Este texto es exclusivamente un instrumento de documentación y no surte efecto jurídico. Las instituciones de la UE no asumen responsabilidad alguna por su contenido. Las versiones auténticas de los actos pertinentes, incluidos sus preámbulos, son las publicadas en el Diario Oficial de la Unión Europea, que pueden consultarse a través de EUR-Lex. Los textos oficiales son accesibles directamente mediante los enlaces integrados en este documento

►**B**

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) Nº 1206/2011 DE LA COMISIÓN

de 22 de noviembre de 2011

por el que se establecen los requisitos en materia de identificación de aeronaves para la vigilancia del cielo único europeo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(DO L 305 de 23.11.2011, p. 23)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		nº	página	fecha
►**M1**	Reglamento de Ejecución (UE) 2020/587 de la Comisión de 29 de abril de 2020	L 138	1	30.4.2020

▼B

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) Nº 1206/2011 DE LA COMISIÓN

de 22 de noviembre de 2011

por el que se establecen los requisitos en materia de identificación de aeronaves para la vigilancia del cielo único europeo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

Artículo 1

Objeto

El presente Reglamento establece los requisitos que deben aplicarse tanto a los sistemas que contribuyan al suministro de la información de vigilancia como a sus componentes y a los procedimientos a ellos asociados con el fin de garantizar que las aeronaves puedan identificarse de forma inequívoca e ininterrumpida dentro de la REGTA.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará a la cadena de vigilancia que consta de:

a) los componentes aerotransportados de los sistemas de vigilancia y a los procedimientos a ellos asociados;

b) los sistemas de vigilancia en tierra, a sus componentes y a los procedimientos a ellos asociados;

c) los sistemas y procedimientos de los servicios de tránsito aéreo y, en especial, a los sistemas de tratamiento de datos de vuelo, a los de tratamiento de datos de vigilancia y a los de interfaz hombre-máquina;

d) los sistemas de comunicación tierra-tierra y aire-tierra que se utilicen para la distribución de datos de vigilancia, así como a sus componentes y a los procedimientos a ellos asociados.

2. El presente Reglamento se aplicará a todos los vuelos que, al amparo de las reglas de vuelo por instrumentos, operen en régimen de tránsito aéreo general dentro del espacio aéreo que se define en el artículo 1, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]).

Artículo 3

Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se aplicarán las definiciones contenidas en el artículo 2 del Reglamento (CE) nº 549/2004.

Se aplicarán, asimismo, las definiciones siguientes:

1) «identificación de una aeronave»: grupo de letras o de cifras, o combinación de ambas, que es idéntico o que forma un código equivalente al indicativo de la aeronave que debe utilizarse en las comunicaciones aire-tierra y que se emplea para identificar la aeronave en las comunicaciones tierra-tierra de los servicios de tránsito aéreo;

([1]) DO L 96 de 31.3.2004, p. 20.

▼B

2) «código SSR»: uno de los 4 096 códigos de transpondedor de radar secundario de vigilancia que pueden ser transmitidos por los componentes aerotransportados de los sistemas de vigilancia;

3) «código SSR discreto»: código de transpondedor de radar secundario de vigilancia de cuatro cifras cuyas dos últimas cifras no son "00";

4) «identificación de aeronaves por transmisiones de enlace descendente»: identificación de las aeronaves transmitida por los componentes aerotransportados de los sistemas de vigilancia a través de un sistema de vigilancia aire-tierra;

5) «código de conspicuidad»: código SSR individual concebido para fines especiales;

6) «sobrevuelo»: vuelo que, después de entrar en un espacio aéreo definido desde un sector contiguo, transita por ese espacio y sale de él entrando en otro sector contiguo exterior;

7) «vuelo de llegada»: vuelo que, después de entrar en un espacio aéreo definido desde un sector contiguo, transita por ese espacio aéreo definido y aterriza en un destino dentro de ese mismo espacio;

8) «vuelo de salida»: vuelo que sale de un aeródromo dentro de un espacio aéreo definido y que, después de transitar por ese espacio aéreo definido, aterriza en un aeródromo en ese mismo espacio o sale de éste para entrar en un sector contiguo exterior;

9) «operador»: persona, organización o empresa que participa o se ofrece a participar en una operación de una aeronave;

10) «lista de asignación de códigos»: documento, acordado por los Estados miembros y publicado en el Plan de Navegación Aérea de la Región Europea de la OACI, en el que se especifica la distribución global de los códigos SSR a los Estados miembros y a las unidades de servicio del tráfico aéreo (ATS).

