Dieser Text dient lediglich zu Informationszwecken und hat keine Rechtswirkung. Die EU-Organe übernehmen keine Haftung für seinen Inhalt. Verbindliche Fassungen der betreffenden Rechtsakte einschließlich ihrer Präambeln sind nur die im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten und auf EUR-Lex verfügbaren Texte. Diese amtlichen Texte sind über die Links in diesem Dokument unmittelbar zugänglich

►**B**

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 1206/2011 DER KOMMISSION

vom 22. November 2011

zur Festlegung der Anforderungen an die Luftfahrzeugidentifizierung für die Überwachung im einheitlichen europäischen Luftraum

(Text von Bedeutung für den EWR)

(ABl. L 305 vom 23.11.2011, S. 23)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►**M1**	Durchführungsverordnung (EU) 2020/587 der Kommission vom 29. April 2020	L 138	1	30.4.2020

▼B

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 1206/2011 DER KOMMISSION

vom 22. November 2011

zur Festlegung der Anforderungen an die Luftfahrzeugidentifizierung für die Überwachung im einheitlichen europäischen Luftraum

(Text von Bedeutung für den EWR)

Artikel 1

Gegenstand

In dieser Verordnung werden Anforderungen an die Systeme, die zur Bereitstellung von Überwachungsinformationen beitragen, ihre Komponenten und zugehörigen Verfahren festgelegt, um eine eindeutige und lückenlose Identifizierung einzelner Luftfahrzeuge innerhalb des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes (im Folgenden „E-ATMN“) zu gewährleisten.

Artikel 2

Geltungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für die Überwachungskette aus:

a) bordseitigen Komponenten von Überwachungssystemen und zugehörigen Verfahren;

b) bodenseitigen Überwachungssysteme, ihren Komponenten und zugehörigen Verfahren;

c) Systemen und Verfahren für Flugverkehrsdienste, insbesondere Systemen für die Verarbeitung von Flugdaten und Überwachungsdaten und Mensch-Maschine-Schnittstellensysteme;

d) Boden/Boden- und Bord/Boden-Kommunikationssystemen, ihren Komponenten und zugehörigen Verfahren zur Weiterleitung von Überwachungsdaten.

(2) Diese Verordnung gilt für alle Flüge, die als allgemeiner Flugverkehr nach Instrumentenflugregeln innerhalb des Luftraums, der in Artikel 1 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates [1] definiert ist, durchgeführt werden.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für diese Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen des Artikels 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004.

Ferner gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

1. „Luftfahrzeugkennung“ bezeichnet eine Gruppe aus Buchstaben und/oder Ziffern, die entweder mit dem im Flugfunkverkehr verwendeten Rufzeichen des Luftfahrzeugs übereinstimmt oder dessen kodierte Entsprechung darstellt und die verwendet wird, um das Luftfahrzeug im Boden/Boden-Fernmeldeverkehr der Flugverkehrsdienste zu identifizieren;

[1] ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20.

▼B

2. „SSR-Code“ bezeichnet einen der 4 096 Rundsichtradar-Identitätscodes, die von bordseitigen Komponenten von Überwachungssystemen übermittelt werden können;

3. „SSR-Individualcode“ bezeichnet einen vierstelligen Rundsichtradar-Identitätscode, bei dem die letzten beiden Ziffern nicht 00 sind;

4. „Downlink-Luftfahrzeugkennung“ bezeichnet die Luftfahrzeugkennung, die von bordseitigen Überwachungssystemkomponenten mittels eines Bord/Boden-Überwachungssystems übermittelt wird;

5. „Conspicuity-Code“ bezeichnet einen einzelnen SSR-Code, der zu besonderen Zwecken zugeteilt wird;

6. „Überflug“ bezeichnet einen Flug, der aus einem benachbarten Sektor in einen definierten Luftraum führt, den definierten Luftraum durchquert und den definierten Luftraum nach einem außerhalb gelegenen benachbarten Sektor verlässt;

7. „ankommender Flug“ bezeichnet einen Flug, der aus einem benachbarten Sektor in einen definierten Luftraum führt, den definierten Luftraum durchquert und an einem Ort innerhalb des definierten Luftraums landet;

