

## KOMMISJONSFORORDNING (EF) nr. 29/2009

2014/EØS/61/13

av 16. januar 2009

## om fastsettelse av krav til datalinjetjenester i Det felles europeiske luftrom(\*)

KOMMISJONEN FOR DE EUROPEISKE FELLESKAP HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 552/2004 av 10. mars 2004 om samvirkingsevnen i Det europeiske nett for lufttrafikkstyring (samvirkingsforordningen)<sup>(1)</sup>, særlig artikkel 3 nr. 1,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 549/2004 av 10. mars 2004 om fastsettelse av rammeregler for opprettelse av et felles europeisk luftrom (rammeforordningen)<sup>(2)</sup>, særlig artikkel 8 nr. 2, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Den observerte og forventede økningen i lufttrafikken i Europa gjør det nødvendig å øke flygekontrollens kapasitet tilsvarende. Dette skaper et behov for driftsforbedringer, særlig med henblikk på å gjøre kommunikasjonen mellom flygeledere og flygere mer effektiv. Kanalene for talekommunikasjon blir stadig mer belastet og bør suppleres med luft-til-bakke-kommunikasjon via datalinje.
- 2) En rekke undersøkelser og forsøk som er gjennomført i Fellesskapet og i Eurocontrol, har bekreftet at datalinjetjenester kan gi økt flygekontrollkapasitet. Disse tjenestene bør innføres på en samordnet måte for best mulig å utnytte de potensielle fordelene ved dem.
- 3) Eurocontrol har i samsvar med artikkel 8 nr. 1 i forordning (EF) nr. 549/2004 fått i oppdrag å utarbeide krav til samordnet innføring av datalinjetjenester. Forordningen bygger på rapporten av 19. oktober 2007, som er et resultat av oppdraget.

(\*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 13 av 17.1.2009, s. 3, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 85/2009 av 3. juli 2009 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 56 av 22.10.2009, s. 14.

<sup>(1)</sup> EUT L 96 av 31.3.2004, s. 26.

<sup>(2)</sup> EUT L 96 av 31.3.2004, s. 1.

- 4) Denne forordning bør ikke omfatte militære operasjoner og militær opplæring i henhold til artikkel 1 nr. 2 i forordning (EF) nr. 549/2004.

- 5) Rask innføring av datalinjetjenester som supplement til talekommunikasjon mellom flygeledere og flygere i underveisfasen forutsettes i den europeiske hovedplanen for lufttrafikkstyring (ATM-hovedplanen), som er utarbeidet i definisjonsfasen av SESAR-prosjektet på grunnlag av rådsforordning (EF) nr. 219/2007 av 27. februar 2007 om opprettelse av et fellesforetak for å utvikle en ny generasjon av det europeiske systemet for lufttrafikkstyring (SESAR)<sup>(3)</sup>.

- 6) Datalinjetjenester bør innføres i sammenhengende og homogene deler av Det felles europeiske luftrom, først i det øvre luftrommet med høy trafikk tetthet. Med tanke på den betydning datalinjetjenester har for den videre utviklingen av Det europeiske nett for lufttrafikkstyring (heretter kalt «EATMN»), bør bruken av dem gradvis utvides til å omfatte størstedelen av Det felles europeiske luftrom, slik det er definert i artikkel 1 nr. 3 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 551/2004 av 10. mars 2004 om organisering og bruk av Det felles europeiske luftrom (luftromsforordningen)<sup>(4)</sup>.

- 7) Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart (heretter kalt «ICAO») og Den europeiske organisasjon for utstyr til sivil luftfart (heretter kalt «Eurocae») har definert et betydelig antall datalinjetjenester. Bare de av tjenestene som er behørig validert på Eurocontrol-nivå, bør være obligatoriske å innføre, på grunnlag av de standarder som disse organisasjonene har definert.

- 8) Hvor stor økning av trafikkstyringskapasiteten som oppnås med datalinjetjenester, avhenger av den andel flyginger som utføres med hjelp av datalinjeutstyr. En betydelig andel av flygingene, minst 75 %, bør gjennomføres med hjelp av slikt utstyr for at kapasitetsøkningen skal bli tilstrekkelig.

<sup>(3)</sup> EUT L 64 av 2.3.2007, s. 1.

<sup>(4)</sup> EUT L 96 av 31.3.2004, s. 20.

- 9) Operatørene må ha tilstrekkelig tid til å utstyre sine luftfartøyer med nye funksjoner, både når det gjelder nye luftfartøyer og den eksisterende flåten. Det bør tas hensyn til dette når det fastsettes frister for å gjøre utstyr obligatorisk.
- 10) En rekke luftfartøyer, hovedsakelig luftfartøyer beregnet på oversjøiske langdistanseflyginger, er allerede blitt utstyrt med datalinjekapasitet på grunnlag av standarder kjent som «Future Air Navigation Systems (FANS) 1/A». Det ville ikke være berettiget ut fra et økonomisk synspunkt å kreve at operatørene installerer ytterligere datalinjeutstyr i disse luftfartøyene for å oppfylle kravene i denne forordning. På lengre sikt bør det imidlertid oppnås en tilnærming mellom de tekniske løsninger som brukes til oversjøiske flyginger, og de løsninger som defineres i denne forordning. Det bør derfor fastsettes en passende frist for dette.
- 11) Villkårene for at et luftfartøy med datalinjekomponenter som er midlertidig ute av drift, skal kunne klareres for avgang, bør angis i den gjeldende minsteutstyrslisten som kreves i henhold til vedlegg III til rådsforordning (EØF) nr. 3922/91 av 16. desember 1991 om harmonisering av tekniske krav og administrative framgangsmåter i sivil luftfart<sup>(1)</sup> og i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå, og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF<sup>(2)</sup> og dens gjennomføringsregler.
- 12) Kriteriene for eventuelle unntak, særlig på grunnlag av økonomiske eller tvingende tekniske hensyn, bør fastsettes, slik at det unntaksvis kan tillates at operatørene ikke utstyres bestemte typer luftfartøyer med datalinjekapasitet.
- 13) Statlige luftfartøyer beregnet på transport utgjør den største andelen av statlige luftfartøyer som flyr som allmenn lufttrafikk i det luftrom denne forordning omfatter. Når medlemsstatene beslutter å utstyre nye luftfartøyer av denne typen med datalinjekapasitet på grunnlag av standarder som ikke gjelder særskilt for militære driftskrav, bør de bruke tekniske løsninger som er i samsvar med denne forordning.
- 14) Ensartet anvendelse av særlige framgangsmåter for bruk av datalinjer i Det felles europeiske luftrom er avgjørende for å oppnå samvirkningsevne og sammenhengende drift.
- 15) ICAO har definert standardiserte luft-til-bakke-programmer for kontekststyring (heretter kalt «CM») og kommunikasjon mellom flygeleder og flyger via datalinje (heretter kalt «CPDLC») med henblikk på innføring av datalinjetjenester. Ytere av lufttrafikkjenester og operatører bør støtte disse programmene og bruke et felles sett av standardiserte meldinger for å sikre samvirkende datalinjetjenester fra ende til ende.
- 16) Det kan brukes flere kommunikasjonsprotokoller ved utveksling av data mellom luft-til-bakke-programmer. Det bør imidlertid brukes et felles sett protokoller, i det minste på bakken, for å sikre allmenn samvirkningsevne innenfor det luftrom denne forordning omfatter. De protokoller som ICAO har definert på grunnlag av luftfartstelenettet (heretter kalt «ATN») og den digitale VHF-forbindelsen VHF Digital Link Mode 2 (heretter kalt «VDL 2»), anses for øyeblikket for å være den eneste validerte løsningen for harmonisert bruk. Medlemsstatene bør derfor sørge for at denne løsningen stilles til rådighet.
- 17) ICAOs regionale tilleggsframgangsmåter for Europa er under endring med henblikk på at det skal være mulig å kreve at luftfartøyer medbringer datalinjekomponenter i visse medlemsstaters luftrom.
- 18) Operatører og organisasjoner som yter kommunikasjons-tjenester for datautveksling mellom luft-til-bakke-programmer, bør gis mulighet til å bruke andre protokoller enn ATN/VDL 2. Disse protokollene bør imidlertid oppfylle relevante krav som sikrer at samvirkningsevnen mellom enhetene for lufttrafikkjenester og luftfartøyene opprettholdes fra ende til ende.
- 19) Ytere av lufttrafikkjenester (heretter kalt «ATS») kan velge å overlate til andre organisasjoner å yte tjenester for luft-til-bakke-kommunikasjon via datalinje. For å sikre tilstrekkelig sikkerhet, trygghet og effektivitet i disse tjenestene bør det i så fall inngås tjenestenivåavtaler mellom de berørte parter.
- 20) For å sikre samvirkningsevne mellom datalinjetjenester fra ende til ende bør luftfartøyer og ATS-enheter med datalinjekapasitet ha mulighet til å opprette kommunikasjon via datalinje uavhengig av hvilke tiltak operatørene og ATS-yterne har truffet for å stille tjenester for luft-til-bakke-kommunikasjon til rådighet. Det bør derfor treffes egnede tiltak for dette formål.

