

**KOMMISJONENS GJENNOMFØRINGSFORORDNING
(EU) nr. 1206/2011****2017/EØS/51/80****av 22. november 2011****om fastsettelse av krav til identifikasjon av luftfartøy for overvåking av Det felles europeiske luftrom(*)**

EUROPAKOMMISJONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 552/2004 av 10. mars 2004 om samvirkingsevnen i Det europeiske nett for lufttrafikkstyring (samvirkingsforordningen)⁽¹⁾, særlig artikkel 3 nr. 5, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Kommisjonen har i samsvar med artikkel 8 nr. 1 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 549/2004 av 10. mars 2004 om fastsettelse av rammeregler for opprettelse av et felles europeisk luftrom (rammeforordningen)⁽²⁾ gitt Eurocontrol i oppdrag å utarbeide krav til ytelse og samvirkingsevne for overvåking innenfor Det europeiske nett for lufttrafikkstyring (EATMN). Denne forordning bygger på rapporten av 9. juli 2010, som ble resultatet av oppdraget.
- 2) Det enkelte luftfartøys identitet bør fastsettes i samsvar med Den internasjonale organisasjon for sivil luftfarts (ICAO) prosedyrer før lufttrafikktenester som bruker et overvåkingssystem, stilles til rådighet for luftfartøyet.
- 3) Sammenhengende drift forutsetter en entydig og løpende identifikasjon av hvert enkelt luftfartøy som drives i allmenn lufttrafikk etter instrumentflygereglene i hele Det felles europeiske luftrom.
- 4) Fastsettelsen av det enkelte luftfartøys identitet skjer for tiden ved bruk av unike transponderkoder for sekundær overvåkingsradar («SSR-koder»), som tildeles i samsvar med ICAOs prosedyrer og flysikringsplanen for region Europa.
- 5) Veksten i trafikken det siste tiåret har ført til en stadig mangel på tilgjengelige unike SSR-koder i perioder med stor trafikk, og følgelig kan identifisering av det enkelte luftfartøy i det europeiske luftrom for øyeblikket ikke garanteres.

- 6) Det bør på en harmonisert måte innføres kapasitet til å bruke funksjonen for luftfartøyidentitet overført via nedsamband innenfor et fastsatt område av Det felles europeiske luftrom for å redusere den samlede etterspørselen etter tildeling av unike SSR-koder for å identifisere det enkelte luftfartøy.
- 7) For at tilgangen på unike SSR-koder skal være best mulig, bør ytere av flysikringstjenester som ikke har kapasitet til å bruke funksjonen for luftfartøyidentitet overført via nedsamband, opprette forbedret og harmonisert kapasitet for automatisk tildeling av SSR-koder til luftfartøyer.
- 8) Det bør innføres kapasitet til å bruke funksjonen for luftfartøyidentitet overført via nedsamband i hele Det felles europeiske luftrom for å redusere behovet for unike SSR-koder for å identifisere allmenn lufttrafikk som drives i samsvar med instrumentflygereglene.
- 9) En reduksjon av etterspørselen etter tildeling av unike SSR-koder ved bruk av funksjonen for luftfartøyidentitet overført via nedsamband kan best oppnås ved at det integrerte systemet for innledende behandling av reiseplaner identifiserer de flyginger som kan tildeles en avtalt særskilt kode, og at ytere av flysikringstjenester tildeler berettigede flyginger disse avtalte særskilte kodene når luftfartøyet kan identifiseres ved hjelp av funksjonen for luftfartøyidentitet overført via nedsamband.
- 10) Funksjonen for luftfartøyidentitet overført via nedsamband kan bare brukes til å identifisere det enkelte luftfartøy når yterne av flysikringstjenester har hensiktsmessige overvåkingssensorer, system for behandling og distribusjon av overvåkingsdata, system for behandling av flygedata, luft-til-bakke- og bakke-til-bakke-kommunikasjon og dataskjermfunksjoner for flygelederne samt sørger for prosedyrer og personelloplæring.
- 11) I hvilken grad yterne av flysikringstjenester faktisk kan benytte muligheten til å bruke funksjonen for luftfartøyidentitet overført via nedsamband for å redusere etterspørselen etter tildeling av unike SSR-koder, avhenger av utstyrsnivået på luftfartøyer med funksjon for luftfartøyidentitet overført via nedsamband, i hvilken grad disse luftfartøyenes flygeruter er innenfor

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 305 av 23.11.2011, s. 23, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 93/2013 av 3. mai 2013 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 61 av 31.10.2013, s. 67.