11) «cadena de vigilancia cooperativa»: cadena de vigilancia que requiere componentes tanto terrestres como embarcados para determinar los elementos de datos de vigilancia;

12) «sistema integrado para el tratamiento inicial de planes de vuelo» (en lo sucesivo, «IFPS»), el sistema de la Red europea de gestión del tránsito aéreo a través del cual se proporciona, dentro del espacio aéreo al que se aplica el presente Reglamento, un servicio centralizado de tratamiento y distribución de planes de vuelo, consistente en la recepción, validación y distribución de planes de vuelo.

Artículo 4

Requisitos de prestaciones

1. Todo Estado miembro que sea responsable de la provisión de servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo que se define en el anexo I garantizará la aplicación de una capacidad que permita la identificación individual de una aeronave utilizando el sistema de identificación por transmisiones de enlace descendente:

▼B

a) en al menos el 50 % de los sobrevuelos que tengan lugar dentro de su espacio aéreo definido y

b) en al menos el 50 % del número total de vuelos de llegada y de salida que tengan lugar dentro de su espacio aéreo definido.

2. Los proveedores de servicios de navegación aérea garantizarán que, a más tardar el 2 de enero de 2020, la cadena de vigilancia cooperativa disponga de una capacidad que les permita identificar aeronaves utilizando el sistema de identificación por transmisiones de enlace descendente.

3. Los proveedores de servicios de navegación aérea que utilicen para identificar aeronaves el sistema de identificación por transmisiones de enlace descendente deberán garantizar el cumplimiento de los requisitos que dispone el anexo II.

4. Los proveedores de servicios de navegación aérea que utilicen para identificar aeronaves códigos SSR discretos fuera del espacio aéreo definido en el anexo I deberán garantizar el cumplimiento de los requisitos que dispone el anexo III.

5. Los proveedores de servicios de navegación aérea velarán por que:

a) los sistemas contemplados en el artículo 2, apartado 1, letras b), c) y d), se implanten en la medida de lo necesario para apoyar el cumplimiento de los requisitos a los que se refieren los apartados 3 y 4 del presente artículo;

b) los sistemas o procedimientos que contempla el artículo 2, apartado 1, letras b), c) y d), se implanten en la medida de lo necesario para que los controladores tengan conocimiento de los casos de duplicación por error en la asignación de códigos SSR.

6. Los Estados miembros garantizarán que:

a) se declaren volúmenes de espacio aéreo al servicio central de tratamiento y distribución de planes de vuelo contemplado en el punto 1 del anexo II con el fin de apoyar el cumplimiento de los requisitos dispuestos en los apartados 1 y 2 del presente artículo y en la letra b) del presente apartado;

b) el sistema integrado de tratamiento del plan de vuelo inicial comunique a todos los proveedores de servicios de navegación aérea interesados los vuelos para los que pueda utilizarse el código de conspicuidad previsto en la letra c);

c) todos ellos acuerden un código de conspicuidad único y que éste se coordine con los terceros países europeos para su asignación exclusiva a las aeronaves que se identifiquen utilizando el sistema de identificación por transmisiones de enlace descendente.

▼B

Artículo 5

Requisitos de seguridad

1. Los Estados miembros garantizarán que, antes de que se introduzca cualquier cambio en los sistemas que contempla el artículo 2, apartado 1, letras b), c) y d), o de que se implanten nuevos sistemas, las partes interesadas lleven a cabo una evaluación de la seguridad en la que se identifiquen los peligros, se analicen los riesgos y se determine la forma de mitigarlos.

