

A BIZOTTSÁG 1207/2011/EU VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**(2011. november 22.)****az egységes európai égbolton belüli légtérellenőrzés végrehajtására és átjárhatóságára vonatkozó követelmények megállapításáról****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

történő felszerelésére. A berendezések kötelező felszerelésével kapcsolatos időpontok meghatározásakor mindezt figyelembe kell venni.

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat átjárhatóságáról szóló, 2004. március 10-i 552/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre (átjárhatósági rendelet) ⁽¹⁾ és különösen annak 3. cikke (5) bekezdésére,

mivel:

(1) Az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról szóló, 2004. március 10-i 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (keretrendelet) ⁽²⁾ 8. cikkének (1) bekezdésével összhangban a Bizottság megbízást adott az Eurocontrolnak az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózaton (EATMN) belüli légtérellenőrzés végrehajtására és átjárhatóságára vonatkozó követelmények megállapítására. Ez a rendelet a megbízás eredményeként 2010. július 9-én kiadott jelentésen alapul.

(2) A zökkenőmentes működés alapfeltétele az egységes európai égbolt légtérében a légi járművek elkülönítésére alkalmazott minimumkövetelmények következetessége.

(3) A légtér-ellenőrzési adatokat az átjárhatóság biztosítása érdekében közös alapelvek mentén kell a rendszerek között továbbítani. Meg kell állapítani továbbá a légtér-ellenőrző rendszerek fedélzeti rendszerlemeinek minimális képességeit és teljesítményét.

(4) A légtér-ellenőrző rendszerek fedélzeti rendszerlemeinek biztosítaniuk kell a léginnavigációs szolgáltatók számára azt a rugalmasságot, amely az adott környezetnek legmegfelelőbb földi légtér-ellenőrző megoldások kiválasztásához szükséges.

(5) E rendeletet a meghatározott környezet szempontjából előnyös egyéb légtér-ellenőrző alkalmazások és technológiák telepítésének sérelme nélkül kell végrehajtani.

(6) Az üzemeltetők számára megfelelő időt kell biztosítani az új és a meglévő légi járművek új berendezésekkel

(7) Meg kell határozni az esetleges mentességeknek a főként gazdasági vagy kényszerítő technikai megfontolásokon alapuló feltételeit, amelyek alapján kivételes jelleggel engedélyezhető az üzemeltetők számára, hogy bizonyos típusú légi járműveket ne lássanak el bizonyos előírt felszereléssel. Megfelelő eljárásokat kell meghatározni, amelyek lehetővé teszik, hogy a Bizottság e tekintetben határozatot hozzon.

(8) A 24 bites ICAO légijármű-címet a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) előírásai szerint kell kiosztani és használni a fedélzeti és a földi légtér-ellenőrző rendszerek közötti átjárhatóság biztosítása érdekében.

(9) A légijármű-üzemeltetőknek az ADS-B adatkimenet beszerelésével lehetővé kell tenniük a földi alkalmazások és későbbi fedélzeti alkalmazások telepítését.

(10) Az EATMN rendszereinek a repülés valamennyi szakasza tekintetében támogatniuk kell a fejlett, érvényesített és jóváhagyott működési elvek megvalósítását, különösen az új generációs európai légiforgalmi szolgáltatás (SESAR) megvalósítására irányuló ATM-főterv előírásainak megfelelően.

(11) Az e rendelet hatálya alá tartozó rendszereknek, valamint azok rendszerlemeinek a teljesítményét a működési környezet figyelembevételével rendszeresen értékelni kell.

(12) Az átjárhatóság és a zökkenőmentes működés megvalósításához elengedhetetlen, hogy bizonyos eljárásokat az egységes európai égbolt légtérében egységesen alkalmazzanak.

(13) A légtér-ellenőrző rendszerek által használt spektrumot védeni kell a káros zavarásokkal szemben. A tagállamoknak e tekintetben valamennyi szükséges intézkedést meg kell tenniük.

⁽¹⁾ HL L 96., 2004.3.31., 26. o.

⁽²⁾ HL L 96., 2004.3.31., 1. o.

- (14) Az 549/2004/EK rendelet 1. cikkének (2) bekezdése szerint e rendelet hatályának nem indokolt kiterjednie katonai műveletekre és kiképzésre.
- (15) Az üzemeltetés meglévő biztonsági szintjének fenntartása vagy javítása érdekében a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy az érintett felek a veszélyazonosítást, a kockázatértékelést és -csökkentést magában foglaló biztonsági értékelést végezzenek. Ezen eljárásoknak az e rendelet hatálya alá tartozó rendszerekre történő harmonizált alkalmazása érdekében valamennyi átjárhatósági és teljesítményi követelményre vonatkozóan speciális biztonsági előírásokat kell meghatározni.
- (16) Az 552/2004/EK rendelet értelmében az átjárhatósággal kapcsolatos végrehajtási szabályoknak meg kell határozniuk azokat a speciális megfelelőségértékelési eljárásokat, amelyeket a rendszerelemek megfelelőségének vagy alkalmazhatóságának értékeléséhez, illetve a rendszerellenőrzéshez használnak.
- (17) Az elsősorban az általános légi forgalomban katonai felügyelet alatt közlekedő légi járműveknek nyújtott légiforgalmi szolgáltatások esetében a közbeszerzéssel kapcsolatos korlátok meggátolhatják e rendelet betartását.
- (18) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az egységes égbolttal foglalkozó bizottság véleményével,
- c) légtér-ellenőrzési adatokat feldolgozó rendszerek, ezek rendszerelemei és a kapcsolódó eljárások;
- d) a légtér-ellenőrzési adatok terjesztésére szolgáló föld-föld kommunikációs rendszerek, ezek rendszerelemei és a kapcsolódó eljárások.
- (2) E rendelet alkalmazandó minden, az általános légi forgalomban üzemelő légi járatra az 551/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽¹⁾ 1. cikke (3) bekezdésében meghatározott légtéren belüli, műszeres repülési szabályoknak megfelelően, a 7. cikk (3) és (4) bekezdése kivételével, amely az általános légi forgalomban üzemelő valamennyi légi járatra alkalmazandó.
- (3) Ez a rendelet a légtér-ellenőrzési adatok alapján légiforgalmi irányító szolgáltatásokat nyújtó légiforgalmi szolgálatokra és az (1) bekezdésben írt rendszereket üzemeltető távközlési, navigációs és légtér-ellenőrzési szolgálatokra alkalmazandó.