⁽¹⁾ EUT L 96 av 31.3.2004, s. 26.

⁽²⁾ EUT L 96 av 31.3.2004, s. 1.

et sammenhengende område som dekkes av systemer som gir denne muligheten, og det overordnede kravet om å sikre effektiv og sikker drift.

- 12) For å forhindre eventuell feilaktig identifikasjon av luftfartøy, bør flygeledere få en advarsel når samme SSR-kode utilsiktet tildeles flere enn ett luftfartøy.
- 13) Ensartet anvendelse av særlige prosedyrer i hele Det felles europeiske luftrum er avgjørende for å oppnå samvirkningsevne og sammenhengende drift.
- 14) Medlemsstatene bør sørge for at alle endringer av anlegg og tjenester som gjøres som følge av gjennomføringen av denne forordning, gjenspeiles i ICAOs europeiske flysikringsplan gjennom den normale endringsprosedyren.
- 15) Denne forordning bør ikke omfatte militære operasjoner og militær trening nevnt i artikkel 1 nr. 2 i forordning (EF) nr. 549/2004.
- 16) Med sikte på å opprettholde eller forbedre eksisterende nivåer for driftssikkerhet bør det kreves at medlemsstatene sikrer at de berørte parter gjennomfører en sikkerhetsvurdering, herunder rutiner for fareidentifikasjon, risikovurdering og risikoreduksjon. Harmonisert gjennomføring av disse rutinene på systemer som omfattes av denne forordning, krever at det fastsettes særlige sikkerhetskrav for alle samvirkings- og ytelseskrav.
- 17) Gjennomføringsreglene for samvirkningsevne bør i henhold til forordning (EF) nr. 552/2004 beskrive de særlige framgangsmåter for vurdering av samsvar som skal benyttes ved vurdering av samsvar eller bruksegnethet for komponenter samt ved verifisering av systemer.
- 18) Når det gjelder lufttrafikkjenester som ytes hovedsakelig til luftfartøyer i allmenn lufttrafikk under militær overvåking, kan innkjøpsbegrensninger være til hinder for at denne forordning overholdes.
- 19) Tiltakene i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra Komiteen for Det felles luftrum –

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

Formål

Ved denne forordning fastsettes kravene til systemer som bidrar til å gi overvåkingsopplysninger samt til komponenter og tilhørende prosedyrer for å sikre entydig og løpende identifikasjon av luftfartøyer innenfor EATMN.

Artikkel 2

Virkeområde

1. Denne forordning får anvendelse på overvåkingskjeden som består av
 - a) flybårne komponenter i overvåkingssystemer og tilhørende prosedyrer,
 - b) bakkebaserte overvåkingssystemer samt komponenter og tilhørende prosedyrer,
 - c) systemer og prosedyrer for lufttrafikkjenester, særlig behandlingssystemer for flygedata, behandlingssystemer for overvåkingsdata og systemer for grensesnitt mellom menneske og maskin,
 - d) bakke-til-bakke- og luft-til-bakke-kommunikasjonssystemer samt komponenter og tilhørende prosedyrer som brukes til distribusjon av overvåkingsdata.
2. Denne forordning får anvendelse på alle flyginger som gjennomføres som allmenn lufttrafikk i samsvar med instrumentflygereglene i luftrummet angitt i artikkel 1 nr. 3 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 551/2004⁽¹⁾.

Artikkel 3

Definisjoner

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

Videre menes med

- 1) «luftfartøyidentitet» en gruppe bokstaver eller sifre eller en kombinasjon av disse, som enten er identisk med, eller er en kode tilsvarende, luftfartøyetys kjenningssignal, som skal brukes i luft-til-bakke-kommunikasjon, og som skal brukes til å identifisere luftfartøyet i lufttrafikkjenestenes bakke-til-bakke-kommunikasjon,
- 2) «SSR-kode» en av de 4 096 identitetskodene for sekundær overvåkingsradar som kan overføres gjennom flybårne komponenter i overvåkingssystemer,
- 3) «unik SSR-kode» en firesifret identitetskode for sekundær overvåkingsradar der de to siste sifrene ikke er «00»,
- 4) «luftfartøyidentitet overført via nedsamband» et luftfartøys identitet formidlet gjennom flybårne komponenter i overvåkingssystemer via et luft-til-bakke-overvåkingssystem,
- 5) «særskilt kode» (conspicuity code) en individuell SSR-kode til særskilte formål,
- 6) «overflyging» en flyging som kommer inn i et bestemt luftrum fra en tilgrensende sektor, passerer gjennom dette luftrummet og forlater luftrummet når det kommer inn i en tilgrensende sektor,

⁽¹⁾ EUT L 96 av 31.3.2004, s. 20.

