Den här texten är endast avsedd som ett dokumentationshjälpmedel och har ingen rättslig verkan. EU-institutionerna tar inget ansvar för innehållet. De autentiska versionerna av motsvarande rättsakter, inklusive ingresserna, publiceras i Europeiska unionens officiella tidning och finns i EUR-Lex. De officiella texterna är direkt tillgängliga via länkarna i det här dokumentet

►B

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 1206/2011

av den 22 november 2011

om fastställande av krav på identifiering av luftfartyg för övervakning av det gemensamma europeiska luftrummet

(Text av betydelse för EES)

(EUT L 305, 23.11.2011, s. 23)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
►M1	Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/587 av den 29 april 2020	L 138	1	30.4.2020

▼B

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 1206/2011

av den 22 november 2011

om fastställande av krav på identifiering av luftfartyg för övervakning av det gemensamma europeiska luftrummet

(Text av betydelse för EES)

Artikel 1

Syfte

I denna förordning fastställs krav på de system som bidrar till tillhandahållandet av övervakningsinformation, deras komponenter och därmed förbundna förfaranden i syfte att säkerställa entydig och kontinuerlig identifiering av enskilda luftfartyg inom det europeiska nätet för flygledningstjänst.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Denna förordning ska tillämpas på den övervakningskedja som består av

a) luftburna komponenter i övervakningssystem och därmed förbundna förfaranden,

b) markbaserade övervakningssystem, deras komponenter och därmed förbundna förfaranden,

c) system och förfaranden för flygtrafikledningstjänster, i synnerhet system för bearbetning av färdplansdata, system för bearbetning av övervakningsdata och system för gränssnitt mellan människa och maskin,

d) kommunikationssystem mark–mark och luft–mark, deras komponenter och därmed förbundna förfaranden som används för distribution av övervakningsdata.

2. Denna förordning ska tillämpas på alla flygningar som drivs som allmän flygtrafik i enlighet med instrumentflygreglerna i det luftrum som anges i artikel 1.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 ([1]).

Artikel 3

Definitioner

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

Dessutom gäller följande definitioner:

1. *luftfartygs identitet:* en grupp bokstäver eller siffror, eller en kombination därav, som antingen är identisk med eller är en kodad motsvarighet till luftfartygets anropssignal som ska användas vid kommunikation luft–mark, och som används för att identifiera luftfartyget i markkommunikation mellan flygtrafikledningar.

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

▼B

2. *SSR-kod:* en av de 4 096 identitetskoder för sekundär övervakningsradar som kan överföras genom luftburna komponenter i övervakningssystem.

3. *diskret SSR-kod:* en fyrsiffrig identitetskod för sekundär övervakningsradar där de två sista siffrorna inte är ”00”.

4. *luftfartygs identitet via datalänk luft–mark:* ett luftfartygs identitet som överförs genom flygburna komponenter i övervakningssystem via ett övervakningssystem luft–mark.

5. *specifik kod:* en enskild SSR-kod avsedd för särskilda ändamål.

6. *överflygning:* en flygning som kommer in i ett fastställt luftrum från en angränsande sektor, passerar genom det fastställda luftrummet och lämnar det fastställda luftrummet när det kommer in i en angränsande sektor utanför.

7. *ankommande flygning:* en flygning som kommer in i ett fastställt luftrum från en angränsande sektor, passerar genom det fastställda luftrummet och landar på en destination inom det fastställda luftrummet.

8. *avgående flygning:* en flygning som startar från en flygplats inom det fastställda luftrummet, passerar genom det fastställda luftrummet och antingen landar på en flygplats inom det fastställda luftrummet eller lämnar det fastställda luftrummet när det kommer in i en angränsande sektor utanför.

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

10. *förteckning över tilldelning av koder:* ett dokument som specificerar den övergripande fördelningen av SSR-koder till medlemsstater och flygtrafikledningsenheter, och som medlemsstaterna har godkänt och offentliggjort i Icao:s flygtrafikplaner för Europaregionen.

11. *samverkande övervakningskedja:* en övervakningskedja som kräver både markbaserade och luftburna komponenter för att bestämma värden för övervakningsdataobjekt.