<sup>(1)</sup> EFT L 373 av 31.12.1991, s. 4.

<sup>(2)</sup> EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1.

- 21) Opplysninger om flygingers datalinjekapasitet bør tas med i reiseplanen og behandles og overføres mellom ATS-enhetene. De påloggingsopplysninger som gjør det mulig å bruke programmer for luft-til-bakke-kommunikasjon via datalinje, og som gjør det mulig for neste ATS-enhet å begynne å utveksle data med luftfartøyet, bør også behandles og overføres mellom ATS-enhetene.
- 22) Ytere av flysikringstjenester og andre enheter som yter tjenester for luft-til-bakke-kommunikasjon via datalinje, bør treffe tiltak for å sikre informasjonsutvekslingen på hensiktsmessig måte.
- 23) ATS-yterne bør føre regelmessig tilsyn med tjenestekvaliteten med hensyn til luft-til-bakke-kommunikasjon via datalinje.
- 24) Det bør brukes en felles adresseringsplan, slik at alle luft- og bakkestasjoner som er berørt av datautveksling via datalinje, kan identifiseres entydig.
- 25) Med sikte på å opprettholde og forbedre eksisterende sikkerhetsnivåer ved drift bør medlemsstatene pålegges å sørge for at de berørte parter gjennomfører en sikkerhetsvurdering, herunder prosesser for fareidentifikasjon, risikovurdering og risikoreduksjon.
- 26) Gjennomføringsreglene for samvirkningsevne bør i samsvar med artikkel 3 nr. 3 bokstav d) i forordning (EF) nr. 552/2004 beskrive de særlige framgangsmåter for samsvarsvurdering som skal anvendes til å vurdere komponenters samsvar eller bruksegnethet samt verifisere systemer.
- 27) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra Komiteen for det felles luftrom —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

#### *Artikkel 1*

##### **Formål og virkeområde**

1. Denne forordning fastsetter krav til samordnet innføring av datalinjetjenester basert på luft-til-bakke-datakommunikasjon fra punkt til punkt som definert i artikkel 2 nr. 5.

2. Denne forordning får anvendelse på:

- a) behandlingssystemer for flygedata og deres komponenter og tilhørende framgangsmåter samt brukergrensesnittsystemer og deres komponenter og tilhørende framgangsmåter som brukes av flygekontrollenheter som yter tjenester for allmenn lufttrafikk,
- b) flybårne brukergrensesnittkomponenter og tilhørende framgangsmåter,
- c) systemer for luft-til-bakke-kommunikasjon og deres komponenter og tilhørende framgangsmåter.

3. Denne forordning får anvendelse på alle flyginger som gjennomføres som allmenn lufttrafikk i samsvar med instrumentflygereglene i luftrommet over FL 285 som definert i vedlegg I del A.

Fra 5. februar 2015 får den dessuten anvendelse på alle flyginger som gjennomføres som allmenn lufttrafikk i samsvar med instrumentflygereglene i luftrommet over FL 285 som definert i vedlegg I del B.

4. Denne forordning får anvendelse på ytere av lufttrafikkjenester (heretter kalt «ATS-ytere») som yter tjenester for allmenn lufttrafikk i luftrommet nevnt i nr. 3 i samsvar med de relevante anvendelsesdatoer.

#### *Artikkel 2*

##### **Definisjoner**

I denne forordning får definisjonene fastsatt i artikkel 2 i forordning (EF) nr. 549/2004 anvendelse.

Videre menes med:

1. «datalinjetjeneste» en samling sammenhengende lufttrafikkstyringsoperasjoner som er støttet av luft-til-bakke-kommunikasjon via datalinje, som har et klart definert driftsmål, og som begynner og slutter med en driftshendelse,
2. «operatør» en person, en organisasjon eller et foretak som utfører eller tilbyr å utføre en luftfartsoperasjon,
3. «enhet for lufttrafikkjenester» (heretter kalt «ATS-enhet») en sivil eller militær enhet som er ansvarlig for å yte lufttrafikkjenester,

