Acest document are doar scop informativ și nu produce efecte juridice. Instituțiile Uniunii nu își asumă răspunderea pentru conținutul său. Versiunile autentice ale actelor relevante, inclusiv preambulul acestora, sunt cele publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și disponibile pe site-ul EUR-Lex. Aceste texte oficiale pot fi consultate accesând linkurile integrate în prezentul document.

►B REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 1207/2011 AL COMISIEI

din 22 noiembrie 2011

de stabilire a cerințelor pentru performanța și interoperabilitatea funcției de supraveghere în cadrul Cerului unic european

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 305, 23.11.2011, p. 35)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►M1	Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1028/2014 al Comisiei din 26 septembrie 2014	L 284	7	30.9.2014
►M2	Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/386 al Comisiei din 6 martie 2017	L 59	34	7.3.2017

▼B

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 1207/2011 AL COMISIEI

din 22 noiembrie 2011

de stabilire a cerințelor pentru performanța și interoperabilitatea funcției de supraveghere în cadrul Cerului unic european

(Text cu relevanță pentru SEE)

Articolul 1

Obiect

Prezentul regulament stabilește cerințele aplicabile sistemelor care contribuie la furnizarea de date de supraveghere, componentelor acestora și procedurilor asociate, pentru a asigura armonizarea performanței, interoperabilitatea și eficiența acestor sisteme în cadrul rețelei europene de gestionare a traficului aerian (EATMN) și în scopul coordonării civil-militare.

Articolul 2

Domeniu de aplicare

(1) Prezentul regulament se aplică lanțului de supraveghere format din:

(a) sistemele de supraveghere aflate la bord, componentele acestora și procedurile asociate;

(b) sistemele de supraveghere de la sol, componentele acestora și procedurile asociate;

(c) sistemele de prelucrare a datelor de supraveghere, componentele acestora și procedurile asociate;

(d) sistemele de comunicații sol-sol utilizate pentru distribuirea de date de supraveghere, componentele acestora și procedurile asociate.

(2) Prezentul regulament se aplică tuturor zborurilor operate în regim de trafic aerian general, în conformitate cu regulile zborului instrumental din interiorul spațiului aerian prevăzut la articolul 1 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ([1]), cu excepția articolului 7 alineatele (3) și (4) care se aplică tuturor zborurilor operate în regim de trafic aerian general.

(3) Prezentul regulament se aplică furnizorilor de servicii de trafic aerian care prestează servicii de control al traficului aerian pe baza datelor de supraveghere, și furnizorilor de servicii de comunicații, de navigație sau de supraveghere care operează sistemele prevăzute la alineatul (1).

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile de la articolul 2 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004.

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

▼B

De asemenea, se aplică următoarele definiții:

1. „date de supraveghere” înseamnă orice element de date, cu sau fără marcaj de timp, din cadrul sistemului de supraveghere care se referă la:

   (a) poziția 2D a aeronavei;

   (b) poziția pe verticală a aeronavei;

   (c) atitudinea aeronavei;

   (d) identitatea aeronavei;

   (e) codul de adresă OACI de 24 biți a aeronavei;

   (f) intenția aeronavei;

   (g) viteza aeronavei;

   (h) accelerația aeronavei;

2. „operator” înseamnă o persoană, organizație sau întreprindere care exploatează aeronave sau oferă servicii de exploatare a acestora;

3. „ADS-B” (*automatic dependent surveillance – broadcast*) înseamnă supraveghere automată dependentă-radioemisie, o tehnică de supraveghere prin care aeronavele furnizează automat, prin intermediul unei legături de date, datele provenite de la sistemele de navigație de la bord și de la sistemele de determinare a poziției;

4. „ADS-B Out” înseamnă transmiterea de date de supraveghere ADS-B de către o aeronavă;

5. „interferențe parazite” înseamnă interferențele care împiedică îndeplinirea cerințelor de performanță;

6. „lanț de supraveghere” înseamnă un sistem alcătuit din totalitatea componentelor aflate la bord și la sol, utilizat pentru a determina respectivele elemente de date de supraveghere a aeronavelor, inclusiv sistemul de prelucrare a datelor de supraveghere, dacă s-a introdus un atare sistem;

7. „lanț de supraveghere în cooperare” înseamnă un lanț de supraveghere care necesită atât componentele de la sol, cât și pe cele de bord pentru a determina elementele de date de supraveghere;

8. „sistem de prelucrare a datelor de supraveghere” înseamnă un sistem care prelucrează toate intrările de supraveghere primite pentru a obține cea mai bună estimă a datelor curente de supraveghere a aeronavei;

9. „identificarea aeronavei” înseamnă un grup de litere, cifre sau o combinație de litere și cifre, care fie coincide cu indicativul aeronavei utilizat în comunicațiile aer-sol, fie este echivalentul codat al acestuia, și care este utilizată pentru identificarea aeronavei în comunicațiile sol-sol pentru serviciile de trafic aerian;

▼B

10. „aeronavă de stat” înseamnă orice aeronavă utilizată de serviciile militare, vamale și de poliție;

11. „aeronavă de stat de tip transport” înseamnă o aeronavă de stat cu aripă fixă, concepută în vederea transportului de persoane și/sau de mărfuri;

12. „a extrapola” înseamnă a prevedea, a prognoza sau a extinde datele cunoscute pe baza valorilor care au fost deja observate într-un interval de timp;

13. „urmărit în mod memorie” (*coasted*) înseamnă extrapolat pentru o perioadă mai lungă decât perioada de actualizare a sistemelor de supraveghere de la sol;

14. „momentul aplicabilității” înseamnă momentul în care elementul de date a fost măsurat de către lanțul de supraveghere sau momentul pentru care a fost calculat de către acesta;

15. „precizie” înseamnă gradul de conformitate a valorii furnizate a unui element de date cu valoarea sa reală la o ieșire a lanțului de supraveghere;

16. „disponibilitate” înseamnă gradul în care un sistem sau o componentă este operațională și accesibilă atunci când este necesară utilizarea sa;

17. „integritate” înseamnă gradul neconformității nedepistate (la nivel de sistem) între valoarea de intrare a elementului de date și valoarea sa de ieșire;

18. „continuitate” înseamnă probabilitatea ca un sistem să îndeplinească funcția necesară fără o întrerupere neplanificată, presupunând că sistemul este disponibil la inițierea exploatării preconizate;

19. „promptitudine” înseamnă diferența dintre momentul de ieșire al unui element de date și momentul său de aplicabilitate.

