Ce texte constitue seulement un outil de documentation et n'a aucun effet juridique. Les institutions de l'Union déclinent toute responsabilité quant à son contenu. Les versions faisant foi des actes concernés, y compris leurs préambules, sont celles qui ont été publiées au Journal officiel de l'Union européenne et sont disponibles sur EUR-Lex. Ces textes officiels peuvent être consultés directement en cliquant sur les liens qui figurent dans ce document

►**B**

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) Nº 1206/2011 DE LA COMMISSION

du 22 novembre 2011

fixant les exigences relatives à l'identification d'un aéronef dans le cadre des activités de surveillance pour le ciel unique européen

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(JO L 305 du 23.11.2011, p. 23)

Modifié par:

		Journal officiel		
		nº	page	date
►**M1**	Règlement d'exécution (UE) 2020/587 de la Commission du 29 avril 2020	L 138	1	30.4.2020

Rectifié par:

►**C1** Rectificatif, JO L 336 du 23.9.2021, p. 47 (2020/587)

▼B

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 1206/2011 DE LA COMMISSION

du 22 novembre 2011

fixant les exigences relatives à l'identification d'un aéronef dans le cadre des activités de surveillance pour le ciel unique européen

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Article premier

Objet

Le présent règlement définit les exigences relatives aux systèmes qui fournissent des informations de surveillance, à leurs composants et aux procédures associées afin de garantir l'identification sans ambiguïté et continue des aéronefs au sein de l'EATMN.

Article 2

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique à la chaîne de surveillance constituée des:

a) composants embarqués de systèmes de surveillance et leurs procédures associées;

b) systèmes de surveillance au sol, leurs composants et procédures associées;

c) systèmes et procédures utilisés pour les services de la circulation aérienne, en particulier les systèmes de traitement des données de vol, les systèmes de traitement des données de surveillance et les systèmes d'interface homme-machine;

d) systèmes de communications sol-sol et air-sol, leurs composants et procédures associées utilisés pour diffuser des données de surveillance.

2. Le présent règlement s'applique à tous les vols effectués dans le cadre de la circulation aérienne générale selon les règles de la navigation aux instruments à l'intérieur de l'espace aérien défini à l'article 1er, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil ([1]).

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions figurant à l'article 2 du règlement (CE) n° 549/2004 s'appliquent.

De plus, on entend par:

1. «identification d'un aéronef», un groupe de lettres, de chiffres ou une combinaison de lettres et de chiffres identique à l'indicatif d'appel de l'aéronef à utiliser dans les communications air-sol, ou son équivalent en code, et qui est utilisé pour identifier l'aéronef dans les communications sol-sol des services de la circulation aérienne;

([1]) JO L 96 du 31.3.2004, p. 20.

▼B

2. «code SSR», l'un des 4 096 codes d'identité pour le radar secondaire de surveillance qui peut être transmis par des composants embarqués de systèmes de surveillance;

3. «code SSR discret», un code d'identité pour le radar secondaire de surveillance, composé de quatre chiffres et dont les deux derniers ne peuvent pas être «00»;

4. «identification d'un aéronef par liaison descendante», l'identification d'un aéronef transmise par des composants embarqués de systèmes de surveillance au moyen d'un système de surveillance air-sol;

5. «code de perceptibilité», code SSR individuel défini à des fins particulières;

6. «survol», un vol qui entre dans un espace aérien défini à partir d'une zone adjacente, transite par cet espace aérien et ensuite le quitte vers une zone adjacente extérieure;

7. «vol à l'arrivée», un vol qui entre dans un espace aérien défini à partir d'une zone adjacente, transite par cet espace aérien et ensuite atterrit à une destination située dans l'espace aérien défini;

8. «vol au départ», un vol qui provient d'un aérodrome situé dans un espace aérien défini, qui transite dans cet espace et soit atterrit dans un aérodrome au sein de cet espace aérien, soit le quitte vers une zone adjacente extérieure;

9. «exploitant», une personne, une organisation ou une entreprise qui se livre ou se propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs;

10. «liste d'attribution des codes», un document qui précise la répartition générale des codes SSR entre les États membres et les organismes de services de navigation aérienne (ATS), qui a été arrêtée par les États membres et publiée dans le plan de navigation aérienne de l'OACI pour la région Europe.

