-standarder som anges i punkterna 2 och 3 i bilaga III.

2. Operatörer ska säkerställa att de luftburna system som avses i artikel 1.2 c och deras komponenter som installerats ombord på de statsluftfartyg för transport som avses i artikel 3.5 tillämpar end-to-end-kommunikation i enlighet med kraven i del A i bilaga IV vid datautbyte mellan de luft-mark-applikationer som definieras i de Icao-standarder som anges i punkterna 2 och 3 i bilaga III.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att de luftburna system som avses i artikel 1.2 c och deras komponenter som installerats ombord på de statsluftfartyg för transport som avses i artikel 3.5 tillämpar kommunikation mellan mark och luftfartyg i enlighet med kraven i del B eller C i bilaga IV vid datautbyte mellan de luft-mark-applikationer som definieras i de Icao-standarder som anges i punkterna 2 och 3 i bilaga III.

[1] EUT L 186, 7.7.2006, s. 27.

Artikel 9

Leverantörer av flygtrafiktjänster och andra enheter – skyldigheter i fråga om datalänkkommunikation

Leverantörer av flygtrafiktjänster och andra enheter som tillhandahåller kommunikationstjänster vid datautbyte mellan de luftmark-applikationer som definieras i de Icao-standarder som anges i punkterna 2 och 3 i bilaga III ska säkerställa att de marksystem som avses i artikel 1.2 c tillämpar kommunikation mellan mark och luftfartyg i enlighet med kraven i del B eller C i bilaga IV.

Artikel 10

Säkerhetskrav

Medlemsstaterna ska vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att de berörda parterna genomför en säkerhetsbedömning som omfattar identifiering av riskområden, riskbedömning och riskreducering, innan det görs eventuella ändringar av de befintliga system som avses i artikel 1.2 eller införs nya system.

Artikel 11

Komponenters överensstämmelse eller lämplighet

Tillverkare av komponenter till de system som avses i artikel 1.2 i denna förordning, eller deras i gemenskapen befullmäktigade företrädare, ska, innan de utfärdar en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet enligt artikel 5 i förordning (EG) nr 552/2004, göra en bedömning av dessa komponenters överensstämmelse eller lämplighet i enlighet med kraven i bilaga V.

Förfaranden för att säkerställa luftvärdigheten i enlighet med förordning (EG) nr 216/2008 ska dock, då de tillämpas på luftburna komponenter i de system som avses i artikel 1.2 b och c i denna förordning, anses utgöra godtagbara förfaranden för bedömning av dessa komponenters överensstämmelse om de påvisar överensstämmelse med den här förordningens krav på driftskompatibilitet, prestanda och säkerhet.

Artikel 12

Kontroll av system

1. Leverantörer av flygtrafiktjänster, som styrker eller har styrkt att de uppfyller villkoren i bilaga VI, ska kontrollera de system som avses i artikel 1.2 a och c i enlighet med kraven i del A i bilaga VII.

2. Leverantörer av flygtrafiktjänster, som inte kan styrka att de uppfyller villkoren i bilaga VI, ska i stället uppdra åt ett anmält organ att kontrollera de system som avses i artikel 1.2 a och c. Kontrollen ska utföras i enlighet med kraven i del B i bilaga VII.

Artikel 13

Övriga krav

1. Leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att datautbyten mellan mark och luftfartyg med de luft-mark-applikationer som definieras i de Icao-standarder som anges i punkterna 2 och 3 i bilaga III, registreras i enlighet med de Icaostandarder som anges i punkterna 6, 7 och 8 i bilaga III i den utsträckning dessa är tillämpliga på datalänkkommunikationens markbaserade registreringsfunktion.

2. Det Eurocae-dokument som anges i punkt 9 i bilaga III ska anses utgöra tillräckligt bevis på överensstämmelse med de krav avseende registrering av de datautbyten mellan mark och luftfartyg som avses i punkt 1 som fastställs i Icao:s standarder som anges i punkterna 6, 7 och 8 i bilaga III.

3. Leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska

a) utveckla och upprätthålla drifthandböcker med nödvändiga instruktioner och upplysningar så att all berörd personal kan tillämpa denna förordning,

b) se till att handböckerna enligt punkt a är tillgängliga och aktuella och att uppdateringar och spridning sker på lämpligt sätt med avseende på kvalitet och dokumentationsutformning,

c) se till att arbetsmetoder och operativa metoder är i överensstämmelse med denna förordning.

4. Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att den centrala tjänsten för bearbetning och distribution av färdplaner

a) utvecklar och upprätthåller drifthandböcker med nödvändiga instruktioner och upplysningar så att all berörd personal kan tillämpa denna förordning,

b) ser till att handböckerna enligt punkt a är tillgängliga och aktuella och att uppdateringar och spridning sker på lämpligt sätt med avseende på kvalitet och dokumentationsutformning,

c) ser till att arbetsmetoder och operativa metoder är i överensstämmelse med denna förordning.

5. Leverantörer av flygtrafiktjänster ska säkerställa att all berörd personal vederbörligen informeras om relevanta bestämmelser i denna förordning och får lämplig utbildning för sin tjänsteutövning.

6. Operatörer ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att den personal som hanterar datalänkutrustning vederbörligen informeras om denna förordning, är lämpligt utbildade för sin tjänsteutövning och att instruktioner om användningen av datalänkutrustning när så är möjligt finns tillgängliga i förarkabinen.

7. Medlemsstaterna ska vidta lämpliga åtgärder för att se till att den personal som är engagerad i arbete med färdplaner inom ramen för IFPS vederbörligen informeras om bestämmelserna i denna förordning och får lämplig utbildning för sin tjänsteutövning.

8. Medlemsstaterna ska säkerställa att relevant information om användning av datalänktjänster offentliggörs i nationella luftfartspublikationer.

Artikel 14

Undantag

1. Om särskilda omständigheter, som grundas på de kriterier som anges i punkt 3, hindrar att vissa typer av luftfartyg uppfyller kraven i denna förordning, ska de berörda medlemsstaterna senast den 31 december 2012 ge kommissionen detaljerade uppgifter som styrker behovet att bevilja undantag för dessa typer av luftfartyg.

2. Kommissionen ska pröva ansökningar om undantag enligt punkt 1 och, efter samråd med de berörda parterna, anta ett beslut i enlighet med förfarandet i artikel 5.3 i förordning (EG) nr 549/2004.

3. Kriterierna som avses i punkt 1 är följande:

a) Luftfartyg som snart kommer att sluta tillverkas och som tillverkas i begränsat antal.

b) Luftfartyg för vilka kostnaderna för konstruktionsändringar skulle bli orimligt höga eftersom konstruktionsmodellen är förlegad.

Artikel 15

Ikraftträdande och tillämpning

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 7 februari 2013.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 16 januari 2009.

På kommissionens vägnar

Antonio TAJANI

Vice ordförande

BILAGA I

Luftrum som avses i artikel 1.3

DEL A

Det luftrum som avses i artikel 1.3 a ska omfatta allt luftrum ovanför flygnivå 285 (FL 285) inom följande flyginformationsregioner (FIR) och övre flyginformationsregioner (UIR):

— 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

Det luftrum som avses i artikel 1.3 b ska omfatta allt luftrum ovanför flygnivå 285 (FL 285) enligt vad som anges i del A och dessutom följande flyginformationsregioner (FIR) och övre flyginformationsregioner (UIR):

— Bratislava FIR.

— Bucuresti FIR.

— Budapest FIR.

— Kobenhavn FIR.

— Ljubljana FIR.

— Nicosia FIR.

— Praha FIR.

— Sofia FIR.

— Warszawa FIR.

— Finland UIR söder om 61°30′.

— Hellas UIR.

— Malta UIR.

— Riga UIR.

— Sweden UIR söder om 61°30′.

— Tallinn UIR.

— Vilnius UIR.