Articolul 4

Cerințe de performanță

(1) Furnizorii de servicii de navigație aeriană asigură continuitatea operațiunilor în interiorul spațiului aerian aflat în responsabilitatea lor și la frontiera cu spațiile aeriene adiacente prin aplicarea cerințelor minime adecvate pentru separarea aeronavelor.

(2) Furnizorii de servicii de navigație aeriană se asigură că sistemele menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (b), (c) și (d) sunt instalate corespunzător pentru a susține minimele de separare aplicate în conformitate cu alineatul (1).

(3) Furnizorii de servicii de navigație aeriană se asigură că ieșirile lanțului de supraveghere menționat la articolul 2 alineatul (1) respectă cerințele de performanță indicate în anexa I, cu condiția ca funcțiile componentelor de bord folosite să respecte cerințele indicate în anexa II.

▼B

(4) În cazul în care un furnizor de servicii de navigație aeriană identifică o aeronavă a cărei avionică prezintă anomalii funcționale, acesta îl informează pe operatorul zborului cu privire la abaterea de la cerințele de performanță. Operatorul procedează la investigarea problemei semnalate înainte de inițierea următorului zbor. Rectificările necesare se efectuează conform procedurilor normale de întreținere și procedurilor corective aplicabile aeronavei și avionicii sale.

Articolul 5

Cerințele de interoperabilitate

(1) Furnizorii de servicii de navigație aeriană se asigură că toate datele de supraveghere transferate din sistemele lor menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (b) și (c) către alți furnizori de servicii de navigație respectă cerințele prevăzute în anexa III.

(2) Furnizorii de servicii de navigație aeriană, atunci când transferă datele de supraveghere din sistemele lor menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (b) și (c) către alți furnizori de servicii de navigație aeriană, încheie acorduri oficiale cu aceștia pentru schimbul datelor, în conformitate cu cerințele indicate în anexa IV.

(3) Furnizorii de servicii de navigație aeriană se asigură că, la 2 ianuarie 2020 cel târziu, lanțul de supraveghere în cooperare dispune de capacitatea necesară care să le permită să stabilească identificarea individuală a unei aeronave printr-un semnal de răspuns, realizată de aeronave echipate în conformitate cu anexa II.

▼M2

_____

(5) Operatorii se asigură că, până la 7 iunie 2020 cel târziu:

(a) aeronavele care efectuează zborurile menționate la articolul 2 alineatul (2) sunt dotate cu transpondere radar secundar de supraveghere, având capacitățile indicate în partea A a anexei II;

(b) aeronavele cu o masă maximă certificată la decolare mai mare de 5 700 kg sau având o capacitate maximă a vitezei reale de croazieră de peste 250 de noduri, care efectuează zborurile menționate la articolul 2 alineatul (2) sunt prevăzute cu transpondere radar secundar de supraveghere având, în plus față de capacitățile indicate în partea A a anexei II, capacitățile indicate în partea B a anexei respective;

(c) aeronavele cu aripi fixe și cu o masă maximă certificată la decolare mai mare de 5 700 kg sau având o capacitate maximă a vitezei reale de croazieră de peste 250 de noduri, care efectuează zborurile menționate la articolul 2 alineatul (2), sunt prevăzute cu transpondere radar secundar de supraveghere având, în plus față de capacitățile indicate în partea A a anexei II, capacitățile indicate în partea C a anexei respective.

▼M2

(6) Operatorii se asigură că aeronavele echipate în conformitate cu alineatul (5) care au o masă maximă certificată la decolare mai mare de 5 700 kg sau o capacitate maximă a vitezei reale de croazieră de peste 250 de noduri operează cu diversitate de antene astfel cum este prevăzut la punctul 3.1.2.10.4 din anexa 10 la Convenția de la Chicago, volumul IV, ediția a patra, inclusiv toate amendamentele până la nr. 85.

(7) Statele membre pot impune cerințe de dotare în conformitate cu alineatul (5) litera (b) pentru toate aeronavele care efectuează zborurile menționate la articolul 2 alineatul (2) în zonele în care serviciile de supraveghere care utilizează datele de supraveghere identificate în partea B a anexei II sunt prestate de furnizorii de servicii de navigație aeriană.

▼B

(8) Furnizorii de servicii de navigație aeriană se asigură că aplică, înainte de punerea în serviciu a sistemelor menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (b), (c) și (d), cele mai eficiente soluții de utilizare, ținând seama de mediile de operare locale, de constrângeri și necesități, precum și de capacitățile utilizatorilor spațiului aerian.

Articolul 6

Protejarea spectrului de radiofrecvențe

(1) Până la ►M2 2 ianuarie 2020 ◄ cel târziu, statele membre se asigură că un transponder radar secundar de supraveghere aflat la bordul unei aeronave care survolează teritoriul unui stat membru nu este supus unor interogări excesive transmise de interogatoarele de supraveghere de la sol care solicită răspunsuri sau care, fără a solicita un răspuns, au suficientă putere pentru a depăși pragul minim al receptorului transponderului radar secundar de supraveghere.

(2) În sensul alineatului (1), suma acestor interogări nu trebuie să determine transponderul radar secundar de supraveghere să depășească ratele de răspuns pe secundă, cu excepția transmisiilor *squitter*, menționate în anexa 10 la Convenția de la Chicago, volumul IV, ediția a patra, la punctul 3.1.1.79.1 pentru răspunsurile în modul A/C și la punctul 3.1.2.10.3.7.3 pentru răspunsurile în modul S.

(3) Până la ►M2 2 ianuarie 2020 ◄ cel târziu, statele membre se asigură că utilizarea unui emițător aflat la sol care funcționează într-un stat membru nu produce interferențe parazite asupra altor sisteme de supraveghere.

(4) În cazul unui dezacord între statele membre cu privire la măsurile detaliate la alineatele (1) și (3), statele membre în cauză trebuie să se adreseze Comisiei spre soluționare.

Articolul 7

Proceduri asociate

(1) Furnizorii de servicii de navigație aeriană evaluează nivelul de performanță al lanțului de supraveghere de la sol înainte de punerea sa în serviciu, precum și periodic în timpul serviciului, în conformitate cu cerințele indicate în anexa V.