11. «chaîne de surveillance coopérative»: une chaîne de surveillance qui nécessite des composants au sol et des composants embarqués pour déterminer des éléments de données de surveillance;

12. «système intégré de traitement initial des plans de vol», un système faisant partie du réseau européen de gestion du trafic aérien, par lequel un service centralisé de traitement et de diffusion des plans de vol, chargé de réceptionner, de valider et de diffuser ces derniers, est fourni à l'intérieur de l'espace aérien couvert par le présent règlement.

Article 4

Exigences en matière de performance

1. Les États membres chargés de la prestation de services de la circulation aérienne dans l'espace aérien défini à l'annexe I garantissent qu'une capacité est mise en œuvre afin d'assurer l'identification de chaque aéronef en utilisant l'identification d'aéronef par liaison descendante pour:

▼B

a) au moins 50 % de tous les survols de l'espace aérien défini pour chaque État membre; et

b) au moins 50 % du total cumulé des vols à l'arrivée et au départ dans l'espace aérien défini pour chaque État membre.

2. Les prestataires de services de navigation aérienne garantissent que, au plus tard le 2 janvier 2020, la chaîne de surveillance coopérative dispose des capacités nécessaires pour leur permettre d'assurer l'identification de chaque aéronef en utilisant le système d'identification d'aéronef par liaison descendante.

3. Les prestataires de services de navigation aérienne qui assurent l'identification individuelle d'aéronefs en utilisant le système d'identification d'aéronef par liaison descendante veillent à respecter les exigences figurant à l'annexe II.

4. Les prestataires de services de navigation aérienne qui assurent l'identification individuelle d'aéronefs en utilisant des codes SSR discrets en dehors de l'espace aérien défini à l'annexe I veillent à respecter les exigences figurant à l'annexe III.

5. Les prestataires de services de navigation aérienne garantissent que:

a) les systèmes visés à l'article 2, paragraphe 1, points (b), (c) et (d), sont déployés de manière à satisfaire aux exigences définies aux paragraphes 3 et 4 du présent article;

b) les systèmes ou procédures visés à l'article 2, paragraphe 1, points (b), (c) et (d), sont déployés de manière à informer les contrôleurs des assignations multiples involontaires d'un même code SSR.

6. Les États membres veillent à ce que:

a) les volumes d'espace aérien soient déclarés au service centralisé de traitement et de diffusion des plans de vol visé au point 1 de l'annexe II afin de respecter les exigences des paragraphes 1 et 2 du présent article et du point b) du présent paragraphe;

b) le système intégré de traitement initial des plans de vol informe tous les prestataires de services de navigation aérienne concernés des vols qui sont éligibles pour l'utilisation du code de perceptibilité mentionné au point c);

c) un code de perceptibilité unique est défini par tous les États membres, en coordination avec les autres pays européens, afin d'être assigné uniquement aux aéronefs dont l'identification individuelle est assurée en utilisant le système d'identification d'aéronef par liaison descendante.

▼B

Article 5

Exigences de sécurité

1. Les États membres garantissent que toute modification des systèmes existants visés à l'article 2, paragraphe 1, points (b), (c) et (d), ou l'introduction de nouveaux systèmes, soit précédée d'une évaluation de la sécurité, comprenant l'identification des dangers et l'évaluation et l'atténuation des risques, effectuée par les parties concernées.

2. Aux fins des évaluations visées au paragraphe 1, il est tenu compte au minimum des exigences figurant à l'annexe IV.

Article 6

Conformité ou aptitude à l'emploi des composants

Avant de délivrer la déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi prévue à l'article 5 du règlement (CE) n° 552/2004, les fabricants de composants des systèmes visés à l'article 2, paragraphe 1, du présent règlement ou leurs mandataires établis dans l'Union, évaluent la conformité ou l'aptitude à l'emploi de ces composants conformément aux exigences fixées dans l'annexe V.

Toutefois, les procédures de certification conformes aux exigences fixées dans le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil [1], sont également considérées comme acceptables pour l'évaluation de la conformité des composants si elles incluent la démonstration de la conformité aux exigences de performance et de sécurité applicables du présent règlement.

Article 7

Vérification des systèmes

1. Les prestataires de services de navigation aérienne qui peuvent démontrer ou ont démontré qu'ils remplissent les conditions énoncées à l'annexe VI procèdent à une vérification des systèmes visés à l'article 2, paragraphe 1, points (b), (c) et (d), conformément aux exigences fixées à l'annexe VII, partie A.