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

Artikel 4

Krav på prestanda

1. Medlemsstater som ansvarar för tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster i det luftrum som fastställs i bilaga I, ska vidta nödvändiga åtgärder för att se till att enskilda luftfartyg kan identifieras med hjälp av luftfartygs identitet via datalänk luft–mark för

▼B

a) minst 50 % av alla överflygningar av den enskilda medlemsstatens fastställda luftrum, och

b) minst 50 % av summan av alla ankommande flygningar och avgående flygningar inom den enskilda medlemsstatens fastställda luftrum.

2. Leverantörer av flygtrafiktjänster ska se till att den samordnade övervakningskedjan senast den 2 januari 2020 har nödvändig kapacitet för att kunna identifiera enskilda luftfartyg med hjälp av elementet för luftfartygs identitet via datalänk luft–mark.

3. Leverantörer av flygtrafiktjänster som identifierar enskilda luftfartyg med hjälp av elementet för luftfartygs identitet via datalänk luft–mark ska se till att de följer de krav som anges i bilaga II.

4. Leverantörer av flygtrafiktjänster som identifierar enskilda luftfartyg med hjälp av diskreta SSR-koder utanför det luftrum som fastställs i bilaga I ska se till att de följer de krav som anges i bilaga III.

5. Leverantörer av flygtrafiktjänster ska se till att

a) system som avses i artikel 2.1 b, c och d sätts i drift på lämpligt sätt för att stödja de krav som anges i punkterna 3 och 4 i denna artikel, och

b) system eller förfaranden som avses i artikel 2.1 b, c och d sätts i drift på lämpligt sätt så att flygledarna informeras när SSR-koder oavsiktligen dubbleras.

6. Medlemsstaterna ska se till att

a) luftrumsvolymer anmäls till den centrala tjänst för bearbetning och distribution av färdplaner som avses i punkt 1 i bilaga II enligt de krav som anges i punkterna 1 och 2 i denna artikel och led b i denna punkt.

b) det integrerade ursprungliga färdplanssystemet kommunicerar med alla berörda leverantörer av flygtrafiktjänster vars flygningar kan komma i fråga för användning av den specifika kod som avses i led c,

c) medlemsstaterna kommer överens om en enda specifik kod som samordnas med europeiska tredjeländer för tilldelning till luftfartyg endast när enskilda luftfartyg kan identifieras med hjälp av elementet för luftfartygs identitet via datalänk luft–mark.

▼B

Artikel 5

Säkerhetskrav

1. Medlemsstaterna ska se till att alla ändringar i de befintliga system som avses i artikel 2.1 b, c och d eller införandet av nya system föregås av en säkerhetsbedömning, som omfattar riskidentifiering, riskbedömning och riskreducering, och som utförs av berörda parter.

2. Vid den säkerhetsbedömning som avses i punkt 1 ska minst de krav som anges i bilaga IV beaktas.

Artikel 6

Komponenters överensstämmelse eller lämplighet

Tillverkare av komponenter till de system som avses i artikel 2.1 i denna förordning eller deras i unionen etablerade befullmäktigade företrädare ska, innan de utfärdar en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet enligt artikel 5 i förordning (EG) nr 552/2004, bedöma dessa komponenters överensstämmelse eller lämplighet enligt de krav som anges i bilaga V.

Certifieringsförfaranden som är förenliga med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 ([1]), ska dock anses som godtagbara förfaranden för bedömning av komponenters överensstämmelse om de påvisar överensstämmelse med tillämpliga prestanda- och säkerhetskrav i denna förordning.

Artikel 7

Kontroll av system

1. Leverantörer av flygtrafiktjänster som kan visa eller har visat att de uppfyller villkoren i bilaga VI ska kontrollera de system som avses i artikel 2.1 b, c och d i enlighet med de krav som anges i del A i bilaga VII.

2. Leverantörer av flygtrafiktjänster som inte kan visa att de uppfyller villkoren i bilaga VI ska uppdra åt ett anmält organ att kontrollera de system som avses i artikel 2.1 b, c och d. Kontrollen ska utföras i enlighet med de krav som anges i del B i bilaga VII.

