Denne tekst tjener udelukkende som dokumentationsværktøj og har ingen retsvirkning. EU's institutioner påtager sig intet ansvar for dens indhold. De autentiske udgaver af de relevante retsakter, inklusive deres betragtninger, er offentliggjort i den Europæiske Unions Tidende og kan findes i EUR-Lex. Disse officielle tekster er tilgængelige direkte via linkene i dette dokument

►**B**

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 1206/2011

af 22. november 2011

om fastlæggelse af krav til luftfartøjsidentifikation med henblik på overvågning af det fælles europæiske luftrum

(EØS-relevant tekst)

(EUT L 305 af 23.11.2011, s. 23)

Ændret ved:

		Tidende		
		nr.	side	dato
►**M1**	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/587 af 29. april 2020	L 138	1	30.4.2020

▼B

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 1206/2011

af 22. november 2011

om fastlæggelse af krav til luftfartøjsidentifikation med henblik på overvågning af det fælles europæiske luftrum

(EØS-relevant tekst)

Artikel 1

Genstand

Ved denne forordning fastsættes krav til systemer, som bidrager til at stille overvågningsoplysninger til rådighed, samt komponenter og tilhørende procedurer med henblik på at sikre en utvetydig og kontinuerlig individuel identifikation af luftfartøjer i EATMN.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på overvågningskæden bestående af:

a) overvågningssystemers luftbårne komponenter og tilknyttede procedurer

b) jordbaserede overvågningssystemer samt deres komponenter og tilknyttede procedurer

c) systemer og procedurer til lufttrafiktjenester, navnlig systemer til behandling af flyvedata, systemer til behandling af overvågningsdata og systemer til behandling af menneske/maskine-grænseflader

d) jord-jord- og luft-jord-kommunikationssystemer samt deres komponenter og tilknyttede procedurer, der benyttes til distribution af overvågningsdata.

2. Denne forordning finder anvendelse på alle flyvninger, der gennemføres som almen lufttrafik i overensstemmelse med instrumentflyveregler inden for det luftrum, der defineres i artikel 1, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 ([1]).

Artikel 3

Definitioner

Med henblik på denne forordning finder definitionerne i artikel 2 i forordning (EF) nr. 549/2004 anvendelse.

Herudover forstås ved:

1) "luftfartøjsidentifikation": en gruppe bogstaver, tal eller en kombination heraf, som enten er identisk med eller er den tilsvarende kodebetegnelse for det flykaldesignal, der skal benyttes i luft-jord-kommunikation, og som benyttes til at identificere luftfartøjet i lufttrafiktjenesternes jord-jord-kommunikation

([1]) EUT L 96 af 31.3.2004, s. 20.

▼B

2) "SSR-kode": en af de 4 096 identitetskoder til sekundær radarovervågning, som kan sendes af overvågningssystemers luftbårne komponenter

3) "særskilt SSR-kode": en firecifret identitetskode til sekundær radarovervågning, hvori de to sidste cifre ikke er "00"

4) "downlink-luftfartøjsidentifikation": luftfartøjsidentifikation, der sendes fra overvågningssystemers luftbårne komponenter via et luft-jord-overvågningssystem

5) "conspicuity code": en særskilt SSR-kode, der er udpeget til særlige formål

6) "overflyvning": en flyvning ind i et afgrænset luftrum fra en tilstødende sektor, som efterfølgende gennemflyver det afgrænsede luftrum og forlader det afgrænsede luftrum ved overgangen til en tilstødende sektor

7) "ankommende flyvning": en flyvning ind i et afgrænset luftrum fra en tilstødende sektor, som efterfølgende gennemflyver det afgrænsede luftrum og lander på en destination i det afgrænsede luftrum

8) "afgående flyvning": en flyvning, der afgår fra en flyveplads inden for et afgrænset luftrum, som efterfølgende gennemflyver det afgrænsede luftrum og enten lander på en flyveplads inden for det afgrænsede luftrum eller forlader det afgrænsede luftrum ved overgangen til en tilstødende sektor

9) "operatør": en person, organisation eller virksomhed, som udfører eller tilbyder at udføre en luftfartøjsoperation

10) "kodetildelingsliste": et dokument med angivelse af den samlede fordeling af SSR-koder til medlemsstater og lufttrafiktjenesteenheder, som medlemsstaterne har truffet aftale om og offentliggjort i ICAO's Air Navigation Plan, European Region

11) "kooperativ overvågningskæde": en overvågningskæde, der benytter både jordbaserede og luftbårne komponenter til at fastlægge overvågningsdataelementer

12) "integrated initial flight plan processing system": et system under det fælles europæiske lufttrafikstyringsnet, gennem hvilket en centraliseret flyplanbehandlings- og distributionstjeneste, som tager sig af modtagelse, validering og distribution af flyveplaner, udøves i det luftrum, som denne forordning finder anvendelse på.