3. cikk

Fogalommeghatározások

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

E rendelet alkalmazásában továbbá:

1. „légtér-ellenőrzési adatok”: valamennyi, időbélyegzővel ellátott vagy azzal nem rendelkező, légtér-ellenőrző rendszeren belüli adatelem, amely a következőkre vonatkozik:

- a) légi jármű síkbeli helyzete;
- b) légi jármű függőleges helyzete;
- c) légi jármű helyzete;
- d) légi jármű azonosítója;
- e) 24 bites ICAO légijármű-cím;
- f) légi jármű tervezett röppályája;
- g) légi jármű sebessége;
- h) légi jármű gyorsulása.

2. „üzemeltető”: olyan személy, szervezet vagy vállalkozás, amely részt vesz, vagy felajánlja részvételét egy légi közlekedési műveletben;

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Tárgy

E rendelet meghatározza a légtér-ellenőrzési adatok biztosításában részt vevő rendszerekre, azok rendszerelemeire és a kapcsolódó eljárásokra vonatkozó követelményeket e rendszerek Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózaton (EATMN) belüli hatékonysága, átjárhatósága és teljesítményének harmonizálása, valamint a polgári és a katonai szolgálatok közötti koordináció érdekében.

2. cikk

Hatály

(1) Ezt a rendeletet a következő elemekből álló légtér-ellenőrzési láncra kell alkalmazni:

- a) fedélzeti légtér-ellenőrző rendszerek, ezek rendszerelemei és a kapcsolódó eljárások;
- b) földi légtér-ellenőrző rendszerek, ezek rendszerelemei és a kapcsolódó eljárások;

⁽¹⁾ HL L 96., 2004.3.31., 20. o.

3. „ADS-B”: automatikus berendezésfüggő légtérellenőrzés-adatközlés, vagyis olyan légtér-ellenőrzési eljárás, amely keretében a légi járművek adatkapcsolaton keresztül automatikusan közlik a fedélzeti navigációs és helymeghatározó rendszerekből származó adatokat;
4. „ADS-B adatkimenet”: a légi járműről küldött ADS-B légtér-ellenőrzési adatok;
5. „káros zavarások”: olyan zavarások, amelyek meggátolják végrehajtási követelmények teljesítését;
6. „légtér-ellenőrzési lánc”: a légi jármű saját légtér-ellenőrzési adatai meghatározására szolgáló, a fedélzeti és földi rendszerelemek összességéből álló rendszer, ideértve az esetlegesen telepített, a légtér-ellenőrzési adatokat feldolgozó rendszereket is;
7. „együttműködésen alapuló légtér-ellenőrzési lánc”: olyan légtér-ellenőrzési lánc, amelynek a légtér-ellenőrzési adatainak meghatározásához földi és fedélzeti komponenseket is tartalmaznia kell;
8. „légtér-ellenőrzési adatokat feldolgozó rendszer”: valamennyi beérkező légtér-ellenőrzési adatot feldolgozva a légi jármű aktuális légtér-ellenőrzési adatait a lehető legjobb megközelítőleg pontos pontossággal létrehozó rendszer;
9. „légi jármű azonosító jele”: betűkből, számjegyekből vagy azok kombinációjából álló csoport, amely megegyezik a levegő-föld összeköttetés során használt légijármű-hívójellel vagy annak kódolt változata, és amelyet a légi jármű azonosítására használnak a légiforgalmi szolgálatok föld-föld összeköttetései során;
10. „állami légi jármű”: a katonaság, a vámszervek és a rendőrség céljaira használt légi járművek;
11. „állami szállító légi jármű”: merevszárnyú állami légi jármű, amelyet személy- és/vagy teheráru-fuvarozásra terveztek;
12. „kikövetkeztetés”: ismert adatok kiterjesztése, becslés vagy előrejelzés már megfigyelt időintervallumban mért értékek alapján;
13. „kivetített”: a földi légtér-ellenőrző rendszerek frissítési időközleinél hosszabb időszakokra kikövetkeztetett;
14. „érvényességi idő”: az az időpont, amikor a légtér-ellenőrzési lánc az adatait mérte, vagy amikorra vonatkozóan kiszámította azt;
15. „pontosság”: az adatalem közölt értéke és tényleges értéke közötti megfelelés mértéke akkor, amikor a légtér-ellenőrzési lánc kibocsátja az adatait;
16. „rendelkezésre állás”: rendszer vagy komponens üzemképességének és hozzáférhetőségének mértéke használatának szükségessége esetén;
17. „integritás”: az adatalem bemeneti értékének a kimeneti értékétől való, nem észlelt (rendszerszintű) eltérésének mértéke;
18. „folytonosság”: annak valószínűsége, hogy a rendszer a szükséges feladatait nem ütemezett megszakítások nélkül végrehajtja, feltéve, hogy a rendszer a tervezett művelet megkezdésekor rendelkezésre áll;
19. „időszűrőség”: az adatalem kibocsátásának ideje és az adatalem érvényességi ideje közötti eltérés.