2. A efectos de la evaluación contemplada en el apartado 1, se tendrán en cuenta como mínimo los requisitos a los que se refiere el anexo IV.

Artículo 6

Conformidad o idoneidad para el uso de los componentes

Antes de emitir la declaración CE de conformidad o de idoneidad para el uso prevista en el artículo 5 del Reglamento (CE) nº 552/2004, los fabricantes de los componentes de los sistemas que contempla el artículo 2, apartado 1 del presente Reglamento, o sus representantes autorizados establecidos en la Unión deberán evaluar la conformidad o la idoneidad para el uso de esos componentes de acuerdo con los requisitos establecidos en el anexo V.

No obstante, si incluyen la demostración del cumplimiento de los requisitos de prestaciones y seguridad aplicables del presente Reglamento, se considerarán aptos para evaluar la conformidad de los componentes aquellos procedimientos de certificación que se ajusten al Reglamento (CE) nº 216/2008 ([1]).

Artículo 7

Verificación de sistemas

1. Los proveedores de servicios de navegación aérea que puedan demostrar o hayan demostrado que cumplen las condiciones establecidas en el anexo VI llevarán a cabo una verificación de los sistemas contemplados en el artículo 2, apartado 1, letras b), c) y d), de conformidad con los requisitos que dispone la parte A del anexo VII.

2. Los proveedores de servicios de navegación aérea que no puedan demostrar que cumplen las condiciones establecidas en el anexo VI subcontratarán a un organismo notificado para que efectúe la verificación de los sistemas que contempla el artículo 2, apartado 1, letras b), c) y d). Esta verificación se realizará de conformidad con los requisitos que dispone la parte B del anexo VII.

3. Los procedimientos de certificación que se ajusten al Reglamento (CE) nº 216/2008 se considerarán aptos para la verificación de los sistemas si incluyen la demostración del cumplimiento de los requisitos de prestaciones y seguridad aplicables del presente Reglamento.

([1]) DO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

▼B

Artículo 8

Requisitos complementarios para los proveedores de servicios de navegación aérea

1. Los proveedores de servicios de navegación aérea garantizarán que los requisitos del presente Reglamento se pongan de la debida forma en conocimiento del personal interesado y que éste reciba la formación adecuada para el ejercicio de sus funciones.

2. Los proveedores de servicios de navegación aérea deberán:

a) elaborar y conservar manuales de operaciones con la información y las instrucciones que sean necesarias para que el personal interesado pueda dar cumplimiento a lo dispuesto en el presente Reglamento;

b) garantizar que los manuales previstos en la letra a) se mantengan accesibles y actualizados y que su puesta al día y su distribución se gestionen adecuadamente desde el punto de vista de la calidad y de la configuración de la documentación;

c) velar por que los métodos de trabajo y los procedimientos operativos se ajusten al presente Reglamento.

Artículo 9

Requisitos complementarios para los operadores

1. Los operadores tomarán las medidas necesarias para garantizar que el personal encargado del funcionamiento y mantenimiento del equipo de vigilancia tenga el conocimiento de las disposiciones pertinentes del presente Reglamento y reciba la formación adecuada para el ejercicio de sus funciones; se asegurarán, asimismo, de que en la cabina de las aeronaves se encuentren disponibles las instrucciones de uso de ese equipo.

2. Los operadores tomarán las medidas necesarias para garantizar la identificación de aeronaves por transmisiones de enlace descendente cuando, de conformidad con el artículo 4, apartados 1 y 2, así se requiera operativamente.

3. Los operadores garantizarán que el establecimiento de la identificación de aeronaves por transmisiones de enlace descendente contemplado en el apartado 4 se ajuste al punto 7 "identificación de la aeronave" del plan de vuelo contemplado en el punto 2 del anexo del Reglamento nº 1033/2006 de la Comisión ([1]).