BILAGA II

Definition av datalänktjänster som avses i artiklarna 3, 4, 5 och 7 och bilaga IV

1. *Definition av initieringskapacitet i datalänkkommunikation (Data Link Communications Initiation Capability, DLIC)*

DLIC-tjänsten ska möjliggöra utbyte av nödvändig information vid upprättande av datalänkkommunikation mellan datalänksystem på marken och i luftfartyg.

DLIC-tjänsten ska ge stöd för att

— otvetydigt koppla samman färdplandata från luftfartyg med färdplandata som används av flygtrafikledningsenheter,

— utbyta den luft-mark-applikation som stöds och versionsinformation,

— överföra adressuppgifter för den enhet som fungerar som värd för applikationen.

Utbyten mellan luftburna och markbaserade datalänksystem vid utförande av DLIC-tjänsten ska uppfylla

— de bestämmelser om operativa metoder, tidssekvensdiagram och meddelanden för initieringskapacitet och kontaktfunktioner för DLIC som anges i avsnitt 4.1 i det Eurocae-dokument som anges i punkt 11 i bilaga III,

— de säkerhetskrav som anges i avsnitt 4.2.2 i det Eurocae-dokument som anges i punkt 11 i bilaga III,

— de prestandakrav som anges i avsnitt 4.3.2 i det Eurocae-dokument som anges i punkt 11 i bilaga III.

2. *Definition av kommunikationshantering för flygkontrolltjänst (ATC Communications Management service, ACM)*

ACM-tjänsten ska utgöra ett automatiskt stöd till flygbesättningar och flygledare vid överföring av kommunikation med flygtrafikledningen (röst och data) och omfatta

— ett första upprättande av CPDLC med en flygtrafikledningsenhet,

— överföring av CPDLC och röst vid en flygning från en flygtrafikledningsenhet till nästa eller instruktion om att byta röstkanal inom en och samma flygtrafikledningsenhet eller sektor,

— en normal avslutning av CPDLC med en flygtrafikledningsenhet.

Utbyten mellan luftburna och markbaserade datalänksystem vid utförande av ACM-tjänsten ska uppfylla

— de bestämmelser om operativa metoder och tidssekvensdiagram som anges i avsnitten 5.1.1.1.1–5.1.1.1.7 och 5.1.1.2 i det Eurocae-dokument som anges i punkt 11 i bilaga III,

— de säkerhetskrav som anges i avsnitt 5.1.2.3 i det Eurocae-dokument som anges i punkt 11 i bilaga III, förutom de krav som gäller färdtillstånd (downstream clearance),

— de prestandakrav under själva flygningen (en-route-fasen) som anges i avsnitt 5.1.3.2 i det Eurocae-dokument som anges i punkt 11 i bilaga III.

3. *Definition av färdtillstånd och informationstjänst (ATC Clearances and Information service, ACL)*

ACL-tjänsten ska göra det möjligt för flygbesättningar och flygledare att utföra operativa utbyten som omfattar

— begäranden och rapporter från flygbesättningar till flygledare,

— färdtillstånd, instruktioner och meddelanden som flygledare utfärdat till flygbesättningar.

Utbyten mellan luftburna och markbaserade datalänksystem vid utförande av ACL-tjänsten ska uppfylla

— de bestämmelser om operativa metoder och tidssekvensdiagram som anges i avsnitten 5.2.1.1.1–5.2.1.1.4 och 5.2.1.2 i det Eurocae-dokument som anges i punkt 11 i bilaga III,

— en gemensam underuppsättning av de meddelandeelement som anges i avsnitt 5.2.1.1.5 i det Eurocae-dokument som anges i punkt 11 i bilaga III, enligt vad som är lämpligt i den operativa miljön under flygningen,

— de säkerhetskrav som anges i avsnitt 5.2.2.3 i det Eurocae-dokument som anges i punkt 11 i bilaga III,

— de prestandakrav under själva flygningen (en-route-fasen) som anges i avsnitt 5.2.3.2 i det Eurocae-dokument som anges i punkt 11 i bilaga III.

