

Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű és nem vált ki joghatást. Az EU intézményei semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért. A jogi aktusoknak – ideértve azok bevezető hivatkozásait és preambulumbekendéseit is – az Európai Unió Hivatalos Lapjában közzétett és az EUR-Lex portálon megtalálható változatai tekintendők hitelesnek. Az említett hivatalos szövegváltozatok közvetlenül elérhetők az ebben a dokumentumban elhelyezett linkeken keresztül

► **B****A BIZOTTSÁG 29/2009/EK RENDELETE**

(2009. január 16.)

**az egységes európai égbolt keretében megvalósuló adatkapcsolat-szolgáltatásokra vonatkozó követelmények megállapításáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

(HL L 13., 2009.1.17., 3. o.)

Módosította:

## Hivatalos Lap

		Szám	Oldal	Dátum
► <b><u>M1</u></b>	A Bizottság 441/2014/EU végrehajtási rendelete (2014. április 30.)	L 130	37	2014.5.1.
► <b><u>M2</u></b>	A Bizottság (EU) 2015/310 végrehajtási rendelete (2015. február 26.)	L 56	30	2015.2.27.
► <b><u>M3</u></b>	A Bizottság (EU) 2019/1170 végrehajtási rendelete (2019. július 8.)	L 183	6	2019.7.9.
► <b><u>M4</u></b>	A Bizottság (EU) 2020/208 végrehajtási rendelete (2020. február 14.)	L 43	72	2020.2.17.

Helyesbítette:

► **C1** Helyesbítés, HL L 104., 2009.4.24., 58. o. (29/2009/EK)

**▼B****A BIZOTTSÁG 29/2009/EK RENDELETE****(2009. január 16.)****az egységes európai égbolt keretében megvalósuló  
adatkapcsolat-szolgáltatásokra vonatkozó követelmények  
megállapításáról****(EGT-vonatkozású szöveg)***1. cikk***Tárgy és hatály**

(1) Ez a rendelet a 2. cikk (5) bekezdésében meghatározott, két pont közötti, levegő-föld adatkommunikációra épülő adatkapcsolat-szolgáltatások összehangolt bevezetéséhez szükséges követelményeket állapítja meg.

(2) Ezt a rendeletet a következőkre kell alkalmazni:

- a) az általános légi forgalom számára szolgáltatásokat nyújtó légiforgalmi irányítási egységeket kiszolgáló, repülési adatokat feldolgozó rendszerek, ezek rendszerelemei és a kapcsolódó eljárások, továbbá ember-gép interfészrendszerek, ezek rendszerelemei és a kapcsolódó eljárások;
- b) fedélzeti ember-gép interfészrendszer-elemek és a kapcsolódó eljárások;
- c) levegő-föld kommunikációs rendszerek, ezek rendszerelemei és a kapcsolódó eljárások.

**▼M2**

(3) Ez a rendelet az általános légi forgalomban műszeres repülési szabályok szerint üzemelő valamennyi légi járműre alkalmazandó az I. melléklet A. és B. részében meghatározott FL 285 feletti légtérben.

**▼B**

(4) Ez a rendelet az általános légi forgalom számára a (3) bekezdésben említett légtérben belül és a vonatkozó alkalmazási időpontok szerint szolgáltatásokat nyújtó légiforgalmi szolgáltatókra (a továbbiakban: ATS-szolgáltatók) alkalmazandó.

*2. cikk***Fogalommeghatározások**

E rendelet alkalmazásában az 549/2004/EK rendelet 2. cikke szerinti fogalommeghatározásokat kell alkalmazni.

**▼B**

A következő fogalom meghatározások is alkalmazandók:

1. „adatkapcsolat-szolgáltatás”: egyértelműen meghatározott üzemeltetési célkitűzéssel rendelkező, és egy üzemeltetési eseményhez kapcsolódóan megkezdődő és véget érő, levegő-föld adatkapcsolaton keresztül megvalósuló kommunikáció által támogatott, egymással összefüggő légiforgalmi szolgáltatási tranzakciók együttese;
2. „üzemeltető”: olyan személy, szervezet vagy vállalkozás, amely részt vesz, vagy felajánlja részvételét egy légi jármű üzemeltetésében;
3. „légiforgalmi szolgálati egység” (a továbbiakban: ATS-egység): légiforgalmi szolgáltatás biztosításáért felelős polgári vagy katonai egység;
4. „szolgáltatási szintre vonatkozó megállapodás”: szervezetek között létrejött szolgáltatási szerződés azon része, amelyben bizonyos szolgáltatási szintről állapodnak meg, különösen az adatkommunikációs szolgáltatás minőségének és teljesítményének vonatkozásában;
5. „két pont közötti levegő-föld adatkommunikáció”: egy légi jármű és egy földi kommunikációs egység közötti kétirányú kommunikáció, amely szétszított funkciók együttesét használja a következők megvalósítására:
  - a) felfelé és lefelé irányuló bit frame-ek továbbítása és fogadása a földön és a légi járművön található kommunikációs rendszerek között kialakított mobil adatkapcsolaton keresztül;
  - b) adategységek továbbítása és fogadása a földön és a légi járműveken található és levegő-föld alkalmazásoknak teret adó rendszerek között, beleértve a következőket:
    - i. adategységek továbbítása a földi kommunikációs útvonalakon és a mobil adatkapcsolatokon keresztül;
    - ii. az adategységek továbbítása érdekében a két végfelhasználó által alkalmazott együttműködési mechanizmusok;
6. „állami légi jármű”: a katonaság, a vámszervek és a rendőrség által használt légi járművek;
7. „állami szállító légi jármű”: merevszárnyú állami légi jármű, amelyet személy- és/vagy teheráru-fuvarozásra terveztek;
8. „levegő-föld alkalmazás”: a légiforgalmi szolgáltatásokat támogató, együttműködő fedélzeti-földi funkciók együttese;

**▼ B**

9. „végponttól végpontig történő kommunikáció”: egyenrangú levegő-föld alkalmazások között megvalósuló információátadás;
10. „levegő-föld kommunikáció”: a légi járművön található és a földi kommunikációs rendszerek közötti kétirányú kommunikáció;
11. „védelmi stratégia”: olyan célkitűzések, a felhasználók és a rendszergazdák számára előírt magatartási szabályok, illetve rendszerkonfigurációs és -irányítási követelmények, amelyek együttesét az adatkapcsolat-szolgáltatások biztosításában részt vevő rendszerek és kommunikációs erőforrások jogosulatlan beavatkozás elleni védelme érdekében dolgozták ki;
12. „címinformáció”: a levegő-föld adatkapcsolaton keresztül megvalósuló kommunikációban részt vevő szervezet rendszer- vagy hálózati címével kapcsolatos információ, amelynek alapján az adott szervezet helye egyértelműen meghatározható;
13. „integrált előzetes repülésiterv-feldolgozó rendszer” (a továbbiakban: IFPS): olyan, az Európai Légitforgalmi Szolgáltatási Hálózathoz tartozó rendszer, amelyen keresztül egy, a repülési tervek fogadásával, érvényesítésével és továbbításával foglalkozó központi repülésiterv-feldolgozási és -továbbítási szolgáltatást biztosítanak az e rendelet hatálya alá tartozó légtérben;
14. „üzemen kívüli”: valamely fedélzeti rendszerelem nem üzemel rendeltetésszerűen vagy nem az üzemeltetési korlátainak vagy tűréshatárainak megfelelően üzemel.