8. „abgehender Flug“ bezeichnet einen Flug, der auf einem Flugplatz innerhalb eines definierten Luftraums beginnt, den definierten Luftraum durchquert und entweder auf einem Flugplatz innerhalb des definierten Luftraums landet oder den definierten Luftraum nach einem außerhalb gelegenen benachbarten Sektor verlässt;

9. „Betreiber“ bezeichnet eine Person, eine Organisation oder ein Unternehmen, die oder das Flugbetrieb durchführt oder durchzuführen beabsichtigt;

10. „Code-Zuweisungsliste“ bezeichnet ein Dokument, das die Zuweisung von SSR-Codes an Mitgliedstaaten und Stellen für Flugverkehrsdienste (ATS-Stellen) insgesamt festlegt und von Mitgliedstaaten vereinbart und im Luftfahrtplan für die ICAO-Region Europa veröffentlicht wurde;

11. „kooperative Überwachungskette“ bezeichnet eine Überwachungskette, die boden- und bordseitige Komponenten benötigt, um Überwachungsdateneinheiten zu bestimmen;

12. „Integrated Initial Flight Plan Processing System“ (im Folgenden ‚IFPS‘) ist ein System innerhalb des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes, über das für den unter diese Verordnung fallenden Luftraum eine zentralisierte Flugplanverarbeitung und -verteilung bereitgestellt wird, deren Aufgabe die Entgegennahme, Validierung und Verteilung von Flugplänen ist.

Artikel 4

Leistungsanforderungen

(1) Die für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten in dem in Anhang I definierten Luftraum zuständigen Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß eine Fähigkeit zur Identifizierung einzelner Luftfahrzeuge anhand der Downlink-Luftfahrzeugkennung geschaffen wird für

▼B

a) mindestens 50 % aller Überflüge des definierten Luftraums des einzelnen Mitgliedstaats und

b) mindestens 50 % der Summe aller ankommenden und abgehenden Flüge innerhalb des definierten Luftraums des einzelnen Mitgliedstaats.

(2) Die Flugsicherungsorganisationen stellen sicher, daß die kooperative Überwachungskette bis spätestens 2. Januar 2020 die notwendige Fähigkeit aufweist, um eine individuelle Luftfahrzeugidentifizierung mit Hilfe der Downlink-Luftfahrzeugkennung zu ermöglichen.

(3) Flugsicherungsorganisationen, die eine individuelle Luftfahrzeugidentifizierung mit Hilfe der Downlink-Luftfahrzeugkennung vornehmen, stellen sicher, daß sie die Anforderungen des Anhangs II erfüllen.

(4) Flugsicherungsorganisationen, die eine individuelle Luftfahrzeugidentifizierung mit Hilfe von SSR-Individualcodes außerhalb des in Anhang I definierten Luftraums vornehmen, stellen sicher, daß sie die Anforderungen des Anhangs III erfüllen.

(5) Die Flugsicherungsorganisationen stellen sicher, daß

a) die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben b, c und d genannten Systeme nach Bedarf bereitgestellt werden, um die Anforderungen der Absätze 3 und 4 dieses Artikels zu unterstützen;

b) die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben b, c und d genannten Systeme oder Verfahren nach Bedarf bereitgestellt werden, um die Lotsen auf eine unbeabsichtigte mehrfache Zuteilung desselben SSR-Codes aufmerksam zu machen.

(6) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, daß

a) Luftraumabschnitte der in Anhang II Nummer 1 genannten zentralisierten Flugplanungsverarbeitung und -verteilung gemeldet werden, um die Anforderungen der Absätze 1, 2 dieses Artikels und von Buchstabe b dieses Absatzes zu unterstützen;

b) das IFPS allen betroffenen Flugsicherungsorganisationen diejenigen Flüge meldet, die für die Verwendung des in Buchstabe c genannten Conspicuity-Codes in Frage kommen;

c) ein einheitlicher Conspicuity-Code von allen Mitgliedstaaten vereinbart und mit europäischen Drittländern koordiniert wird, der ausschließlich Luftfahrzeugen zugeteilt wird, deren individuelle Identifizierung anhand der Downlink-Luftfahrzeugkennung erfolgt.