Artikel 4

Præstationskrav

1. Medlemsstater, som er ansvarlige for at stille lufttrafiktjenester til rådighed i det luftrum, der er defineret i bilag I, skal sikre, at der indføres en kapacitet til at identificere individuelle luftfartøjer via downlink-luftfartøjsidentifikation for:

▼B

a) mindst 50 % af alle overflyvninger af den enkelte medlemsstats afgrænsede luftrum og

b) mindst 50 % af det samlede antal af alle ankommende flyvninger og afgående flyvninger inden for den enkelte medlemsstats afgrænsede luftrum.

2. Luftfartstjenesteudøvere skal senest den 2. januar 2020 sikre, at den kooperative overvågningskæde har den fornødne kapacitet, således at de kan identificere individuelle luftfartøjer via downlink-luftfartøjsidentifikation.

3. Luftfartstjenesteudøvere, der identificerer individuelle luftfartøjer via downlink-luftfartøjsidentifikationen, skal sikre, at de opfylder kravene i bilag II.

4. Luftfartstjenesteudøvere, der identificerer individuelle luftfartøjer med særskilte SSR-koder uden for det luftrum, som er afgrænset i bilag I, skal sikre, at de opfylder kravene i bilag III.

5. Luftfartstjenesteudøvere skal sikre, at:

a) de i artikel 2, stk. 1, litra b), c) og d) nævnte systemer om fornødent tages i brug til støtte for de krav, der er fastsat i stk. 3 og 4 i nærværende artikel

b) de i artikel 2, stk. 1, litra b), c) og d) nævnte systemer eller procedurer om fornødent tages i brug for at informere flyveledere om utilsigtet dublering af SSR-kodetildelinger.

6. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at:

a) dele af luftrummet anmeldes til den centraliserede flyplanbehandlings- og distributionstjeneste, jf. punkt 1 i bilag II, til støtte for kravene i stk. 1 og 2 i nærværende artikel og 6, litra b) i nærværende stykke.

b) IFPS (integrated initial flight plan processing system) meddeler alle berørte luftfartstjenesteudøvere, hvilke flyvninger der er berettiget til at anvende den "conspicuity code", der er nævnt i litra c).

c) alle medlemsstater når til enighed om en fælles "conspicuity code", som koordineres med europæiske tredjelande, og som udelukkende tildeles de luftfartøjer, der identificeres individuelt via downlink-luftfartøjsidentifikationen.

▼B

Artikel 5

Sikkerhedskrav

1. Medlemsstaterne skal sikre, at ændringer i de eksisterende systemer nævnt i artikel 2, stk. 1, litra b), c) og d) eller indførelsen af nye systemer sker efter en sikkerhedsvurdering, herunder fareidentifikation, risikovurdering og risikoreduktion, som gennemføres af de berørte parter.

2. Under de i stk. 1 nævnte vurderinger tages der som minimum hensyn til kravene i bilag IV.

Artikel 6

Komponenternes overensstemmelse eller anvendelsesegnethed

Inden der udstedes en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed i henhold til artikel 5 i forordning (EF) nr. 552/2004, skal fabrikanter af komponenter til de systemer, der er anført i nærværende forordnings artikel 2, stk. 1, eller deres bemyndigede og i Unionen etablerede repræsentanter vurdere de pågældende komponenters overensstemmelse eller anvendelsesegnethed i henhold til kravene i bilag V.

Certificeringsprocesser i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 ([1]) anses dog for acceptable procedurer for overensstemmelsesvurdering af komponenter, hvis de omfatter påvisning af overensstemmelse med nærværende forordnings krav til præstationer og sikkerhed.

Artikel 7

Systemverifikation

1. Luftfartstjenesteudøvere, der kan påvise eller har påvist, at de opfylder betingelserne i bilag VI, skal foretage en verifikation af de i artikel 2, stk. 1, litra b), c) og d) omhandlede systemer efter kravene i bilag VII, del A.