- 7) «ankommende flyging» en flyging som kommer inn i et bestemt luftrom fra en tilgrensende sektor, passerer gjennom dette luftrommet og lander på et bestemmelsessted i dette luftrommet,
- 8) «avgående flyging» en flyging som starter på en flyplass i et bestemt luftrom, passerer gjennom dette luftrommet og enten lander på en flyplass i dette luftrommet eller forlater luftrommet når det kommer inn i en tilgrensende sektor,
- 9) «operatør» person, organisasjon eller foretak som driver eller tilbyr seg å drive luftfartsvirksomhet,
- 10) «kodetildelingsliste» et dokument som angir den samlede fordelingen av SSR-koder til medlemsstater og enheter for lufttrafikkjenester (ATS), og som medlemsstatene har godkjent og offentliggjort i ICAOs flysikringsplan for region Europa,
- 11) «samvirkende overvåkingskjede» en overvåkingskjede som krever både bakkebaserte og flybårne komponenter for å fastsette overvåkingsdataelementer,
- 12) «integriert system for innledende behandling av reiseplaner» (integrated initial flight plan processing system) et system innen Det europeiske nett for lufttrafikkstyring som innebærer 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.
4. Ytere av flysikringstjenester som identifiserer det enkelte luftfartøy ved hjelp av unike SSR-koder utenfor det luftrom som er angitt i vedlegg I, skal sikre at de oppfyller kravene i vedlegg III.
5. Yterne av flysikringstjenester skal sikre at
- a) systemene nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), c) og d) innføres ved behov for å støtte kravene i nr. 3 og 4 i denne artikkel,
- b) systemene eller framgangsmåtene nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), c) og d) innføres ved behov for å underrette flygeledere om utilsiktet duplisering ved tildeling av SSR-koder.
6. Medlemsstatene skal sikre at
- a) deler av luftrommet meldes til den sentraliserte tjeneste for behandling og distribusjon av reiseplaner nevnt i nr. 1 i vedlegg II for å støtte kravene i nr. 1 og 2 i denne artikkel og bokstav b) i dette nummer,
- b) det integrerte systemet for innledende behandling av reiseplaner underretter alle berørte ytere av flysikringstjenester om flyginger som kan være berettiget til å bruke den særskilte koden nevnt i bokstav c),
- c) alle medlemsstater avtaler en enkelt særskilt kode som samordnes med europeiske tredjestater, for tildeling utelukkende til luftfartøyer som identifiseres enkeltvis ved hjelp av funksjonen for luftfartøyidentitet overført via nedsamband.

Artikkel 4

Krav til ytelse

1. Medlemsstatene som har ansvar for å yte lufttrafikkjenester i luftrommet angitt i vedlegg I, skal sikre at det innføres kapasitet til å kunne identifisere det enkelte luftfartøy ved at luftfartøyidentitet overføres via nedsamband for
- a) minst 50 % av alle overflyginger i den enkelte medlemsstats angitte luftrom, og
- b) minst 50 % av det samlede antall ankommende og avgående flyginger i den enkelte medlemsstats angitte luftrom.
2. Yterne av flysikringstjenester skal sikre at den samvirkende overvåkingskjeden innen 2. januar 2020 har nødvendig kapasitet til å kunne identifisere det enkelte luftfartøy ved hjelp av funksjonen for luftfartøyidentitet overført via nedsamband.
3. Ytere av flysikringstjenester som identifiserer det enkelte luftfartøy ved hjelp av funksjonen for luftfartøyidentitet overført via nedsamband, skal sikre at de oppfyller kravene i vedlegg II.