▼B

Artikel 5

Sicherheitsanforderungen

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, daß vor Änderungen an den in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben b, c und d genannten bestehenden Systemen sowie vor der Einführung neuer Systeme die betroffenen Parteien eine Sicherheitsbewertung, einschließlich Gefahrenermittlung, Risikobewertung und Risikominderung durchführen.

(2) Bei den in Absatz 1 genannten Bewertungen sind mindestens die Anforderungen des Anhangs IV zugrunde zu legen.

Artikel 6

Konformität oder Gebrauchstauglichkeit von Komponenten

Vor Abgabe einer EG-Erklärung über die Konformität oder die Gebrauchstauglichkeit nach Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 bewerten die Hersteller von Komponenten der in Artikel 2 Absatz 1 dieser Verordnung genannten Systeme oder ihre in der Union niedergelassenen Bevollmächtigten die Konformität oder Gebrauchstauglichkeit dieser Komponenten anhand der Anforderungen des Anhangs V.

Zertifizierungsverfahren, die den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates [1] entsprechen, gelten jedoch als zulässige Verfahren für die Bewertung der Konformität von Komponenten, wenn sie den Nachweis der Übereinstimmung mit den Anforderungen dieser Verordnung im Hinblick auf Leistung und Sicherheit einschließen.

Artikel 7

Prüfung von Systemen

(1) Flugsicherungsorganisationen, die nachweisen können oder nachgewiesen haben, daß sie die in Anhang VI aufgeführten Bedingungen erfüllen, führen eine Prüfung der in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben b, c und d genannten Systeme in Übereinstimmung mit den Anforderungen von Anhang VII Teil A durch.

(2) Flugsicherungsorganisationen, die nicht nachweisen können, daß sie die in Anhang VI aufgeführten Bedingungen erfüllen, beauftragen eine benannte Stelle mit der Prüfung der in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben b, c und d genannten Systeme. Diese Prüfung erfolgt in Übereinstimmung mit den Anforderungen von Anhang VII Teil B.

(3) Zertifizierungsverfahren, die der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 entsprechen, gelten als zulässige Verfahren für die Prüfung von Systemen, wenn sie den Nachweis der Übereinstimmung mit den anwendbaren Anforderungen dieser Verordnung im Hinblick auf Leistung und Sicherheit einschließen.

[1] ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.

▼B

Artikel 8

Zusätzliche Anforderungen an Flugsicherungsorganisationen

(1) Die Flugsicherungsorganisationen stellen sicher, daß das gesamte betroffene Personal mit den Anforderungen dieser Verordnung vertraut gemacht und für seine Aufgaben angemessen geschult wird.

(2) Die Flugsicherungsorganisationen

a) entwickeln und pflegen Betriebshandbücher mit den einschlägigen Anleitungen und Informationen, die dem zuständigen Personal die Anwendung dieser Verordnung ermöglichen;

b) stellen sicher, daß die in Buchstabe a genannten Handbücher zugänglich sind und auf dem aktuellsten Stand gehalten werden, und daß ihre Aktualisierung und Verbreitung einem geeigneten Qualitäts- und Redaktionsmanagement unterliegen;

c) stellen sicher, daß die Arbeitsmethoden und Betriebsverfahren mit dieser Verordnung in Übereinstimmung stehen.

Artikel 9

Zusätzliche Anforderungen an Betreiber

(1) Die Betreiber treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß Personal, das Überwachungsausrüstungen bedient und wartet, ordnungsgemäß über die einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung unterrichtet wird, daß es für seine Aufgaben angemessen geschult wird und daß im Cockpit Anleitungen zur Nutzung dieser Ausrüstung vorhanden sind.

(2) Die Betreiber treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß eine Downlink-Luftfahrzeugkennung bereitgestellt wird, wenn dies betrieblich erforderlich ist, wie in Artikel 4 Absätze 1 und 2 festgelegt.

(3) Die Betreiber treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß die Einstellung der in Absatz 4 genannten Downlink-Luftfahrzeugkennung Nummer + 7 „Kennzeichnung von Luftfahrzeugen“ des Flugplans im Anhang Nummer 2 der Verordnung (EG) No 1033/2006 der Kommission ([1]) entspricht.