## 3. cikk

**Adatkapcsolat-szolgáltatások**

(1) Az ATS-szolgáltatók biztosítják, hogy az 1. cikk (3) bekezdésében említett légtéren belül légitforgalmi szolgáltatásokat nyújtó ATS-egységek rendelkeznek a II. mellékletben meghatározott adatkapcsolat-szolgáltatások nyújtásához és működtetéséhez szükséges feltételekkel.

**▼ M2**

(2) A (3) bekezdésben foglaltak sérelme nélkül, az üzemeltetők biztosítják, hogy az 1. cikk (3) bekezdésében említett repülést végrehajtó légi járművek 2020. február 5-től rendelkezzenek a II. mellékletben meghatározott adatkapcsolat-szolgáltatások működtetéséhez szükséges feltételekkel.

**▼ M3**

(3) A 2. bekezdés nem alkalmazandó:

- a) az első alkalommal 1995. január 1-je előtt kibocsátott egyedi légi-alkalmassági bizonyítvánnyal ellátott légi járművekre;

**▼ M3**

- b) az első alkalommal 2003. december 31. előtt kibocsátott egyedi légi-alkalmassági bizonyítvánnyal ellátott és az üzemelésüket az 1 cikk (3) bekezdésében meghatározott légtérben 2022. december 31. előtt befejező légi járművekre;
- c) az első alkalommal 2018. január 1-je előtt kibocsátott egyedi légi-alkalmassági bizonyítvánnyal ellátott és ezen időpontot megelőzően a III. melléklet 10. pontjában meghatározott Eurocae-dokumentumok egyikében szereplő követelményeknek megfelelő adatkapcsolati berendezéssel felszerelt légi járművekre;
- d) az első alkalommal 2020. február 5-e előtt kibocsátott egyedi légi-alkalmassági bizonyítvánnyal ellátott, legfeljebb 19 maximális engedélyezett ülészetű és legfeljebb 45 359 kg (100 000 font) maximális engedélyezett felszállótömegű légi járművekre;
- e) az állami légi járművekre;
- f) az 1. cikk (3) bekezdésében meghatározott légtérben tesztelési, átadási vagy karbantartási célból repülést végző vagy a III. melléklet 1. pontjában előírt minimálisan szükséges berendezések alkalmazandó listáján (MEL) meghatározott feltételek mellett ideiglenesen üzemben kívüli adatkapcsolati rendszerelemekkel rendelkező légi járművekre.

**▼ M2**

- (4) Azok a tagállamok, amelyek úgy határoznak, hogy a 2019. január 1. után üzembe helyezett, új állami szállító légi járműveken a nem kifejezetten katonai műveletekkel kapcsolatos követelmények körébe tartozó szabványok alapján megteremtik az adatkapcsolat-felvételének lehetőségét, biztosítják, hogy az említett légi járművek rendelkezzenek a II. mellékletben meghatározott adatkapcsolat-szolgáltatások működtetéséhez szükséges feltételekkel.

**▼ B***4. cikk***Kapcsolódó folyamatok**

A légiforgalmi szolgáltatásokat nyújtó ATS-szolgáltatók és a II. mellékletben meghatározott adatkapcsolat-szolgáltatásokkal támogatott légiforgalmi szolgáltatásokat igénybe vevő üzemeltetők a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (a továbbiakban: ICAO) megfelelő rendelkezéseivel összhangban álló, közös szabványos eljárásokat alkalmaznak a következők során:

1. a légiforgalmi irányító és a pilóta közötti adatkapcsolaton keresztül megvalósuló kommunikáció (a továbbiakban: CPDLC) kialakítása;
2. az üzemeltetési CPDLC-üzenetek cseréje;
3. a CPDLC átadása;
4. a pilótáktól érkező CPDLC-kérések fogadásának ideiglenes felfüggesztése;
5. a CPDLC hibája és leállítása;
6. a repülési tervek benyújtása az adatkapcsolat-felvétel lehetőségével kapcsolatos információk vonatkozásában.

**▼B**

## 5. cikk

**Az ATS-szolgáltatók kötelezettségei az adatkapcsolaton keresztül megvalósuló kommunikációval kapcsolatban**

(1) Az ATS-szolgáltatók biztosítják, hogy az 1. cikk (2) bekezdésében említett földi rendszerek és ezek rendszerelemei támogatják a III. melléklet 2. és 3. pontjában megadott ICAO-előírásokban meghatározott levegő-föld alkalmazásokat.

(2) Az ATS-szolgáltatók biztosítják, hogy az 1. cikk (2) bekezdésének c) pontjában említett földi rendszerek és ezek rendszerelemei a III. melléklet 2. és 3. pontjában megadott ICAO-előírásokban meghatározott levegő-föld alkalmazások adatcseréi során a IV. melléklet A. részében foglalt követelményeknek megfelelő végponttól végpontig történő kommunikációt alkalmaznak.

(3) Azok az ATS-szolgáltatók, amelyek más szervezetektől veszik igénybe a III. melléklet 2. és 3. pontjában megadott ICAO-előírásokban meghatározott levegő-föld alkalmazásokhoz szükséges, légi járművekkel folytatott adatcserét szolgáló kommunikációs szolgáltatásokat, biztosítják, hogy ezek a szervezetek az említett szolgáltatásokat egy szolgáltatási szintre vonatkozó megállapodás feltételeivel összhangban nyújtják, amely magában foglalja különösen a következőket:

- a) a kommunikációs szolgáltatások leírása a II. mellékletben meghatározott adatkapcsolat-szolgáltatások követelményeivel összhangban;
- b) a III. melléklet 2. és 3. pontjában megadott ICAO-előírásokban meghatározott levegő-föld alkalmazások adatcseréinek védelme érdekében kialakított védelmi stratégia leírása;
- c) a kommunikációs szolgáltatások szolgáltatásminőségének és teljesítményének folyamatos ellenőrzéséhez rendelkezésre bocsátandó anyagok.