▼B

(2) Operatorii se asigură că se efectuează o verificare cel puțin o dată la doi ani și ori de câte ori este detectată o anomalie la o anumită aeronavă, astfel încât elementele de date indicate la punctul 3 din partea A a anexei II, la punctul 3 din partea B a anexei II și la punctul 2 din partea C a anexei II, dacă este cazul, să fie furnizate corect la ieșirea transponderelor radar secundar de supraveghere instalate la bordul aeronavelor lor. Dacă elementele de date nu sunt corect furnizate, operatorul procedează la investigarea problemei înainte de inițierea următorului zbor, rectificările necesare trebuind efectuate în conformitate cu procedurile normale de întreținere și cu procedurile corective aplicabile aeronavei și avionicii sale.

(3) Statele membre se asigură că alocarea codurilor de adresă OACI de 24-biți aeronavelor dotate cu un transponder în mod S respectă capitolul 9 și apendicele la anexa 10 la Convenția de la Chicago, volumul III, a doua ediție, inclusiv toate amendamentele până la nr. 85.

(4) Operatorii se asigură că, la bordul aeronavei pe care o exploatează, orice transponder în mod S operează cu un cod de adresă OACI de 24-biți aeronavelor care corespunde înmatriculării atribuite de statul în care aeronava este înmatriculată.

Articolul 8

Aeronave de stat

▼M2

(1) Statele membre se asigură că, până la 7 iunie 2020 cel târziu, aeronavele de stat care operează în conformitate cu articolul 2 alineatul (2) sunt dotate cu transpondere radar secundar de supraveghere având capacitatea indicată în partea A a anexei II.

(2) Statele membre se asigură că, până la 7 iunie 2020 cel târziu, aeronavele de stat de tip transport cu o masă maximă certificată la decolare mai mare de 5 700 kg sau cu o capacitate maximă a vitezei reale de croazieră de peste 250 de noduri, care operează în conformitate cu articolul 2 alineatul (2), sunt dotate cu transpondere radar secundar de supraveghere care dețin în plus față de capacitatea indicată în partea A a anexei II, capacitatea indicată în părțile B și C ale anexei respective.

(3) Statele membre comunică Comisiei, până la data de 1 ianuarie 2019 cel târziu, lista aeronavelor de stat care nu pot fi echipate cu transpondere radar secundar de supraveghere conforme cu cerințele indicate în partea A a anexei II, împreună cu justificarea pentru neechipare.

Statele membre comunică Comisiei, până la data de 1 ianuarie 2019 cel târziu, lista aeronavelor de stat de tip transport cu o masă maximă certificată la decolare mai mare de 5 700 kg sau cu o capacitate maximă a vitezei reale de croazieră de peste 250 de noduri, care nu pot fi dotate cu transpondere radar secundar de supraveghere conforme cu cerințele indicate în partea B și în partea C a anexei II, împreună cu justificarea pentru neechipare.

▼M2

Justificarea pentru neechipare este una dintre următoarele:

(a) motive tehnice stringente;

(b) aeronave de stat care operează în conformitate cu articolul 2 alineatul (2), care vor fi scoase din serviciul operațional până la 1 ianuarie 2024 cel târziu;

(c) constrângeri în legătură cu achizițiile publice.

▼B

(4) Dacă aeronavele de stat nu pot fi echipate cu transpondere radar secundar de supraveghere în conformitate cu alineatele (1) sau (2) pentru motivele indicate la alineatul (3) litera (c), statele membre includ în justificare planurile lor de achiziții referitoare la aceste aeronave.

(5) Furnizorii de servicii de trafic aerian se asigură că aeronavele de stat menționate la alineatul (3) pot fi preluate, cu condiția ca acestea să poată fi manevrate în siguranță în limitele capacității sistemului de management al traficului aerian.

(6) Statele membre publică procedurile privind manevrarea aeronavelor de stat care nu sunt echipate în conformitate cu alineatele (1) sau (2) în publicațiile naționale de informare aeronautică.

(7) Furnizorii de servicii de trafic aerian comunică anual statelor membre care i-au desemnat planurile de manevrare a aeronavelor de stat care nu sunt dotate conform alineatului (1) sau (2). Aceste planuri se stabilesc ținând seama de limitele de capacitate asociate procedurilor menționate la alineatul (6).

Articolul 9

Cerințe de siguranță

(1) Statele membre se asigură că, până la 5 februarie 2015 cel târziu, părțile în cauză realizează o evaluare a siguranței pentru toate sistemele existente menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (b), (c) și (d).

(2) Statele membre se asigură că orice modificare a sistemelor existente menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (b), (c) și (d) sau că introducerea de sisteme noi este precedată de o evaluare a siguranței, care să includă identificarea pericolelor, precum și evaluarea și diminuarea riscurilor, realizate de părțile implicate.

(3) În decursul evaluărilor menționate la alineatele (1) și (2), se iau în considerare cerințele indicate în anexa VI ca nivel minim.

Articolul 10

Conformitatea sau adecvarea la utilizarea dată a componentelor

Înainte de emiterea unei declarații CE de conformitate sau de adecvare la utilizarea dată, prevăzută la articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 552/2004, producătorii de componente ale sistemelor menționate la articolul 2 alineatul (1) din prezentul regulament sau reprezentanții autorizați ai acestora în Uniune, stabiliți în Comunitate, evaluează conformitatea sau adecvarea la utilizarea dată a componentelor respective în conformitate cu cerințele prevăzute în anexa VII.

▼B

Cu toate acestea, procesele de certificare în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului ([1]) se consideră ca proceduri acceptabile pentru evaluarea conformității componentelor dacă includ demonstrarea conformării cu cerințele aplicabile de interoperabilitate, performanță și siguranță prevăzute de prezentul regulament.

Articolul 11

Verificarea sistemelor

(1) Furnizorii de servicii de navigație aeriană care pot demonstra sau care au demonstrat că îndeplinesc condițiile stabilite în anexa VIII efectuează o verificare a sistemelor menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (b), (c) și (d) în conformitate cu cerințele indicate în partea A a anexei IX.