4. cikk

Végrehajtási követelmények

- (1) A léginavigációs szolgáltatók biztosítják a zökkenőmentes működést az illetékességi körükbe tartozó légtéren belül és az azzal szomszédos légterek határán a légi járművek elkülönítésére vonatkozó minimumkövetelmények teljesítésével.
- (2) A léginavigációs szolgáltatók biztosítják, hogy a 2. cikk (1) bekezdésének b), c) és d) pontjában említett rendszerek telepítése az (1) bekezdésben foglalt elkülönítési minimumkövetelmények teljesítéséhez szükséges módon történjen.
- (3) A léginavigációs szolgáltatók biztosítják, hogy a 2. cikk (1) bekezdésében említett légtér-ellenőrzési lánc által közölt adatok megfelelnek az I. mellékletben meghatározott követelményeknek, amennyiben a fedélzeti rendszerelem felhasznált funkciói megfelelnek a II. mellékletben megállapított követelményeknek.
- (4) Ha a léginavigációs szolgáltató olyan légi járművet azonosít, amely repülőelektronikája működési rendellenességet mutat, akkor értesíti a légi járat üzemeltetőjét a működési követelményektől való eltérésről. Az üzemeltető a következő légi járat indítása előtt kivizsgálja az ügyet, továbbá a rendes karbantartásnak és a légi járműre és annak repülőelektronikájára vonatkozó javítási eljárásoknak megfelelően végrehajtja a szükséges javításokat.

5. cikk

Átjárhatósági követelmények

(1) A léginavigációs szolgáltatók biztosítják, hogy a 2. cikk (1) bekezdésének b) és c) pontjában azonosított rendszereikből más léginavigációs szolgáltatókhoz továbbított valamennyi légtér-ellenőrzési adat megfelel a III. mellékletben meghatározott követelményeknek.

(2) A léginavigációs szolgáltatók a IV. mellékletben meghatározott követelményeknek megfelelő, az adatok cseréjére vonatkozó hivatalos megállapodást kötnek más léginavigációs szolgáltatókkal, amennyiben ezekhez a 2. cikk (1) bekezdésének b) és c) pontjában azonosított rendszereikből légtér-ellenőrzési adatokat továbbítanak.

(3) A léginavigációs szolgáltatók biztosítják, hogy az együttműködésen alapuló légtér-ellenőrzési lánc legkésőbb 2020. január 2-ig rendelkezze az egyedi légijármű-azonosításnak megfelelő, a II. melléklet szerint felszerelt légi járművek által a fedélzetről földre küldött légijármű-azonosító jelek alkalmazásával végrehajtott azonosításhoz szükséges képességgel.

(4) Az üzemeltetők biztosítják, hogy

a) az első alkalommal 2015. január 8-án vagy azt követően kibocsátott egyedi légi alkalmassági bizonyítvánnyal ellátott, a 2. cikk (2) bekezdésében említett repülést végrehajtó légi járművek rendelkezzenek a II. melléklet A. részében meghatározott képességekkel ellátott másodlagos légtér-ellenőrző radar-válaszjeladóval;

b) az első alkalommal 2015. január 8-án vagy azt követően kibocsátott egyedi légi alkalmassági bizonyítvánnyal ellátott, a 2. cikk (2) bekezdésében említett repülést végrehajtó, 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb hitelesített felszállótömegű vagy 250 csomót meghaladó legnagyobb tényleges utazósebességű légi járművek rendelkezzenek a II. melléklet A. részében meghatározott képességek mellett az ugyanezen melléklet B. részében meghatározott képességekkel is ellátott másodlagos légtér-ellenőrző radar-válaszjeladóval;

c) az első alkalommal 2015. január 8-án vagy azt követően kibocsátott egyedi légi alkalmassági bizonyítvánnyal ellátott, a 2. cikk (2) bekezdésében említett repülést végrehajtó, 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb hitelesített felszállótömegű vagy 250 csomót meghaladó legnagyobb tényleges utazósebességű, merevszárnyú légi járművek rendelkezzenek a II. melléklet A. részében meghatározott képességek mellett az ugyanezen melléklet C. részében meghatározott képességekkel is ellátott másodlagos légtér-ellenőrző radar-válaszjeladóval.

(5) Az üzemeltetők biztosítják, hogy legkésőbb 2017. december 7-ig

a) az első alkalommal 2015. január 8. előtt kibocsátott egyedi légi alkalmassági bizonyítvánnyal ellátott, a 2. cikk (2) bekezdésében említett repülést végrehajtó légi járművek rendelkez-

zenek a II. melléklet A. részében meghatározott képességekkel ellátott másodlagos légtér-ellenőrző radar-válaszjeladóval;

b) az első alkalommal 2015. január 8. előtt kibocsátott egyedi légi alkalmassági bizonyítvánnyal ellátott, a 2. cikk (2) bekezdésében említett repülést végrehajtó, 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb hitelesített felszállótömegű vagy 250 csomót meghaladó legnagyobb tényleges utazósebességű légi járművek rendelkezzenek a II. melléklet A. részében meghatározott képességek mellett az ugyanezen melléklet B. részében meghatározott képességekkel is ellátott másodlagos légtér-ellenőrző radar-válaszjeladóval;

c) az első alkalommal 2015. január 8. előtt kibocsátott egyedi légi alkalmassági bizonyítvánnyal ellátott, a 2. cikk (2) bekezdésében említett repülést végrehajtó, 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb hitelesített felszállótömegű vagy 250 csomót meghaladó legnagyobb tényleges utazósebességű, merevszárnyú légi járművek rendelkezzenek a II. melléklet A. részében meghatározott képességek mellett az ugyanezen melléklet C. részében meghatározott képességekkel is ellátott másodlagos légtér-ellenőrző radar-válaszjeladóval.

(6) Az üzemeltetők biztosítják, hogy a (4) és (5) bekezdés szerint felszerelt, 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb hitelesített felszállótömegű vagy 250 csomót meghaladó legnagyobb tényleges utazósebességű légi járművek a Chicagói Egyezmény 10. melléklete IV. kötetének (negyedik kiadás, az összes módosítással a 85. számúig) 3.1.2.10.4. pontjában előírt többutas vétellel üzemelnek.

(7) A tagállamok a (4) bekezdés b) pontja és az (5) bekezdés b) pontja szerint szállítási követelményeket állapíthatnak meg a 2. cikk (2) bekezdésében említett repülést végrehajtó valamennyi légi jármű vonatkozásában azokon a területeken, ahol a II. melléklet B. részében azonosított légtér-ellenőrzési adatokat felhasználó légtér-ellenőrzési szolgáltatásokat léginavigációs szolgáltatók nyújtnak.