4. *Definition av flygtrafikledningens mikrofonkontroll (ATC Microphone Check service, AMC)*

AMC-tjänsten ska göra det möjligt för flygbesättningar och flygledare att skicka en instruktion till flera luftfartyg försedda med datalänkutrustning samtidigt för att kunna instruera flygbesättningar att kontrollera att deras röstkommunikationsutrustning inte blockerar en viss talkanal.

Instruktionen ska endast riktas till de luftfartyg som har ställt in den blockerade frekvensen.

Utbyten mellan luftburna och markbaserade datalänksystem vid utförande av AMC-tjänsten ska uppfylla

— de bestämmelser om operativa metoder och tidssekvensdiagram som anges i avsnitten 5.3.1.1.1, 5.3.1.1.2 och 5.3.1.2 i det Eurocae-dokument som anges i punkt 11 i bilaga III,

— de säkerhetskrav som anges i avsnitt 5.3.2.3 i det Eurocae-dokument som anges i punkt 11 i bilaga III,

— de prestandakrav som anges i avsnitt 5.3.3.2 i det Eurocae-dokument som anges i punkt 11 i bilaga III.

BILAGA III

Icao-bestämmelser som avses i artiklarna 3, 5, 6, 7, 8, 9 och 13 och bilaga IV

Eurocae-dokument som avses i artiklarna 3 och 13 och bilaga II

1. Kapitel B, OPS 1.030 i bilaga III till förordning (EEG) nr 3922/91.

2. Kapitel 3 – Aeronautical Telecommunication Network, avsnitt 3.5.1.1 ”Context Management” (CM) applikationsposter a och b i Icao bilaga 10 – Aeronautical Telecommunications – volym III, del I (Digital Data Communication Systems) (första upplagan, juli 1995, inklusive ändring 81 (23.11.2006)).

3. Kapitel 3 – Aeronautical Telecommunication Network, avsnitt 3.5.2.2 ”Controller-Pilot Data Link Communications” (CPDLC) applikationsposter a och b i Icao bilaga 10 – Aeronautical Telecommunications – volym III, del I (Digital Data Communication Systems) (första upplagan, juli 1995, inklusive ändring 81 (23.11.2006)).

4. Kapitel 3 – Aeronautical Telecommunication Network, avsnitten 3.3, 3.4 och 3.6 i Icao bilaga 10 – Aeronautical Telecommunications – volym III, del I (Digital Data Communication Systems) (första upplagan, juli 1995, inklusive ändring 81 (23.11.2006)).

5. Kapitel 6 – VHF air–ground digital link (VDL) i Icao bilaga 10 – Aeronautical Telecommunications – volym III, del I (Digital Data Communication Systems) (första upplagan, juli 1995, inklusive ändring 81 (23.11.2006)).

6. Kapitel 3 – General procedures for the international aeronautical telecommunication service, avsnitt 3.5.1.5 i Icao bilaga 10 – Aeronautical Telecommunications – volym II, (Communication Procedures) (sjätte upplagan, oktober 2001, inklusive ändring 81 (23.11.2006)).

7. Kapitel 2 – General – avsnitt 2.25.3 i Icao bilaga 11 – Air Traffic Services (trettonde upplagan, juli 2001, inklusive ändring 45 (16.07.2007)).

8. Kapitel 6 – Air traffic services requirements for communications – avsnitt 6.1.1.2 i Icao bilaga 11 – Air Traffic Services (trettonde upplagan, juli 2001, inklusive ändring 45 (16.07.2007)).

9. Eurocae ED-111, Functional specifications for CNS/ATM ground recording, juli 2002, inklusive ändring 1 (30.07.2003).

10. Eurocae ED-100 (september 2000) och ED-100A (april 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, offentliggjord i maj 2004, inklusive ändring 1, offentliggjord i april 2007, och ändring 2, offentliggjord i oktober 2007.