Artikkel 5

Sikkerhetskrav

1. Medlemsstatene skal sikre at enhver endring i eksisterende systemer nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), c) og d) eller innføring av nye systemer som foretas av berørte parter, gjennomføres etter en sikkerhetsvurdering, herunder fareidentifikasjon, risikovurdering og risikoreduksjon.
2. Ved vurderingene nevnt i nr. 1 skal minst de kravene som er fastsatt i vedlegg IV, tas hensyn til.

Artikkel 6

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 produsentene av komponenter til systemene nevnt i artikkel 2 nr. 1 i denne forordning, eller deres representanter som er etablert i Unionen, vurdere disse komponentenes samsvar eller bruksegnethet i henhold til kravene i vedlegg V.

Sertifiseringsprosesser i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008⁽¹⁾ skal anses som akseptable framgangsmåter for samsvarsvurdering av komponenter dersom de omfatter påvisning av samsvar med denne forordnings krav til ytelse og sikkerhet.

Artikkel 7

Verifisering av systemer

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

2. Ytere av flysikringstjenester som ikke kan påvise at de oppfyller kravene i vedlegg VI, skal overdra til et meldt organ verifisering av systemene nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), c) og d). Verifiseringen skal utføres i samsvar med kravene i del B i vedlegg VII.

3. Sertifiseringsprosesser i samsvar med forordning (EF) nr. 216/2008 skal anses som akseptable framgangsmåter for verifisering av systemer dersom de omfatter påvisning av samsvar med denne forordnings krav til ytelse og sikkerhet.

Artikkel 8

Tilleggskrav til ytere av flysikringstjenester

1. Yterne av flysikringstjenester skal sikre at alt berørt personell gjøres behørig oppmerksom på de krav som er fastsatt i denne forordning, og at de får tilstrekkelig opplæring for sine arbeidsoppgaver.

2. Yterne av flysikringstjenester skal

a) utarbeide og ajourføre driftshåndbøker med nødvendige instruksjoner og opplysninger slik at alt berørt personell 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 dokumentasjonsstyring,

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

Artikkel 9

Tilleggskrav til operatører

1. Operatørene skal treffe nødvendige tiltak for å sikre at personell som betjener og vedlikeholder overvåkingststyr,

gjøres oppmerksom på de relevante bestemmelsene i denne forordning og får tilstrekkelig opplæring for sine arbeidsoppgaver samt at det finnes anvisninger for bruk av utstyret i førerkabinen.

2. Operatørene skal treffe nødvendige tiltak for å sikre at funksjonen for luftfartøyidentitet overført via nedsamband er tilgjengelig på luftfartøyer når dette er nødvendig av driftsmessige hensyn i samsvar med artikkel 4 nr. 1 og 2.

3. Operatørene skal sikre at innstillingen av funksjonen for luftfartøyidentitet overført via nedsamband nevnt i nr. 4 er i samsvar med nr. 7 «luftfartøyidentitet» i reiseplanen nevnt i nr. 2 i vedlegget til kommisjonsforordning (EF) nr. 1033/2006⁽²⁾.

4. Operatører av luftfartøyer som kan endre funksjonen for luftfartøyidentitet overført via nedsamband nevnt i nr. 2 under flyging, skal sikre at funksjonen for luftfartøyidentitet overført via nedsamband ikke endres under flygingen med mindre yteren av flysikringstjenester anmoder om det.

Artikkel 10

Tilleggskrav til medlemsstatene

Medlemsstatene skal sikre samsvar med denne forordning, herunder offentliggjøring av relevante opplysninger i nasjonale luftfartspublikasjoner.

Artikkel 11

Unntak

1. I særtilfeller der lufttrafikkstjenester i innflygingsområdet ytes av militære enheter eller er under militær overvåking, og der innkjøpsbegrensninger kan være til hinder for at artikkel 4 nr. 2 overholdes, skal medlemsstatene innen 31. desember 2017 meddele Kommisjonen på hvilken dato overføring av luftfartøyidentitet via nedsamband skal være innført, og denne datoen skal ikke være senere enn 2. januar 2025.

2. Etter samråd med nettforvalteren og innen 31. desember 2018 kan Kommisjonen gjennomgå de unntak som er meddelt i henhold til nr. 1 som kan påvirke EATMN i vesentlig grad.

Artikkel 12

Ikrafttredelse og anvendelse

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

Den får anvendelse fra 9. februar 2012.