(8) A léginavigációs szolgáltatók biztosítják, hogy a 2. cikk (1) bekezdésének b), c) és d) pontjában említett rendszerek üzembe helyezése előtt a helyi üzemi körülményeket, korlátokat és igényeket, valamint a légtér használoinak lehetőségeit figyelembe véve a leghatékonyabb telepítési megoldást valósítják meg.

6. cikk

Spektrumvédelem

(1) A tagállamok legkésőbb 2015. február 5-ig biztosítják, hogy egy tagállam felett repülő légi jármű fedélzetén található másodlagos légtér-ellenőrző radar-válaszjeladóra nem érkezik túlzott mértékben olyan, a földi légtér-ellenőrzési lekérdező állomás által kibocsátott lekérdezés, amely választ igényel, vagy ugyan nem igényel választ, de elegendő ahhoz, hogy a másodlagos légtér-ellenőrző radar-válaszjeladó vevőkészülékének alsó küszöbértékét meghaladják.

(2) Az (1) bekezdés alkalmazásában az említett lekérdezések összessége nem okozhatja azt, hogy a másodlagos légtérellenőrző radar-válaszjeladó túllépi a Chicagói Egyezmény 10. melléklete IV. kötetének (negyedik kiadás) 3.1.1.7.9.1. pontjában az A/C-módú válaszok vonatkozásában és 3.1.2.10.3.7.3. pontjában az S-módú válaszok vonatkozásában meghatározott másodpercenkénti válaszküldési ütemet a squitterátvitel kivételével.

(3) A tagállamok legkésőbb 2015. február 5-ig biztosítják, hogy adott tagállamban üzemeltetett földi jeladók nem okoznak káros zavarást más légtérellenőrző rendszerekben.

(4) Az (1) és (3) bekezdésben foglalt intézkedésekkel kapcsolatosan a tagállamok között felmerülő viták esetén az érintett tagállamok a kérdést a Bizottság elé viszik döntésre.

7. cikk

Kapcsolódó eljárások

(1) A léginavigációs szolgáltatók az üzembe helyezés előtt és az üzemeltetés során rendszeresen értékelik a földi légtér-ellenőrzési láncok teljesítményszintjét az V. mellékletben foglalt előírásoknak megfelelően.

(2) Az üzemeltetők biztosítják, hogy adott légi jármű rendelkezésének észlelése esetén, de legalább kétfévente vizsgálatot folytatnak annak érdekében, hogy adott esetben a légi járművek fedélzetén telepített másodlagos légtérellenőrző radar-válaszjeladók kimenetén közölt, a II. melléklet A. részének 3. pontjában, B. részének 3. pontjában és C. részének 2. pontjában meghatározott adatalemek helytállóak legyenek. Az adatalemek nem megfelelő közlése esetén az üzemeltető a következő légi járat indítása előtt kivizsgálja az ügyet, továbbá a rendes karbantartásnak és a légi járműre és annak repülőelektronikájára vonatkozó javítási eljárásoknak megfelelően végrehajtja a szükséges javításokat.

(3) A tagállamok biztosítják, hogy a 24 bites ICAO légi jármű-címeknek az S-módú válaszeladással felszerelt légi járművek számára történő kiosztása összhangban van a Chicagói Egyezmény 10. melléklete III. kötetének (második kiadás, az összes módosítással a 85. számúig) 9. fejezetében és annak függelékében foglalt előírásokkal.

(4) Az üzemeltetők biztosítják, hogy az általuk üzemeltetett légi járművek fedélzetén minden S-módú válaszeladó rendelkezze 24 bites ICAO légijármű-címmel, amely megfelel a nyilvántartásba vétel szerinti ország által kiosztott lajstromjelnek.

8. cikk

Állami légi jármű

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a 2. cikk (2) bekezdésének megfelelően üzemelő állami légi járművek legkésőbb 2017. december 7-ig rendelkezzenek a II. melléklet A. részében meghatározott képességekkel ellátott másodlagos légtérellenőrző radar-válaszjeladóval.

(2) A tagállamok biztosítják, hogy a 2. cikk (2) bekezdésének megfelelően üzemelő, 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb hitelesített felszállótömegű vagy 250 csomót meghaladó legnagyobb tényleges utazósebességű, állami teherszállító légi járművek legkésőbb 2019. január 1-jéig rendelkezzenek a II. melléklet A. részében meghatározott képességek mellett az ugyanezen melléklet B. és C. részében meghatározott képességekkel is ellátott másodlagos légtérellenőrző radar-válaszjeladóval.

(3) A tagállamok legkésőbb 2016. július 1-jéig közlik a Bizottsággal azon állami légi járművek listáját, amelyeket nem lehet a II. melléklet A. részében meghatározott követelményeknek megfelelő másodlagos légtérellenőrző radar-válaszjeladóval felszerelni, továbbá a felszerelés hiányának indokolását.

A tagállamok legkésőbb 2018. július 1-ig közlik a Bizottsággal azon 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb hitelesített felszállótömegű vagy 250 csomót meghaladó legnagyobb tényleges utazósebességű állami teherszállító légi járművek listáját, amelyeket nem lehet a II. melléklet B. és C. részében meghatározott követelményeknek megfelelő másodlagos légtérellenőrző radar-válaszjeladóval felszerelni, továbbá a felszerelés hiányának indokolását.

A felszerelés hiányának indoklásául az alábbiak egyike szolgálhat:

a) kényszerítő műszaki okok;

b) a 2. cikk (2) bekezdésének megfelelően üzemelő állami légi járművek, amelyeket 2020. január 1-ig kivonnak a forgalomból;

c) közbeszerzéssel kapcsolatos korlátok fennállása.

(4) Amennyiben az állami légi járművet nem lehet az (1) vagy (2) bekezdés szerint másodlagos légtérellenőrző radar-válaszjeladóval felszerelni a (3) bekezdés c) pontjában említett okból, akkor a tagállamok az indokolásban feltüntetik az e légi járművekkel kapcsolatos közbeszerzési terveiket.