4. Los operadores de aeronaves que dispongan de capacidad para cambiar a bordo la identificación por transmisiones de enlace descendente prevista en el apartado 2 garantizarán que dicha identificación no se modifique durante el vuelo a menos que así lo solicite el proveedor de servicios de navegación aérea.

Artículo 10

Requisitos complementarios para los Estados miembros

Los Estados garantizarán el cumplimiento del presente Reglamento, incluida la difusión de la información que sea pertinente en las publicaciones aeronáuticas nacionales.

([1]) DO L 186 de 7.7.2006, p. 46.

▼B

Artículo 11

Exenciones

1. En el caso concreto de las áreas de aproximación donde los servicios de tránsito aéreo sean prestados por unidades militares o bajo supervisión militar y cuando haya limitaciones contractuales que impidan el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 4, apartado 2, los Estados miembros comunicarán a la Comisión no después del 31 de diciembre de 2017 la fecha límite en la que deba iniciarse la identificación de aeronaves por transmisiones de enlace descendente, fecha que no podrá ser posterior al 2 de enero de 2025.

2. No más tarde del 31 de diciembre de 2018, la Comisión podrá, después de haber evacuado consultas con el Gestor de la Red, revisar las exenciones que, habiéndosele comunicado en virtud del apartado 1, puedan tener efectos significativos en la REGTA.

Artículo 12

Entrada en vigor y aplicación

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 9 de febrero de 2012.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

▼B

ANEXO I

Espacio aéreo contemplado en el artículo 4, apartados 1 y 4

El espacio aéreo que contempla el artículo 4, apartados 1 y 4, comprenderá las Regiones de Información de Vuelo (FIR) y las Regiones Superiores de Información de Vuelo (UIR) siguientes:

1) FIR de Viena;

2) FIR de Praga;

3) FIR/UIR de Bruselas;

4) FIR de Burdeos, FIR de Brest, FIR de Marsella, FIR de París, FIR de Reims y UIR de Francia;

5) FIR de Bremen, FIR de Langen, FIR de Munich, UIR de Hannover y UIR del Rin;

6) FIR de Atenas y UIR de Grecia;

7) FIR de Budapest;

8) FIR/UIR de Brindisi, FIR/UIR de Milán y FIR/UIR de Roma;

9) FIR de Amsterdam;

10) FIR de Bucarest.

▼B

ANEXO II

Requisitos de prestaciones contemplados en el artículo 4, apartado 3

1. Los volúmenes de espacio aéreo en los que se establezca la identificación de aeronaves por transmisiones de enlace descendente se notificarán al servicio central de tratamiento y distribución de planes de vuelo para su introducción en el sistema integrado de tratamiento del plan de vuelo inicial.

2. Salvo en los casos en que concurra alguna de las condiciones previstas en el punto 3, el código de conspicuidad establecido de conformidad con el artículo 4, apartado 6, letra c), se asignará a las aeronaves de salida o a aquellas otras para las que, de conformidad con el punto 6, sea necesario cambiar de código, siempre que:

   a) la identificación de la aeronave por transmisión de enlace descendente coincida con la inscripción correspondiente que figure en el plan de vuelo de esa aeronave y que

   b) el sistema integrado de tratamiento del plan de vuelo inicial haya comunicado que la aeronave es apta para la asignación del código de conspicuidad.

3. El código de conspicuidad no se asignará a las aeronaves que contempla el punto 2 en caso de que se cumpla una de las condiciones siguientes:

   a) un proveedor de servicios de navegación aérea que registre cortes no programados del sensor de vigilancia en tierra haya establecido medidas de contingencia que exijan la asignación a esas aeronaves de códigos SSR discretos, o

   b) la adopción de medidas de contingencia excepcionales de carácter militar obligue a los proveedores de servicios de navegación aérea a asignar a las aeronaves códigos SSR discretos o

▼M1

   c) una aeronave que sea apta para que se le asigne el código de conspicuidad establecido de conformidad con el artículo 4, apartado 6, letra c), salga o sea desviada de los volúmenes de espacio aéreo a los que se refiere el punto 1 o

   d) aeronaves de Estado participantes en operaciones o formación sensibles a nivel nacional que exijan seguridad y confidencialidad.