4. «tjenestenivåavtale» den del av en tjenestekontrakt mellom organisasjoner der det avtales et visst tjenestenivå, særlig med hensyn til datakommunikasjonstjenestens kvalitet og ytelse,
  5. «luft-til-bakke-datakommunikasjon fra punkt til punkt» toveiskommunikasjon mellom et luftfartøy og en kommunikasjonsenhet på bakken der det brukes en samling distribuerte funksjoner med henblikk på å sikre
    - a) sending og mottak av bitrammer ved hjelp av opp- og nedsamband via en mobil datalinje mellom kommunikasjonssystemer på bakken og i luftfartøyer,
    - b) sending og mottak av dataenheter mellom bakke- og luftfartøysystemer som fungerer som vertssystemer for luft-til-bakke-programmer, herunder
      - i) videresending av dataenheter via kommunikasjonsveier på bakken og mobile datalinjer,
      - ii) samvirkende mekanismer i begge ender for overføring av dataenheter,
  6. «statlig luftfartøy» et luftfartøy som brukes av militæret, tollvesenet eller politiet,
  7. «statlig luftfartøy beregnet på transport» statlig luftfartøy med faste vinger som er beregnet på transport av personer og/eller last,
  8. «luft-til-bakke-program» en samling samvirkende funksjoner til støtte for lufttrafikkjenester,
  9. «ende-til-ende-kommunikasjon» overføring av informasjon mellom likeverdige luft-til-bakke-programmer,
  10. «luft-til-bakke-kommunikasjon» toveiskommunikasjon mellom kommunikasjonssystemer på bakken og i luftfartøyer,
  11. «sikkerhetspolitikk» en samling mål, atferdsregler for brukere og administratorer og krav til systemkonfigurasjon og systemstyring som sammen er beregnet på å sikre systemer og kommunikasjonsressurser som brukes for å yte datalinjetjenester, mot ulovlige handlinger,
  12. «adresseopplysninger» opplysninger om system- eller nettverksadressen til en enhet som deltar i luft-til-bakke-kommunikasjon via datalinje, og som gjør det mulig å fastslå entydig hvor enheten befinner seg,
  13. «integrert system for innledende behandling av reiseplaner» (heretter kalt «IFPS»), et system innen Det europeiske nett for styring av lufttrafikken gjennom hvilket det ytes en sentralisert tjeneste for behandling og distribusjon av reiseplandata som håndterer mottak, validering og distribusjon av reiseplaner innenfor det luftrom som omfattes av denne forordning,
  14. «ute av drift», når det gjelder en flybåren komponent, det faktum at komponenten ikke oppnår sitt tiltenkte formål eller ikke konsekvent fungerer innenfor sine fastsatte driftsmessige grenser eller toleranser.
- Artikkel 3*
- Datalinjetjenester**
1. ATS-ytere skal sikre at ATS-enheter som yter lufttrafikkjenester i luftrommet nevnt i artikkel 1 nr. 3, er i stand til å yte og drive de datalinjetjenester som er definert i vedlegg II.
  2. Uten at det berører nr. 4 i denne artikkel skal operatørene sikre at luftfartøyer som gjennomfører flyginger som omhandlet i artikkel 1 nr. 3, med eget luftdyktighetsbevis som er utstedt for første gang 1. januar 2011 eller senere, er i stand til å utføre de datalinjetjenester som er definert i vedlegg II.
  3. Uten at det berører nr. 4 i denne artikkel skal operatørene sikre at luftfartøyer som gjennomfører flyginger som omhandlet i artikkel 1 nr. 3, med eget luftdyktighetsbevis som er utstedt for første gang før 1. januar 2011, er i stand til å utføre de datalinjetjenester som er definert i vedlegg II, fra og med 5. februar 2015.

4. Nr. 2 og 3 får ikke anvendelse på følgende:

- a) luftfartøyer med eget luftdyktighetsbevis som er utstedt for første gang før 1. januar 2014, og som er utrustet med datalinjeutstyr som er sertifisert i henhold til kravene i et av Eurocae-dokumentene angitt i vedlegg III nr. 10,
- b) luftfartøyer med eget luftdyktighetsbevis som er utstedt for første gang før 1. januar 1998, og som vil bli tatt ut av drift i luftrommet nevnt i artikkel 1 nr. 3 innen 31. desember 2017,
- c) statlige luftfartøyer,
- d) luftfartøyer som flyr i luftrommet nevnt i artikkel 1 nr. 3 med henblikk på prøving, levering eller vedlikehold eller med datalinjekomponenter som er midlertidig ute av drift i henhold til vilkårene fastsatt i den gjeldende minsteutstyrlisten som kreves i henhold til vedlegg III nr. 1 i denne forordning og forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler.

5. Medlemsstater som beslutter å utstyre nye statlige luftfartøyer beregnet på transport som settes i drift fra 1. januar 2014, med datalinjekapasitet på grunnlag av standarder som ikke gjelder særskilt for militære driftskrav, skal sikre at disse luftfartøyene er i stand til å utføre datalinjetjenestene definert i vedlegg II.

#### *Artikkel 4*

##### **Tilhørende framgangsmåter**

ATS-ytere som yter lufttrafikkjenester, og operatører som bruker lufttrafikkjenester som støttes av datalinjetjenestene definert i vedlegg II, skal anvende felles, standardiserte framgangsmåter som er i samsvar med relevante bestemmelser fra Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart (heretter kalt «ICAO») når det gjelder

1. opprettelse av kommunikasjon mellom flygeleder og flyger via datalinje (heretter kalt «CPDLC»),
2. utveksling av CPDLC-driftsmeldinger,
3. overføring av CPDLC,
4. midlertidig opphold i bruken av CPDLC-flygerforespørsler,
5. avbrudd i og stans av CPDLC,
6. registrering av reiseplaner med hensyn til opplysninger om datalinjekapasitet.

#### *Artikkel 5*

##### **ATS-yteres forpliktelser med hensyn til kommunikasjon via datalinje**

1. ATS-ytere skal sikre at bakkesystemene nevnt i artikkel 1 nr. 2 og deres komponenter støtter luft-til-bakke-programmene som er definert i ICAO-standardene angitt i vedlegg III nr. 2 og 3.

2. ATS-ytere skal sikre at bakkesystemene nevnt i artikkel 1 nr. 2 bokstav c) og deres komponenter bruker ende-til-ende-kommunikasjon i samsvar med kravene i del A i vedlegg IV til utveksling av data i luft-til-bakke-programmene som er definert i ICAO-standardene angitt i vedlegg III nr. 2 og 3.

3. ATS-ytere som har overlatt til andre organisasjoner å yte de kommunikasjonstjenester for utveksling av data med luftfartøyer som er nødvendige for luft-til-bakke-programmene definert i ICAO-standardene angitt i vedlegg III nr. 2 og 3, skal sikre at disse tjenestene ytes i samsvar med vilkårene i en tjenestenivåavtale som særlig omfatter

a) en beskrivelse av kommunikasjonstjenestene i samsvar med kravene til datalinjetjenester som definert i vedlegg II,

b) en beskrivelse av sikkerhetspolitikken som er innført for å sikre utveksling av data i luft-til-bakke-programmene som er definert i ICAO-standardene angitt i vedlegg III nr. 2 og 3,

c) relevant materiale som skal framlegges for å kontrollere kommunikasjonstjenestenes kvalitet og ytelse.