(5) A légiforgalmi szolgáltatók biztosítják a (3) bekezdésben azonosított állami légi járművek felszerelési lehetőségét, amint azok a légiforgalmi szolgáltatási rendszer kapacitásán belül már biztonságosan üzemeltethetők.

(6) A tagállamok nemzeti légi közlekedési tájékoztató kiadványokban közzéteszik az (1) vagy (2) bekezdés szerint fel nem szerelt állami légi járművek kezelésére vonatkozó eljárásokat.

(7) A légiforgalmi szolgáltatók évente közlik az őket kijelölő tagállammal az (1) vagy (2) bekezdés szerint fel nem szerelt állami légi járművek kezelésére vonatkozó terveiket. E terveket a (6) bekezdésben említett eljárásokkal kapcsolatos kapacitáskorlátok figyelembevételével határozzák meg.

9. cikk

Biztonsági követelmények

(1) A tagállamok biztosítják, hogy az érintett felek legkésőbb 2015. február 5-ig elvégzik a 2. cikk (1) bekezdésének b), c) és d) pontjában említett valamennyi meglévő rendszer biztonsági értékelését.

(2) A tagállamok biztosítják, hogy a 2. cikk (1) bekezdésének b), c) és d) pontjában 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.

(3) A VI. mellékletben meghatározott követelmények az (1) és (2) bekezdésben említett értékelés során minimumkövetelményeknek tekintendők.

10. cikk

A rendszerelemek megfelelősége vagy használatra való alkalmassága

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

Azonban a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ⁽¹⁾ megfelelő tanúsítási eljárások a rendszerelemekre nézve a megfelelőségértékelés szempontjából elfogadható eljárásnak tekinthetők, amennyiben tartalmazzák az e rendeletben foglalt végrehajtási és biztonsági követelményeknek való megfelelés bizonyítékait.

11. cikk

Rendszerellenőrzés

(1) Azok a léginavigációs szolgáltatók, amelyek bizonyítják, illetve bizonyították, hogy megfelelnek a VIII. mellékletben

meghatározott feltételeknek, a IX. melléklet A. részében meghatározott követelményekkel összhangban lefolytatják a 2. cikk (1) bekezdésének b), c) és d) pontjában említett rendszerek ellenőrzését.

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

(3) A 216/2008/EK rendeletnek megfelelő tanúsítási eljárások a rendszerellenőrzés szempontjából elfogadható eljárásnak tekinthetők, amennyiben tartalmazzák az e rendeletben foglalt, alkalmazandó átjárhatósági, végrehajtási és biztonsági követelményeknek való megfelelés bizonyítékait.

12. cikk

További követelmények

(1) A léginavigációs szolgáltatók biztosítják, hogy az érintett személyzet valamennyi tagja tisztában legyen az e rendeletben foglalt követelményekkel és kellőképpen képzett a munkaköre ellátásához.

(2) A léginavigációs szolgáltatók:

a) kidolgozzák és gondozzák a szükséges utasításokat és információkat tartalmazó üzemeltetési kézikönyveket annak érdekében, hogy lehetővé tegyék az érintett személyzet számára e rendelet alkalmazását;

b) biztosítják, hogy az a) pontban említett kézikönyvek elérhetők és naprakészek legyenek, valamint hogy frissítésük és terjesztésük során megfelelő minőségirányítást és dokumentumkonfiguráció-szervezést alkalmazzanak;

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

(3) Az üzemeltetők megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a légtérellenőrző berendezéseket működtető és karbantartó személyzet megfelelően ismerje e rendelet vonatkozó előírásait, hogy munkaköri feladataik ellátásához kellő képzettséggel rendelkezzenek, illetve hogy a berendezések használatára vonatkozó utasítások lehetőség szerint rendelkezésre álljanak a pilótafülkében.

(4) A tagállamok biztosítják az e rendeletnek való megfelelést, beleértve a légtérellenőrző berendezések vonatkozó adatainak a nemzeti légi közlekedési tájékoztató kiadványokban történő közzétételét.

⁽¹⁾ HL L 79., 2008.3.19., 1. o.

13. cikk

Az együttműködésen alapuló légtér-ellenőrzési láncra vonatkozó mentességek

(1) Azon megközelítési területek esetében, ahol a légiforgalmi szolgáltatásokat katonai felügyelet alatt biztosítják vagy katonai egységek nyújtják, és abban az esetben, ha a közbeszerzéssel kapcsolatos korlátok megakadályozzák az 5. cikk (3) bekezdésében foglaltak teljesítését, a tagállamok legkésőbb 2017. december 31-ig értesítik a Bizottságot együttműködésen alapuló légtér-ellenőrzési lánc megfelelésének időpontjáról, amely 2025. január 2-nél nem lehet későbbi.

(2) A Bizottság a hálózatkezelővel folytatott egyeztetést követően, legkésőbb 2018. december 31-ig felülvizsgálja az (1) bekezdés szerint közölt mentességeket, amelyek jelentős hatást gyakorolhatnak az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózatra (EATMN).

14. cikk

Légi járművekre vonatkozó mentességek

(1) Az első alkalommal 2015. január 8. előtt kibocsátott légi alkalmassági bizonyítvánnyal ellátott, 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb felszállótömegű vagy 250 csomót meghaladó legnagyobb tényleges utazósebességű, a II. melléklet C. részében ismertetett teljes paraméterkészletet a légi jármű fedélzetén található digitális buszon keresztül el nem érő, meghatározott típusú légi járművek mentesíthetők az 5. cikk (5) bekezdésének c) pontjában foglalt követelmények teljesítése alól.

(2) Az első alkalommal 1990. január 1. előtt kibocsátott légi alkalmassági bizonyítvánnyal ellátott, 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb felszállótömegű vagy 250 csomót meghaladó legnagyobb tényleges utazósebességű, meghatározott típusú légi

járművek mentesíthetők az 5. cikk (6) bekezdésében foglalt követelmények teljesítése alól.

(3) Az érintett tagállamok legkésőbb 2017. július 1-ig közlik a Bizottsággal az említett típusú légi járművek mentesítésének szükségességét alátámasztó részletes információkat az (5) bekezdésben meghatározott kritériumok alapján.