▼B

4. Las aeronaves a las que no se asigne el código de conspicuidad establecido de conformidad con el artículo 4, apartado 6, letra c), recibirán un código SSR que sea conforme a una lista de asignación de códigos acordada por los Estados miembros y coordinada con los terceros países europeos.

5. En los casos en que se haya asignado un código SSR a una aeronave, deberá efectuarse lo antes posible un control para confirmar que el código SSR establecido por el piloto es idéntico al asignado al vuelo.

6. Los códigos SSR asignados a aeronaves que sean transferidas por los proveedores de servicios de navegación aérea de los Estados vecinos deberán controlarse automáticamente para comprobar si es posible mantener las asignaciones de acuerdo con una lista de asignación de códigos que haya sido acordada por los Estados miembros y coordinada con los terceros países europeos.

▼B

7. Se celebrarán acuerdos formales con los proveedores de servicios de navegación aérea vecinos que procedan a la identificación de aeronaves utilizando códigos SSR discretos. Dichos acuerdos estipularán como mínimo:

   a) la obligación de dichos proveedores de transferir las aeronaves a las que se hayan asignado códigos SSR discretos verificados de acuerdo con una lista de asignación de códigos acordada por los Estados miembros y coordinada con los terceros países europeos;

   b) la obligación de notificar a las unidades aceptantes cualquier irregularidad que se haya observado en el funcionamiento de los componentes aerotransportados de los sistemas de vigilancia.

▼B

ANEXO III

Requisitos de prestaciones contemplados en el artículo 4, apartado 4

Los sistemas que se utilicen para la asignación de códigos SSR deberán cumplir los requisitos funcionales siguientes:

a) se asignarán automáticamente a las aeronaves códigos SSR de acuerdo con una lista de asignación de códigos que haya sido acordada por los Estados miembros y coordinada con los terceros países europeos;

b) los códigos SSR asignados a aeronaves que sean transferidas por los proveedores de servicios de navegación aérea de los Estados vecinos deberán controlarse para comprobar si las asignaciones pueden mantenerse de conformidad con esa lista;

c) los códigos SSR se clasificarán en distintas categorías para hacer posible una asignación de códigos diferenciada;

d) los códigos SSR de las distintas categorías a las que se refiere la letra c) se asignarán en función de la dirección de los vuelos;

e) se asignará de forma múltiple y simultánea un mismo código SSR a los vuelos que operen en direcciones libres de conflictos.

▼B

ANEXO IV

Requisitos contemplados en el artículo 5

1. Los requisitos de prestaciones previstos en el artículo 4, apartados 3, 4, 5, letra b), y 6.

2. Los requisitos complementarios previstos en el artículo 9, apartados 1, 2, 3 y 4.

▼B

ANEXO V

Requisitos para la evaluación de la conformidad o de la idoneidad para el uso de los componentes dispuesta en el artículo 6

1. Las tareas de evaluación de la conformidad deberán demostrar que los componentes en funcionamiento en el entorno de prueba son conformes o idóneos para el uso de acuerdo con los requisitos aplicables del presente Reglamento.

2. El fabricante de los componentes deberá efectuar las tareas de evaluación de la conformidad, procediendo en especial a:

   a) determinar el entorno de prueba que sea adecuado;

   b) verificar que el plan de pruebas describe los componentes en el entorno de prueba;

   c) comprobar que el plan de pruebas cubre la totalidad de los requisitos aplicables;

   d) garantizar la coherencia y la calidad de la documentación técnica y del plan de pruebas;

   e) programar la organización de las pruebas, así como el personal, las instalaciones y la configuración de la plataforma de pruebas;

   f) realizar las inspecciones y las pruebas que contemple el plan de pruebas;

   g) redactar el informe en el que se presenten los resultados de las inspecciones y de las pruebas.