4. ATS-ytere skal treffe egnede tiltak for å sikre at data kan utveksles med alle luftfartøyer som flyr i det luftrom de har ansvar for, og som har datalinjekapasitet som oppfyller kravene i denne forordning, idet det tas behørig hensyn til eventuelle begrensninger i dekingen som følge av kommunikasjonsteknologien som brukes.

5. ATS-ytere skal i sine behandlingssystemer for flygedata innføre rutine for viderefremming av påloggingsopplysninger og varsling av neste myndighet mellom ATC-enheter i samsvar med kommisjonsforordning (EF) nr. 1032/2006<sup>(1)</sup> når det gjelder kravene til automatiske systemer for utveksling av flygedata til støtte for datalinjetjenester.

6. ATS-ytere skal overvåke kvaliteten på kommunikasjonstjenestene og kontrollere at de oppfyller ytelseskravene under de driftsvilkår de har ansvar for.

#### *Artikkel 6*

##### **Operatørens forpliktelser med hensyn til kommunikasjon via datalinje**

1. Operatører skal sikre at de flybårne systemene nevnt i artikkel 1 nr. 2 bokstav c) og deres komponenter som er installert om bord på luftfartøyene nevnt i artikkel 3 nr. 2 og 3, støtter luft-til-bakke-programmene som er definert i ICAO-standardene angitt i vedlegg III nr. 2 og 3.

2. Operatører skal sikre at de flybårne systemene nevnt i artikkel 1 nr. 2 bokstav c) og deres komponenter som er installert om bord på luftfartøyene nevnt i artikkel 3 nr. 2 og 3, bruker ende-til-ende-kommunikasjon i samsvar med kravene i del A i vedlegg IV til utveksling av data i luft-til-bakke-programmene som er definert i ICAO-standardene angitt i vedlegg III nr. 2 og 3.

3. Operatører skal sikre at de flybårne systemene nevnt i artikkel 1 nr. 2 bokstav c) og deres komponenter som er installert om bord på luftfartøyene nevnt i artikkel 3 nr. 2 og 3, bruker luft-til-bakke-kommunikasjon i samsvar med kravene i del B eller C i vedlegg IV til utveksling av data i luft-til-bakke-programmene som er definert i ICAO-standardene angitt i vedlegg III nr. 2 og 3.

4. Operatørene nevnt i nr. 3 skal treffe egnede tiltak for å sikre at data kan utveksles mellom deres luftfartøyer med datalinjekapasitet og alle ATS-enheter som kan komme til å kontrollere deres flyginger i luftrommet nevnt i artikkel 1 nr. 3, idet det tas behørig hensyn til eventuelle begrensninger i deknningen som følge av kommunikasjonsteknologien som brukes.

#### *Artikkel 7*

##### **Medlemsstatenes allmenne forpliktelser med hensyn til kommunikasjon via datalinje**

1. Medlemsstater som har utpekt ATS-ytere i luftrommet nevnt i artikkel 1 nr. 3, skal sikre at tjenester for luft-til-

bakke-kommunikasjon som oppfyller kravene i del B i vedlegg IV, stilles til rådighet for operatører for luftfartøyer som flyr i det luftrom de har ansvar for, for utveksling av data i luft-til-bakke-programmene som er definert i ICAO-standardene angitt i vedlegg III nr. 2 og 3, idet det tas behørig hensyn til eventuelle begrensninger i deknningen som følge av kommunikasjonsteknologien som brukes.

2. Medlemsstatenes kalsørgeforatyttereavflysikringstjenester og andre enheter som yter kommunikasjonstjenester, innfører en hensiktsmessig sikkerhetspolitikk for datautveksling i datalinjetjenestene som er definert i vedlegg II, særlig ved å anvende felles sikkerhetsregler for å beskytte distribuerte fysiske ressurser som støtter denne datautvekslingen.

3. Medlemsstatene skal sikre at det anvendes harmoniserte framgangsmåter for forvaltning av adresseopplysninger som gjør det mulig entydig å identifisere kommunikasjonssystemer i luftfartøyer og på bakken som støtter utveksling av data i luft-til-bakke-programmene som er definert i ICAO-standardene angitt i vedlegg III nr. 2 og 3.

#### *Artikkel 8*

##### **Kommunikasjon via datalinje for statlige luftfartøyer beregnet på transport**

1. Medlemsstatene skal sikre at de flybårne systemene nevnt i artikkel 1 nr. 2 bokstav c) og deres komponenter som er installert om bord på statlige luftfartøyer beregnet på transport som nevnt i artikkel 3 nr. 5, støtter luft-til-bakke-programmene som er definert i ICAO-standardene angitt i vedlegg III nr. 2 og 3.

2. Medlemsstatene skal sikre at de flybårne systemene nevnt i artikkel 1 nr. 2 bokstav c) og deres komponenter som er installert om bord på statlige luftfartøyer beregnet på transport som nevnt i artikkel 3 nr. 5, bruker ende-til-ende-kommunikasjon i samsvar med kravene i del A i vedlegg IV til utveksling av data i luft-til-bakke-programmene som er definert i ICAO-standardene angitt i vedlegg III nr. 2 og 3.

3. Medlemsstatene skal sikre at de flybårne systemene nevnt i artikkel 1 nr. 2 bokstav c) og deres komponenter som er installert om bord på statlige luftfartøyer beregnet på transport som nevnt i artikkel 3 nr. 5, bruker luft-til-bakke-kommunikasjon i samsvar med kravene i del B eller C i vedlegg IV til utveksling av data i luft-til-bakke-programmene som er definert i ICAO-standardene angitt i vedlegg III nr. 2 og 3.

<sup>(1)</sup> EUT L 186 av 7.7.2006, s. 27.

*Artikkel 9***Forpliktelser for ytere av flysikringstjenester og andre enheter med hensyn til kommunikasjon via datalinje**

Ytere av flysikringstjenester og andre enheter som yter kommunikasjonstjenester for utveksling av data i luft-til-bakke-programmene som er definert i ICAO-standardene angitt i vedlegg III nr. 2 og 3, skal sikre at bakkesystemene nevnt i artikkel 1 nr. 2 bokstav c) bruker luft-til-bakke-kommunikasjon i samsvar med kravene i del B eller C i vedlegg IV.

*Artikkel 10***Sikkerhetskrav**

Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at de berørte parter før enhver endring i eksisterende systemer nevnt i artikkel 1 nr. 2 eller innføring av nye systemer gjennomfører en sikkerhetsvurdering, herunder fareidentifikasjon, risikovurdering og risikoreduksjon.