2. Les prestataires de services de navigation aérienne qui ne peuvent faire la preuve qu'ils remplissent les conditions énoncées à l'annexe VI sous-traitent auprès d'un organisme notifié une vérification des systèmes visés à l'article 2, paragraphe 1, points (b), (c) et (d). Cette vérification est effectuée conformément aux exigences définies à l'annexe VII, partie B.

3. Les procédures de certification conformes au règlement (CE) n° 216/2008 sont considérées comme acceptables pour la vérification des systèmes si elles comportent la démonstration de la conformité avec les exigences applicables de performance et de sécurité du présent règlement.

[1] JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.

▼B

Article 8

Exigences supplémentaires pour les prestataires de services de navigation aérienne

1. Les prestataires de services de navigation aérienne veillent à ce que tous les membres du personnel concernés soient dûment informés des exigences fixées dans le présent règlement et soient convenablement formés aux fonctions qu'ils exercent.

2. Les prestataires de services de navigation aérienne:

a) élaborent et actualisent des manuels d'exploitation contenant les instructions et informations nécessaires pour permettre à l'ensemble du personnel concerné d'appliquer le présent règlement;

b) veillent à ce que les manuels visés au point a) soient accessibles et tenus à jour et à ce que leur mise à jour et leur diffusion fassent l'objet d'une gestion adéquate de la qualité et de la configuration de la documentation;

c) veillent à ce que les méthodes de travail et les procédures d'exploitation soient conformes au présent règlement.

Article 9

Critères supplémentaires applicables aux exploitants

1. Les exploitants prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que les membres du personnel qui utilisent et entretiennent l'équipement de surveillance soient informés des dispositions pertinentes du présent règlement, qu'ils soient convenablement formés aux fonctions qu'ils exercent et, dans la mesure du possible, que des instructions d'utilisation de cet équipement soient disponibles dans la cabine de pilotage.

2. Les exploitants prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que le système d'identification d'aéronef par liaison descendante soit fourni dans l'aéronef lorsqu'il est nécessaire à des fins opérationnelles conformément à l'article 4, paragraphes 1 et 2.

3. Les exploitants font en sorte que le système d'identification d'aéronef par liaison descendante visé au paragraphe 4 soit conforme au point 7 "Identification d'un aéronef" du plan de vol visé au point 2 de l'annexe au règlement (CE) n° 1033/2006 de la Commission ([1]).

4. Les exploitants des aéronefs en mesure de modifier le système d'identification d'aéronef par liaison descendante visé au paragraphe 2 en vol font en sorte que l'identification d'aéronef par liaison descendante ne change pas pendant le vol sauf si le prestataire de services de navigation aérienne le demande.

Article 10

Exigences supplémentaires pour les États membres

Les États membres assurent le respect des dispositions du présent règlement, notamment en faisant paraître les informations utiles dans les publications nationales d'information aéronautique.

([1]) JO L 186 du 7.7.2006, p. 46.

▼B

Article 11

Dérogations

1. Dans le cas particulier des zones d'approche où les services de la circulation aérienne sont assurés par des unités militaires ou placés sous surveillance militaire, et lorsque les contraintes liées à la passation des marchés entravent la conformité avec l'article 4, paragraphe 2, les États membres communiquent à la Commission, au plus tard le 31 décembre 2017, la date de la mise en conformité avec l'identification d'aéronef par liaison descendante. Cette date ne peut être postérieure au 2 janvier 2025.

2. Après consultation du gestionnaire de réseau et le 31 décembre 2018 au plus tard, la Commission peut examiner les dérogations communiquées en vertu du paragraphe 1 qui pourraient avoir une incidence significative sur l'EATMN.

Article 12

Entrée en vigueur et application

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il s’applique à compter du 9 février 2012.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

▼B

ANNEXE I

Espace aérien visé à l'article 4, paragraphes 1 et 4

L'espace aérien visé à l'article 4, paragraphes 1 et 4, comprend les régions d'information de vol (FIR) et les régions supérieures d'information de vol (UIR) suivantes:

1) FIR Vienne,

2) FIR Prague,

3) FIR/UIR Bruxelles,

4) FIR Bordeaux, Brest, Marseille, Paris et Reims et UIR France,

5) FIR Brème, Langen et Munich, et UIR Hanovre et Rhin,

6) FIR Athènes et UIR Grèce,

7) FIR Budapest,

8) FIR/UIR Brindisi, Milan et Rome,

9) FIR Amsterdam,

10) FIR Bucarest.