(4) Die Betreiber derjenigen Luftfahrzeuge, die über die Fähigkeit zur Änderung der in Absatz 2 genannten Downlink-Luftfahrzeugkennung während des Fluges verfügen, stellen sicher, daß die Downlink-Luftfahrzeugkennung während des Fluges nicht geändert wird, sofern eine solche Änderung nicht von der Flugsicherungsorganisation verlangt wird.

Artikel 10

Zusätzliche Anforderungen an die Mitgliedstaaten

Die Mitgliedstaaten, stellen sicher, daß dieser Verordnung nachgekommen wird, einschließlich der Veröffentlichung der einschlägigen Informationen in den nationalen Luftfahrthandbüchern.

([1]) ABl. L 186 vom 7.7.2006, S. 46.

▼B

Artikel 11

Ausnahmen

(1) Im besonderen Fall von Anflugbereichen, in denen Flugverkehrsdienste von militärischen Stellen oder unter militärischer Aufsicht erbracht werden und Beschränkungen bezüglich der Beschaffung die Einhaltung von Artikel 4 Absatz 2 verhindern, teilen die Mitgliedstaaten der Kommission spätestens bis zum 31. Dezember 2017 den Zeitpunkt der Einhaltung der Bestimmungen zur Downlink-Luftfahrzeugkennung mit; dies muss bis zum 2. Januar 2025 der Fall sein.

(2) Nach Konsultation des Netzmanagers kann die Kommission bis zum 31. Dezember 2018 tätig werden und die nach Absatz 1 mitgeteilten Ausnahmen, die sich erheblich auf das EATMN auswirken könnten, überprüfen.

Artikel 12

Inkrafttreten und Geltung

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem 9. Februar 2012.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

▼B

ANHANG I

Lufträume gemäß Artikel 4 Absätze 1 und 4

Die in Artikel 4 Absätze 1 und 4 genannten Lufträume schließen die folgenden Fluginformationsgebiete (FIR) und Oberen Fluginformationsgebiete (UIR) ein:

1. FIR Wien;
2. FIR Praha;
3. FIR/UIR Brussels;
4. FIR Bordeaux, Brest, Marseille, Paris und Reims sowie UIR France;
5. FIR Bremen, Langen und München sowie UIR Hannover und Rhein;
6. FIR Athinai und UIR Hellas;
7. FIR Budapest;
8. FIR/UIR Brindisi, FIR/UIR Milano und FIR/UIR Roma;
9. FIR Amsterdam;
10. FIR Bucharest.

▼B

ANHANG II

Leistungsanforderungen gemäß Artikel 4 Absatz 3

1. Luftraumabschnitte, in denen die Identifizierung einzelner Luftfahrzeuge anhand der Downlink-Luftfahrzeugkennung erfolgt, werden der zentralisierten Flugplanungsverarbeitung und –verteilung zur Aufnahme in das IFPS gemeldet.

2. Außer in den Fällen, in denen eine der in Nummer 3 genannten Bedingungen erfüllt ist, wird der in Artikel 4 Absatz 6 Buchstabe c festgelegte Conspicuity-Code abfliegenden Luftfahrzeugen oder Luftfahrzeugen, für die gemäß Anwendung von Nummer 6 ein Code-Wechsel erforderlich ist, zugeteilt, wenn die folgenden Bedingungen zutreffen:

   a) die Downlink-Luftfahrzeugkennung stimmt mit dem entsprechenden Eintrag im Flugplan für dieses Luftfahrzeug überein;

   b) das IFPS hat mitgeteilt daß das Luftfahrzeug für die Zuteilung des Conspicuity-Codes in Frage kommt.

3. Der Conspicuity-Code wird in Nummer 2 genannten Luftfahrzeugen nicht zugeteilt, wenn eine der folgenden Bedingungen zutrifft:

   a) wenn Notfallmaßnahmen, die die Zuteilung von SSR-Individualcodes an Luftfahrzeuge erforderlich machen, von einer Flugsicherungsorganisation getroffen wurden, die von einem Ausfall von Überwachungssensoren am Boden betroffen ist,

   b) wenn außergewöhnliche militärische Notfallmaßnahmen von Flugsicherungsorganisationen die Zuteilung von SSR-Individualcodes an Luftfahrzeuge erfordern,

▼M1

   c) wenn ein Luftfahrzeug, das für die Zuteilung des Conspicuity-Codes gemäß Artikel 4 Absatz 6 Buchstabe c in Frage kommt, den in Nummer 1 genannten Luftraumabschnitt verlässt oder anderweitig außerhalb dieses Luftraumabschnitts umgeleitet wird;

   d) wenn Staatsluftfahrzeuge für nationale sensible Einsätze oder in der Ausbildung eingesetzt werden und hierfür Sicherheit und Vertraulichkeit erforderlich sind.