*Artikkel 11***Komponenters samsvar eller bruksegnethet**

Før det utstedes en EF-erklæring om samsvar eller bruksegnethet som nevnt i artikkel 5 i forordning (EF) nr. 552/2004, skal produsenter av komponenter til systemene nevnt i artikkel 1 nr. 2 i denne forordning, eller deres representanter etablert i Fellesskapet, vurdere disse komponentenes samsvar eller bruksegnethet i henhold til kravene i vedlegg V.

Imidlertid skal framgangsmåtene for sertifisering av luftdyktighet i samsvar med forordning (EF) nr. 216/2008, når de anvendes på flybårne komponenter som nevnt i artikkel 1 nr. 2 bokstav b) og c) i denne forordning, anses som akseptable framgangsmåter for samsvarsvurdering av disse komponentene dersom de omfatter påvisning av samsvar med kravene til samvirkningsevne, ytelse og sikkerhet i denne forordning.

*Artikkel 12***Verifisering av systemer**

1. Ytere av flysikringstjenester som påviser eller har påvist at de oppfyller kravene i vedlegg VI, skal verifisere systemene nevnt i artikkel 1 nr. 2 bokstav a) og c) i samsvar med kravene i vedlegg VII del A.

2. Ytere av flysikringstjenester som ikke kan påvise at de oppfyller kravene i vedlegg VI, skal overdra til et meldt organ

en verifisering av systemene nevnt i artikkel 1 nr. 2 bokstav a) og c). Verifiseringen skal utføres i samsvar med kravene i vedlegg VII del B.

*Artikkel 13***Tilleggskrav**

1. ATS-ytere skal sikre at luft-til-bakke-datautveksling i luft-til-bakke-programmene som er definert i ICAO-standardene angitt i vedlegg III nr. 2 og 3, registreres i samsvar med ICAO-standardene angitt i vedlegg III nr. 6, 7 og 8, i den grad de gjelder den bakkebaserte registreringsfunksjonen i datalinjekommunikasjonen.

2. Eurocae-dokumentet angitt i vedlegg III nr. 9 skal anses som tilstrekkelig bevis på oppfyllelse av de krav til registrering av luft-til-bakke-datautveksling som er nevnt i nr. 1 og fastsatt i ICAO-standardene angitt i vedlegg III nr. 6, 7 og 8.

3. ATS-ytere skal

a) utarbeide og ajourføre driftshåndbøker med de nødvendige instruksjoner og opplysninger, slik at alt berørt personale kan anvende denne forordning,

b) sikre at håndbøkene nevnt i bokstav a) er tilgjengelige og holdes à jour, og at ajourføringen og distribusjonen av dem er gjenstand for hensiktsmessig kvalitets- og dokumentasjonshåndtering,

c) sikre at arbeidsmetodene og driftsrutinene er i samsvar med denne forordning.

4. Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at den sentraliserte tjenesten for behandling og distribusjon av reiseplaner

a) utarbeider og ajourfører driftshåndbøker med de nødvendige instruksjoner og opplysninger, slik at alt berørt personale kan anvende denne forordning,

b) sikrer at håndbøkene nevnt i bokstav a) er tilgjengelige og holdes à jour, og at ajourføringen og distribusjonen av dem er gjenstand for hensiktsmessig kvalitets- og dokumentasjonshåndtering,

c) sikrer at arbeidsmetodene og driftsrutinene er i samsvar med denne forordning.

5. Ytere av flysikringstjenester skal sikre at alt berørt personale gjøres behørig oppmerksom på de relevante bestemmelsene i denne forordning, og at de får tilstrekkelig opplæring for sine arbeidsoppgaver.

6. Operatører skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at personale som betjener datalinjeutstyr, gjøres behørig oppmerksom på denne forordning, at de får tilstrekkelig opplæring for sine arbeidsoppgaver, og at det om mulig finnes instruksjoner for bruk av datalinjeutstyret i førerkabinen.

7. Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at personale som deltar i planlegging av flyginger, og som betjener IFPS, gjøres behørig oppmerksom på de krav som er fastsatt i denne forordning, og at de får tilstrekkelig opplæring for sine arbeidsoppgaver.

8. Medlemsstatene skal sikre at alle relevante opplysninger om bruken av datalinjetjenester offentliggjøres i nasjonale publikasjoner for flygeinformasjon.

#### *Artikkel 14*

##### **Unntak**

1. Når det i henhold til kriteriene i nr. 3 foreligger særlige omstendigheter som er til hinder for at særskilte typer luftfartøyer oppfyller kravene i denne forordning, skal de berørte medlemsstater senest 31. desember 2012 oversende

Kommisjonen detaljerte opplysninger som dokumenterer at det bør gis unntak for disse luftfartøytypene.

2. Kommisjonen skal gjennomgå søknadene om unntak som nevnt i nr. 1, og skal etter samråd med de berørte parter treffe en beslutning etter framgangsmåten nevnt i artikkel 5 nr. 3 i forordning (EF) nr. 549/2004.

3. Kriteriene nevnt i nr. 1 skal være følgende:

- a) luftfartøyer som har nådd slutten av sin produksjonssyklus og produseres i begrenset antall, og
- b) luftfartøyer der ombyggingskostnadene ville bli uforholdsmessig høye på grunn av gammel konstruksjon.

#### *Artikkel 15*

##### **Ikrafttredelse og anvendelse**

Denne forordning trer i kraft den 20. dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Denne forordning får anvendelse fra 7. februar 2013.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel, 16. januar 2009.

*For Kommisjonen*

Antonio TAJANI

*Visepresident*



*VEDLEGG I***Luftrom nevnt i artikkel 1 nr. 3**

## DEL A

Luftrommet nevnt i artikkel 1 nr. 3 første ledd skal omfatte luftrommet over FL 285 innenfor følgende flygeinformasjonsregioner (FIR) og øvre flygeinformasjonsregioner (UIR):

- Amsterdam FIR,
- Wien FIR,
- Barcelona UIR,
- Brindisi UIR,
- Brussels UIR,
- Canarias UIR,
- France UIR,
- Hannover UIR,
- Lisboa UIR,
- London UIR,
- Madrid UIR,
- Milano UIR,
- Rhein UIR,
- Roma UIR,
- Scottish UIR,
- Shannon UIR.

## DEL B

Luftrommet nevnt i artikkel 1 nr. 3 annet ledd skal omfatte luftrommet over FL 285 som definert i del A, og i tillegg følgende flygeinformasjonsregioner (FIR) og øvre flygeinformasjonsregioner (UIR):

- Bratislava FIR,
  - Bucuresti FIR,
  - Budapest FIR,
  - København FIR,
  - Ljubljana FIR,
  - Nicosia FIR,
  - Praha FIR,
  - Sofia FIR,
  - Warszawa FIR,
  - Finland UIR sør for 61°30',
  - Hellas UIR,
  - Malta UIR,
  - Riga UIR,
  - Sweden UIR sør for 61°30',
  - Tallinn UIR,
  - Vilnius UIR.
-

## VEDLEGG II

**Definisjon av datalinjetjenestene nevnt i artikkel 3, 4, 5 og 7 samt vedlegg IV****1. Definisjon av initieringsfunksjon for kommunikasjon via datalinje (Data Link Communications Initiation Capability — DLIC)**

DLIC-tjenesten skal gjøre det mulig å utveksle opplysninger som er nødvendige for å opprette kommunikasjon via datalinje mellom datalinjesystemer på bakken og i luftfartøyer.