2. Luftfartstjenesteudøvere, der ikke kan påvise, at de opfylder betingelserne i bilag VI, skal indgå aftale med et bemyndiget organ om verifikation af systemerne i artikel 2, stk. 1, litra b), c) og d). Verifikationen gennemføres i overensstemmelse med kravene i bilag VII, del B.

3. Certificeringsprocesser i henhold til forordning (EF) nr. 216/2008 anses for acceptable procedurer for verifikation af systemer, hvis de omfatter påvisning af overensstemmelse med nærværende forordnings krav til præstationer og sikkerhed.

([1]) EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1.

▼B

Artikel 8

Yderligere krav til luftfartstjenesteudøverne

1. Luftfartstjenesteudøvere sikrer, at det berørte personale på behørig vis oplyses om kravene i denne forordning, og at personalet har modtaget tilstrækkelig uddannelse i sine jobfunktioner.

2. Luftfartstjenesteudøvere skal:

a) udarbejde og opdatere driftshåndbøger, der indeholder de instrukser og oplysninger, der er nødvendige for, at det relevante personale kan anvende denne forordning

b) sikre, at håndbøgerne i litra a) er tilgængelige og opdaterede, og at deres opdatering og distribution er underkastet passende kvalitets- og dokumentationshåndtering

c) sikre, at arbejdsmetoderne og driftsprocedurerne er i overensstemmelse med denne forordning.

Artikel 9

Yderligere krav til operatører

1. Operatører træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at det personale, der betjener og vedligeholder overvågningsudstyret, oplyses om denne forordnings relevante bestemmelser, at personalet har modtaget tilstrækkelig uddannelse i sine jobfunktioner, og at instrukser i brugen af dette udstyr findes i cockpittet.

2. Operatører træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at downlink-luftfartøjsidentifikation stilles til rådighed, når det er operationelt påkrævet, jf. artikel 4, stk. 1, og artikel 4, stk. 2.

3. Operatører skal sikre, at indstillingen af downlink-luftfartøjsidentifikation, jf. stk. 4, er i overensstemmelse med flyveplanens punkt 7 "fly identifikation" af flyveplanen omtalt i bilag I, punkt 2, til Kommissionens forordning (EF) nr. 1033/2006 ([1]).

4. Operatører af disse luftfartøjer, der har kapacitet til at ændre downlink-luftfartøjsidentifikation, jf. stk. 2, i luften, skal sikre, at downlink-luftfartøjsidentifikation ikke ændres under flyvningen, medmindre luftfartstjenesteudøverne anmoder herom.

Artikel 10

Yderligere krav til medlemsstaterne

Medlemsstaterne skal sikre overensstemmelse med forordningen, herunder offentliggørelse af relevante oplysninger i nationale luftfartspublikationer.

([1]) EUT L 186 af 7.7.2006, s. 46.

▼B

Artikel 11

Fritagelser

1. I det særlige tilfælde, hvor lufttrafiktjenester i indflyvningsområdet stilles til rådighed af militære enheder eller under militærets opsyn, og begrænsninger med hensyn til offentlige indkøb hindrer overholdelsen af artikel 4, stk. 2, meddeler medlemsstaterne senest den 31. december 2017 Kommissionen en frist, hvor downlink-luftfartøjsidentifikation skal være indført, og denne må ikke være senere end den 2. januar 2025.

2. Efter samråd med netadministratoren og senest den 31. december 2018 kan Kommissionen genvurdere fritagelser, der meddeles i henhold til stk. 1, som kan have betydelig indvirkning på EATMN.

Artikel 12

Ikrafttræden og anvendelse

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den 9. februar 2012.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

▼B

BILAG I

Luftrum, jf. artikel 4, stk. 1 og artikel 4, stk. 4

Det i artikel 4, stk. 1, og artikel 4, stk. 4 omhandlede luftrum omfatter følgende flyveinformationsregioner (FIR) og øvre flyveinformationsregioner (UIR):

1. Wien FIR
2. Prag FIR
3. Bruxelles FIR/UIR
4. Bordeaux, Brest, Marseille, Paris og Reims FIR og Frankrig UIR
5. Bremen, Langen og München FIR og Hannover og Rhein UIR
6. Athen FIR og Grækenland UIR
7. Budapest FIR
8. Brindisi FIR/UIR, Milano FIR/UIR og Rom FIR/UIR
9. Amsterdam FIR
10. Bukarest FIR.