(4) Az ATS-szolgáltatók megfelelő intézkedéseket tesznek annak biztosítására, hogy a felelősségi körükbe tartozó légtérben repülést végző és e rendelet követelményeivel összhangban adatkapcsolat-felvétel lehetőségével ellátott valamennyi légi járművel lehetséges legyen az adatcsere, megfelelően figyelembe véve a felhasznált kommunikációs technológiára jellemző esetleges lefedettségi korlátokat.

(5) Az ATS-szolgáltatók a repülési adatokat feldolgozó saját rendszereikben kialakítják a légiforgalmi irányítási egységek között a bejelentkezés továbbításával és a következő felhatalmazott egység értesítésével kapcsolatos eljárásokat az 1032/2006/EK bizottsági rendelettel<sup>(1)</sup> összhangban, amennyiben az adatkapcsolat-szolgáltatásokat támogató repülési adatok cseréjét biztosító automatikus rendszerekre vonatkozó követelményekről van szó.

(6) Az ATS-szolgáltatók folyamatosan ellenőrzik a kommunikációs szolgáltatások szolgáltatásminőségét, és megállapítják, hogy azok megfelelnek-e a felelősségi körükbe tartozó üzemeltetési környezet tekintetében előírt teljesítményi követelményeknek.

<sup>(1)</sup> HL L 186., 2006.7.7., 27. o.

**▼B***6. cikk***Az üzemeltetők kötelezettségei az adatkapcsolaton keresztül megvalósuló kommunikációval kapcsolatban**

(1) Az üzemeltetők biztosítják, hogy az 1. cikk (2) bekezdésének c) pontjában említett fedélzeti rendszerek és ezeknek a ►**M3** 3. cikk (2) ◀ bekezdésében említett légi jármű fedélzetére felszerelt rendszerelemei támogatják a III. melléklet 2. és 3. pontjában megadott ICAO-előírásokban meghatározott levegő-föld alkalmazásokat.

(2) Az üzemeltetők biztosítják, hogy az 1. cikk (2) bekezdésének c) pontjában említett fedélzeti rendszerek és ezeknek a ►**M3** 3. cikk (2) ◀ bekezdésében említett légi jármű fedélzetére felszerelt rendszerelemei a III. melléklet 2. és 3. pontjában megadott ICAO-előírásokban meghatározott levegő-föld alkalmazások adatcseréi során a IV. melléklet A. részében foglalt követelményeknek megfelelő végponttól végpontig történő kommunikációt alkalmaznak.

(3) Az üzemeltetők biztosítják, hogy az 1. cikk (2) bekezdésének c) pontjában említett fedélzeti rendszerek és ezeknek a ►**M3** 3. cikk (2) ◀ bekezdésében említett légi jármű fedélzetére felszerelt rendszerelemei a III. melléklet 2. és 3. pontjában megadott ICAO-előírásokban meghatározott levegő-föld alkalmazások adatcseréi során a IV. melléklet B. vagy C. részében foglalt követelményeknek megfelelő levegő-föld kommunikációt alkalmaznak.

(4) A (3) bekezdésben említett üzemeltetők megfelelő intézkedéseket tesznek annak biztosítására, hogy valamennyi, adatkapcsolat-felvétel lehetőségével ellátott általuk üzemeltetett légi jármű és az 1. cikk (3) bekezdésében említett légtéren belül általuk üzemeltetett légi járműveket adott esetben irányító valamennyi ATS-egység között lehetséges legyen az adatcsere, megfelelően figyelembe véve a felhasznált kommunikációs technológiára jellemző esetleges lefedettségi korlátokat.

*7. cikk***A tagállamok általános kötelezettségei az adatkapcsolaton keresztül megvalósuló kommunikációval kapcsolatban**

(1) Azok a tagállamok, amelyek az 1. cikk (3) bekezdésében meghatározott légtérben ATS-szolgáltatókat jelöltek ki, biztosítják, hogy az említett légtéren belül repülést végző légi járművek üzemeltetőinek a III. melléklet 2. és 3. pontjában megadott ICAO-előírásokban meghatározott levegő-föld alkalmazások adatcseréi tekintetében rendelkezésükre állnak a IV. melléklet B. részében foglalt követelményeknek megfelelő levegő-föld kommunikációs szolgáltatások, megfelelően figyelembe véve a felhasznált kommunikációs technológiára jellemző esetleges lefedettségi korlátokat.

(2) A tagállamok biztosítják, hogy a léginnavigációs szolgáltatók és más, kommunikációs szolgáltatásokat nyújtó szervezetek megfelelő védelmi stratégiát alkalmaznak a II. mellékletben meghatározott adatkapcsolat-szolgáltatások adatcseréi során, különösen az említett adatcserét támogató, megosztott fizikai erőforrások védelmét szolgáló közös védelmi szabályok alkalmazásával.

**▼B**

(3) A tagállamok összehangolt eljárások alkalmazását biztosítják a címinformációk kezelésére, annak érdekében, hogy a III. melléklet 2. és 3. pontjában megadott ICAO-előírásokban meghatározott levegő-föld alkalmazások adatcseréit támogató fedélzeti és földi kommunikációs rendszereket egyértelműen azonosítani lehessen.

*8. cikk***Adatkapcsolaton keresztül megvalósuló kommunikáció az állami szállító légi járművek esetében**

(1) A tagállamok biztosítják, hogy az 1. cikk (2) bekezdésének c) pontjában említett fedélzeti rendszerek és ezeknek a ►**M3** 3. cikk (4) ◀ bekezdésben említett állami szállító légi járművek fedélzetére felszerelt rendszerelemei támogatják a III. melléklet 2. és 3. pontjában megadott ICAO-előírásokban meghatározott levegő-föld alkalmazásokat.

(2) A tagállamok biztosítják, hogy az 1. cikk (2) bekezdésének c) pontjában említett fedélzeti rendszerek és ezeknek a ►**M3** 3. cikk (4) ◀ bekezdésben említett állami szállító légi járművek fedélzetére felszerelt rendszerelemei a III. melléklet 2. és 3. pontjában megadott ICAO-előírásokban meghatározott levegő-föld alkalmazások adatcseréi során a IV. melléklet A. részében foglalt követelményeknek megfelelő végponttól végpontig történő kommunikációt alkalmaznak.

(3) A tagállamok biztosítják, hogy az 1. cikk (2) bekezdésének c) pontjában említett fedélzeti rendszerek és ezeknek a ►**M3** 3. cikk (4) ◀ bekezdésben említett állami szállító légi járművek fedélzetére felszerelt rendszerelemei a III. melléklet 2. és 3. pontjában megadott ICAO-előírásokban meghatározott levegő-föld alkalmazások adatcseréi során a IV. melléklet B. vagy C. részében foglalt követelményeknek megfelelő levegő-föld kommunikációt alkalmaznak.