DLIC-tjenesten skal gjøre det mulig å

- entydig koble flygedata fra luftfartøyet sammen med reiseplandata som brukes av en ATS-enhet,
- utveksle opplysninger om det støttede luft-til-bakke-programmets type og versjon,
- gi adresseopplysninger om den enheten som fungerer som vert for programmet.

Utvekslingen av data mellom flybårne og bakkebaserte datalinjesystemer med henblikk på gjennomføring av DLIC-tjenesten skal være i samsvar med

- driftsmetodene, tidssekvensdiagrammene og meldingene for de initierings- og kontaktfunksjonene for DLIC som er angitt i avsnitt 4.1 i Eurocae-dokumentet nevnt i vedlegg III nr. 11,
- sikkerhetskravene som er angitt i avsnitt 4.2.2 i Eurocae-dokumentet nevnt i vedlegg III nr. 11,
- ytelseskravene som er angitt i avsnitt 4.3.2 i Eurocae-dokumentet nevnt i vedlegg III nr. 11.

**2. Definisjon av tjeneste for styring av ATC-kommunikasjon (ATC Communications Management — ACM)**

ACM-tjenesten skal gi automatisert assistanse til flygebesetninger og flygeledere ved overføring av ATC-kommunikasjon (tale og data) og omfatte

- innledende opprettelse av CPDLC med en ATS-enhet,
- overføring av CPDLC og talekommunikasjon om en flyging fra en ATS-enhet til den neste, eller instruksjon om å bytte talekanal innenfor en ATS-enhet eller -sektor,
- normal avslutning av CPDLC med en ATS-enhet.

Utvekslingen av data mellom flybårne og bakkebaserte datalinjesystemer med henblikk på gjennomføring av ACM-tjenesten skal være i samsvar med

- driftsmetodene og tidssekvensdiagrammene som er angitt i avsnitt 5.1.1.1.1 til 5.1.1.1.7 og 5.1.1.2 i Eurocae-dokumentet nevnt i vedlegg III nr. 11,
- sikkerhetskravene som er angitt i avsnitt 5.1.2.3 i Eurocae-dokumentet nevnt i vedlegg III nr. 11, unntatt kravene som gjelder etterfølgende klarering,
- ytelseskravene for underveisfasen som er angitt i avsnitt 5.1.3.2 i Eurocae-dokumentet nevnt i vedlegg III nr. 11.

**3. Definisjon av tjeneste for ATC-klarering og -informasjon (ATC Clearances and Information — ACL)**

ACL-tjenesten skal gi flygebesetninger og flygeledere muligheten til å utveksle driftsdata som omfatter

- forespørsler og meldinger fra flygebesetninger til flygeledere,
- klareringer, instruksjoner og meldinger fra flygeledere til flygebesetninger.

Utvekslingen av data mellom flybårne og bakkebaserte datalinjesystemer med henblikk på gjennomføring av ACL-tjenesten skal være i samsvar med

- driftsmetodene og tidssekvensdiagrammene som er angitt i avsnitt 5.2.1.1.1 til 5.2.1.1.4 og 5.2.1.2 i Eurocae-dokumentet nevnt i vedlegg III nr. 11,

- en felles undergruppe av de meldingselementer som er angitt i avsnitt 5.2.1.1.5 i Eurocae-dokumentet nevnt i vedlegg III nr. 11, som er relevante for driftsmiljøet under flygingen,
- sikkerhetskravene som er angitt i avsnitt 5.2.2.3 i Eurocae-dokumentet nevnt i vedlegg III nr. 11,
- ytelseskravene for underveisfasen som er angitt i avsnitt 5.2.3.2 i Eurocae-dokumentet nevnt i vedlegg III nr. 11.

4. *Definisjon av tjeneste for ATC-mikrofonkontroll (ATC Microphone Check — AMC)*

AMC-tjenesten skal gi flygeledere muligheten til å sende en instruksjon samtidig til flere luftfartøyer som er utstyrt med datalinje for å be flygebesetningene om å kontrollere at deres talekommunikasjonsutstyr ikke blokkerer en bestemt talekanal.

Denne instruksjonen skal bare sendes til de luftfartøyer som har stilt inn den blokkerte frekvensen.

Utvekslingen av data mellom flybårne og bakkebaserte datalinjesystemer med henblikk på gjennomføring av AMC-tjenesten skal være i samsvar med

- driftsmetodene og tidssekvensdiagrammene som er angitt i avsnitt 5.3.1.1.1, 5.3.1.1.2 og 5.3.1.2 i Eurocae-dokumentet nevnt i vedlegg III nr. 11,
- sikkerhetskravene som er angitt i avsnitt 5.3.2.3 i Eurocae-dokumentet nevnt i vedlegg III nr. 11,
- ytelseskravene som er angitt i avsnitt 5.3.3.2 i Eurocae-dokumentet nevnt i vedlegg III nr. 11.

## VEDLEGG III

**ICAO-bestemmelser nevnt i artikkel 3, 5, 6, 7, 8, 9 og 13 samt vedlegg IV****Eurocae-dokumenter nevnt i artikkel 3 og 13 samt vedlegg II**