▼B

4. Luftfahrzeugen, denen kein Conspicuity-Code gemäß Artikel 4 Absatz 6 Buchstabe c zugeteilt wurde, ist ein SSR-Code nach einer von Mitgliedstaaten vereinbarten und mit europäischen Drittländern koordinierten Code-Zuweisungsliste zuzuteilen.

5. Wurde einem Luftfahrzeug ein SSR-Code zugeteilt, ist zum frühestmöglichen Zeitpunkt zu prüfen, daß der vom Luftfahrzeugführer eingestellte SSR-Code mit dem SSR-Code übereinstimmt, der dem Flug zugeteilt wurde.

6. SSR-Codes, die Luftfahrzeugen zugeteilt wurden, die von Flugsicherungsorganisationen aus benachbarten Staaten übergeben werden, sind automatisch daraufhin zu prüfen, ob sie in Übereinstimmung mit einer von Mitgliedstaaten vereinbarten und mit europäischen Drittländern koordinierten Code-Zuweisungsliste beibehalten werden können.

▼B

7. Mit benachbarten Flugsicherungsorganisationen, die die Identifizierung einzelner Luftfahrzeuge anhand von SSR-Individualcodes vornehmen, werden förmliche Vereinbarungen mit mindestens folgendem Inhalt getroffen:

   a) die Verpflichtung der benachbarten Flugsicherungsorganisation zur Übergabe von Luftfahrzeugen mit überprüften SSR-Individualcodes, die nach einer von Mitgliedstaaten vereinbarten und mit europäischen Drittländern koordinierten Code-Zuweisungsliste zugeteilt wurden;

   b) die Verpflichtung, übernehmenden Flugsicherungsstellen erkannte Unregelmäßigkeiten beim Betrieb von Bordkomponenten von Überwachungssystemen zu melden.

▼B

ANHANG III

Leistungsanforderungen gemäß Artikel 4 Absatz 4

Individuelle Systeme zur Zuteilung von SSR-Codes müssen folgende Funktionen aufweisen:

a) SSR-Codes werden Luftfahrzeugen automatisch nach einer von Mitgliedstaaten vereinbarten und mit europäischen Drittländern koordinierten Code-Zuweisungsliste zugeteilt;

b) SSR-Codes, die Luftfahrzeugen zugeteilt wurden, die von Flugsicherungsorganisationen aus benachbarten Staaten übergeben werden, werden automatisch daraufhin geprüft, ob sie in Übereinstimmung mit einer von Mitgliedstaaten vereinbarten und mit europäischen Drittländern koordinierten Code-Zuweisungsliste beibehalten werden können;

c) SSR-Codes werden in verschiedene Kategorien eingestuft, um eine differenzierte Codezuteilung zu ermöglichen;

d) SSR-Codes aus den verschiedenen in Buchstabe c genannten Kategorien werden entsprechend der Flugrichtung zugeteilt;

e) die mehrfache gleichzeitige Zuteilung desselben SSR-Codes erfolgt an Flüge, die in konfliktfreie Richtungen durchgeführt werden.

▼B

ANHANG IV

Anforderungen gemäß Artikel 5

1. Die in Artikel 4 Absätze 3 und 4, Absatz 5 Buchstabe b und Absatz 6 festgelegten Leistungsanforderungen.

2. Die in Artikel 9 Absätze 1 bis 4 festgelegten zusätzlichen Anforderungen.

▼B

ANHANG V

Anforderungen an die Bewertung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit von Komponenten gemäß Artikel 6

1. Ziel der Prüfung ist der Nachweis der Konformität der Komponenten mit den anwendbaren Anforderungen dieser Verordnung bzw. ihrer Gebrauchstauglichkeit beim Betrieb in einer Prüfumgebung.