BILAGA IV

Krav som avses i artiklarna 5, 6, 7, 8 och 9

Del A: Krav i fråga om end-to-end-kommunikation

1. Med hjälp av end-to-end-kommunikation av data ska en sammanhängande användning av kommunikationstjänster säkerställas i det luftrum som avses i artikel 1.3.

2. End-to-end-kommunikation av data ska utgöra ett stöd för utbyte av meddelanden till stöd för de datalänktjänster som anges i bilaga II, i enlighet med ett gemensamt standardformat för datautbyte.

3. End-to-end-kommunikation av data ska utgöra ett stöd för en gemensam skyddsmekanism end-to-end för att säkerställa integriteten hos de meddelanden som tas emot i enlighet med säkerhetskraven för de datalänktjänster som anges i bilaga II.

Del B: Krav för kommunikation mellan mark och luftfartyg baserade på ATN och VDL Mode 2

1. Kommunikation mellan mark och luftfartyg ska utformas som ett stöd för end-to-end-kommunikation och så att en sammanhängande användning av kommunikationstjänster säkerställs med de luft-mark-applikationer som definieras i de Icao-standarder som anges i punkterna 2 och 3 i bilaga III i det luftrum som avses i artikel 1.3.

2. Kommunikation mellan mark och luftfartyg ska uppfylla säkerhets- och prestandakraven för de datalänktjänster som anges i bilaga II.

3. Kommunikation mellan mark och luftfartyg ska baseras på en gemensam adressordning.

4. Sändning och mottagning av dataenheter mellan system på marken och i luftfartyg som fungerar som värdar för luft-mark-applikationer som definieras i de Icao-standarder som anges i punkterna 2 och 3 i bilaga III ska baseras på kommunikationsprotokoll som uppfyller de Icao-standarder som definierar kommunikationsnätet ATN (Aeronautical Telecommunication Network) som avses i punkt 4 i bilaga III.

5. Egenskaperna för system för kommunikation mellan mark och luftfartyg samt sändning och mottagning av bitramar mellan kommunikationssystem på marken och i luftfartyg ska uppfylla de Icao-standarder som definierar den mycket högfrekventa digitala länken Mode 2 (VDL Mode 2) som avses i punkt 5 i bilaga III.

Del C: Krav för kommunikation mellan mark och luftfartyg som är baserad på andra kommunikationsprotokoll

1. Kommunikation mellan mark och luftfartyg ska utformas som ett stöd för end-to-end-kommunikation och så att en sammanhängande användning av kommunikationstjänster säkerställs med de luft-mark-applikationer som definieras i de Icao-standarder som anges i punkterna 2 och 3 i bilaga III i det luftrum som avses i artikel 1.3.

2. Kommunikation mellan mark och luftfartyg ska uppfylla säkerhets- och prestandakraven för de datalänktjänster som anges i bilaga II.

3. Kommunikation mellan mark och luftfartyg ska baseras på en gemensam adressordning.

4. Sändning och mottagning av bitramar mellan kommunikationssystem på marken och i luftfartyg ska baseras på kommunikationsprotokoll som uppfyller villkoren i del D.

Del D: Villkor som avses i del C

1. Kommunikationsprotokollen måste stödja end-to-end-kommunikation.

2. Kommunikationsprotokollen måste omfattas av säkerhetsbevisning för att visa att de uppfyller säkerhets- och prestandakraven för de datalänktjänster som anges i bilaga II.

3. Kommunikationsprotokollen måste stödja dubbelriktad punkt-till-punkt-kommunikation via de delar av radiofrekvensspektrumet som Icao anser är lämpliga för datakommunikation mellan mark och luftfartyg till stöd för flygtrafikledning.

4. Kommunikationsprotokollen måste omfatta en mekanism för en öppen och tydlig hantering av mobila anslutningar mellan markbaserade och luftburna system.

5. Kommunikationsprotokollen måste specificeras och valideras med avseende på luftvärdighetsbestämmelser och bestämmelser om operativt godkännande som tillämpas på kommunikationsutrustning för luftfartyg.