*9. cikk***A léginavigációs szolgáltatóknak és más szervezeteknek az adatkapcsolaton keresztül megvalósuló kommunikációval kapcsolatos kötelezettségei**

A léginavigációs szolgáltatók és a III. melléklet 2. és 3. pontjában megadott ICAO-előírásokban meghatározott levegő-föld alkalmazások adatcseréi tekintetében kommunikációs szolgáltatásokat nyújtó más szervezetek biztosítják, hogy az 1. cikk (2) bekezdésének c) pontjában említett földi rendszerek a levegő-föld kommunikációt a IV. melléklet B. vagy C. részében foglalt követelményekkel összhangban alakítják ki.

*10. cikk***Biztonsági követelmények**

A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy az 1. cikk (2) bekezdésében említett meglévő rendszerek módosítását vagy új rendszerek bevezetését megelőzően az érintett felek biztonsági értékelést készítsenek, amely magában foglalja a veszélyazonosítást, a kockázatértékelést és -csökkentést is.



**▼B***11. cikk***A rendszerelemek megfelelősége vagy használatra való alkalmassága**

Az 552/2004/EK rendelet 5. cikkében meghatározott EK-megfelelőségi vagy -alkalmazhatósági nyilatkozat kibocsátását megelőzően az 1. cikk (2) bekezdésében említett rendszerek rendszerelemeinek gyártói vagy a gyártók Közösségben székhellyel rendelkező felhatalmazott képviselői az V. mellékletben meghatározott követelményekkel összhangban értékelik e rendszerelemek megfelelőségét vagy használatra való alkalmasságát.

Azonban amennyiben a 216/2008/EK rendeletnek megfelelő légialkalmassági tanúsítási eljárásokat az 1. cikk (2) bekezdésének b) vagy c) pontjában említett rendszerek fedélzeti rendszerelemeire alkalmazzák, ezek a rendszerelemekre nézve a megfelelőségértékelés szempontjából elfogadható eljárásnak tekinthetők, amennyiben tartalmazzák az e rendeletben foglalt átjárhatósági, teljesítményi és biztonsági követelményeknek való megfelelés bizonyítékait.

*12. cikk***Rendszerellenőrzés**

(1) Azok a léginavigációs szolgáltatók, amelyek bizonyítják, illetve bizonyították, hogy megfelelnek a VI. mellékletben meghatározott feltételeknek, a VII. melléklet A. részében meghatározott követelményekkel összhangban lefolytatják az 1. cikk (2) bekezdésének a) és c) pontjában említett rendszerek ellenőrzését.

(2) Azok a léginavigációs szolgáltatók, amelyek nem tudják bizonyítani, hogy megfelelnek a VI. mellékletben meghatározott feltételeknek, szerződés keretében egy bejelentett szervnek adják át az 1. cikk (2) bekezdésének a) és c) pontjában említett rendszerek ellenőrzésének feladatát. Az ellenőrzést a VII. melléklet B. részében meghatározott követelményekkel összhangban kell elvégezni.

*13. cikk***További követelmények**

(1) Az ATS-szolgáltatók biztosítják, hogy a III. melléklet 2. és 3. pontjában megadott ICAO-előírásokban meghatározott levegő-föld alkalmazások levegő-föld adatcseréit a III. melléklet 6., 7. és 8. pontjában megadott ICAO-előírásokkal összhangban nyilvántartják, amennyiben ezek az adatcserék az adatkapcsolaton keresztül megvalósuló kommunikáció földi alapú nyilvántartási funkcióját érintik.

(2) A III. melléklet 9. pontjában meghatározott Eurocae-dokumentumot úgy kell tekinteni, mint amely biztosítja a szükséges mértékű megfelelőséget a III. melléklet 6., 7. és 8. pontjában megadott ICAO-előírások (1) bekezdésében meghatározott levegő-föld adatcserék nyilvántartási követelményei tekintetében.

(3) Az ATS-szolgáltatók:

a) kidolgozzák és gondozzák a szükséges utasításokat és információkat tartalmazó üzemeltetési kézikönyveket, amelyek lehetővé teszik az érintett személyzet számára e rendelet alkalmazását;

**▼B**

b) biztosítják, hogy az a) pontban említett kézikönyvek hozzáférhetők és naprakészek legyenek, valamint hogy frissítésüket és terjesztésüket megfelelő minőség- és dokumentumszerkesztési irányítás jellemezze;

c) biztosítják, hogy a munkamódszerek és az üzemeltetési eljárások összhangban legyenek e rendelettel.

(4) A tagállamok meghozzák a megfelelő intézkedéseket annak biztosítására, hogy a repülési tervek feldolgozásával és továbbításával foglalkozó központi szolgálat:

a) kidolgozza és gondozza a szükséges utasításokat és információkat tartalmazó üzemeltetési kézikönyveket, amelyek lehetővé teszik az érintett személyzet számára e rendelet alkalmazását;

b) biztosítja, hogy az a) pontban említett kézikönyvek elérhetők és naprakészek legyenek, valamint hogy frissítésüket és terjesztésüket megfelelő minőség- és dokumentumszerkesztési irányítás jellemezze;

c) biztosítja, hogy a munkamódszerek és az üzemeltetési eljárások összhangban legyenek e rendelettel.

(5) A léginavigációs szolgáltatók biztosítják, hogy az érintett személyzet tisztában legyen az e rendelet vonatkozó rendelkezéseivel, és munkaköri feladatai ellátásához kellő képzettséggel rendelkezzenek.

(6) Az üzemeltetők megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy az adatkapcsolati berendezéseket működtető személyzet megfelelően ismerje e rendeletet, hogy munkaköri feladataik ellátásához kellő képzettséggel rendelkezzenek, illetve hogy az adatkapcsolati berendezések használatára vonatkozó utasítások lehetőség szerint rendelkezésre álljanak a pilótafülkében.

(7) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a repüléstervezésben részt vevő, IFPS-t működtető személyzet megfelelően ismerje az e rendeletben foglalt követelményeket, és hogy munkaköri feladatai ellátásához kellő képzettséggel rendelkezzenek.

(8) A tagállamok biztosítják, hogy az adatkapcsolat-szolgáltatások használatára vonatkozó információk közzétételre kerüljenek a nemzeti légiforgalmi tájékoztató kiadványokban.

*14. cikk***Mentességek**

(1) Amennyiben bizonyos típusú légi járművek a (3) bekezdésben meghatározott kritériumoknak megfelelően különleges körülmények miatt nem képesek megfelelni e rendelet követelményeinek, az érintett tagállamok legkésőbb 2012. december 31-ig ismertetik a Bizottsággal az említett típusú légi járművek mentesítésének szükségességét alátámasztó részletes információkat.