▼B

BILAG II

Præstationskrav som nævnt i artikel 4, stk. 3

1. Dele af luftrummet, hvor individuelle luftfartøjer identificeres via downlink-luftfartøjsidentifikationen, skal anmeldes til den centraliserede flyplanbehandlings- og distributionstjeneste som input til IFPS (integrated initial flight plan processing system).

2. Medmindre en af de i punkt 3 anførte betingelser gør sig gældende, skal den "conspicuity code", der er fastsat i henhold til artikel 4, stk. 6, litra c), tildeles afgående luftfartøjer eller luftfartøjer, for hvilke en ændret kode er påkrævet i henhold til stk. 6, hvis følgende betingelser er opfyldt:

   a) downlink-luftfartøjsidentifikation stemmer overens med den tilsvarende angivelse i dette luftfartøjs flyveplan, og

   b) IFPS (integrated initial flight plan processing system) har meddelt, at luftfartøjet kan komme i betragtning til at få tildelt en "conspicuity code".

3. En "conspicuity code" tildeles ikke de luftfartøjer, der er nævnt i punkt 2, hvis en af følgende betingelser er opfyldt:

   a) beredskabsforanstaltninger, der gør det påkrævet at tildele særskilte SSR-koder til luftfartøjer, er iværksat af en luftfartstjenesteudøver, som udsættes for uforudsete udfald af den jordbaserede overvågning

   b) ekstraordinære militære beredskabsforanstaltninger gør det påkrævet for luftfartstjenesteudøvere at tildele særskilte SSR-koder til luftfartøjer

▼M1

   c) et luftfartøj, som er berettiget til at få tildelt en »conspicuity code«, der er fastsat i henhold til artikel 4, stk. 6, litra c), forlader eller på anden måde sendes ud af det luftrum, der er nævnt i punkt 1

   d) statsluftfartøjer, der medvirker i nationalt følsomme operationer eller træning, hvor sikkerhed og fortrolighed er påkrævet.

▼B

4. Luftfartøjer, der ikke får tildelt den "conspicuity code", der er fastsat i henhold til artikel 4, stk. 6, litra c), tildeles en SSR-kode, der er i overensstemmelse med den kodetildelingsliste, som medlemsstaterne har truffet aftale om, og som skal koordineres med europæiske tredjelande.

5. Når en SSR-kode er tildelt et luftfartøj, foretages en kontrol ved førstgivne lejlighed for at bekræfte, at den SSR-kode, som er indstillet af piloten, stemmer overens med den, der er tildelt flyvningen.

6. SSR-koder, der er tildelt luftfartøjer af luftfartstjenesteudøvere i nabolande, skal automatisk kontrolleres for at konstatere, om tildelingerne kan bibeholdes i overensstemmelse med en kodetildelingsliste, som medlemsstaterne har truffet aftale om, og som skal koordineres med europæiske tredjelande.

▼B

7. Sammen med tilgrænsende luftfartstjenesteudøvere, der identificerer individuelle luftfartøjer med særskilte SSR-koder, oprettes der formelle ordninger med følgende minimumsindhold:

   a) luftfartstjenesteudøvere i nabolande pålægges at overføre luftfartøjer med verificerede særskilte SSR-koder, der er tildelt i overensstemmelse med en kodetildelingsliste, som medlemsstaterne har truffet aftale om, og som skal koordineres med europæiske tredjelande

   b) det pålægges at underrette modtagende enheder om enhver observeret uregelmæssighed i henseende til driften af overvågningssystemers luftbårne komponenter.

▼B

BILAG III

Præstationskrav som nævnt i artikel 4, stk. 4

Individuelle systemer, der anvendes ved tildeling af SSR-koder, skal have følgende funktionsmuligheder:

a) SSR-koder skal automatisk tildeles til luftfartøjer i overensstemmelse med en kodetildelingsliste, som medlemsstaterne har truffet aftale om, og som skal koordineres med europæiske tredjelande

b) SSR-koder, der er tildelt luftfartøjer, som overføres fra luftfartstjenesteudøvere i nabolande, skal kontrolleres for at konstatere, om tildelingerne kan bibeholdes i overensstemmelse med en kodetildelingsliste, som medlemsstaterne har truffet aftale om, og som skal koordineres med europæiske tredjelande

c) SSR-koderne inddeles i forskellige kategorier, således at det er muligt at differentiere kodetildelingen

d) SSR-koder fra de forskellige kategorier, der er nævnt i litra c) tildeles efter flyveretningen

e) flere samtidige tildelinger af den samme SSR-kode må foretages til flyvninger, der opererer i konfliktfrie retninger.