1. Kapittel B, OPS 1030, i vedlegg III til forordning (EØF) nr. 3922/91.
2. Kapittel 3 – «Aeronautical Telecommunication Network», avsnitt 3.5.1.1, «Context Management (CM)», anvendelselement a) og b) i ICAO vedlegg 10 – «Aeronautical Telecommunications» – bind III, del I («Digital Data Communication Systems») (første utgave, juli 1995, med endring 81 [23.11.2006]).
3. Kapittel 3 – «Aeronautical Telecommunication Network», avsnitt 3.5.2.2, «Controller-Pilot Data Link Communications (CPDLC)», anvendelselement a) og b) i ICAO vedlegg 10 – «Aeronautical Telecommunications» – bind III, del I («Digital Data Communication Systems») (første utgave, juli 1995, med endring 81 [23.11.2006]).
4. Kapittel 3 – «Aeronautical Telecommunication Network», avsnitt 3.3, 3.4 og 3.6 i ICAO vedlegg 10 – «Aeronautical Telecommunications» – bind III, del I («Digital Data Communication Systems») (første utgave, juli 1995, med endring 81 [23.11.2006]).
5. Kapittel 6 – «VHF air-ground digital link (VDL)» i ICAO vedlegg 10 – «Aeronautical Telecommunications» – bind III, del I («Digital Data Communication Systems») (første utgave, juli 1995, med endring 81 [23.11.2006]).
6. Kapittel 3 – «General procedures for the international aeronautical telecommunication service», avsnitt 3.5.1.5 i ICAO vedlegg 10 – «Aeronautical Telecommunications» – bind II («Communication Procedures») (sjette utgave, oktober 2001, med endring 81 [23.11.2006]).
7. Kapittel 2 – «General» – avsnitt 2.25.3 i ICAO vedlegg 11 – «Air Traffic Services» (13. utgave, juli 2001, med endring 45 [16.7.2007]).
8. Kapittel 6 – «Air traffic services requirements for communications» – avsnitt 6.1.1.2 i ICAO vedlegg 11 – «Air Traffic Services» (13. utgave, juli 2001, med endring 45 [16.7.2007]).
9. Eurocae ED-111, «Functional specifications for CNS/ATM ground recording», juli 2002, med endring 1 (30.7.2003).
10. Eurocae ED-100 (september 2000) og ED-100A (april 2005), «Interoperability requirements for ATS applications using ARINC 622 Data Communications».
11. Eurocae ED-120, «Safety and Performance Requirements Standard for Air Traffic Data Link Services in Continental Airspace», offentliggjort i mai 2004, med endring 1, offentliggjort i april 2007, og endring 2, offentliggjort i oktober 2007.

*VEDLEGG IV***Krav nevnt i artikkel 5, 6, 7, 8 og 9****Del A: Krav til ende-til-ende-kommunikasjon**

1. Ende-til-ende-datakommunikasjon skal sikre sammenhengende ytelse og bruk av kommunikasjonstjenester i luftrommet nevnt i artikkel 1 nr. 3.
2. Ende-til-ende-datakommunikasjon skal støtte utveksling av meldinger til støtte for datalinjetjenestene som er definert i vedlegg II, i samsvar med et felles sett av standardiserte meldinger.
3. Ende-til-ende-datakommunikasjon skal støtte en felles standardisert ende-til-ende-beskyttelsesmekanisme som sikrer integriteten til mottatte meldinger i samsvar med sikkerhetskravene til datalinjetjenestene som er definert i vedlegg II.

**Del B: Krav til luft-til-bakke-kommunikasjon basert på ATN og VDL Mode 2**

1. Luft-til-bakke-kommunikasjonen skal utformes slik at den støtter ende-til-ende-kommunikasjon og sikrer sammenhengende ytelse og bruk av kommunikasjonstjenester til luft-til-bakke-programmene angitt i vedlegg III nr. 2 og 3, i luftrommet nevnt i artikkel 1 nr. 3.
2. Luft-til-bakke-kommunikasjonen skal oppfylle sikkerhets- og ytelseskravene til datalinjetjenestene definert i vedlegg II.
3. Luft-til-bakke-kommunikasjonen skal være basert på en felles adresseringsplan.
4. Sending og mottak av dataenheter mellom bakke- og luftfartøysystemer som fungerer som vertssystemer for luft-til-bakke-programmene definert i vedlegg III nr. 2 og 3, skal være basert på kommunikasjonsprotokoller som er i samsvar med ICAO-standardene som definerer luftfartstelenettet nevnt i vedlegg III nr. 4.
5. Egenskapene til kommunikasjonssystemer på bakken og i luftfartøyer samt sending og mottak av bitrammer mellom disse skal være i samsvar med ICAO-standardene som definerer den digitale VHF-forbindelsen VHF Digital Link Mode 2, som omhandlet i vedlegg III nr. 5.

**Del C: Krav til luft-til-bakke-kommunikasjon basert på andre kommunikasjonsprotokoller**

1. Luft-til-bakke-kommunikasjonen skal utformes slik at den støtter ende-til-ende-kommunikasjon og sikrer sammenhengende ytelse og bruk av kommunikasjonstjenester til luft-til-bakke-programmene angitt i vedlegg III nr. 2 og 3, i luftrommet nevnt i artikkel 1 nr. 3.
2. Luft-til-bakke-kommunikasjonen skal oppfylle sikkerhets- og ytelseskravene til datalinjetjenestene definert i vedlegg II.
3. Luft-til-bakke-kommunikasjonen skal være basert på en felles adresseringsplan.
4. Sending og mottak av bitrammer mellom kommunikasjonssystemer på bakken og i luftfartøyer skal være basert på kommunikasjonsprotokoller som oppfyller vilkårene i del D.

**Del D: Vilkår nevnt i del C**

1. Kommunikasjonsprotokollene må støtte ende-til-ende-kommunikasjon.
2. Kommunikasjonsprotokollene må underlegges en sikkerhetsutredning som påviser at de oppfyller sikkerhets- og ytelseskravene til datalinjetjenestene som er definert i vedlegg II.
3. Kommunikasjonsprotokollene må støtte toveis punkt-til-punkt-kommunikasjon i de frekvensbåndene innenfor radiospektret som ICAO har angitt som egnet for luft-til-bakke-datakommunikasjon til støtte for lufttrafikkjenester.
4. Kommunikasjonsprotokollene må omfatte en mekanisme som gjør det mulig å styre mobile forbindelser mellom bakke- og luftstasjoner på en oversiktlig måte.
5. Kommunikasjonsprotokollene må spesifiseres og valideres i henhold til luftdyktighetsregler og regler for driftsgodkjenning som gjelder for kommunikasjonstutstyr i luftfartøyer.
6. Kommunikasjonssystemer som støtter disse protokollene, må ikke ha skadelige virkninger på flybårne installasjoner og bakkeinstallasjoner som støtter VDL 2.

*VEDLEGG V***Krav til vurderingen av komponenters samsvar eller bruksegnethet nevnt i artikkel 11**

1. Verifiseringen skal påvise at komponentene som gjennomfører datalinjetjenester, ende-til-ende-kommunikasjon og luft-til-bakke-kommunikasjon, er i samsvar med gjeldende krav i denne forordning eller er egnet til bruk i prøvingsmiljøet.
  2. Produsenten skal lede samsvarsvurderingene, og skal særlig
    - fastsette egnet prøvingsmiljø,
    - verifisere at prøvingsplanen beskriver komponentene i prøvingsmiljøet,
    - verifisere at prøvingsplanen omfatter alle gjeldende krav,
    - sikre sammenheng og kvalitet i den tekniske dokumentasjonen og prøvingsplanen,
    - planlegge prøvingens gjennomføring, personalressurser samt installering og konfigurering av prøvingsplattformen,
    - utføre inspeksjoner og prøvinger som angitt i prøvingsplanen,
    - skrive rapporten som framlegger resultatene av inspeksjonene og prøvingene.
  3. Produsenten skal sikre at komponentene som gjennomfører datalinjetjenester, ende-til-ende-kommunikasjon og luft-til-bakke-kommunikasjon, som er integrert i prøvingsmiljøet, oppfyller gjeldende krav i denne forordning.
  4. Når kontrollen viser at kravene er oppfylt, skal produsenten på eget ansvar utarbeide EF-erklæringen om samsvar eller bruksegnethet, der det angis hvilke krav i denne forordning som er oppfylt, samt tilhørende vilkår for bruk, i samsvar med nr. 3 i vedlegg III til forordning (EF) nr. 552/2004.
-