(4) A Bizottság megvizsgálja az (3) bekezdésben említett mentesség iránti kérelmeket, és az érintett felekkel folytatott konzultációt követően határozatot hoz.

(5) A (3) bekezdésben említett kritériumok a következők:

- a) életciklusuk végére érő légijármű-típusok;
- b) korlátozott számban gyártott légijármű-típusok;
- c) aránytalan átalakítási költségek.

15. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

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

A 4. cikkben, az 5. cikk (1) és (2) bekezdésében és a 7. cikk (1) bekezdésében foglalt rendelkezéseket 2013. december 13-tól kell alkalmazni.

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

Kelt Brüsszelben, 2011. november 22-én.

a Bizottság részéről

az elnök

José Manuel BARROSO

I. MELLÉKLET

A 4. cikk (3) bekezdésében említett végrehajtási követelmények**1. A légtér-ellenőrzési adatokra vonatkozó követelmények**

1.1. A 4. cikk (3) bekezdésében említett légtér-ellenőrzési láncok közlik legalább a következő légtér-ellenőrzési adatokat:

a) síkbeli helyzetre vonatkozó adatok (légi jármű vízszintes helyzete);

b) légtér-ellenőrzési adat jellege:

- együttműködési/nem együttműködési/kombinált,
- kivetített vagy nem kivetített,
- a síkbeli helyzetre vonatkozó adatok érvényességi ideje.

1.2. A 4. cikk (3) bekezdésében említett, együttműködésen alapuló légtér-ellenőrzési láncok közlik továbbá legalább a következő légtér-ellenőrzési adatokat:

a) függőleges helyzetre vonatkozó adatok (a légi jármű által közölt nyomásmagasság alapján);

b) működési azonosító adatok (a légi járműről küldött azonosító, például légijármű-azonosító jel, illetve A-módú kód);

c) kiegészítő jelzések:

- vészjelzések (jogszerűtlen zavarásra, a rádió meghibásodására és általános vészhelyzetre vonatkozó jelzések),
- különleges helyzetjelzések.

d) légtér-ellenőrzési adat jellege (a függőleges helyzetre vonatkozó adatok érvényességi ideje).

2. A légtér-ellenőrzési adatokra vonatkozó végrehajtási követelmények

2.1. A léginavigációs szolgáltatók meghatározzák a 4. cikk (3) bekezdésében említett és a légtér-ellenőrző alkalmazások végrehajtásának lehetővé tételére használt rendszerek által közölt légtér-ellenőrzési adatok pontosságára, rendelkezésre állására, integritására, folytonosságára és időszerszerűségére vonatkozó végrehajtási követelményeket.

2.2. A 4. cikk (3) bekezdésében említett rendszerek által közölt horizontális helyzet pontosságának vizsgálata legalább a vízszintes helyzet eltérésének értékelését magában foglalja.

2.3. A léginavigációs szolgáltatók ellenőrzik 2.1. és a 2.2. pontnak megfelelően meghatározott végrehajtási követelmények teljesítését.

2.4. A követelmények teljesítésének ellenőrzését a légtér-ellenőrzési lánc által a légtér-ellenőrzési adatok felhasználójával közölt légtér-ellenőrzési adatok alapján kell elvégezni.

II. MELLÉKLET

A. rész: A másodlagos légtérelenőrző radar-válaszjeladóknak a 4. cikk (3) bekezdésében, az 5. cikk (4) bekezdésének a) pontjában és (5) bekezdésének a) pontjában, a 7. cikk (2) bekezdésében és a 8. cikk (1) és (2) bekezdésében említett képességei

1. A másodlagos légtérelenőrző radar-válaszjeladóknak legalább a 2s. szintű S-mód használata iránti képességgel rendelkeznie kell, amelyet a Chicagói Egyezmény 10. melléklete IV. kötetének (4. kiadás, az összes módosítással a 85. számúig) 2.1.5.1.2., 2.1.5.1.7. és 3.1.2.10. pontjában előírtaknak megfelelően kell hitelesíteni.
2. Mindegyik létrehozott válaszjeladó-nyilvántartásnak meg kell felelnie az ICAO 9871. sz. dokumentumának (2. kiadás) megfelelő szakaszában foglaltaknak.
3. A válaszjeladónak a következő adatelemeket kell elérnie és továbbítania az S-módú protokollon keresztül, az ICAO 9871. sz. dokumentumában (2. kiadás) meghatározott formátumok szerint:
 - a) ICAO 24 bites légijármű-cím;
 - b) A-módú kód;
 - c) nyomásmagasság;
 - d) légi járat állapota (földön vagy levegőben);
 - e) adatkapcsolat-képességi jelentés
 - légi járművek összehűködését elhárító fedélzeti rendszer (ACAS) használatának képessége,
 - meghatározott S-módú szolgáltatások használatának képessége,
 - a légi jármű azonosításának képessége,
 - squitterhasználat képessége,
 - légtér-ellenőrzési azonosító használatának képessége,
 - általánosan alkalmazott GICB (Ground Initiated Comm-B) használatának képességével kapcsolatos jelentés (változások jelzése),
 - S-módú alhálózat verziószáma;
 - f) általánosan alkalmazott GICB használatának képességével kapcsolatos jelentés;
 - g) a légi jármű azonosító jele;
 - h) különleges helyzetjelzés (SPI);
 - i) vészhelyzet jellege (általános vészhelyzet, távközlési kapcsolat hiánya, jogszerűtlen zavarás), ideértve a különböző rendkívüli állapotok jelzésére szolgáló A-módú kódok használatát;
 - j) az ACAS aktív, összehűködés elkerülésére irányuló tanácsadása, ha a légi jármű rendelkezik forgalmi tájékoztató és összehűködés elkerülésére szolgáló TCAS II rendszerrel (Traffic Alert and Collision Avoidance System II).
4. A válaszjeladó számára egyéb adatelemeket is elérhetővé lehet tenni.
5. A válaszjeladó a 4. pontban említett adatelemeket kizárólag S-módú protokollon keresztül továbbíthatja, amennyiben a légi járművekre és a berendezésekre vonatkozó tanúsítási eljárás kiterjedt az adatelemeknek az S-módú protokollon keresztül történő továbbítására.
6. Az S-módú protokollt támogató válaszjeladó funkció folytonossága repülési óránként legfeljebb $2,10^{-4}$ lehet (meghibásodások között átlagosan eltelt idő legalább 5 000 repülési óra).