▼B

BILAG IV

De i artikel 5 omhandlede krav

1. Præstationskravene i artikel 4, stk. 3, 4, 5 litra b) og 6.
2. Tillægskravene i artikel 9, stk. 1, 2, 3 og. 4.

▼B

BILAG V

Krav til vurdering af overensstemmelse eller anvendelsesegnethed for de komponenter, der nævnes i artikel 6

1. Verifikationen af overensstemmelse skal påvise, at komponenterne lever op til de gældende krav i denne forordning eller er anvendelsesegnede i testmiljøet.

2. Overensstemmelsesvurderingen tilrettelægges af fabrikanten, som herunder bl.a. skal:

   a) fastlægge et velegnet testmiljø

   b) verificere, at testplanen beskriver komponenterne i testmiljøet

   c) verificere, at testplanen omfatter alle gældende krav

   d) sikre, at der er god sammenhæng, og at den tekniske kvalitet er høj i den tekniske dokumentation og testplanen

   e) planlægge testens forløb, personaleressourcerne samt installation og konfiguration af testplatformen

   f) udføre inspektioner og test i henhold til testplanen

   g) skrive en rapport, hvor resultaterne af inspektioner og test forelægges.

3. Fabrikanten skal sikre, at komponenterne, jf. artikel 6, som inddrages i testmiljøet, opfylder denne forordnings gældende krav.

4. Når verifikationen af overensstemmelsen eller anvendelsesegnetheden er fuldført med tilfredsstillende resultat, skal fabrikanten på eget ansvar udforme en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed med en specifikation navnlig af de krav i forordningen, som komponenten opfylder, og de dertil knyttede anvendelsesbetingelser, jf. interoperabilitetsforordningens punkt 3 i bilag III til forordning (EF) nr. 552/2004.

▼B

BILAG VI

Betingelser som omhandlet i artikel 7, stk. 1 og 2

1. Luftfartstjenesteudøveren skal have interne rapporteringsmetoder, der sikrer og påviser, at verifikationsarbejdet udføres upartisk og uafhængigt.

2. Luftfartstjenesteudøveren skal sørge for, at verifikationspersonalet udfører kontrolarbejdet med den største faglige integritet og tekniske kompetence, og at det ikke udsættes for pression eller incitamenter, navnlig af økonomisk art, som kunne få indvirkning på deres vurdering eller på resultaterne af deres kontrolarbejde, især fra personer eller grupper af personer, der har interesse i verifikationsresultaterne.

3. Luftfartstjenesteudøveren skal sørge for, at verifikationspersonalet har adgang til udstyr, der sætter det i stand til at udføre det fornødne kontrolarbejde korrekt.

4. Luftfartstjenesteudøveren skal sikre, at verifikationspersonalet har en solid teknisk og faglig uddannelse, tilfredsstillende kendskab til kravene til de verifikationer, de skal udføre, tilstrækkelig erfaring med den type arbejde og færdighed i at udarbejde erklæringer, registreringer og rapporter, der påviser, at verifikationerne er udført.

5. Luftfartstjenesteudøveren skal sørge for, at verifikationspersonalet er i stand til at udføre kontrolarbejdet upartisk. Deres aflønning må hverken afhænge af, hvor mange kontrolopgaver de udfører, eller af resultatet af disse.

▼B

BILAG VII

DEL A

Krav til verifikation af de systemer, der er omhandlet i artikel 7, stk. 1

1. Verifikationen af de systemer, der nævnes i artikel 2, stk. 1, litra b), c) og d) skal påvise disse systemers overensstemmelse med denne forordnings krav til interoperabilitet, præstationer og sikkerhed i et vurderingsmiljø, der svarer til disse systemers driftsomgivelser.

2. Verifikationen af systemerne i artikel 2, stk. 1, litra b), c) og d) skal udføres efter velegnede og anerkendte testmetoder.

3. Testværktøj til verifikation af systemerne i artikel 2, stk. 1, litra b), c) og d) skal være udstyret med egnede funktioner.

4. Verifikationen af systemer i artikel 2, stk. 1, litra b), c) og d) skal resultere i det indhold af den tekniske beskrivelse, der forlanges i punkt 3 i bilag IV til forordning (EF) nr. 552/2004 samt:

   a) en beskrivelse af gennemførelsen

   b) en rapport om de inspektioner og test, der er gennemført inden ibrugtagningen af systemet.