3. Certifieringsförfaranden som är förenliga med förordning (EG) nr 216/2008 ska anses som godtagbara förfaranden för kontroll av system om de påvisar överensstämmelse med tillämpliga prestanda- och säkerhetskrav i denna förordning.

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

▼B

Artikel 8

Ytterligare krav på leverantörer av flygtrafiktjänster

1. Leverantörer av flygtrafiktjänster ska se till att all berörd personal vederbörligen informeras om de krav som föreskrivs i denna förordning och att de får lämplig utbildning för att utföra sina arbetsuppgifter.

2. Leverantörer av flygtrafiktjänster ska

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

b) se till att de handböcker som avses i led a är tillgängliga och aktuella, och att uppdateringar och spridning sker på lämpligt sätt med avseende på kvalitet och dokumentationsutformning,

c) se till att arbetsmetoder och operativa förfaranden överensstämmer med denna förordning.

Artikel 9

Ytterligare krav på operatörer

1. Operatörer ska vidta nödvändiga åtgärder för att se till att den personal som handhar och underhåller övervakningsutrustning vederbörligen informeras om de relevanta bestämmelserna i denna förordning och att de får lämplig utbildning för sina arbetsuppgifter samt att instruktioner om hur utrustningen ska användas finns tillgängliga i cockpit.

2. Operatörer ska vidta nödvändiga åtgärder för att se till att elementet för luftfartygs identitet via datalänk luft–mark tillhandahålls när den är operativt nödvändig enligt vad som anges i artikel 4.1 och 4.2.

3. Operatörer ska vidta nödvändiga åtgärder för att se till att den inställning av luftfartygs identitet via datalänk luft–mark som avses i punkt 4 överensstämmer med kraven i punkt 7 ”luftfartygs identitet” i den färdplan som avses i punkt 2 i bilagan till kommissionens förordning (EG) nr 1033/2006 ([1]).

4. Operatörer av luftfartyg som kan ändra den inställning av elementet för luftfartygs identitet via datalänk luft–mark som avses i punkt 2 under flygning, ska vidta nödvändiga åtgärder för att se till att elementet för luftfartygets identitet via datalänk luft–mark inte ändras under flygningen, om så inte krävs av leverantören av flygtrafiktjänster.

Artikel 10

Ytterligare krav på medlemsstaterna

Medlemsstaterna ska se till att denna förordning efterlevs, inbegripet offentliggörandet av relevant information i nationella luftfartspublikationer.

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

▼B

Artikel 11

Undantag

1. I specialfallet med inflygningsområden där flygtrafikledningstjänster tillhandahålls av militära enheter eller står under militär kontroll och om upphandlingsrestriktioner hindrar att artikel 4.2 efterlevs, ska medlemsstaterna senast den 31 december 2017 meddela kommissionen det datum då identifiering av luftfartyg via datalänk luft–mark kommer att uppfylla kraven; detta datum får inte infalla senare än den 2 januari 2025.

2. Efter samråd med nätverksförvaltaren och senast den 31 december 2018 får kommissionen se över de undantag som meddelats enligt punkt 1 och som väsentligt kan påverka det europeiska nätet för flygledningstjänst.

Artikel 12

Ikraftträdande och tillämpning

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

Den ska tillämpas från och med den 9 februari 2012.

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

▼B

BILAGA I

Luftrum som avses i artikel 4.1 och 4.4

I det luftrum som avses i artikel 4.1 och 4.4 ska följande flyginformationsregioner (FIR) och övre flyginformationsregioner (UIR) ingå:

1) Wien FIR.

2) Prag FIR.

3) Bryssel FIR/UIR.

4) Bordeaux, Brest, Marseille, Paris och Reims FIR samt Frankrike UIR.

5) Bremen, Langen och München FIR samt Hannover och Rhen UIR.

6) Aten FIR och Grekland UIR.

7) Budapest FIR.

8) Brindisi FIR/UIR, Milano FIR/UIR och Rom FIR/UIR.

9) Amsterdam FIR.

10) Bukarest FIR.