B. rész: A másodlagos légtérellenőrző radar-válaszjeladóknak a 4. cikk (3) bekezdésében, az 5. cikk (4) bekezdésének b) pontjában, (5) bekezdésének b) pontjában és (7) bekezdésében, a 7. cikk (2) bekezdésében és a 8. cikk (3) bekezdésében említett képességei

1. A másodlagos légtérellenőrző radar-válaszjeladóknak legalább a 2es. szintű S-mód használata iránti képességgel rendelkeznie kell, amelyet a Chicagói Egyezmény 10. melléklete IV. kötetének (4. kiadás, az összes módosítással a 85. számúig) 2.1.5.1.2., 2.1.5.1.6., 2.1.5.1.7. és 3.1.2.10. pontjában előírtaknak megfelelően kell hitelesíteni.
2. Mindegyik létrehozott válaszjeladó-nyilvántartásnak meg kell felelnie az ICAO 9871. sz. dokumentumának (2. kiadás) megfelelő szakaszában foglaltaknak.
3. A válaszjeladónak a következő adatelemeket kell elérnie és továbbítania a kiterjesztett squittert használó, 2. verziójú ADS-B protokollon keresztül, az ICAO 9871. sz. dokumentumában (2. kiadás) meghatározott formátumok szerint:
 - a) ICAO 24 bites légjármű-cím;
 - b) a légi jármű azonosító jele;
 - c) A-módú kód;
 - d) különleges helyzetjelzés (SPI), az A. részben meghatározott azonos paraméterével megegyező forrás használatával;
 - e) vészhelyzet jellege (általános vészhelyzet, távközlési kapcsolat hiánya, jogszerűtlen zavarás), az A. részben meghatározott paraméterrel megegyező forrás használatával;
 - f) ADS-B verziószáma (2-vel egyenlő);
 - g) ADS-B-adó kategóriája;
 - h) vízszintes geodéziai helyzet a Világszintű Geodéziai Rendszer 1984-es kiadása (WGS84) szerinti földrajzi szélességnek és hosszúságnak megfelelően, a levegőben és a földön egyaránt;
 - i) a vízszintes geodéziai helyzetre vonatkozó minőségi mutatók (az integritásmegőrzési korlátnak (NIC), a helyzetre vonatkozó 95 %-os navigációs pontossági kategóriának (NAC_p), a forrásintegritási szintnek (SIL) és a rendszerkivitelezés megbízhatósági szintjének (SDA) megfelelően);
 - j) nyomásmagasság, az A. részben meghatározott azonos paraméterével megegyező forrás használatával;
 - k) geometriai magasság a Világszintű Geodéziai Rendszer 1984-es kiadása (WGS84) szerint, a nyomásmagasság mellett megadva, és attól eltérően kódolva;
 - l) függőleges mértani pontosság (GVA);
 - m) föld feletti sebesség levegőben (kelet/nyugati és észak/déli légi sebesség a föld felett) vagy a földön (felszíni útírány/földi útvonal és mozgás);
 - n) sebesség minőségmutatója a sebességre vonatkozó navigációs pontossági kategóriának (NAC_v) megfelelően;
 - o) a kódolt légi jármű hossza és szélessége;
 - p) globális navigációs műholdrendszer (GNSS) antennájának az eltolódása;
 - q) függőleges sebesség: függőleges légköri sebesség, a C. rész 2. pontjának g) alpontja szerinti adatelemben meghatározott azonos paraméterével megegyező forrás használatával, amennyiben a légi jármű köteles és képes ezen adatelemet S-módú protokollon keresztül továbbítani, vagy a globális navigációs műholdrendszer (GNSS) függőleges sebességének használatával;
 - r) irányítópanel/repülésirányító egység (MCP/FCU) kiválasztott magassága, a C. részben meghatározott azonos paraméterével megegyező forrás használatával, amennyiben a légi jármű köteles és képes ezen adatelemet S-módú protokollon keresztül továbbítani;