(2) A Bizottság megvizsgálja az (1) bekezdésben említett mentesség iránti kérelmeket, és az érintett felekkel folytatott konzultációt követően ►**M3** az (EU) 2018/1139 rendelet 127. cikkének (3) bekezdésében ◀ említett eljárásnak megfelelően határozatot hoz.

▼ **M3**

- (3) Az (1) bekezdésben említett kritériumok a következők:
- a) gyártási életciklusuk végére érő és már csak korlátozott számban gyártott légi járműtípus/modell-kombinációk; és
  - b) olyan légi járműtípus/modell-kombinációk, amelyek régi kialakítása miatt az átalakítási költségek aránytalanul nagyok lennének.

▼ **B**

*15. cikk*

**Hatálybalépés és alkalmazás**

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet ► **M2** 2018. február 5. ◀ kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

**▼B***I. MELLÉKLET***Az 1. cikk (3) bekezdésében említett légtér****A. RÉSZ**

►C1 Az 1. cikk (3) bekezdésének első albekezdésében ◄ említett légtérbe a következő repüléstájékoztató körzeteken (FIR) és magaslégtéri repüléstájékoztató körzeteken (UIR) belüli FL 285 repülési szint feletti légtér értendő bele:

- 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.

**B. RÉSZ**

►C1 Az 1. cikk (3) bekezdésének második albekezdésében ◄ említett légtérbe az A. részben meghatározott FL 285 repülési szint feletti légtér, továbbá a következő repüléstájékoztató körzetek (FIR) és magaslégtéri repüléstájékoztató körzetek (UIR) értendők bele:

- Bratislava FIR,
- Bucuresti FIR,
- Budapest FIR,
- Kobenhavn FIR,
- Ljubljana FIR,
- Nicosia FIR,
- Praha FIR,
- Sofia FIR,
- Warszawa FIR,

**▼M2**

- Zagreb FIR,

**▼B**

- Finland UIR, a 61°30'-től délre,
- Hellas UIR,
- Malta UIR,
- Riga UIR,
- Sweden UIR, a 61°30'-től délre,
- Tallinn UIR,
- Vilnius UIR.

**▼B***II. MELLÉKLET***A 3., 4., 5. és 7. cikkben és a IV. mellékletben említett adatkapcsolat-szolgáltatások meghatározása****1. Az adatkapcsolaton keresztül megvalósuló kommunikáció felvételére vonatkozó képesség (DLIC) meghatározása**

A DLIC-szolgáltatásnak lehetővé kell tennie, hogy a földi és a fedélzeti adatkapcsolati rendszerek közötti adatkapcsolat-kommunikáció létrehozásához szükséges információk kicserélhetők legyenek.

A DLIC-szolgáltatás a következők támogatására szolgál:

- a légi járműről származó repülési adatoknak egy ATS-egység által használt repülésiterv-adatokhoz való egyértelmű rendelése,
- a támogatott levegő-föld alkalmazástípusra és a verzióra vonatkozó információ megosztása,
- az alkalmazással rendelkező szervezet címinformációinak átadása.

A fedélzeti és a földi adatkapcsolat-rendszerek között a DLIC-szolgáltatás végrehajtása érdekében megvalósuló adatcseréknek meg kell felelniük a következőknek:

- a III. melléklet 11. pontjában meghatározott Eurocae-dokumentum 4.1. szakaszában említett DLIC-kezdemenyezési és DLIC-kapcsolati funkciókkal kapcsolatos üzemeltetési módszerek, időszekvencia-diagramok és üzenetek,
- a III. melléklet 11. pontjában meghatározott Eurocae-dokumentum 4.2.2. szakaszában meghatározott biztonsági követelmények,
- a III. melléklet 11. pontjában meghatározott Eurocae-dokumentum 4.3.2. szakaszában meghatározott teljesítményi követelmények.

**2. Az ATC kommunikációs irányítási szolgáltatás (ACM) meghatározása**

Az ACM szolgáltatásnak automatizált segítséget kell nyújtania a járatok személyzetének és a légiforgalmi irányítóknak az ATC kommunikáció (hang és adat) lebonyolításához, ideértve a következőket:

- a CPDLC kezdeti létrehozása egy ATS-egységgel,
- egy adott légi járműre vonatkozóan CPDLC és hang átadása egy ATS-egységtől a következő ATS-egységig, vagy ATS-egységen vagy -szektoron belül hangcsatorna megváltoztatására vonatkozó utasítás,
- a CPDLC szokásos lezárása egy ATS-egységgel.

A fedélzeti és a földi adatkapcsolat-rendszerek között az ACM szolgáltatás végrehajtása érdekében megvalósuló adatcseréknek meg kell felelniük a következőknek:

- a III. melléklet 11. pontjában meghatározott Eurocae-dokumentum 5.1.1.1–5.1.1.7. és 5.1.1.2. szakaszában említett üzemeltetési módszerek és időszekvencia-diagramok,
- a III. melléklet 11. pontjában meghatározott Eurocae-dokumentum 5.1.2.3. szakaszában meghatározott biztonsági követelmények, a soron következő légiforgalmi irányító szolgálati egység engedélyére vonatkozó követelmények kivételével,
- a III. melléklet 11. pontjában meghatározott Eurocae-dokumentum 5.1.3.2. szakaszában meghatározott, útvonali teljesítményi követelmények.

**▼B**3. *Az ATC engedélyek- és információs szolgáltatás (ACL) meghatározása*

Az ACL szolgáltatásnak biztosítania kell a járatok személyzete és a légiforgalmi irányítók számára az üzemeltetési adatcsere lebonyolításának lehetőségét, ideértve a következőket:

- a légi járatok személyzetétől a légiforgalmi irányítókhoz érkező kérések és jelentések,
- a légiforgalmi irányítók által a légi járatok személyzete számára adott engedélyek, utasítások és előzetes tájékoztatások.

A fedélzeti és a földi adatkapcsolat-rendszerek között az ACL szolgáltatás végrehajtása érdekében megvalósuló adatcseréknek meg kell felelniük a következőknek:

- a III. melléklet 11. pontjában meghatározott Eurocae-dokumentum 5.2.1.1.1.–5.2.1.1.4. és 5.2.1.2. szakaszában említett üzemeltetési módszerek és időszekvencia-diagramok,
- a III. melléklet 11. pontjában meghatározott Eurocae-dokumentum 5.2.1.1.5. szakaszában meghatározott üzenetelemek közös alkalmazása, az útvonali üzemeltetési környezetnek megfelelően,
- a III. melléklet 11. pontjában meghatározott Eurocae-dokumentum 5.2.2.3. szakaszában meghatározott biztonsági követelmények,
- a III. melléklet 11. pontjában meghatározott Eurocae-dokumentum 5.2.3.2. szakaszában meghatározott, útvonali teljesítményi követelmények.