2. Der Hersteller ist für die Durchführung der Konformitätsbewertung zuständig und sorgt insbesondere für

   a) die Festlegung einer geeigneten Prüfumgebung;

   b) das Vorhandensein im Prüfplan einer Beschreibung der Komponenten in der Prüfumgebung;

   c) eine vollständige Abdeckung der anwendbaren Anforderungen durch den Prüfplan;

   d) die Stimmigkeit und Qualität der technischen Unterlagen und des Prüfplans;

   e) die Planung der Prüfungsdurchführung, die Personalressourcen, die Installation und Konfiguration der Prüfplattform;

   f) die Durchführung der Inspektionen und Prüfungen gemäß Prüfplan;

   g) die Erstellung des Berichts mit den Ergebnissen der Inspektionen und Prüfungen.

3. Der Hersteller stellt sicher, daß die in Artikel 6 genannten Komponenten, die in die Prüfumgebung integriert sind, den anwendbaren Anforderungen dieser Verordnung entsprechen.

4. Nach erfolgreichem Abschluss der Bewertung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit erstellt der Hersteller auf eigene Verantwortung die EG-Konformitätserklärung oder Gebrauchstauglichkeitserklärung und gibt darin gemäß Anhang III Nummer 3 der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 insbesondere an, welchen Anforderungen dieser Verordnung die jeweiligen Komponenten genügen und welche Bedingungen für ihre Nutzung gelten.

▼B

ANHANG VI

Bedingungen gemäß Artikel 7 Absätze 1 und 2

1. Die Flugsicherungsorganisation muss über interne Verfahren der Berichterstattung verfügen, die die Unparteilichkeit und Unabhängigkeit bei den Prüfungstätigkeiten gewährleisten und nachweisen.

2. Die Flugsicherungsorganisation muss sicherstellen, daß das für die Prüfungen zuständige Personal diese Prüfungen mit der größtmöglichen professionellen Integrität und technischen Kompetenz durchführt und von jeglichem Druck oder Anreiz, insbesondere finanzieller Art, frei ist, der sein Urteil oder die Ergebnisse seiner Prüfungen beeinflussen könnte, insbesondere durch Personen oder Personengruppen, die von den Ergebnissen der Prüfungen betroffen sind.

3. Die Flugsicherungsorganisation muss sicherstellen, daß das mit Prüfungsaufgaben betraute Personal Zugang zu der Ausrüstung hat, die ihm eine korrekte Durchführung der erforderlichen Prüfungen ermöglicht.

4. Die Flugsicherungsorganisation muss sicherstellen, daß das mit Prüfungsaufgaben betraute Personal über eine solide technische und berufliche Ausbildung, ausreichende Kenntnisse der für die Prüfungen geltenden Anforderungen sowie angemessene Erfahrungen bei der Durchführung dieser Aufgaben verfügt und ferner qualifiziert ist, die entsprechenden Erklärungen, Aufzeichnungen und Berichte zu erstellen, die als Nachweis für die Durchführung der Prüfungen dienen.

5. Die Flugsicherungsorganisation muss sicherstellen, daß das mit Prüfungsaufgaben betraute Personal in der Lage ist, seine Aufgaben unparteilich durchzuführen. Die Vergütung dieses Personals darf weder von der Zahl der durchgeführten Prüfungen noch von deren Ergebnis abhängen.

▼B

ANHANG VII

TEIL A

Anforderungen an die Prüfung von Systemen gemäß Artikel 7 Absatz 1

1. Ziel der Prüfung von Systemen gemäß Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben b, c und d ist der Nachweis der Einhaltung der Anforderungen dieser Verordnung durch diese Systeme im Hinblick auf, Leistung und Sicherheit in einer Bewertungsumgebung, die dem betrieblichen Kontext der Systeme entspricht.

2. Die Prüfung der in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben b, c und d genannten Systeme ist nach geeigneten und anerkannten Prüfmethoden durchzuführen.

3. Die Prüfwerkzeuge für die Prüfung der in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben b, c und d genannten Systeme müssen über geeignete Funktionen verfügen.

4. Die Prüfung der in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben b, c und d genannten Systeme muss die Elemente der technischen Unterlagen ergeben, die laut Anhang IV Nummer 3 der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 erforderlich sind, einschließlich:

   a) Beschreibung der Durchführung;

   b) Bericht über die Inspektionen und Prüfungen, die vor Inbetriebnahme des Systems durchgeführt wurden.