⁽¹⁾ EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 186 av 7.7.2006, s. 46.

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

Utfærdiget i Brussel, 22. november 2011.

For Kommisjonen

José Manuel BARROSO

President

*VEDLEGG I***Luftrom nevnt i artikkel 4 nr. 1 og 4**

Luftrommet nevnt i artikkel 4 nr. 1 og 4 skal omfatte følgende flygeinformasjonsregioner (FIR) og øvre flygeinformasjonsregioner (UIR):

1. Wien FIR,
 2. Praha FIR,
 3. Brussel FIR/UIR,
 4. Bordeaux, Brest, Marseille, Paris og Reims FIR, og Frankrike UIR,
 5. Bremen, Langen og München FIR, og Hannover og Rhein UIR,
 6. Aten FIR og Hellas UIR,
 7. Budapest FIR,
 8. Brindisi FIR/UIR, Milano FIR/UIR og Roma FIR/UIR,
 9. Amsterdam FIR,
 10. Bucuresti FIR.
-

VEDLEGG II

Ytelseskrav nevnt i artikkel 4 nr. 3

1. De deler av luftrummet der det enkelte luftfartøy identifiseres hjelp av funksjonen for luftfartøyidentitet overført via nedsamband, skal meldes til den sentraliserte tjenesten for behandling og distribusjon av reiseplaner for registrering i det integrerte systemet for innledende behandling av reiseplaner.
 2. Med mindre et av vilkårene fastsatt i nr. 3 får anvendelse, skal den særskilte koden som er fastsatt i henhold til artikkel 4 nr. 6 bokstav c), tildeles avgående luftfartøyer eller luftfartøyer som det i henhold til nr. 6 kreves en endring av koden for, dersom følgende vilkår gjelder:
 - a) overføring av luftfartøyidentitet via nedsamband er i samsvar med tilsvarende registrering i luftfartøyets reiseplan,
 - b) det integrerte systemet for innledende behandling av reiseplaner har meddelt at luftfartøyet kan tildeles en særskilt kode.
 3. Den særskilte koden skal ikke tildeles luftfartøyer nevnt i nr. 2 dersom et av følgende vilkår gjelder:
 - a) en yter av flysikringstjenester som opplever uforutsette bortfall av overvåkingssensorer på bakken, har iverksatt beredskapstiltak som krever tildeling av unike SSR-koder til luftfartøyer,
 - b) ekstraordinære militære beredskapstiltak krever at ytere av flysikringstjenester tildeler unike SSR-koder til luftfartøy,
 - c) et luftfartøy som er berettiget til den særskilte koden fastsatt i samsvar med artikkel 4 nr. 6 bokstav c), forlater eller omdirigeres ut av den delen av luftrummet som er nevnt i nr. 1.
 4. Luftfartøyer som ikke tildeles den særskilte koden fastsatt i henhold til artikkel 4 nr. 6 bokstav c), skal tildeles en SSR-kode som er i samsvar med en kodetildelingsliste som medlemsstatene har godkjent og samordnet med europeiske tredjestater.
 5. Når en SSR-kode er tildelt et luftfartøy, skal det utføres en kontroll så snart som mulig for å bekrefte at den SSR-koden som flygeren har innstilt, er identisk med den som flygingen er tildelt.
 6. SSR-koder som tildeles luftfartøyer som overføres fra ytere av flysikringstjenester i nabostater, skal automatisk kontrolleres for å se om kodene kan beholdes i samsvar med en kodetildelingsliste som medlemsstatene har godkjent og samordnet med europeiske tredjestater.
 7. Ytere av flysikringstjenester i tilgrensende områder som identifiserer det enkelte luftfartøy ved hjelp av unike SSR-koder, skal opprette formelle ordninger som minst skal inneholde følgende:
 - a) en forpliktelse for ytere av flysikringstjenester i tilgrensende områder til å overføre luftfartøyer med verifiserte unike SSR-koder tildelt i samsvar med en kodetildelingsliste som medlemsstatene har godkjent og samordnet med europeiske tredjestater,
 - b) en forpliktelse til å underrette mottakende enheter om eventuelle observerte uregelmessigheter i driften av flybårne komponenter i overvåkingssystemer.
-