▼B

ANNEXE II

Exigences de performance visées à l'article 4, paragraphe 3

1. Les volumes d'espace aérien où le système d'identification individuelle d'aéronefs est assuré en utilisant l'identification d'aéronef par liaison descendante sont déclarés au service centralisé de traitement et de diffusion des plans de vol afin d'être encodés dans le système intégré de traitement initial des plans de vol.

2. Sauf lorsqu'une des conditions exposées au point 3 s'applique, le code de perceptibilité établi conformément à l'article 4, paragraphe 6, point c), est assigné à l'aéronef au départ ou à l'aéronef qui, conformément au point 6, requiert un changement de code, lorsque les conditions suivantes s'appliquent:

   a) l'identification d'aéronef par liaison descendante équivaut à l'entrée correspondante dans le plan de vol pour cet aéronef;

   b) le système intégré de traitement initial des plans de vol communique que l'aéronef est éligible pour l'assignation du code de perceptibilité.

3. Le code de perceptibilité n'est pas assigné à l'aéronef visé au point 2 si une des conditions suivantes s'applique:

   a) des mesures d'urgence qui exigent l'assignation de codes SSR discrets aux aéronefs ont été mises en place par un prestataire de services de navigation aérienne dont les capteurs de surveillance au sol sont subitement en panne;

   b) des mesures d'urgence militaire exceptionnelles exigent que les prestataires de services de navigation aérienne assignent des codes SSR discrets aux aéronefs;

▼M1

   c) un aéronef qui est éligible pour l'assignation du code de perceptibilité établi conformément à l'article 4, paragraphe 6, point c), quitte le volume d'espace aérien mentionné au point 1, ou en est dévié;

▼C1

   d) un aéronef d'État est engagé dans des opérations ou des entraînements sensibles au niveau national qui requièrent sûreté et confidentialité.

▼B

4. Les aéronefs auxquels n'est pas attribué le code de perceptibilité établi conformément à l'article 4, paragraphe 6, point c), se voient assigner un code SSR conformément à une liste d'attribution des codes arrêtée par les États membres et coordonnée avec les autres pays européens.

5. Lorsqu'un code SSR a été assigné à un aéronef, il convient de procéder à une vérification dès que possible afin de confirmer que le code SSR introduit par le pilote est le même que celui qui a été assigné au vol.

6. Les codes SSR assignés aux aéronefs qui sont transférés par des prestataires de services de navigation aérienne dans des pays voisins sont automatiquement vérifiés pour s'assurer que les assignations peuvent être maintenues conformément à une liste d'attribution des codes arrêtée par les États membres et coordonnée avec les autres pays européens.

▼B

7. Des accords formels contenant au moins les éléments suivants sont conclus avec les prestataires de services de navigation aérienne voisins qui assurent l'identification individuelle d'aéronefs en utilisant des codes SSR discrets:

   a) il est obligatoire que les prestataires de services de navigation aérienne voisins transfèrent les aéronefs avec des codes SSR discrets vérifiés et assignés conformément à une liste d'attribution des codes arrêtée par les États membres et coordonnée avec les autres pays européens;

   b) il est obligatoire d'informer les organismes acceptants de toute irrégularité observée lors de l'exploitation de composants embarqués des systèmes de surveillance.

▼B

ANNEXE III

Exigences de performance visées à l'article 4, paragraphe 4

Les différents systèmes utilisés pour l'assignation des codes SSR doivent disposer des capacités fonctionnelles suivantes:

a) les codes SSR sont assignés automatiquement aux aéronefs conformément à une liste d'attribution des codes arrêtée par les États membres et coordonnée avec les autres pays européens;

b) les codes SSR assignés aux aéronefs qui sont transférés par des prestataires de services de navigation aérienne dans des pays voisins sont vérifiés pour constater si les assignations peuvent être maintenues conformément à une liste d'attribution des codes arrêtée par les États membres et coordonnée avec les autres pays européens;

c) les codes SSR sont classés en plusieurs catégories afin de permettre une assignation différenciée des codes;

d) les codes SSR des différentes catégories visées au point c) sont attribués en fonction des directions des vols;

e) les assignations multiples et simultanées du même code SSR sont possibles lorsque les directions de ces vols n'entrent pas en conflit.