4. *Az ATC mikrofon-ellenőrzési szolgáltatás (AMC) meghatározása*

Az AMC szolgáltatás révén a légiforgalmi irányítók egyidejűleg több adatkapcsolati berendezéssel ellátott légi jármű számára képesek utasítást küldeni annak érdekében, hogy a légi járművek személyzete visszaigazolják, hogy hangalapú kommunikációs berendezésük nem blokkol egy adott hangcsatornát.

Ezt az utasítást csak a blokkolt frekvenciára hangolt légi járművek kapják.

A fedélzeti és a földi adatkapcsolat-rendszerek között az AMC szolgáltatás végrehajtása érdekében megvalósuló adatcseréknek meg kell felelniük a következőknek:

- a III. melléklet 11. pontjában meghatározott Eurocae-dokumentum 5.3.1.1.1., 5.3.1.1.2. és 5.3.1.2. szakaszában említett üzemeltetési módszerek és időszekvencia-diagramok,
- a III. melléklet 11. pontjában meghatározott Eurocae-dokumentum 5.3.2.3. szakaszában meghatározott biztonsági követelmények,
- a III. melléklet 11. pontjában meghatározott Eurocae-dokumentum 5.3.3.2. szakaszában meghatározott teljesítményi követelmények.

▼ **M3***III. MELLÉKLET*

1. A légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelmények és igazgatási eljárások meghatározásáról szóló, 2012. október 5-i 965/2012/EU bizottsági rendelet III. mellékletének ORO.MLR.105. pontja, vagy az ICAO-egyezmény 6. melléklete – A légi jármű üzemeltetése, I. rész, (Nemzetközi kereskedelmi légi közlekedés – Repülőgépek) (Tizenegyedik kiadás, 2018. július, a 43. módosítással együtt), vagy az ICAO-egyezmény 6. melléklete – A légi jármű üzemeltetése, II. rész (Nemzetközi általános célú légi közlekedés – Repülőgépek) (Tizedik kiadás, 2018. július, a 36. módosítással együtt).
2. 3. fejezet – Légiforgalmi Távközlési Hálózat, 3.5.1.1. szakasz: „Kapcsolatkezelés” (CM), az ICAO-egyezmény 10. mellékletének a) és b) alkalmazási tételei – Légiforgalmi távközlés – III. kötet, I. rész (Digitális adatközlő rendszerek) (Második kiadás, 2007. július, a 70–82. módosítással együtt).
3. 3. fejezet – Légiforgalmi Távközlési Hálózat, 3.5.2.2. szakasz: „A légiforgalmi irányító és a légi jármű-vezető közötti adatkapcsolati összeköttetések” (CPDLC), az ICAO-egyezmény 10. mellékletének a) és b) alkalmazási tételei – Légiforgalmi távközlés – III. kötet, I. rész (Digitális adatközlő rendszerek) (Második kiadás, 2007. július, a 70–82. módosítással együtt).
4. 3. fejezet – Légiforgalmi Távközlési Hálózat, az ICAO-egyezmény 10. mellékletének 3.3., 3.4. és 3.6. szakasza – Légiforgalmi távközlés – III. kötet, I. rész (Digitális adatközlő rendszerek) (Második kiadás, 2007. július, a 70–82. módosítással együtt).
5. 6. fejezet – VHF-sávú, levegő-föld közötti digitális kapcsolat (VDL), az ICAO-egyezmény 10. melléklete – Légiforgalmi távközlés – III. kötet, I. rész (Digitális adatközlő rendszerek) (Második kiadás, 2007. július, a 90. módosítással együtt).
6. 3. fejezet – A nemzetközi légiforgalmi távközlési szolgálatra vonatkozó általános eljárások, az ICAO-egyezmény 10. mellékletének 3.5.1.5. szakasza – Légiforgalmi távközlés – II. kötet (Összeköttetési eljárások, a PANS szerinti eljárásokat is beleértve) (Hetedik kiadás, 2016. július, a 40–90. módosítással együtt).
7. 2. fejezet – Általános rész – az ICAO-egyezmény 11. mellékletének 2.26.3. szakasza – Légiforgalmi szolgálatok (Tizenegyedik kiadás, 2016. július, az 50-A módosítással együtt).
8. 6. fejezet – ATS kommunikációs követelmények – az ICAO-egyezmény 11. mellékletének 6.1.1.2. szakasza – Légiforgalmi szolgálatok (Tizenegyedik kiadás, 2016. július, az 50-A módosítással együtt).
9. Eurocae ED-111, A CNS/ATM földi nyilvántartás funkcionális előírásai, 2002. július, a 2003. július 30-i 1. módosítással együtt).
10. Eurocae ED-100 (2000. szeptember) és ED-100A (2005. április), Az ARINC 622 adatközlést alkalmazó ATS-alkalmazásokra vonatkozó átjárhatósági követelmények.

▼ **M4**

11. Az Eurocae ED-120, A kontinentális légtérben nyújtott légiforgalmi adatkapcsolat-szolgáltatások biztonsági és teljesítményi követelményekre vonatkozó szabványok, 2004. májusi kiadás, az alábbi módosításokkal együtt:
  - a) az üzemeltetőkre vonatkozóan:
    - a 2007 áprilisában közzétett 1. módosítás és a 2007 októberében közzétett 2. módosítás, vagy

▼ **M4**

— a 2007 áprilisában közzétett 1. módosítás, a 2007 októberében közzétett 2. módosítás és a 2009 szeptemberében közzétett 3. módosítás;

b) az ATS-szolgáltatókra vonatkozóan:

— a 2007 áprilisában közzétett 1. módosítás, a 2007 októberében közzétett 2. módosítás és a 2009 szeptemberében közzétett 3. módosítás.



**▼B***IV. MELLÉKLET***Az 5., 6., 7., 8. és 9. cikkben említett követelmények****A. rész: A végpontok közötti kommunikációra vonatkozó követelmények**

1. A végpontok közötti adatközlésnek biztosítania kell a kommunikációs szolgáltatásoknak az 1. cikk (3) bekezdésében említett légtérben történő folytonos biztosítását és felhasználását.
2. A végpontok közötti adatközlésnek egy közös szabványos üzenethalmaz segítségével támogatnia kell a II. mellékletben meghatározott adatkapcsolat-szolgáltatásokat támogató üzenetváltást.
3. A végpontok közötti adatközlésnek támogatnia kell egy közös szabványosított végpontok közötti védelmi mechanizmust annak biztosítása érdekében, hogy a beérkező üzenetek a II. mellékletben meghatározott adatkapcsolat-szolgáltatásokra vonatkozó biztonsági követelményeknek megfelelő módon sértetlenek legyenek.