*VEDLEGG III***Ytelseskrav nevnt i artikkel 4 nr. 4**

De enkelte systemene som brukes til tildeling av SSR-koder, skal ha følgende funksjoner:

- a) SSR-koder skal automatisk tildeles luftfartøyer i samsvar med en kodetildelingsliste som medlemsstatene har godkjent og samordnet med europeiske tredjestater,
- b) SSR-koder som tildeles luftfartøyer som overføres fra ytere av flysikringstjenester i nabostater, skal kontrolleres for å se om tildelingen kan beholdes i samsvar med en kodetildelingsliste som medlemsstatene har godkjent og samordnet med europeiske tredjestater,
- c) SSR-kodene skal klassifiseres i ulike kategorier for å gjøre det mulig å differensiere tildelingen av koder,
- d) SSR-koder fra ulike kategorier nevnt i bokstav c) skal tildeles i henhold til flygeretning,
- e) flere samtidige tildelinger av samme SSR-kode er mulig for flyginger i retninger som ikke skaper konflikt.

—————

*VEDLEGG IV***Krav nevnt i artikkel 5**

1. Ytelseskravene nevnt i artikkel 4 nr. 3, 4, 5 bokstav b) og 6.
2. Tilleggskravene nevnt i artikkel 9 nr. 1, 2, 3 og 4.

—————

*VEDLEGG V***Krav til vurderingen av komponenters samsvar eller bruksegnethet nevnt i artikkel 6**

1. Verifisering av samsvar skal påvise komponenters samsvar eller bruksegnethet i henhold til de relevante kravene i denne forordning når komponentene er i drift i testmiljøet.
 2. Produsenten skal lede samsvarsvurderingene og skal særlig
 - a) bestemme et egnet testmiljø,
 - b) verifisere at testplanen beskriver komponentene i testmiljøet,
 - c) verifisere at testplanen omfatter alle relevante krav,
 - d) sikre sammenheng og kvalitet i de tekniske dataene og testplanen,
 - e) planlegge gjennomføringen av testingen, personellressursene, installasjonen og konfigurasjonen av testplattformen,
 - f) utføre inspeksjoner og tester i samsvar med testplanen,
 - g) utarbeide rapporten med resultatene av inspeksjonene og testene.
 3. Produsenten skal sikre at komponentene nevnt i nr. 6 oppfyller denne forordnings krav til samvirkingsevne i testmiljøet.
 4. Når kontrollen viser at kravene til samsvar eller bruksegnethet er oppfylt, skal produsenten på eget ansvar utarbeide EF-erklæringen om samsvar eller bruksegnethet og særlig angi hvilke krav i denne forordning som komponenten og de tilhørende bruksvilkår oppfyller, i samsvar med nr. 3 i vedlegg III til forordning (EF) nr. 552/2004.
-

*VEDLEGG VI***Krav nevnt i artikkel 7 nr. 1 og 2**

1. Yteren av flysikringstjenester skal ha innført rapporteringsmetoder i organisasjonen som sikrer og påviser at verifiseringsvirksomheten utføres upartisk og uavhengig.
 2. Yteren av flysikringstjenester skal sikre at personell som deltar i verifiseringen, utfører den med størst mulig faglig integritet, har best mulige tekniske kvalifikasjoner og er helt uten press og påvirkning, særlig økonomisk, som ville kunne påvirke vurderingen eller kontrollresultatene, særlig fra personer eller grupper av personer som påvirkes av kontrollresultatene.
 3. Yteren av flysikringstjenester skal sikre at personell som deltar i verifiseringen, har tilgang til utstyr som gjør det mulig for dem å utføre de nødvendige kontrollene korrekt.
 4. Yteren av flysikringstjenester skal sikre at personell som deltar i verifiseringen, har solid teknisk og yrkesrettet utdanning, tilfredsstillende kjennskap til kravene i forbindelse med den verifisering de skal utføre, tilstrekkelig erfaring med den slags arbeid og ferdigheter til å utarbeide de erklæringer, registreringer og rapporter som påviser at verifiseringen er utført.
 5. Yteren av flysikringstjenester skal sikre at personell som deltar i verifiseringen, 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 verifiseringen av systemer nevnt i artikkel 7 nr. 1