▼B

ANNEXE IV

Exigences visées à l'article 5

1. Les exigences de performance mentionnées à l'article 4, paragraphes 3, 4, 5, point b), et 6.

2. Les exigences supplémentaires mentionnées à l'article 9, paragraphes 1 à 4.

▼B

ANNEXE V

Exigences relatives à l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des composants visées à l'article 6

1. Les activités de vérification de la conformité démontrent la conformité ou l'aptitude à l'emploi des composants avec les exigences applicables du présent règlement lorsque ces derniers fonctionnent dans l'environnement d'essai.

2. Le fabricant gère les activités d'évaluation de la conformité et, en particulier:

   a) il détermine l'environnement d'essai adéquat;

   b) il vérifie que le plan d'essai décrit les composants dans l'environnement d'essai;

   c) il vérifie que le plan d'essai couvre la totalité des exigences applicables;

   d) il garantit la cohérence et la qualité de la documentation technique et du plan d'essai;

   e) il planifie l'organisation de l'essai, le personnel, l'installation et la configuration de la plateforme d'essai;

   f) il effectue les inspections et les essais conformément au plan d'essai;

   g) il rédige le rapport présentant les résultats des inspections et des essais.

3. Le fabricant veille à ce que les composants visés à l'article 6, intégrés dans l'environnement d'essai, satisfassent aux exigences applicables du présent règlement.

4. Après que la vérification de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi a été menée à bien, le fabricant établit, sous sa responsabilité, la déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi, en précisant notamment les exigences applicables du présent règlement auxquelles le composant satisfait et ses conditions d'emploi, conformément au point 3 de l'annexe III au règlement (CE) n° 552/2004.

▼B

ANNEXE VI

Conditions visées à l'article 7, paragraphes 1 et 2

1. Le prestataire de services de navigation aérienne instaure, au sein de son organisme, des méthodes en matière de rapports qui garantissent et démontrent l'impartialité et l'indépendance de jugement dans les activités de vérification.

2. Le prestataire de services de navigation aérienne veille à ce que le personnel chargé des vérifications s'acquitte de ses tâches avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus haute compétence technique possibles et ne fasse l'objet d'aucune pression ni incitation, notamment de nature financière, qui pourrait affecter son jugement ou les résultats de ses enquêtes, notamment de la part de personnes ou de groupes de personnes concernés par les résultats des vérifications.

3. Le prestataire de services de navigation aérienne veille à ce que le personnel chargé des vérifications ait accès aux équipements lui permettant d'effectuer correctement les vérifications requises.

4. Le prestataire de services de navigation aérienne veille à ce que le personnel chargé des vérifications ait une bonne formation technique et professionnelle, une connaissance satisfaisante des exigences des vérifications qu'il doit effectuer, une expérience suffisante de ces opérations et la capacité requise pour établir les déclarations, les enregistrements et les rapports démontrant que les vérifications ont été effectuées.

5. Le prestataire de services de navigation aérienne veille à ce que le personnel chargé des vérifications puisse les effectuer en toute impartialité. La rémunération de l'agent n'est pas fonction du nombre de vérifications qu'il effectue ni du résultat de ces vérifications.

▼B

ANNEXE VII

PARTIE A

Exigences relatives à la vérification des systèmes visée à l'article 7, paragraphe 1

1. La vérification des systèmes visés à l'article 2, paragraphe 1, points b), c) et d), démontre la conformité de ces systèmes avec les exigences d'interopérabilité, de performance et de sécurité fixées par le présent règlement, dans un environnement d'évaluation qui reflète les conditions opérationnelles de ces systèmes.

2. La vérification des systèmes visés à l'article 2, paragraphe 1, points b), c) et d), est effectuée conformément à des pratiques d'essai appropriées et reconnues.

3. Les outils d'essai utilisés pour la vérification des systèmes visés à l'article 2, paragraphe 1, points b), c) et d), doivent être dotés de fonctionnalités appropriées.