**B. rész: Az ATN és a VDL 2-es üzemmód alapú levegő-föld kommunikációra vonatkozó követelmények**

1. A levegő-föld kommunikációt olyan módon kell kialakítani, hogy az támogassa a végpontok közötti kommunikációt és biztosítsa a kommunikációs szolgáltatásoknak a III. melléklet 2. és 3. pontjában említett ICAO-előírásokban meghatározott levegő-föld alkalmazások adatszeréi tekintetében történő folytonos nyújtását és felhasználását az 1. cikk (3) bekezdésében említett légtérben.
2. A levegő-föld kommunikációnak meg kell felelnie a II. mellékletben meghatározott adatkapcsolati szolgáltatások biztonsági és teljesítményi követelményeinek.
3. A levegő-föld kommunikációnak közös címrendszeren kell alapulnia.
4. A III. melléklet 2. és 3. pontjában említett ICAO-előírásokban meghatározott levegő-föld alkalmazásokkal rendelkező földi és fedélzeti rendszerek közötti adategységek továbbításának és fogadásának a III. melléklet 4. pontjában hivatkozott, a Légiforgalmi Távközlési Hálózatot meghatározó ICAO-előírásokban kompatibilis kommunikációs protokollon kell alapulniuk.
5. A földi és a fedélzeti kommunikációs rendszer jellemzőinek és a bit frame-ek földi és fedélzeti kommunikációs rendszerek közötti továbbításának és fogadásának meg kell felelniük a III. melléklet 5. pontjában hivatkozott, nagyon magas frekvenciás digitális kapcsolatot (VDL 2-es üzemmód) meghatározó ICAO-előírásoknak.

**C. rész: Az egyéb kommunikációs protokollokra épülő levegő-föld kommunikációra vonatkozó követelmények**

1. A levegő-föld kommunikációt olyan módon kell kialakítani, hogy az támogassa a végpontok közötti kommunikációt és biztosítsa a kommunikációs szolgáltatásoknak a III. melléklet 2. és 3. pontjában említett ICAO-előírásokban meghatározott levegő-föld alkalmazások adatszeréi tekintetében történő folytonos nyújtását és felhasználását az 1. cikk (3) bekezdésében említett légtérben.
2. A levegő-föld kommunikációnak meg kell felelnie a II. mellékletben meghatározott adatkapcsolati szolgáltatások biztonsági és teljesítményi követelményeinek.
3. A levegő-föld kommunikációnak közös címrendszeren kell alapulnia.

**▼B**

4. A bit frame-ek földi és fedélzeti kommunikációs rendszerek közötti továbbításának és fogadásának a D. részben megállapított feltételeknek megfelelő kommunikációs protokollokon kell alapulniuk.

**D. rész: A C. részben említett feltételek**

1. A kommunikációs protokolloknak támogatniuk kell a végpontok közötti kommunikációt.
2. A kommunikációs protokollok tekintetében a II. mellékletben meghatározott adatkapcsolati szolgáltatások biztonsági és teljesítményi követelményeinek való megfelelés igazolása érdekében biztonsági vizsgálatot kell alkalmazni.
3. A kommunikációs protokolloknak támogatniuk kell az ICAO által a rádió-frekvencia-spektrumnak a légiforgalmi szolgálatokat támogató levegő-föld adatközlés tekintetében megfelelőként azonosított részeit felhasználó kétirányú, pont-pont összeköttetést.
4. A kommunikációs protokolloknak magukban kell foglalniuk egy, a földi és a fedélzeti állomások közötti mobil kapcsolódás átlátható kezelésére szolgáló mechanizmust.
5. A kommunikációs protokollokat a légi járművek kommunikációs berendezéseire alkalmazandó légialkalmassági szabályzatok és üzemeltetési jóváhagyási szabályzatok tekintetében kell meghatározni és hitelesíteni.
6. Az említett protokollokat támogató kommunikációs rendszerek nem lehetnek káros hatással a VDL 2-es üzemmódot támogató fedélzeti és földi létesítményekre.

*V. MELLÉKLET***Követelmények a 11. cikkben említett rendszerlemek megfelelősége vagy használatra való alkalmassága értékeléséhez**

1. Az ellenőrzési tevékenységekkel bizonyítani kell, hogy az adatkapcsolati szolgáltatást, a végpontok közötti kommunikációt, valamint a légi jármű és a föld közötti kommunikációt megvalósító rendszerlemek a tesztkörnyezetben való üzemelés során megfelelnek e rendelet alkalmazandó követelményeinek vagy azoknak megfelelően alkalmasak használatra.
2. A gyártónak le kell folytatnia a megfelelőség értékelésével kapcsolatos tevékenységeket és különösen:
  - meg kell határoznia a megfelelő tesztkörnyezetet,
  - ellenőriznie kell, hogy a teszterv a tesztkörnyezetben írja-e le a rendszerlemeket,
  - ellenőriznie kell, hogy a teszterv figyelembe veszi-e az összes alkalmazandó követelményt,
  - biztosítania kell a műszaki dokumentáció és a teszterv következetességét és minőségi színvonalát,
  - meg kell terveznie a teszt megszervezését, a szükséges személyzetet, a tesztelési platform installációját és konfigurálását,
  - el kell végeznie a tesztervben meghatározott vizsgálatokat és tesztekét,
  - jelentést kell készítenie a vizsgálatok és a tesztek eredményeiről.
3. A gyártónak biztosítania kell, hogy az adatkapcsolat-szolgáltatást, a végpontok közötti kommunikációt, valamint a légi jármű és a föld közötti kommunikációt megvalósító, a tesztkörnyezetbe integrált rendszerlemek teljesítik az e rendeletben meghatározott alkalmazandó követelményeket.
4. A megfelelőség vagy alkalmazhatóság ellenőrzésének befejezésekor a gyártónak saját felelősségére ki kell állítania az EK-megfelelőségi vagy -alkalmazhatósági nyilatkozatot, amelyben feltünteti ennek a rendeletnek azokat az alkalmazandó követelményeit, amelyeknek a rendszerlemek megfelelnek, illetve a kapcsolódó alkalmazhatósági feltételeket az 552/2004/EK rendelet III. mellékletének 3. pontjával összhangban.