(2) Furnizorii de servicii de navigație aeriană care nu pot demonstra că îndeplinesc condițiile stabilite în anexa VIII subcontractează unui organism notificat verificarea sistemelor menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (b), (c) și (d). Această verificare se efectuează în conformitate cu cerințele indicate în partea B a anexei IX.

(3) Procesele de certificare care sunt conforme cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 sunt considerate proceduri acceptabile pentru verificarea sistemelor dacă includ demonstrarea conformării cu cerințele aplicabile de interoperabilitate, performanță și siguranță prevăzute de prezentul regulament.

Articolul 12

Cerințe suplimentare

(1) Furnizorii de servicii de navigație aeriană se asigură că toți membrii personalului în cauză sunt informați în mod adecvat cu privire la cerințele prevăzute de prezentul regulament și că sunt pregătiți pentru atribuțiile lor de serviciu.

(2) Furnizorii de servicii de navigație aeriană:

(a) elaborează și păstrează manuale de operare care cuprind instrucțiunile și informațiile necesare pentru ca toți membrii personalului în cauză să poată aplica prezentul regulament;

(b) se asigură că manualele menționate la litera (a) sunt accesibile și ținute la zi în permanență, actualizarea și distribuția lor făcând obiectul unui management adecvat al calității și al configurației documentației;

(c) se asigură că metodele de lucru și procedurile de operare sunt conforme cu prezentul regulament.

(3) Operatorii iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că membrii personalului care exploatează și întreține echipamentele de supraveghere sunt informați în mod corespunzător în legătură cu dispozițiile pertinente ale prezentului regulament, că sunt instruiți în mod corespunzător pentru atribuțiile lor de serviciu și că, acolo unde este posibil, instrucțiunile de utilizare a acestor echipamente sunt disponibile în carlingă.

([1]) JO L 79, 19.3.2008, p. 1.

▼B

(4) Statele membre asigură respectarea dispozițiilor prezentului regulament, inclusiv publicarea informațiilor relevante referitoare la echipamentele de supraveghere în publicațiile naționale de informare aeronautică.

Articolul 13

Derogări aplicabile lanțului de supraveghere în cooperare

(1) În cazul particular al zonelor de apropiere în care serviciile de trafic aerian sunt furnizate de unități militare sau sub supraveghere militară și în cazul în care anumite constrângeri legate de achizițiile publice împiedică conformarea cu articolul 5 alineatul (3), statele membre comunică Comisiei, până la 31 decembrie 2017 cel târziu, data conformării lanțului de supraveghere în cooperare, care nu poate depăși data de 2 ianuarie 2025.

(2) După consultarea administratorului de rețea și nu mai târziu de 31 decembrie 2018, Comisia poate revizui derogările comunicate în temeiul alineatului (1), care ar putea avea un impact semnificativ asupra EATMN.

Articolul 14

Scutiri pentru unele tipuri de aeronave

▼M1

(1) Anumite tipuri de aeronave cu un prim certificat de navigabilitate eliberat înainte de ►M2 7 iunie 2020 ◄ care au o masă maximă la decolare mai mare de 5 700 kg sau o viteză reală maximă de croazieră mai mare de 250 de noduri și care nu dispun de setul complet de parametri detaliat în partea C a anexei II pe o magistrală digitală de date la bordul aeronavei pot fi scutite de obligația de a respecta cerințele prevăzute la articolul 5 alineatul (5) litera (c).

▼B

(2) Anumite tipuri de aeronave cu un prim certificat de navigabilitate eliberat înainte de 1 ianuarie 1990 care au o masă maximă la decolare mai mare de 5 700 kg sau o viteză reală maximă de croazieră mai mare de 250 de noduri pot fi scutite de obligația de a respecta cerințele de la articolul 5 alineatul (6).

(3) Statele membre în cauză comunică Comisiei, până la data de ►M2 1 ianuarie 2019 ◄ cel târziu, informații detaliate care să justifice necesitatea acordării unor scutiri pentru tipurile respective de aeronave, pe baza criteriilor de la alineatul (5).

(4) Comisia analizează cererile de scutire menționate la alineatul (3) și, în urma unor consultări cu părțile interesate, adoptă o decizie

(5) Criteriile menționate la alineatul (3) includ următoarele:

(a) anumite tipuri de aeronave aflate la sfârșitul ciclului lor de exploatare;

▼B

(b) anumite tipuri de aeronave produse în cantități limitate;

(c) costuri de modernizare disproporționate.

Articolul 15

Intrarea în vigoare și aplicarea

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 4, articolul 5 alineatele (1) și (2) și articolul 7 alineatul (1) se aplică de la 13 decembrie 2013.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

▼B

ANEXA I

Cerințe de performanță menționate la articolul 4 alineatul (3)

1. **Cerințe aplicabile datelor de supraveghere**

1.1. Toate lanțurile de supraveghere menționate la articolul 4 alineatul (3) trebuie să asigure cel puțin următoarele date de supraveghere:

(a) date de poziționare 2D (poziția pe orizontală a aeronavei);

(b) statutul datelor de supraveghere:

— în cooperare/fără cooperare/combinate;

— urmărire sau neurmărire în mod memorie;

— moment de aplicabilitate a datelor de poziționare 2D.

1.2. În plus, toate lanțurile de supraveghere în cooperare menționate la articolul 4 alineatul (3) trebuie să asigure cel puțin următoarele date de supraveghere:

(a) date despre poziția pe verticală (în funcție de altitudinea barometrică primită de la aeronavă);

(b) date operaționale de identificare (identitatea aeronavei primită de la aeronavă precum identificarea aeronavei și/sau codul în mod A);

(c) indicatori suplimentari:

— indicatori de urgență (intervenție ilicită, avarie radio și urgență generală);

— indicator special de poziție;

(d) statutul datelor de supraveghere (momentul aplicabilității datelor de poziție pe verticală).

2. **Cerințele privind performanța datelor de supraveghere**

2.1. Furnizorii de servicii de navigație aeriană definesc cerințele de performanță pentru precizia, disponibilitatea, integritatea, continuitatea și promptitudinea datelor de supraveghere furnizate de sistemele menționate la articolul 4 alineatul (3) și utilizate pentru a permite desfășurarea aplicațiilor de supraveghere efectuate.

2.2. Evaluarea preciziei poziției pe orizontală furnizate de sistemele menționate la articolul 4 alineatul (3) include cel puțin evaluarea erorilor de poziție pe orizontală.