4. La vérification des systèmes visés à l'article 2, paragraphe 1, points b), c) et d), doit fournir les éléments du dossier technique mentionné au point 3 de l'annexe IV au règlement (CE) n° 552/2004, ainsi que les éléments suivants:

   a) la description de la mise en œuvre;

   b) le rapport des inspections et des essais effectués avant la mise en service des systèmes.

5. Le prestataire de services de navigation aérienne gère les activités de vérification et, notamment:

   a) détermine l'environnement d'évaluation opérationnelle et technique approprié reflétant l'environnement d'exploitation réel;

   b) vérifie que le plan d'essai décrit l'intégration des systèmes visés à l'article 2, paragraphe 1, points b), c) et d), dans un environnement d'évaluation opérationnelle et technique;

   c) vérifie que le plan d'essai couvre la totalité des exigences applicables en matière, de performance et de sécurité définies par le présent règlement;

   d) assure la cohérence et la qualité de la documentation technique et du plan d'essai;

   e) planifie l'organisation des essais, le personnel, l'installation et la configuration de la plateforme d'essai;

   f) effectue les inspections et les essais prévus dans le plan d'essai;

   g) rédige le rapport présentant les résultats des inspections et des essais.

6. Le prestataire de services de navigation aérienne veille à ce que les systèmes visés à l'article 2, paragraphe 1, points b), c) et d), utilisés dans un environnement d'évaluation opérationnelle, soient conformes aux exigences de performance et de sécurité définies par le présent règlement.

7. Après que la vérification de la conformité a été menée à bien, les prestataires de services de navigation aérienne doivent établir la déclaration CE de vérification des systèmes et la soumettre à l'autorité de surveillance nationale, accompagnée du dossier technique, comme prévu par l'article 6 du règlement (CE) n° 552/2004.

▼B

PARTIE B

Exigences relatives à la vérification des systèmes visée à l'article 7, paragraphe 2

1. La vérification des systèmes visés à l'article 2, paragraphe 1, points b), c) et d), démontre la conformité de ces systèmes avec les exigences de performance et de sécurité définies par le présent règlement, dans un environnement d'évaluation qui reflète les conditions opérationnelles de ces systèmes.

2. La vérification des systèmes visés à l'article 2, paragraphe 1, points b), c) et d), est effectuée conformément à des pratiques d'essai appropriées et reconnues.

3. Les outils d'essai utilisés pour la vérification des systèmes visés à l'article 2, paragraphe 1, points b), c) et d), doivent être dotés de fonctionnalités appropriées.

4. La vérification des systèmes visés à l'article 2, paragraphe 1, points b), c) et d), doit fournir les éléments du dossier technique mentionné au point 3 de l'annexe IV au règlement (CE) n° 552/2004, ainsi que les éléments suivants:

   a) la description de la mise en œuvre;

   b) le rapport des inspections et des essais effectués avant la mise en service des systèmes.

5. Le prestataire de services de navigation aérienne détermine l'environnement d'évaluation opérationnel et technique approprié reflétant l'environnement d'exploitation réel et fait procéder aux activités de vérification par un organisme notifié.

6. L'organisme notifié gère les activités de vérification et, en particulier:

   a) vérifie que le plan d'essai décrit l'intégration des systèmes visés à l'article 2, paragraphe 1, points b), c) et d), dans un environnement d'évaluation opérationnelle et technique;

   b) vérifie que le plan d'essai couvre la totalité des exigences applicables en matière de performance et de sécurité définies par le présent règlement;

   c) assure la cohérence et la qualité de la documentation technique et du plan d'essai;

   d) planifie l'organisation des essais, le personnel, l'installation et la configuration de la plateforme d'essai;

   e) effectue les inspections et les essais conformément au plan d'essai;

   f) rédige le rapport présentant les résultats des inspections et des essais.

7. L'organisme notifié veille à ce que les systèmes visés à l'article 2, paragraphe 1, points b), c) et d), utilisés dans un environnement d'évaluation opérationnelle, soient conformes aux exigences de performance et de sécurité définies par le présent règlement.

8. Après que les tâches de vérification ont été menées à bien, l'organisme notifié établit un certificat de conformité en relation avec les tâches qu'il a effectuées.

9. Le prestataire de services de navigation aérienne doit ensuite établir la déclaration CE de vérification des systèmes et la soumettre à l'autorité de surveillance nationale, accompagnée du dossier technique, comme prévu à l'article 6 du règlement (CE) n° 552/2004.