6. Kommunikationssystem som stöder dessa protokoll får inte ha några negativa effekter på luftburna eller markbaserade installationer som stöder VDL 2.

BILAGA V

Krav för den bedömning som avses i artikel 11 av komponenters överensstämmelse eller lämplighet

1. Kontrollen ska visa att de komponenter som används för att genomföra datalänktjänster, end-to-end-kommunikation och kommunikation mellan mark och luftfartyg uppfyller de tillämpliga kraven i denna förordning eller att de är lämpliga för användning medan komponenterna är i drift i testmiljön.

2. Tillverkaren ska svara för bedömningen av överensstämmelse och särskilt göra följande:

   — Ange en lämplig testmiljö.

   — Kontrollera att testplanen innehåller en beskrivning av komponenterna i testmiljön.

   — Kontrollera att testplanen täcker de tillämpliga kraven fullt ut.

   — Se till att de tekniska underlagen och testplanen överensstämmer med varandra och håller god kvalitet.

   — Planera organisationen av testet, personalresurser samt installation och konfigurering av testplattformen.

   — Utföra inspektioner och test enligt testplanen.

   — Utarbeta en rapport som redovisar resultaten av inspektioner och test.

3. Tillverkaren ska sörja för att de komponenter i testmiljön som används för att genomföra datalänktjänster, end-to-end-kommunikation och kommunikation mellan mark och luftfartyg uppfyller de tillämpliga kraven i denna förordning.

4. Om kontrollen visar att komponenterna uppfyller kraven på överensstämmelse eller lämplighet, åligger det tillverkaren att upprätta en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet. I försäkran ska anges de tillämpliga krav enligt denna förordning som komponenten uppfyller och tillhörande användningsvillkor enligt punkt 3 i bilaga III till förordning (EG) nr 552/2004.

BILAGA VI

Villkor som avses i artikel 12

1. Leverantören av flygtrafiktjänster måste ha interna rapporteringsrutiner som garanterar och visar att bedömningarna i kontrollen är opartiska och självständiga.

2. Leverantören av flygtrafiktjänster måste se till att den personal som deltar i kontrollerna utför dem med största möjliga yrkesintegritet och tekniska kunnande och står fri från alla former av påtryckningar och incitament, särskilt av ekonomisk art, som kan påverka dess bedömning eller resultatet av dess inspektioner, framför allt från personer eller grupper av personer som påverkas av kontrollernas resultat.

3. Leverantören av flygtrafiktjänster måste se till att den personal som deltar i kontrollerna har tillgång till utrustning som gör att den kan utföra erforderliga kontrollåtgärder på ett riktigt sätt.

4. Leverantören av flygtrafiktjänster måste se till att den personal som deltar i kontrollerna har god teknisk och yrkesmässig utbildning, tillfredsställande kunskap om kraven beträffande de kontroller den ska utföra, tillräcklig erfarenhet av sådan verksamhet samt den förmåga som krävs för att upprätta EG-försäkran, registrera uppgifter och utarbeta rapporter som bevis på att kontrollerna har utförts.

5. Leverantören av flygtrafiktjänster måste se till att den personal som deltar i kontrollerna är kapabel att utföra kontrollåtgärderna på ett opartiskt sätt. Deras ersättning ska inte vara beroende av antalet utförda kontrollåtgärder eller resultatet av dessa.

BILAGA VII

Del A: Krav för kontroll av system som avses i artikel 12.1

1. Kontrollen av system som anges i artikel 1.2 ska visa att systemen överensstämmer med de tillämpliga kraven i denna förordning i en utvärderingsmiljö som motsvarar systemens verkliga driftsmiljö.

2. Kontrollen av system som anges i artikel 1.2 ska genomföras i överensstämmelse med tillämpliga och erkända testmetoder.

3. Testverktygen som används för kontroll av de system som anges i artikel 1.2 ska ha erforderlig funktionalitet.

4. Kontrollen av system som anges i artikel 1.2 ska resultera i de delar av den tekniska dokumentation som krävs enligt punkt 3 i bilaga IV till förordning (EG) nr 552/2004. Dessutom ska följande delar finnas med:

   — Beskrivning av genomförandet av kontrollen.