2.3. Furnizorii de servicii de navigație aeriană verifică respectarea cerințelor de performanță definite în conformitate cu punctele 2.1 și 2.2.

2.4. Verificarea conformității se efectuează pe baza datelor de supraveghere furnizate utilizatorului de date de supraveghere la ieșirea lanțului de supraveghere.

▼B

ANEXA II

▼M2

Partea A: Capacitățile transponderului radar secundar de supraveghere menționate la articolul 4 alineatul (3), la articolul 5 alineatul (5) litera (a), la articolul 7 alineatul (2) și la articolul 8 alineatele (1) și (3)

▼B

1. Capacitatea minimă a transponderului radar secundar de supraveghere trebuie să fie *Mode S Level 2s* (Mod S Nivel 2s), certificată în conformitate cu punctele 2.1.5.1.2, 2.1.5.1.7 și 3.1.2.10 din Anexa 10 la Convenția de la Chicago, volumul IV (a patra ediție, inclusiv toate amendamentele până la nr. 85).

2. Fiecare registru de transponder implementat trebuie să fie conform cu secțiunea corespunzătoare a documentului 9871 al OACI (ediția a doua).

3. Următoarele elemente de date trebuie puse la dispoziția transponderului și transmise de transponder prin intermediul protocolului mod S în conformitate cu formatele specificate în documentul 9871 al OACI (ediția a doua):

   (a) codul de adresă OACI de 24-biți a aeronavei;

   (b) codul în mod A;

   (c) altitudinea barometrică;

   (d) statutul de zbor (la sol sau în zbor);

   (e) raportul privind capacitățile legăturilor de date:

      — capacitatea sistemului de bord pentru evitarea coliziunii (ACAS);

      — capacitatea serviciilor specifice de mod S;

      — capacitatea de identificare a aeronavei;

      — capacitatea de transmisie *squitter*;

      — capacitatea identificatorului de supraveghere;

      — raportul de capacitate privind Comm-B inițiate la sol (GICB) (indicarea schimbării);

      — numărul versiunii subrețelei mod S;

   (f) raportul de capacitate pentru GICB de utilizare în comun;

   (g) identificarea aeronavei;

   (h) indicatorul special de poziție (SPI);

   (i) statutul situației de urgență (urgență generală, întreruperea comunicațiilor, intervenție ilicită), inclusiv utilizarea unor coduri specifice în modul A pentru a indica diferitele stări de urgență;

   (j) recomandări active de soluționare ACAS, atunci când aeronava este echipată cu un sistem de evitare a coliziunilor și alertare a traficului II (TCAS II).

▼B

4. Alte elemente de date pot fi puse la dispoziția transponderului.

5. Elementele de date menționate la punctul 4 sunt transmise de transponder prin intermediul protocolului de mod S numai dacă procesul de certificare a aeronavei și a echipamentelor prevede transmiterea acestor elemente de date prin intermediul protocolului de mod S.

6. Continuitatea funcționalității transponderului care permite protocolul de mod S trebuie să fie mai mică sau egală cu 2. 10^{-4} per oră de zbor (adică intervalul mediu de funcționare dintre defecțiuni mai mare sau egal cu 5 000 de ore de zbor).

▼M2

Partea B: Capacitățile transponderului radar secundar de supraveghere menționate la articolul 4 alineatul (3), la articolul 5 alineatul (5) litera (b), la articolul 5 alineatul (7), la articolul 7 alineatul (2) și la articolul 8 alineatele (2) și (3)

▼B

1. Capacitatea minimă a transponderului radar secundar de supraveghere trebuie să fie *Mode S Level 2es* (Mod S Nivel 2es), certificată în conformitate cu punctele 2.1.5.1.2, 2.1.5.1.6, 2.1.5.1.7 și 3.1.2.10 din Anexa 10 la Convenția de la Chicago, volumul IV (a patra ediție, inclusiv toate amendamentele până la nr. 85).

2. Fiecare registru de transponder implementat trebuie să fie conform cu secțiunea corespunzătoare a documentului 9871 al OACI (ediția a doua).

3. Următoarele elemente de date trebuie să fie puse la dispoziția transponderului și transmise de transponder prin versiunea 2 a protocolului *extended squitter (ES) ADS-B* în conformitate cu formatele prevăzute în documentul 9871 al OACI (ediția a doua):

   (a) codul de adresă OACI de 24-biți a aeronavei;

   (b) identificarea aeronavei;

   (c) cod în mod A;

   (d) indicatorul special de poziție (SPI) utilizând aceeași sursă ca pentru același parametru menționat în partea A;

   (e) statutul situației de urgență (urgență generală, întreruperea comunicațiilor, intervenție ilicită) utilizând aceeași sursă ca pentru același parametru menționat în partea A;

   (f) numărul versiunii ADS-B (egal cu 2);

   (g) categoria de emițător ADS-B;

   (h) poziția geodezică pe orizontală în conformitate cu latitudinea și longitudinea din versiunea revizuită a sistemului geodezic mondial din 1984 (WGS84), atât în timpul zborului, cât și la sol;

   (i) indicatorii de calitate a poziției geodezice pe orizontală (corespunzând limitei NIC – *integrity containment bound*), categoria acurateței de navigație pentru poziție (NAC_p) de 95 %, nivelul de integritate a sursei (SIL) și nivelul de asigurare al proiectării sistemului (SDA);

   (j) altitudinea barometrică utilizând aceeași sursă ca pentru același parametru menționat în partea A;

   (k) altitudinea geometrică în conformitate cu versiunea revizuită a sistemului geodezic mondial din 1984 (WGS84), furnizată în plus și codată ca diferență față de altitudinea barometrică;

   (l) precizie geometrică pe verticală (GVA);

▼B

(m) viteza deasupra solului, atât în timpul zborului (viteza est/vest și nord/sud deasupra solului în timpul zborului), cât și la sol (cap de sol/rută la sol și mișcare).