▼B

BILAGA II

Prestandakrav som avses i artikel 4.3

1. Luftrumsvolymer i vilka identifiering av enskilda luftfartyg sker med hjälp av elementet för luftfartygs identitet via datalänk luft–mark ska anmälas till den centrala tjänsten för bearbetning och distribution av färdplaner för registrering i det integrerade färdplanssystemet.

2. Utom när ett av de villkor som anges i punkt 3 är tillämpligt, ska den specifika kod som fastställts i enlighet med artikel 4.6 c tilldelas avgående luftfartyg eller luftfartyg för vilka det i enlighet med punkt 6 krävs en ändring av koden, när följande villkor gäller:

   a) Luftfartygets identitet via datalänk luft–mark överensstämmer med motsvarande post i färdplanen för det luftfartyget.

   b) Det integrerade färdplanssystemet har meddelat att luftfartyget kan komma i fråga för tilldelning av specifik kod.

3. Den specifika koden ska inte tilldelas de luftfartyg som avses i punkt 2 om något av följande villkor gäller:

   a) Beredskapsåtgärder, som kräver tilldelning av diskreta SSR-koder till luftfartyg, har vidtagits av en leverantör av flygtrafiktjänster som drabbas av oplanerade bortfall av övervakningssensorer på marken.

   b) Exceptionella militära beredskapsåtgärder kräver att leverantörer av flygtrafiktjänster tilldelar luftfartyg diskreta SSR-koder.

▼M1

   c) Ett luftfartyg som kan komma i fråga för tilldelning av den specifika kod som fastställts i enlighet med artikel 4.6 c lämnar den luftrumsvolym som avses i punkt 1, eller omdirigeras på annat sätt utanför denna luftrumsvolym.

   d) Statsluftfartyg används i nationellt känslig verksamhet eller utbildning som kräver säkerhet och sekretess.

▼B

4. Luftfartyg som inte tilldelas den specifika kod som fastställts i enlighet med artikel 4.6 c ska tilldelas en SSR-kod som överensstämmer med en förteckning över tilldelning av koder som medlemsstaterna kommit överens om och som samordnas med europeiska tredjeländer.

5. När en SSR-kod har tilldelats ett luftfartyg ska en kontroll utföras så snart det är möjligt för att bekräfta att den SSR-kod som piloten har fastställt är identisk med den som tilldelats flygningen.

6. SSR-koder som tilldelats luftfartyg som överförts från leverantörer av flygtrafiktjänster i angränsande stater ska automatiskt kontrolleras för att se om tilldelningarna kan behållas i enlighet med en förteckning över tilldelning av koder som medlemsstaterna kommit överens om och som samordnas med europeiska tredjeländer.

▼B

7. Formella ordningar, med minst följande innehåll, ska fastställas tillsammans med leverantörer av flygtrafiktjänster i närområdet som identifierar enskilda luftfartyg med hjälp av diskreta SSR-koder.

   a) En skyldighet för leverantören av flygtrafiktjänster i närområdet att överföra luftfartyget med kontrollerade diskreta SSR-koder tilldelade i enlighet med en förteckning över tilldelning av koder som medlemsstaterna kommit överens om och som samordnas med europeiska tredjeländer.

   b) En skyldighet att meddela övertagande enheter om alla noterade oegentligheter vid drift av flygburna komponenter i övervakningssystem.

▼B

BILAGA III

Prestandakrav som avses i artikel 4.4

Enskilda system som används för tilldelning av SSR-koder ska ha följande funktioner:

a) SSR-koder ska tilldelas luftfartyg automatiskt i enlighet med en förteckning över tilldelning av koder som medlemsstaterna kommit överens om och som samordnas med europeiska tredjeländer.

b) SSR-koder som tilldelas luftfartyg som överförs från leverantörer av flygtrafiktjänster i angränsande stater ska automatiskt kontrolleras för att se om tilldelningen kan behållas i enlighet med en förteckning över tilldelning av koder som medlemsstaterna kommit överens om och som samordnas med europeiska tredjeländer.

c) SSR-koder ska delas in i olika kategorier för att möjliggöra en differentierad tilldelning av koder.

d) SSR-koder från de olika kategorier som avses i punkt c ska tilldelas beroende på flygningarnas riktning.

e) Flera simultana tilldelningar av samma SSR-kod ska göras till flygningar som flyger i konfliktfria riktningar.