   — Redogörelse för inspektioner och test som genomförts innan systemet togs i drift.

5. Leverantören av flygtrafiktjänster ska svara för kontrollerna och särskilt göra följande:

   — Ange en lämplig driftsmiljö och teknisk utvärderingsmiljö som motsvarar den verkliga driftsmiljön.

   — Kontrollera att testplanen beskriver integreringen av system som anges i artikel 1.2 i en driftsmiljö och teknisk utvärderingsmiljö.

   — Kontrollera att testplanen fullt ut täcker denna förordnings krav avseende tillämplig driftskompatibilitet och prestanda.

   — Se till att de tekniska underlagen och testplanen överensstämmer med varandra och håller god kvalitet.

   — Planera organisationen av testet, personalresurser samt installation och konfigurering av testplattformen.

   — Utföra inspektioner och test enligt testplanen.

   — Utarbeta en rapport som redovisar resultaten av inspektioner och test.

6. Leverantören av flygtrafiktjänster ska se till att de system som anges i artikel 1.2 och som används i en operativ utvärderingsmiljö uppfyller de tillämpliga kraven i denna förordning.

7. Om kontrollen visar att kraven uppfylls, ska leverantören av flygtrafiktjänster upprätta en EG-försäkran om kontroll av systemen och överlämna den till den nationella tillsynsmyndigheten tillsammans med den tekniska dokumentation som krävs enligt artikel 6 i förordning (EG) nr 552/2004.

Del B: Krav för kontroll av system som avses i artikel 12.2

1. Kontrollen av system som anges i artikel 1.2 ska visa att systemen överensstämmer med de tillämpliga kraven i denna förordning i en utvärderingsmiljö som motsvarar systemens verkliga driftsmiljö.

2. Kontrollen av system som anges i artikel 1.2 ska genomföras i överensstämmelse med tillämpliga och erkända testmetoder.

3. Testverktygen som används för kontroll av de system som anges i artikel 1.2 ska ha erforderlig funktionalitet.

4. Kontrollen av system som anges i artikel 1.2 ska resultera i de delar av den tekniska dokumentation som krävs enligt punkt 3 i bilaga IV till förordning (EG) nr 552/2004. Dessutom ska följande delar finnas med:

   — Beskrivning av genomförandet av kontrollen.

   — Redogörelse för inspektioner och test som genomförts innan systemet togs i drift.

5. Leverantören av flygtrafiktjänsterna ska ange en lämplig driftsmiljö och teknisk utvärderingsmiljö som motsvarar den verkliga driftsmiljön. Leverantören ska låta ett anmält organ utföra kontrollerna.

6. Det anmälda organet ska svara för kontrollerna och särskilt göra följande:

   — Kontrollera att testplanen beskriver integreringen av system som anges i artikel 1.2 i en driftsmiljö och teknisk utvärderingsmiljö.

   — Kontrollera att testplanen fullt ut täcker kraven i denna förordning.

   — Se till att de tekniska underlagen och testplanen överensstämmer med varandra och håller god kvalitet.

   — Planera organisationen av testet, personalresurser samt installation och konfigurering av testplattformen.

   — Utföra inspektioner och test enligt testplanen.

   — Utarbeta en rapport som redovisar resultaten av inspektioner och test.

7. Det anmälda organet ska se till att de system som anges i artikel 1.2 och som används i en operativ utvärderingsmiljö uppfyller de tillämpliga kraven i denna förordning.

8. Om kontrollerna visar att kraven uppfylls, ska det anmälda organet upprätta ett EG-intyg om överensstämmelse beträffande de uppgifter organet utfört.

9. Därefter ska leverantören av flygtrafiktjänster upprätta en EG-försäkran om kontrollen av systemen och överlämna den till den nationella tillsynsmyndigheten tillsammans med den tekniska dokumentation som krävs i enlighet med artikel 6 i förordning (EG) nr 552/2004.