(n) indicator de calitate a vitezei, corespunzând categoriei acurateței de navigație pentru viteză (NAC_v);

(o) lungimea și lățimea codate ale aeronavei;

(p) decalajul antenei sistemului global de navigație prin satelit (GNSS);

(q) viteza pe verticală: variația barometrică pe verticală, utilizând aceeași sursă ca pentru același parametru menționat în elementul de date de la punctul 2 (g) din partea C în cazul în care aeronava este obligată și capabilă să transmită acest element de date prin intermediul protocolului de mod S, sau variația pe verticală a sistemului global de navigație prin satelit (GNSS);

(r) altitudine selectată prin intermediul panoului de comandă al modurilor unității de control al zborului (MCP/FCU) utilizând aceeași sursă ca pentru același parametru menționat în partea C atunci când aeronava este obligată și capabilă să transmită acest element de date prin intermediul protocolului de mod S;

(s) setarea presiunii barometrice (minus 800 hectopascali) utilizând aceeași sursă ca pentru același parametru menționat în partea C atunci când aeronava este obligată și capabilă să transmită acest element de date prin intermediul protocolului de mod S;

(t) avertismente de rezoluție ACAS active atunci când aeronava este echipată cu TCAS II utilizând aceeași sursă ca pentru același parametru menționat în partea A.

4. Elemente de date de supraveghere [elementele de date de la punctul (3) literele (h), (k) și (m)] și elementele de date privind indicatorul lor de calitate [elementele de date de la punctul 3 literele (i), (l) și (n)] trebuie furnizate transponderelor pe aceeași interfață fizică.

5. Sursa de date care este conectată la transponder și care furnizează elementele de date de la punctul 3 literele (h) și (i) trebuie să îndeplinească următoarele cerințe în materie de integritate a datelor:

(a) nivelul de integritate a sursei pentru poziția pe orizontală [elementul de date de la punctul 3 litera (h)] (SIL, exprimat cu privire la NIC) trebuie să fie mai mic sau egal cu 10^{-7} per oră de zbor;

(b) intervalul de alertă privind integritatea pentru poziția pe orizontală [elementul de date de la punctul 3 litera (h)] (care determină o schimbare a indicatorului de calitate NIC), dacă este necesară monitorizarea la bord pentru realizarea nivelului de integritate a sursei pentru poziția pe orizontală, trebuie să fie mai mic sau egal cu 10 secunde.

▼B

6. Sursa de date primară care furnizează elementele de date de la punctul 3 literele (h) și (i) trebuie să fie cel puțin compatibilă cu receptoarele GNSS care efectuează monitorizarea autonomă a integrității receptorului (RAIM) și depistarea și eliminarea erorilor (FDE), împreună cu informațiile de ieșire privind starea măsurătorilor corespondente, precum și limita NIC (*integrity containment bound*) și indicațiile privind limita de precizie de 95 %.

7. Nivelul de integritate a sistemului aferent surselor de date care furnizează elementele de date de la punctul 3 literele (f), (g), (k)-(p) trebuie să fie mai mic sau egal cu 10^{-5} per oră de zbor.

8. Informațiile despre indicatorul de calitate (NIC, NACp, SIL, SDA, NACv și GVA) [elementele de date de la punctul 3 literele (i), (l) și (n)] trebuie să exprime performanța reală a sursei de date selectate ca valabilă la momentul aplicabilității măsurării elementelor de date de la punctul 3 literele (h), (k) și (m).

9. Cu privire la prelucrarea elementelor de date de la punctul 3 literele (a)-(t), nivelul de integritate a sistemului de transpondere pentru protocolul *extended squitter ADS-B*, inclusiv orice sistem avionic de interconectare la transponder, trebuie să fie mai mic sau egal cu 10^{-5} per oră de zbor.

10. Timpul de întârziere total al datelor de poziție pe orizontală [elementele de date de la punctul 3 literele (h) și (i)] trebuie să fie mai mic sau egal cu 1,5 secunde în 95 % din totalul transmisiilor.

11. Timpul de întârziere necompensat al datelor de poziție pe orizontală [elementul de date de la punctul 3 litera (h)] trebuie să fie mai mic sau egal cu 0,6 secunde la 95 % din cazuri și trebuie să fie mai mic sau egal cu 1,0 secundă la 99,9 % din toate transmisiile.

12. Timpul de întârziere total al elementelor de date privind viteza față de sol [elementele de date de la punctul 3 literele (m) și (n)] trebuie să fie mai mic sau egal cu 1,5 secunde în 95 % din toate transmisiile.

13. Dacă transponderul este setat să utilizeze un cod de vizibilitate în mod A de 1000, atunci transmiterea de informații prin codul A cu ajutorul protocolului *extended squitter ADS-B* trebuie dezactivată.

14. Alte elemente de date pot fi puse la dispoziția transponderului.

15. Cu excepția formatelor rezervate domeniului militar, elementele de date menționate la punctul 14 trebuie transmise de transponder prin protocolul *extended squitter ADS-B* dacă procesul de certificare a aeronavei și echipamentelor cuprinde transmiterea acestor elemente de date prin intermediul protocolului *extended squitter ADS-B*.

16. Continuitatea funcționalității transponderului care permite protocolul ADS-B trebuie să fie mai mică sau egală cu $2.\ 10^{-4}$ per oră de zbor (adică intervalul mediu de funcționare dintre defecțiuni mai mare sau egal cu 5 000 de ore de zbor).

▼M2

Partea C: Capacitățile transponderului radar secundar de supraveghere menționate la articolul 4 alineatul (3), la articolul 5 alineatul (5) litera (c), la articolul 7 alineatul (2), la articolul 8 alineatele (2) și (3) și la articolul 14 alineatul (1)

▼B

1. Fiecare registru de transponder implementat trebuie să fie conform cu secțiunea corespunzătoare din documentul 9871 al Convenției de la Chicago privind aviația civilă internațională (ediția a doua).

2. Următoarele elemente de date trebuie puse la dispoziția transponderului și transmise de transponder așa cum s-a solicitat de către lanțul de supraveghere de la sol, prin intermediul protocolului de mod S și în conformitate cu formatele specificate în documentul 9871 al OACI (ediția a doua):

▼B

(a) altitudine selectată prin intermediul MCP/FCU;

(b) unghiul de ruliu;

(c) unghiul real al rutei;

(d) viteza față de sol;

(e) cap magnetic;

(f) viteza indicată (IAS) sau numărul Mach;

(g) variația pe verticală (barometrică sau baroinerțială);

(h) setarea presiunii barometrice (minus 800 hectopascali);

(i) variația unghiulară a rutei sau viteza reală față de aer dacă nu este disponibilă variația unghiulară a rutei.