5. Verifikationsarbejdet tilrettelægges af luftfartstjenesteudøveren, som bl.a. skal:

   a) fastlægge et velegnet driftsmæssigt og teknisk vurderingsmiljø, der svarer til det virkelige driftsmiljø

   b) verificere, at testplanen beskriver, hvordan systemerne, jf. artikel 2, stk. 1, litra b), c) og d) integreres i et driftsmæssigt og teknisk vurderingsmiljø

   c) verificere, at testplanen omfatter alle denne forordnings krav til præstationer og sikkerhed

   d) sikre, at der er god sammenhæng, og at den tekniske kvalitet er høj i den tekniske dokumentation og testplanen

   e) planlægge testens forløb, personaleressourcerne samt installation og konfiguration af testplatformen

   f) udføre inspektioner og test efter testplanens specifikationer

   g) skrive en rapport, hvor resultaterne af inspektioner og test forelægges.

6. Luftfartstjenesteudøveren skal sikre, at systemerne i artikel 2, stk. 1, litra b), c) og d) opfylder denne forordnings krav til præstationer og sikkerhed i systemer, der drives i et driftsmæssigt velegnet vurderingsmiljø.

7. Når verifikationen af overensstemmelsen er fuldført med tilfredsstillende resultat, udarbejder luftfartstjenesteudøveren en EF-erklæring om systemverifikation og forelægger den for den nationale tilsynsmyndighed sammen med den tekniske beskrivelse, jf. artikel 6 i forordning (EF) nr. 552/2004.

▼B

DEL B

Krav til verifikation af de systemer, der er omhandlet i artikel 7, stk. 2

1. Verifikationen af de systemer, der nævnes i artikel 2, stk. 1, litra b), c) og d) skal påvise disse systemers overensstemmelse med denne forordnings krav til præstationer og sikkerhed i et vurderingsmiljø, der svarer til disse systemers driftsomgivelser.

2. Verifikationen af systemerne i artikel 2, stk. 1, litra b), c) og d) skal udføres efter velegnede og anerkendte testmetoder.

3. Testværktøj til verifikation af systemerne i artikel 2, stk. 1, litra b), c) og d) skal være udstyret med egnede funktioner.

4. Verifikationen af systemer i artikel 2, stk. 1, litra b), c) og d) skal resultere i det indhold af den tekniske beskrivelse, der forlanges i punkt 3 i bilag IV til forordning (EF) nr. 552/2004 samt:

   a) en beskrivelse af gennemførelsen

   b) en rapport om de inspektioner og test, der er gennemført inden ibrugtagningen af systemet.

5. Luftfartstjenesteudøveren skal fastlægge et velegnet driftsmæssigt og teknisk vurderingsmiljø, der svarer til det virkelige driftsmiljø og lade et bemyndiget organ udføre verifikationen.

6. Verifikationen tilrettelægges af det bemyndigede organ, som bl.a. skal:

   a) verificere, at testplanen beskriver, hvordan systemerne, jf. artikel 2, stk. 1, litra b), c) og d) integreres i et driftsmæssigt og teknisk vurderingsmiljø

   b) verificere, at testplanen omfatter alle denne forordnings krav til præstationer og sikkerhed

   c) sikre, at der er god sammenhæng, og at den tekniske kvalitet er høj i den tekniske dokumentation og testplanen

   d) planlægge testens forløb, personaleressourcerne samt installation og konfiguration af testplatformen

   e) udføre inspektioner og test i henhold til testplanen

   f) skrive en rapport, hvor resultaterne af inspektioner og test forelægges.

7. Det bemyndigede organ skal sikre, at systemerne i artikel 2, stk. 1, litra b), c) og d) opfylder denne forordnings krav til præstationer og sikkerhed i systemer, der drives i et vurderingsmiljø, der svarer til det virkelige driftsmiljø.

8. Når verifikationsopgaverne er fuldført med tilfredsstillende resultat, skal det bemyndigede organ udarbejde en overensstemmelsesattest, for så vidt angår de udførte opgaver.

9. Derefter udarbejder luftfartstjenesteudøveren en EF-erklæring om systemverifikation og forelægger den for den nationale tilsynsmyndighed sammen med den tekniske beskrivelse, jf. artikel 6 i forordning (EF) nr. 552/2004.