1. Verifiseringen av systemer nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), c) og d) skal påvise systemenes samsvar med kravene i denne forordning til ytelse og sikkerhet i et vurderingsmiljø som gjenspeiler systemenes driftsmiljø.
2. Verifiseringen av systemer nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), c) og d) skal utføres i samsvar med relevant og anerkjent testpraksis.
3. Testverktøyene for verifisering av systemer nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), c) og d) skal ha egnede funksjoner.
4. Verifiseringen av systemer nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), c) og d) skal frambringe de opplysninger i de tekniske dataene som kreves i henhold til nr. 3 i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 552/2004, herunder følgende opplysninger:
 - a) beskrivelse av gjennomføringen,
 - b) rapport om inspeksjoner og tester som er gjennomført før systemet tas i bruk.
5. Yteren av flysikringstjenester skal administrere verifiseringen, og skal særlig
 - a) fastsette egnet miljø for driftsmessig og teknisk vurdering som gjenspeiler driftsmiljøet,
 - b) verifisere at testplanen beskriver den integrasjon av systemer som er angitt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), c) og d), i et driftsmessig og teknisk vurderingsmiljø,
 - c) verifisere at testplanen fullt ut dekker relevante krav til ytelse og sikkerhet i denne forordning,
 - d) sikre sammenheng og kvalitet i den tekniske dokumentasjonen og testplanen,
 - e) planlegge gjennomføringen av testingen, personellressursene, installasjonen og konfigurasjonen av testplattformen,
 - f) utføre inspeksjoner og tester som angitt i testplanen,
 - g) utarbeide rapporten med resultatene av inspeksjonene og testene.
6. Yteren av flysikringstjenester skal sikre at systemene nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), c) og d) som drives i et driftsvurderingsmiljø, oppfyller denne forordnings krav til ytelse og sikkerhet.
7. Når verifiseringen viser at kravene er oppfylt, skal yterne av flysikringstjenester utarbeide EF-verifiseringserklæringen for systemer og inngi den til den nasjonale tilsynsmyndigheten sammen med de tekniske dataene som kreves i henhold til artikkel 6 i forordning (EF) nr. 552/2004.

DEL B

Krav til verifiseringen av systemer nevnt i artikkel 7 nr. 2

1. Verifiseringen av systemer nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), c) og d) skal påvise systemenes samsvar med kravene i denne forordning til ytelse og sikkerhet i et vurderingsmiljø som gjenspeiler systemenes driftsmiljø.
2. Verifiseringen av systemer nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), c) og d) skal utføres i samsvar med relevant og anerkjent testpraksis.

3. Testverktøyene for verifisering av systemer nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), c) og d) skal ha egnede funksjoner.
 4. Verifiseringen av systemer nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), c) og d) 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:
 - a) beskrivelse av gjennomføringen,
 - b) rapport om de inspeksjoner og tester som er gjennomført før systemet tas i bruk.
 5. Yteren av flysikringstjenester skal fastsette et egnet miljø for driftsmessig og teknisk vurdering som gjenspeiler driftsmiljøet, og skal få verifiseringen utført av et meldt organ.
 6. Det meldte organ skal administrere verifiseringen og skal særlig
 - a) verifisere at testplanen beskriver den integrasjon av systemer som er angitt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), c) og d), i et driftsmessig og teknisk vurderingsmiljø,
 - b) verifisere at testplanen fullt ut dekker relevante krav til ytelse og sikkerhet i denne forordning,
 - c) sikre sammenheng og kvalitet i den tekniske dokumentasjonen og testplanen,
 - d) planlegge gjennomføringen av testingen, personellressursene, installasjonen og konfigurasjonen av testplattformen,
 - e) utføre inspeksjoner og tester som angitt i testplanen,
 - f) utarbeide rapporten med resultatene av inspeksjonene og testene.
 7. Det meldte organ skal sikre at systemene angitt i artikkel 2 nr. 1 bokstav b), c) og d) som drives i et driftsvurderingsmiljø, oppfyller denne forordnings krav til ytelse og sikkerhet.
 8. Når verifiseringen viser at kravene er oppfylt, skal det meldte organ utarbeide en EF-verifiseringserklæring for oppgavene det har utført.
 9. Deretter skal yteren av flysikringstjenester utarbeide EF-verifiseringserklæringen for systemer og inngi den til den nasjonale tilsynsmyndigheten sammen med de tekniske dataene som kreves i henhold til artikkel 6 i forordning (EF) nr. 552/2004.
-