*VEDLEGG VI***Vilkår nevnt i artikkel 12**

1. Yteren av flysikringstjenester skal ha innført rapporteringsmetoder i organisasjonen som sikrer og påviser at verifiseringsarbeidet utføres upartisk og uavhengig.
  2. Yteren av flysikringstjenester skal sikre at personalet som har ansvar for kontrollen, utfører kontrollene med størst mulig faglig integritet, har best mulige tekniske kvalifikasjoner og er helt fri for press og påvirkning, særlig økonomisk, som kan påvirke deres vurdering eller kontrollresultatene, særlig fra personer eller grupper av personer som påvirkes av kontrollresultatene.
  3. Yteren av flysikringstjenester skal sikre at personalet som har ansvar for kontrollen, har tilgang til utstyr som gjør det mulig for dem å utføre de nødvendige kontroller korrekt.
  4. Yteren av flysikringstjenester skal sikre at personalet som har ansvar for kontrollen, har solid teknisk og faglig utdanning, tilfredsstillende kjennskap til kravene i forbindelse med de kontrollene de skal utføre, tilstrekkelig erfaring med denne slags arbeid og ferdigheter til å utarbeide de erklæringer, registreringer og rapporter som påviser at kontrollene er utført.
  5. Yteren av flysikringstjenester skal sikre at personalet som har ansvar for kontrollen, er i stand til å utføre sine kontroller upartisk. Deres godtgjøring skal ikke avhenge av antallet utførte kontroller eller resultatene av slike kontroller.
-

*VEDLEGG VII***Del A: Krav til verifisering av systemer nevnt i artikkel 12 nr. 1**

1. Verifiseringen av systemer nevnt i artikkel 1 nr. 2 skal påvise systemenes samsvar med gjeldende krav i denne forordning i et vurderingsmiljø som gjenspeiler systemenes driftsmiljø.
2. Verifiseringen av systemer nevnt i artikkel 1 nr. 2 skal utføres i samsvar med relevant og anerkjent praksis.
3. Prøvningsverktøyene for verifisering av systemer nevnt i artikkel 1 nr. 2 skal ha relevant funksjonalitet.
4. Verifiseringen av systemer nevnt i artikkel 1 nr. 2 skal frambringe de opplysningene i de tekniske dataene som kreves i henhold til nr. 3 i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 552/2004, herunder følgende opplysninger:
  - beskrivelse av gjennomføringen,
  - rapport om de inspeksjoner og prøvinger som er gjennomført før systemet tas i bruk.
5. Ytere av flysikringstjenester skal administrere verifiseringen, og skal særlig
  - fastsette egnet miljø for driftsmessig og teknisk vurdering som gjenspeiler driftsmiljøet,
  - verifisere at prøvningsplanen beskriver den integrasjon av systemer som er angitt i artikkel 1 nr. 2, i et driftsmessig og teknisk vurderingsmiljø,
  - verifisere at prøvningsplanen omfatter alle krav til samvirkningsevne og ytelse i denne forordning,
  - sikre sammenheng og kvalitet i den tekniske dokumentasjonen og prøvningsplanen,
  - planlegge prøvingens gjennomføring, personalressurser samt installering og konfigurering av prøvningsplattformen,
  - utføre inspeksjoner og prøvinger som angitt i prøvningsplanen,
  - skrive rapporten som framlegger resultatene av inspeksjonene og prøvingene.
6. Yteren av flysikringstjenester skal sikre at systemene angitt i artikkel 1 nr. 2 som drives i et driftsvurderingsmiljø, oppfyller de gjeldende krav i denne forordning.
7. Når kontrollen viser at kravene er oppfylt, skal yterne av flysikringstjenester utarbeide EF-verifiseringserklæringen for system og inngi den til den nasjonale tilsynsmyndighet sammen med de tekniske data som kreves i henhold til artikkel 6 i forordning (EF) nr. 552/2004.

**Del B: Krav til verifisering av systemer nevnt i artikkel 12 nr. 2**

1. Verifiseringen av systemer nevnt i artikkel 1 nr. 2 skal påvise systemenes samsvar med gjeldende krav i denne forordning i et vurderingsmiljø som gjenspeiler systemenes driftsmiljø.
2. Verifiseringen av systemer nevnt i artikkel 1 nr. 2 skal utføres i samsvar med relevant og anerkjent praksis.
3. Prøvningsverktøyene for verifisering av systemer nevnt i artikkel 1 nr. 2 skal ha relevant funksjonalitet.
4. Verifiseringen av systemer nevnt i artikkel 1 nr. 2 skal frambringe de opplysningene i de tekniske dataene som kreves i henhold til nr. 3 i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 552/2004, herunder følgende opplysninger:
  - beskrivelse av gjennomføringen,
  - rapport om de inspeksjoner og prøvinger som er gjennomført før systemet tas i bruk.



5. Yteren av flysikringstjenester skal fastsette egnet miljø for driftsmessig og teknisk vurdering som gjenspeiler driftsmiljøet, og skal få verifisering utført av et meldt organ.
  6. Det meldte organ skal administrere verifiseringen, og skal særlig
    - verifisere at prøvingsplanen beskriver den integrasjon av systemer som er angitt i artikkel 1 nr. 2, i et driftsmessig og teknisk vurderingsmiljø,
    - verifisere at prøvingsplanen omfatter alle krav i denne forordning,
    - sikre sammenheng og kvalitet i den tekniske dokumentasjonen og prøvingsplanen,
    - planlegge prøvingens gjennomføring, personalressurser samt installering og konfigurering av prøvingsplattformen,
    - utføre inspeksjoner og prøvinger som angitt i prøvingsplanen,
    - skrive rapporten som framlegger resultatene av inspeksjonene og prøvingene.
  7. Det meldte organ skal sikre at systemene angitt i artikkel 1 nr. 2 som drives i et driftsvurderingsmiljø, oppfyller de gjeldende krav i denne forordning.
  8. Når kontrollen viser at kravene er oppfylt, skal det meldte organ utarbeide et samsvarssertifikat for oppgavene det har utført.
  9. Så skal yteren av flysikringstjenester utarbeide EF-verifiseringserklæringen for system og inngi den til den nasjonale tilsynsmyndigheten sammen med de tekniske data som kreves i henhold til artikkel 6 i forordning (EF) nr. 552/2004.
-