3. El fabricante, además, deberá garantizar que los componentes contemplados en el artículo 6 cumplan, una vez integrados en el entorno de prueba, los requisitos aplicables del presente Reglamento.

4. Tras concluir satisfactoriamente la evaluación de la conformidad o de la aptitud para el uso de los componentes, el fabricante deberá emitir bajo su responsabilidad la declaración CE de conformidad o de idoneidad para el uso, indicando especialmente los requisitos del presente Reglamento que sean cumplidos por dichos componentes y sus condiciones de uso asociadas de acuerdo con el punto 3 del anexo III del Reglamento (CE) nº 552/2004.

▼B

ANEXO VI

Condiciones contempladas en el artículo 7, apartados 1 y 2

1. Los proveedores de servicios de navegación aérea deberán disponer en su organización de métodos para la elaboración de informes que garanticen y demuestren su imparcialidad e independencia de juicio respecto de las tareas de verificación.

2. Los proveedores de servicios de navegación aérea tendrán que garantizar que el personal que participe en los procesos de verificación, además de efectuar los controles con la máxima integridad profesional y la mayor competencia técnica posible, esté libre de toda presión o incentivo, particularmente de tipo económico, que pueda influir en sus dictámenes o en los resultados de sus controles, en especial si la presión o incentivo proviene de personas o grupos de personas a los que afecten esos resultados.

3. Los proveedores de servicios de navegación aérea deberán velar por que el personal que participe en los procesos de verificación tenga acceso a los equipos que le permitan efectuar correctamente los controles necesarios.

4. Los proveedores de servicios de navegación aérea deberán garantizar que el personal que participe en los procesos de verificación tenga una sólida formación técnica y profesional, un conocimiento satisfactorio de los requisitos de las actividades de verificación que deban llevar a cabo y una experiencia adecuada en dichas actividades, así como la capacidad necesaria para llevar a cabo declaraciones, registros e informes que demuestren la realización efectiva de las verificaciones.

5. Los proveedores de servicios de navegación aérea tendrán que garantizar que el personal que participe en los procesos de verificación pueda efectuar sus controles con imparcialidad. La remuneración que reciba dicho personal no dependerá del número de controles efectuados ni de sus resultados.

▼B

ANEXO VII

PARTE A

Requisitos a los que se refiere el artículo 7, apartado 1, para la verificación de sistemas

1. La verificación de los sistemascontemplados en el artículo 2, apartado 1, letras b), c) y d), deberá demostrar que éstos cumplen los requisitos de interoperabilidad, prestaciones y seguridad del presente Reglamento en un entorno de evaluación que refleje el contexto operativo de dichos sistemas.

2. La verificación de los sistemas que contempla el artículo 2, apartado 1, letras b), c) y d), se llevará a cabo siguiendo unas prácticas de prueba que sean adecuadas y estén reconocidas.

3. Los instrumentos de prueba que se utilicen para la verificación de los sistemas contemplados en el artículo 2, apartado 1, letras b), c) y d), tendrán las funcionalidades que sean pertinentes.

4. La verificación de los sistemas que contempla el artículo 2, apartado 1, letras b), c) y d), aportará los elementos del expediente técnico contemplado en el punto 3 del anexo IV del Reglamento (CE) nº 552/2004 y, entre ellos, los siguientes:

   a) una descripción de la implementación;

   b) un informe de las inspecciones y pruebas que se hayan llevado a cabo antes de poner el sistema en funcionamiento.