▼B

BILAGA IV

Krav som avses i artikel 5

1. De prestandakrav som anges i artikel 4.3, 4.4, 4.5 b och 4.6.
2. De ytterligare krav som anges i artikel 9.1, 9.2, 9.3 och 9.4.

▼B

BILAGA V

Krav för bedömning av komponenters överensstämmelse eller lämplighet som avses i artikel 6

1. Kontrollen av att kraven är uppfyllda ska visa komponenternas överensstämmelse eller lämplighet enligt tillämpliga krav i denna förordning, när komponenterna är i drift i testmiljön.

2. Tillverkaren ska handha bedömningarna om överensstämmelse och ska i synnerhet

   a) fastställa lämplig testmiljö,

   b) kontrollera att man i testplanen beskriver komponenterna i testmiljön,

   c) kontrollera att testplanen täcker de tillämpliga kraven fullt ut,

   d) se till att den tekniska dokumentationen och testplanen är konsekventa och av god kvalitet,

   e) planera organisationen av testerna, personalresurser samt installation och konfigurering av testplattformen,

   f) utföra inspektioner och tester enligt testplanen,

   g) skriva en rapport i vilken resultaten av inspektionerna och testerna redovisas.

3. Tillverkaren ska se till att de komponenter som avses i artikel 6 och som är integrerade i testmiljön följer tillämpliga krav i denna förordning.

4. När tillfredsställande kontroll av komponenternas överensstämmelse eller lämplighet är utförd ska tillverkaren under eget ansvar upprätta en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet, i vilken tillverkaren särskilt specificerar de tillämpliga krav i denna förordning som komponenterna uppfyller och de tillhörande villkoren för deras användning i enlighet med punkt 3 i bilaga III till förordning (EG) nr 552/2004.

▼B

BILAGA VI

Villkor som avses i artikel 7.1 och 7.2

1. Leverantören av flygtrafiktjänster ska inom sin organisation ha rapporteringsrutiner som garanterar och visar att bedömningarna i kontrollverksamheten är opartiska och oberoende.

2. Leverantören av flygtrafiktjänster ska se till att den personal som deltar i kontrollförfarandena utför kontrollerna med största möjliga yrkesmässiga integritet och största möjliga tekniska kompetens samt att de inte är utsatta för påtryckningar och incitament, i synnerhet av finansiell art, som skulle kunna påverka deras omdöme eller resultaten av deras kontroller, i synnerhet från personer eller grupper av personer som påverkas av kontrollernas resultat.

3. Leverantören av flygtrafiktjänster ska se till att den personal som deltar i kontrollförfarandena har tillgång till den utrustning som ger dem möjlighet att utföra de kontroller som krävs på korrekt sätt.

4. Leverantören av flygtrafiktjänster ska se till att den personal som deltar i kontrollförfarandena har lämplig teknisk utbildning och yrkesmässig utbildning, tillräcklig kunskap om kraven för de kontroller som de ska utföra, lämplig erfarenhet av sådan verksamhet samt erforderlig förmåga att upprätta de försäkringar, register och rapporter som visar att kontrollerna har utförts.

5. Leverantören av flygtrafiktjänster ska se till att den personal som deltar i kontrollförfarandena kan utföra kontrollerna opartiskt. Deras ersättning ska inte vara beroende av antalet utförda kontroller eller resultatet av sådana kontroller.

▼B

BILAGA VII

DEL A

Krav för den kontroll av system som avses i artikel 7.1

1. Kontrollen av de system som avses i artikel 2.1 b, c och d ska visa att systemen överensstämmer med kraven avseende driftskompatibilitet, prestanda och säkerhet i denna förordning i en bedömningsmiljö som återspeglar systemens operativa villkor.

2. Kontrollen av de system som avses i artikel 2.1 b, c och d ska utföras i enlighet med lämpliga och erkända testmetoder.

3. De testverktyg som används för kontrollen av de system som avses i artikel 2.1 b, c och d ska ha lämpliga funktioner.

4. Kontrollen av de system som avses i artikel 2.1 b, c och d ska ligga till grund för den tekniska dokumentation som avses i punkt 3 i bilaga IV till förordning (EG) nr 552/2004 och innehålla följande delar:

   a) En beskrivning av genomförandet.

   b) En rapport om de inspektioner och tester som genomfördes innan systemet togs i drift.