*VI. MELLÉKLET***A 12. cikkben említett feltételek**

1. A léginavigációs szolgáltatónak a szervezetén belül olyan működő jelentési módszerekkel kell rendelkeznie, amelyek biztosítják és bizonyítják az ellenőrzési tevékenységekkel kapcsolatos döntés pártatlanságát és függetlenségét.
2. A léginavigációs szolgáltatónak biztosítania kell, hogy az ellenőrzési folyamatokban részt vevő személyzet a lehető legmagasabb szakmai integritással és a lehető legnagyobb műszaki hozzáértéssel végzi el az ellenőrzéseket, és mentes minden, a döntését vagy az ellenőrzések eredményét befolyásoló – különösen pénzügyi jellegű – nyomástól vagy ösztönzéstől és különösen az olyan személyek vagy csoportok által gyakorolt nyomástól vagy ösztönzéstől, akiket/amelyeket az ellenőrzések eredménye érinthet.
3. A léginavigációs szolgáltatónak biztosítania kell, hogy az ellenőrzési folyamatokban részt vevő személyzet hozzáfér azokhoz a berendezésekhez, amelyek segítségével megfelelően el tudja végezni a szükséges ellenőrzéseket.
4. A léginavigációs szolgáltatónak biztosítania kell, hogy az ellenőrzési folyamatokban részt vevő személyzet megfelelő műszaki és szakmai képzésben részesült, megfelelő ismeretei vannak az általa ellenőrizendő követelményekről, az ilyen műveletek végzésével kapcsolatban megfelelő tapasztalattal rendelkezik, és képes kiállítani az annak bizonyítására szolgáló nyilatkozatokat, feljegyzéseket és jelentéseket, hogy az ellenőrzéseket valóban elvégezték.
5. A léginavigációs szolgáltatónak biztosítania kell, hogy az ellenőrzési folyamatokban részt vevő személyzet képes pártatlanul elvégezni az ellenőrzéseket. A személyzet díjazása nem függhet az elvégzett ellenőrzések számától vagy az ellenőrzések eredményeitől.

**▼B***VII. MELLÉKLET***A. rész: A 12. cikk (1) bekezdésében említett rendszerek ellenőrzésével kapcsolatos követelmények**

1. Az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott rendszerek ellenőrzésének célja annak bizonyítása, hogy a rendszerek megfelelnek e rendelet alkalmazandó követelményeinek egy olyan vizsgálati környezetben, amely leképezi a rendszerek működési körülményeit.
2. Az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott rendszerek ellenőrzését az általánosan alkalmazott megfelelő teszteljárásokkal összhangban kell végrehajtani.
3. Az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott rendszerek ellenőrzéséhez használt teszteszközöknek rendelkezniük kell a megfelelő funkciókkal.
4. Az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott rendszerek ellenőrzésének szolgáltatnia kell az 552/2004/EK rendelet IV. mellékletének 3. pontjában előírt műszaki dokumentáció egyes elemeit, beleértve a következő elemeket:
  - a kivitelezés leírása,
  - a rendszer üzembe helyezését megelőzően lefolytatott vizsgálatokról és tesztekéről szóló jelentés.
5. A léginnavigációs szolgáltatóknak le kell folytatniuk az ellenőrzéssel kapcsolatos tevékenységeket, különösen:
  - meg kell határozniuk a megfelelő működési és műszaki értékelési környezetet, amely leképezi a működési körülményeket,
  - ellenőrizniük kell, hogy a teszterv leírja-e az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott rendszereknek a működési és műszaki értékelési környezetbe történt integrációját,
  - ellenőrizniük kell, hogy a teszterv elkészítése során figyelembe vették-e ezen rendelet összes interoperabilitási és teljesítményi követelményét,
  - biztosítaniuk kell a műszaki dokumentáció és a teszterv következetességét és minőségi színvonalát,
  - meg kell tervezniük a teszt megszervezését, a szükséges személyzetet, a tesztelési platform telepítését és konfigurálását,
  - el kell végezniük a tesztervben meghatározott vizsgálatokat és tesztekét,
  - jelentést kell készíteniük a vizsgálatok és a tesztek eredményeiről.
6. A léginnavigációs szolgáltatóknak biztosítaniuk kell, hogy az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott, működő értékelési környezetben tesztelt rendszerek teljesítik az e rendeletben meghatározott, alkalmazandó követelményeket.
7. A megfelelőség ellenőrzésének elvégzése után a léginnavigációs szolgáltatóknak ki kell állítaniuk a rendszerre vonatkozó EK-ellenőrzési nyilatkozatot, és az 552/2004/EK rendelet 6. cikkében meghatározottak szerint, a műszaki dokumentációval együtt azt be kell nyújtaniuk a nemzeti felügyeleti hatóságnak.

**▼B****B. rész: A 12. cikk (2) bekezdésében említett rendszerek ellenőrzésével kapcsolatos követelmények**

1. Az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott rendszerek ellenőrzése során bizonyítják, hogy a rendszerek megfelelnek e rendelet alkalmazandó követelményeinek egy olyan vizsgálati környezetben, amely leképezi e rendszerek működési körülményeit.
2. Az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott rendszerek ellenőrzését az általánosan alkalmazott megfelelő tesztljárásokkal összhangban kell végrehajtani.
3. Az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott rendszerek ellenőrzéséhez használt teszteszközöknek rendelkezniük kell a megfelelő funkciókkal.
4. Az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott rendszerek ellenőrzése során jönnek létre az 552/2004/EK rendelet IV. mellékletének 3. pontjában előírt műszaki dokumentáció egyes elemei, többek között a következő elemek:
  - a kivitelezés leírása,
  - a rendszer üzembe helyezését megelőzően lefolytatott vizsgálatokról és tesztekéről szóló jelentés.
5. A léginavigációs szolgáltató meghatározza a megfelelő működési és műszaki értékelési környezetet, amely leképezi a működési környezetet, és egy bejelentett szervvel elvégzeti az ellenőrzési tevékenységeket.
6. A bejelentett szerv lefolytatja az ellenőrzéseket és különösen:
  - ellenőrzi, hogy a teszterv leírja-e az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott rendszereknek a működési és műszaki értékelési környezetbe történt integrációját,
  - ellenőrzi, hogy a teszterv elkészítése során figyelembe vették-e ezen rendelet összes követelményét,
  - biztosítja a műszaki dokumentáció és a teszterv következetességét és minőségi színvonalát,
  - megtervezi a teszt megszervezését, a szükséges személyzetet, a tesztelési platform telepítését és konfigurálását,
  - elvégzi a tesztervben meghatározott vizsgálatokat és teszteket,
  - jelentést készít a vizsgálatok és a tesztek eredményeiről.
7. A bejelentett szerv biztosítja, hogy az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott, működő értékelési környezetben tesztelt rendszerek teljesítik az e rendeletben meghatározott alkalmazandó követelményeket.
8. Az ellenőrzési feladatok megfelelő elvégzését követően a bejelentett szerv az általa elvégzett feladatokkal kapcsolatban megfelelőségi bizonyítványt állít ki.
9. Ezután a léginavigációs szolgáltató kiállítja a rendszerre vonatkozó EK-ellenőrzési nyilatkozatot és 552/2004/EK rendelet 6. cikkében meghatározottak szerint, a műszaki dokumentációval együtt benyújtja azt a nemzeti felügyeleti hatóságnak.