3. Alte elemente de date pot fi puse la dispoziția transponderului.

4. Elementele de date menționate la punctul 3 sunt transmise de transponder prin intermediul protocolului de mod S numai dacă procesul de certificare a aeronavei și echipamentelor prevede transmiterea acestor elemente de date prin intermediul protocolului de mod S.

▼B

ANEXA III

Cerințe privind schimbul de date de supraveghere prevăzut la articolul 5 alineatul (1)

1. Datele de supraveghere schimbate între sistemele menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (b) și (c) respectă formatul de date stabilit de comun acord între părțile în cauză.

2. Datele de supraveghere transferate în afara sistemelor menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (b) și (c) către alți furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie să permită:

   (a) identificarea sursei de date;

   (b) identificarea tipului de date.

3. Datele de supraveghere transferate în afara sistemelor menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (b) și (c) către alți furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie să poarte marca temporală și trebuie să fie exprimate ca oră universală coordonată (UTC).

▼B

ANEXA IV

Cerințe pentru încheierea acordurilor oficiale menționate la articolul 5 alineatul (2)

Este necesar ca acordurile oficiale între furnizorii de servicii de navigație aeriană pentru schimbul de date de supraveghere să includă cel puțin următoarele:

(a) părțile la acord;

(b) perioada de valabilitate a acordului;

(c) domeniul de aplicare a datelor de supraveghere;

(d) sursele de date de supraveghere;

(e) formatul schimbului de date de supraveghere;

(f) mijloacele de comunicare utilizate pentru schimbul de date de supraveghere;

(g) punctul de furnizare a serviciilor pentru datele de supraveghere;

(h) cerințele de calitate pentru datele de supraveghere în ceea ce privește următoarele elemente:

— indicatorii sau parametrii de performanță utilizați pentru a monitoriza calitatea datelor de supraveghere;

— metodele și instrumentele care trebuie aplicate la măsurarea calității datelor de supraveghere;

— frecvența de măsurare a calității datelor de supraveghere;

— procedurile de raportare a calității datelor;

— pentru fiecare indicator de performanță, intervalul admisibil al valorilor trebuie definit împreună cu o procedură care trebuie aplicată în cazul în care valoarea se situează în afara acestui interval definit;

— identificarea părții responsabile de controlul și garantarea îndeplinirii cerințelor de calitate.

(i) nivelurile de servicii convenite în ceea ce privește următoarele elemente:

— orele de disponibilitate;

— continuitatea;

— integritatea;

— intervalul mediu de funcționare între defectări (*mean-time-between-failures*)

— timpii de reacție în caz de întrerupere;

— procedurile de planificare și efectuare a întreținerii preventive.

(j) procedurile de management al schimbărilor;

(k) acorduri privind raportarea pe tema performanței și disponibilității, inclusiv în cazul întreruperilor neprevăzute;

(l) acorduri în materie de management și coordonare;

(m) acorduri pentru protejarea și notificarea lanțului de supraveghere de la sol.

▼B

ANEXA V

Cerințe de evaluare a nivelului de performanță a lanțurilor de supraveghere menționate la articolul 7 alineatul (1)

1. Evaluarea nivelului de performanță curentă a sistemelor menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (b)-(d) se efectuează în volumul de spațiu aerian unde are loc furnizarea corespunzătoare de servicii de supraveghere care utilizează sistemele respective.

2. Furnizorii de servicii de navigație aeriană verifică periodic sistemul și componentele acestuia, dezvoltă și aplică un regim de validare a performanțelor. Periodicitatea se stabilește de comun acord cu autoritatea națională de supraveghere, ținând cont de caracteristicile sistemului și ale componentelor sale.

3. Înainte de implementarea unei modificări a organizării spațiului aerian, sistemele menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (b)-(d) trebuie verificate pentru a se stabili dacă ele continuă să realizeze performanțele necesare în noul volum de operare.

▼B

ANEXA VI

Cerințele menționate la articolul 9

1. Cerințele de performanță prevăzute la articolul 4.
2. Cerințele de interoperabilitate prevăzute la articolul 5 alineatele (2), (3) și (7).
3. Cerințele de protecție a spectrului de radiofrecvențe prevăzute la articolul 6.
4. Cerințele în materie de proceduri asociate prevăzute la articolul 7.
5. Cerința privind aeronavele de stat prevăzută la articolul 8 alineatul (5).
6. Cerințele suplimentare prevăzute la articolul 12 alineatul (3).
7. Cerințele privind schimbul de date de supraveghere indicate la punctul 3 din anexa III.

▼B

ANEXA VII

Cerințe privind evaluarea conformității sau a adecvării la utilizarea dată a componentelor menționate la articolul 10

1. Activitățile de verificare a conformității demonstrează conformitatea sau adecvarea la utilizarea dată a componentelor în raport cu cerințele aplicabile din prezentul regulament, în timp ce aceste componente se află în funcțiune în mediul de testare.

2. Producătorul gestionează activitățile de evaluare a conformității și, în special:

   (a) stabilește mediul de testare corespunzător;

   (b) verifică dacă planul de testare descrie componentele în mediul de testare;

   (c) verifică dacă planul de testare acoperă toate cerințele aplicabile;

   (d) asigură consecvența și calitatea documentației tehnice și ale planului de testare;

   (e) planifică organizarea testelor, personalul, instalarea și configurarea platformei de testare;

   (f) efectuează inspecțiile și testele după cum se specifică în planul de testare;

   (g) întocmește raportul care prezintă rezultatele inspecțiilor și testelor.

3. Producătorul se asigură că elementele componente menționate la articolul 10, care sunt integrate în mediul de testare, îndeplinesc cerințele aplicabile prevăzute de prezentul regulament.

4. După verificarea cu succes a conformității sau a adecvării la utilizarea dată, producătorul întocmește, pe propria răspundere, declarația CE de conformitate sau de adecvare la utilizarea dată, specificând cerințele aplicabile prevăzute de prezentul regulament îndeplinite de componenta respectivă, precum și condițiile de utilizare a acesteia, în conformitate cu punctul 3 din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 552/2004.

▼B

ANEXA VIII

Condițiile menționate la articolul 11 alineatele (1) și (2)

1. Furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să aplice, în cadrul organizației sale, metode de raportare care să asigure și să demonstreze imparțialitatea și obiectivitatea în activitățile de verificare.

2. Furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să asigure că personalul implicat în procesele de verificare efectuează verificările cu cea mai mare integritate profesională posibilă și cu cel mai înalt grad de competență tehnică posibil și că nu este supus niciunei presiuni și niciunui stimulent, în special de natură financiară, care ar putea să îi afecteze evaluarea sau rezultatele verificărilor pe care le efectuează, în special din partea persoanelor sau a grupurilor de persoane afectate de rezultatele verificărilor.

3. Furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să asigure că personalul implicat în procesele de verificare are acces la echipamente care să îi permită să efectueze în mod adecvat verificările necesare.

4. Furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să asigure că personalul implicat în procesele de verificare are o bună formare tehnică și profesională, cunoștințe satisfăcătoare privind cerințele verificărilor pe care trebuie să le efectueze, o experiență adecvată în ceea ce privește astfel de operațiuni și capacitatea necesară pentru a redacta declarațiile, înregistrările și rapoartele care demonstrează că verificările au fost efectuate.

5. Furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să se asigure că personalul implicat în procesele de verificare poate executa verificările cu imparțialitate. Remunerarea personalului nu depinde de numărul de verificări efectuate sau de rezultatele acestora.

▼B

ANEXA IX

Partea A: Cerințe privind verificarea sistemelor menționată la articolul 11 alineatul (1)

1. Verificarea sistemelor menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (b), (c) și (d) trebuie să demonstreze conformitatea respectivelor sisteme cu cerințele de interoperabilitate, performanță și siguranță prevăzute de prezentul regulament, într-un mediu de evaluare care reflectă contextul operațional al acestor sisteme.

2. Verificarea sistemelor menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (b), (c) și (d) se realizează în conformitate cu practici de testare adecvate și recunoscute.

3. Instrumentele de testare utilizate pentru verificarea sistemelor prevăzute la articolul 2 alineatul (1) literele (b)-(d) trebuie să prezinte funcții adecvate.

4. Verificarea sistemelor menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (b), (c) și (d) trebuie să conducă la obținerea elementelor dosarului tehnic prevăzut la punctul 3 din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 552/2004, inclusiv a următoarelor elemente:

   (a) descrierea implementării;

   (b) raportul inspecțiilor și testelor realizate înainte de punerea în serviciu a sistemului.

5. Furnizorul de servicii de navigație aeriană gestionează activitățile de verificare și, în special:

   (a) stabilește mediul adecvat de evaluare operațională și tehnică, reflectând mediul operațional;

   (b) verifică dacă planul de testare descrie integrarea sistemelor menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (b), (c) și (d) într-un mediu de evaluare operațională și tehnică;

   (c) verifică dacă planul de testare acoperă toate cerințele de interoperabilitate, performanță și siguranță aplicabile prevăzute de prezentul regulament;

   (d) asigură consecvența și calitatea documentației tehnice și ale planului de testare;

   (e) planifică organizarea testelor, personalul, instalarea și configurarea platformei de testare;

   (f) efectuează inspecțiile și testele după cum se specifică în planul de testare;

   (g) întocmește raportul care prezintă rezultatele inspecțiilor și testărilor.

6. Furnizorul de servicii de navigație aeriană se asigură că sistemele menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (b), (c) și (d) utilizate într-un mediu de evaluare a funcționării îndeplinesc cerințele de interoperabilitate, performanță și siguranță prevăzute în prezentul regulament.

7. După încheierea cu succes a verificării conformității, furnizorii de servicii de navigație aeriană întocmesc declarația CE de verificare a sistemului și o înaintează autorității naționale de supraveghere însoțită de dosarul tehnic, după cum se prevede la articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 552/2004.

▼B

Partea B: Cerințe privind verificarea sistemelor menționată la articolul 11 alineatul (2)

1. Verificarea sistemelor menționate la articolul 2 alineatul (1) (b), (c) și (d) trebuie să demonstreze conformitatea respectivelor sisteme cu cerințele de interoperabilitate, performanță și siguranță prevăzute de prezentul regulament, într-un mediu de evaluare care să reflecte contextul operațional al acestor sisteme.

2. Verificarea sistemelor menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (b), (c) și (d) se realizează în conformitate cu practici de testare adecvate și recunoscute.

3. Instrumentele de testare utilizate pentru verificarea sistemelor menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (b), (c) și (d) trebuie să prezinte funcții adecvate.

4. Verificarea sistemelor menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (b), (c) și (d) trebuie să conducă la obținerea elementelor dosarului tehnic prevăzut la punctul 3 din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 552/2004, inclusiv a următoarelor elemente:

   (a) descrierea implementării;

   (b) raportul inspecțiilor și al testelor realizate înainte de punerea în serviciu a sistemului.

5. Furnizorul de servicii de navigație aeriană stabilește mediul adecvat de evaluare operațională și tehnică, care să reflecte mediul operațional, și dispune efectuarea activităților de verificare de către un organism notificat.

6. Organismul notificat gestionează activitățile de verificare și, în special:

   (a) verifică dacă planul de testare descrie integrarea sistemelor menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (b), (c) și (d) într-un mediu de evaluare operațională și tehnică;

   (b) verifică dacă planul de testare acoperă toate cerințele de interoperabilitate, performanță și siguranță aplicabile prevăzute de prezentul regulament;

   (c) asigură consecvența și calitatea documentației tehnice și ale planului de testare;

   (d) planifică organizarea testelor, personalul, instalarea și configurarea platformei de testare;

   (e) efectuează inspecțiile și testele după cum se specifică în planul de testare;

   (f) întocmește raportul care prezintă rezultatele inspecțiilor și testărilor.

7. Organismul notificat asigură că sistemele menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (b), (c) și (d) utilizate într-un mediu de evaluare operațională îndeplinesc cerințele de interoperabilitate, performanță și siguranță prevăzute de prezentul regulament.

8. După încheierea cu succes a sarcinilor de verificare, organismul notificat întocmește un certificat de conformitate în legătură cu sarcinile pe care le-a îndeplinit.

9. Ulterior, furnizorul de servicii de navigație aeriană întocmește declarația CE de verificare a sistemelor și o înaintează autorității naționale de supraveghere însoțită de dosarul tehnic, după cum se prevede la articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 552/2004.