5. Leverantören av flygtrafiktjänster ska handha kontrollverksamheten och ska i synnerhet

   a) fastställa en lämplig operativ miljö och en miljö för teknisk bedömning som återspeglar den operativa miljön,

   b) kontrollera att man i testplanen beskriver integreringen av de system som avses i artikel 2.1 b, c och d i en operativ miljö och i en miljö för teknisk bedömning,

   c) kontrollera att testplanen fullt ut täcker tillämpliga krav avseende drift prestanda och säkerhet i denna förordning,

   d) se till att den tekniska dokumentationen och testplanen är konsekventa och av god kvalitet,

   e) planera organisationen av testerna, personalresurser samt installation och konfigurering av testplattformen,

   f) utföra inspektioner och tester enligt testplanen,

   g) skriva en rapport i vilken resultaten av inspektionerna och testerna redovisas.

6. Leverantören av flygtrafiktjänster ska se till att de system som avses i artikel 2.1 b, c och d och som drivs i en operativ bedömningsmiljö uppfyller kraven avseende prestanda och säkerhet i denna förordning.

7. När tillfredsställande kontroll av överensstämmelse är utförd ska leverantören av flygtrafiktjänster utfärda en EG-försäkran om kontroll av system och lämna in den till den nationella tillsynsmyndigheten tillsammans med det tekniska dokument som avses i artikel 6 i förordning (EG) nr 552/2004.

▼B

DEL B

Krav på den kontroll av system som avses i artikel 7.2

1. Kontrollen av de system som avses i artikel 2.1 b, c och d ska visa att systemen överensstämmer med kraven avseende prestanda och säkerhet i denna förordning i en bedömningsmiljö som återspeglar systemens operativa villkor.

2. Kontrollen av de system som avses i artikel 2.1 b, c och d ska utföras i enlighet med lämpliga och erkända testmetoder.

3. De testverktyg som används för kontrollen av de system som avses i artikel 2.1 b, c och d ska ha lämpliga funktioner.

4. Kontrollen av de system som avses i artikel 2.1 b, c och d ska ligga till grund för den tekniska dokumentation som avses i punkt 3 i bilaga IV till förordning (EG) nr 552/2004 och innehålla följande delar:

   a) En beskrivning av genomförandet.

   b) En rapport om de inspektioner och tester som genomfördes innan systemet togs i drift.

5. Leverantören av flygtrafiktjänster ska fastställa lämplig operativ miljö och miljö för teknisk bedömning som återspeglar den operativa miljön och ska uppdra åt ett anmält organ att utföra kontrollverksamheten.

6. Det anmälda organet ska handha kontrollverksamheten och ska i synnerhet

   a) kontrollera att man i testplanen beskriver integreringen av de system som avses i artikel 2.1 b, c och d i en operativ miljö och i en miljö för teknisk bedömning,

   b) kontrollera att testplanen fullt ut täcker tillämpliga krav avseende prestanda och säkerhet i denna förordning,

   c) se till att den tekniska dokumentationen och testplanen är konsekventa och av god kvalitet,

   d) planera organisationen av testerna, personalresurser samt installation och konfiguration av testplattformen,

   e) utföra inspektioner och tester enligt testplanen,

   f) skriva en rapport i vilken resultaten av inspektionerna och testerna redovisas.

7. Det anmälda organet ska se till att de system som avses i artikel 2.1 b, c och d och som drivs i en operativ bedömningsmiljö uppfyller kraven avseende, prestanda och säkerhet i denna förordning.

8. När tillfredsställande kontroll av överensstämmelse är utförd ska det anmälda organet utfärda ett intyg om överensstämmelse som avser de uppgifter som utförts.

9. Leverantören av flygtrafiktjänster ska därefter upprätta en EG-försäkran om kontroll av system och lämna in den till den nationella tillsynsmyndigheten tillsammans med det tekniska dokument som avses i artikel 6 i förordning (EG) nr 552/2004.