5. Die Flugsicherungsorganisation ist für die Durchführung der Prüfungen zuständig und muss insbesondere

   a) eine geeignete betriebliche und technische Bewertungsumgebung festlegen, die dem betrieblichen Kontext entspricht,

   b) sicherstellen, daß der Prüfplan die Integration der in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben b, c und d genannten Systeme in eine betriebliche und technische Bewertungsumgebung beschreibt;

   c) sicherstellen, daß der Prüfplan alle Leistungs- und Sicherheitsanforderungen dieser Verordnung vollständig abdeckt;

   d) die Stimmigkeit und Qualität der technischen Unterlagen und des Prüfplans sicherstellen;

   e) Prüfungsdurchführung, Personalressourcen und Installation und Konfiguration der Prüfplattform planen;

   f) die Inspektionen und Prüfungen gemäß dem Prüfplan durchführen;

   g) den Bericht mit den Ergebnissen der Inspektionen und Prüfungen erstellen.

6. Die Flugsicherungsorganisation stellt sicher, daß die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben b, c und d genannten und in einer betrieblichen Bewertungsumgebung betriebenen Systeme den Anforderungen dieser Verordnung an Leistung und Sicherheit entsprechen.

7. Nach erfolgreichem Abschluss der Prüfung erstellt die Flugsicherungsorganisation die EG-Prüferklärung für Systeme und legt sie gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 der nationalen Aufsichtsbehörde zusammen mit den technischen Unterlagen vor.

▼B

TEIL B

Anforderungen an die Prüfung von Systemen gemäß Artikel 7 Absatz 2

1. Ziel der Prüfung von Systemen gemäß Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben b, c und d ist der Nachweis der Einhaltung der Anforderungen dieser Verordnung durch diese Systeme im Hinblick auf Leistung und Sicherheit in einer Bewertungsumgebung, die dem betrieblichen Kontext der Systeme entspricht.

2. Die Prüfung der in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben b, c und d genannten Systeme ist nach geeigneten und anerkannten Prüfmethoden durchzuführen.

3. Die Prüfwerkzeuge für die Prüfung der in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben b, c und d genannten Systeme müssen über geeignete Funktionen verfügen.

4. Die Prüfung der in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben b, c und d genannten Systeme muss die Elemente der technischen Unterlagen ergeben, die laut Anhang IV Nummer 3 der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 erforderlich sind, einschließlich:

   a) Beschreibung der Durchführung;

   b) Bericht über die Inspektionen und Prüfungen, die vor Inbetriebnahme des Systems durchgeführt wurden.

5. Die Flugsicherungsorganisation legt eine geeignete betriebliche und technische Bewertungsumgebung fest, die dem betrieblichen Kontext entspricht, und lässt die Prüfung durch eine benannte Stelle durchführen.

6. Die benannte Stelle ist für die Durchführung der Prüfungen zuständig und muss insbesondere

   a) sicherstellen, daß der Prüfplan die Integration der in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben b, c und d genannten Systeme in eine betriebliche und technische Bewertungsumgebung beschreibt;

   b) sicherstellen, daß der Prüfplan alle Leistungs- und Sicherheitsanforderungen dieser Verordnung vollständig abdeckt;

   c) die Stimmigkeit und Qualität der technischen Unterlagen und des Prüfplans sicherstellen;

   d) Prüfungsdurchführung, Personalressourcen und Installation und Konfiguration der Prüfplattform planen;

   e) die Inspektionen und Prüfungen gemäß dem Prüfplan durchführen;

   f) den Bericht mit den Ergebnissen der Inspektionen und Prüfungen erstellen.

7. Die benannte Stelle stellt sicher, daß die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben b, c und d genannten und in einer betrieblichen Bewertungsumgebung betriebenen Systeme den Anforderungen dieser Verordnung an Leistung und Sicherheit entsprechen.

8. Nach erfolgreicher Durchführung der Prüfungen erstellt die benannte Stelle hierüber eine Konformitätsbescheinigung.

9. Danach erstellt die Flugsicherungsorganisation die EG-Prüferklärung für das System und legt sie gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 der nationalen Aufsichtsbehörde zusammen mit den technischen Unterlagen vor.