5. Los proveedores de servicios de navegación aérea deberán efectuar las actividades de verificación, procediendo en especial a:

   a) determinar el entorno de evaluación operativa y técnica que sea adecuado y que refleje el entorno funcional;

   b) verificar que el plan de pruebas describe la integración de los sistemas que contempla el artículo 2, apartado 1, letras b), c) y d), en un entorno de evaluación operativa y técnica;

   c) comprobar que el plan de pruebas cubre la totalidad de los requisitos de prestaciones y seguridad del presente Reglamento;

   d) garantizar la coherencia y la calidad de la documentación técnica y del plan de pruebas;

   e) programar la organización de las pruebas, así como el personal, las instalaciones y la configuración de la plataforma de pruebas;

   f) realizar las inspecciones y las pruebas que contemple el plan de pruebas;

   g) redactar el informe en el que se presenten los resultados de las inspecciones y de las pruebas.

6. Los proveedores de servicios de navegación aérea garantizarán que los sistemas contemplados en el artículo 2, apartado 1, letras b), c) y d), cumplen en un entorno de evaluación operativa los requisitos de prestaciones y seguridad del presente Reglamento.

7. Tras concluir satisfactoriamente la verificación del cumplimiento, los proveedores de servicios de navegación aérea deberán emitir la declaración CE de verificación de sistemas y presentarla a la autoridad nacional de supervisión junto con el expediente técnico que dispone el artículo 6 del Reglamento (CE) nº 552/2004.

▼B

PARTE B

Requisitos a los que se refiere el artículo 7, apartado 2, para la verificación de sistemas

1. La verificación de los sistemas contempladosen el artículo 2, apartado 1, letras b), c) y d), deberá demostrar que éstos cumplen los requisitos de interoperabilidad, prestaciones y seguridad del presente Reglamento en un entorno de evaluación que refleje el contexto operativo de dichos sistemas.

2. La verificación de los sistemas que contempla el artículo 2, apartado 1, letras b), c) y d), se llevará a cabo siguiendo unas prácticas de prueba que sean adecuadas y estén reconocidas.

3. Los instrumentos de prueba que se utilicen para la verificación de los sistemas contemplados en el artículo 2, apartado 1, letras b), c) y d), tendrán las funcionalidades que sean pertinentes.

4. La verificación de los sistemas que contempla el artículo 2, apartado 1, letras b), c) y d), aportará los elementos del expediente técnico contemplado en el punto 3 del anexo IV del Reglamento (CE) nº 552/2004 y, entre ellos, los siguientes:

   a) una descripción de la implementación;

   b) un informe de las inspecciones y pruebas que se hayan llevado a cabo antes de poner el sistema en funcionamiento.

5. Los proveedores de servicios de navegación aérea determinarán el entorno de evaluación operativa y técnica que sea adecuado y que refleje el entorno funcional y confiarán a un organismo notificado la realización de las actividades de verificación.

6. El organismo notificado efectuará las actividades de verificación, procediendo en especial a:

   a) verificar que el plan de pruebas describe la integración de los sistemas que contempla el artículo 2, apartado 1, letras b), c) y d), en un entorno de evaluación operativa y técnica;

   b) comprobar que el plan de pruebas cubre la totalidad de los requisitos de prestaciones y seguridad del presente Reglamento;

   c) garantizar la coherencia y la calidad de la documentación técnica y del plan de pruebas;

   d) programar la organización de las pruebas, así como el personal, las instalaciones y la configuración de la plataforma de pruebas;

   e) realizar las inspecciones y las pruebas que contemple el plan de pruebas;

   f) redactar el informe en el que se presenten los resultados de las inspecciones y de las pruebas.

7. El organismo notificado garantizará que los sistemas contemplados en el artículo 2, apartado 1, letras b), c) y d), cumplen en un entorno de evaluación operativa los requisitos de interoperabilidad, prestaciones y seguridad del presente Reglamento.

8. Una vez concluidas satisfactoriamente las actividades de verificación, el organismo notificado expedirá un certificado de conformidad en relación con las tareas que haya efectuado.

9. El proveedor de servicios de navegación aérea emitirá a continuación la declaración CE de verificación de sistemas y la presentará a la autoridad nacional de supervisión junto con el expediente técnico que dispone el artículo 6 del Reglamento (CE) nº 552/2004.