- s) légnyomás-beállítás (-800 hektopascal), a C. részben meghatározott azonos paraméterével megegyező forrás használatával, amennyiben a légi jármű köteles és képes ezen adatelemet S-módú protokollon keresztül továbbítani;
- t) az ACAS aktív, összeütközés elkerülésére irányuló tanácsadása, az A. részben meghatározott azonos paraméterével megegyező forrás használatával, ha a légi jármű rendelkezik forgalmi tájékoztató és összeütközés elkerülésére szolgáló TCAS II rendszerrel.
4. A 3. pont h), k) és m) alpontjában meghatározott légtér-ellenőrzési adatelemeket és az ezekre vonatkozó, a 3. pont i), l) és n) alpontjában meghatározott minőségmutató adatelemeit azonos fizikai interfészen keresztül kell a válaszjeladó felé továbbítani.
5. A válaszjeladóhoz csatlakoztatott és a 3. pont h) és i) alpontjában meghatározott adatelemeket szolgáltató adatforrásnak meg kell felelnie az alábbi, adatintegritásra vonatkozó követelményeknek:
- a) a vízszintes helyzet (a 3. pont h) alpontja szerinti adatelem) forrásintegritási szintje (SIL, az NIC figyelembevételével kifejezve) repülési óránként legfeljebb 10^{-7} lehet;
- b) a vízszintes helyzet (a 3. pont h) alpontja szerinti adatelem) integritásának riasztási ideje (az NIC minőségmutatójának módosításához vezet) legfeljebb 10 másodperc lehet, ha a horizontális helyzet forrásintegritási szintjének eléréséhez fedélzeti felügyeletre van szükség.
6. A 3. pont h) és i) alpontja szerinti adatelemeket szolgáltató elsődleges adatforrásnak összegeyzethetőnek kell lennie legalább azokkal a GNSS-vevőberendezésekkel, amelyek a vevőberendezés autonóm integritásának figyelését (RAIM), valamint hibaészlelést és -kizárást végeznek, továbbá a mérési állapotra vonatkozó megfelelő adatok, valamint az integritásmegőrzési korlátra és a 95 %-os pontossági korlátra vonatkozó jelzések kibocsátásával.
7. A 3. pont f), g) és k)-p) alpontja szerinti adatelemeket szolgáltató adatforrások rendszerintegritási szintje repülési óránként legfeljebb 10^{-5} lehet.
8. Az NIC, NACp, SIL, SDA, NACv és GVA minőségmutatók (a 3. pont i), l) és n) alpontjában meghatározott adatelemek) a kiválasztott adatforrásnak a 3. pont h), k) és m) pontjában meghatározott adatelemek mérésének érvényességi ideje szerinti tényleges teljesítményét fejezik ki.
9. A 3. pont a)-t) alpontja szerinti adatelemek feldolgozása tekintetében a válaszjeladó rendszerintegritási szintje repülési óránként legfeljebb 10^{-5} lehet a kiterjesztett squittert használó ADS-B protokoll vonatkozásában, ideértve a válaszjeladóhoz csatlakozó repülőelektronikát is.
10. A vízszintes helyzetre vonatkozó adatok (a 3. pont h) és i) alpontjai szerinti adatelemek) teljes késése legfeljebb 1,5 másodperc lehet az adatátvitel 95 %-a esetében.
11. A vízszintes helyzetre vonatkozó adatok (a 3. pont h) alpontja szerinti adatelemek) kompenzálatlan késése legfeljebb 0,6 másodperc lehet az adatátvitel 95 %-a esetében és 1,0 másodperc az adatátvitel 99,9 %-a esetében.
12. A föld feletti sebességre vonatkozó adatelemek (a 3. pont m) és n) alpontja szerinti adatelemek) teljes késése legfeljebb 1,5 másodperc lehet az adatátvitel 95 %-a esetében.
13. Amennyiben a válaszjeladó által használt A-módú láthatósági kód 1000, akkor az A-módú kódnak a kiterjesztett squittert használó ADS-B protokollon keresztüli sugárzását le kell tiltani.
14. A válaszjeladó számára egyéb adatelemeket is elérhetővé lehet tenni.
15. A válaszjeladó a 14. pontban említett adatelemeket a katonai használatra fenntartott formátumok kivételével kizárólag kiterjesztett squittert használó ADS-B-módú protokollon keresztül továbbítja, amennyiben a légi járművekre és a berendezésekre vonatkozó tanúsítási eljárás kiterjedt az adatelemeknek a kiterjesztett squittert használó ADS-B-módú protokollon keresztül történő továbbítására.
16. Az ADS-B protokollt támogató válaszjeladó funkció folytonossága repülési óránként legfeljebb $2,10^{-4}$ lehet (meghibásodások között átlagosan eltelt idő legalább 5 000 repülési óra).

C. rész: A másodlagos légtér-ellenőrző radar-válaszjeladóknak a 4. cikk (3) bekezdésében, az 5. cikk (4) bekezdésének c) pontjában és (5) bekezdésének c) pontjában, a 7. cikk (2) bekezdésében, a 8. cikk (3) bekezdésében és a 14. cikk (1) bekezdésében említett, a légtér-ellenőrzési adatokkal kapcsolatos további képességei

1. Mindegyik létrehozott válaszjeladó-nyilvántartásnak meg kell felelnie az ICAO 9871. sz. dokumentumának (2. kiadás) megfelelő szakaszában foglaltaknak.

2. A válaszjeladónak a következő adatelemeket kell elérnie és továbbítania a földi légtér-ellenőrzési lánc kérésére az S-módú protokollon keresztül, az ICAO 9871. sz. dokumentumában (2. kiadás) meghatározott formátumok szerint:
- a) MCP/FCU választott magassága;
 - b) orsózási szög;
 - c) tényleges útirányszög;
 - d) föld feletti sebesség;
 - e) mágneses irányszög;
 - f) műszer szerinti repülési sebesség (IAS) vagy Mach-szám;
 - g) függőleges sebesség (barometrikus vagy baroinerciális);
 - h) légnyomás-beállítás (–800 hektopascal);
 - i) útirányszög-sebesség vagy ennek hiányában a tényleges repülési sebesség.
3. A válaszjeladó számára egyéb adatelemeket is elérhetővé lehet tenni.
4. A válaszjeladó a 3. pontban említett adatelemeket kizárólag S-módú protokollon keresztül továbbíthatja, amennyiben a légi járművekre és a berendezésekre vonatkozó tanúsítási eljárás kiterjedt az adatelemeknek az S-módú protokollon keresztül történő továbbítására.
-

*III. MELLÉKLET***Az 5. cikk (1) bekezdésében említett légtér-ellenőrzési adatok cseréjére vonatkozó követelmények**

1. A 2. cikk (1) bekezdésének b) és c) pontjában említett rendszerek között cserélt légtér-ellenőrzési adatokat az érintett felek megállapodása szerinti adatformátumban kell közölni.
 2. A 2. cikk (1) bekezdésének b) és c) pontjában említett rendszereken kívülre, más léginavigációs szolgáltatókhoz küldött légtér-ellenőrzési adatoknak lehetővé kell tenniük a következőket:
 - a) adatforrás azonosítása;
 - b) adattípus azonosítása.
 3. A 2. cikk (1) bekezdésének b) és c) pontjában említett rendszereken kívülre, más léginavigációs szolgáltatókhoz küldött légtér-ellenőrzési adatokat időbélyegzővel kell ellátni, amelynek idejét a nemzetközi világidő szerint kell megadni (UTC).
-

IV. MELLÉKLET

Az 5. cikk (2) bekezdésében említett hivatalos megállapodásokra vonatkozó követelmények

A légtér-ellenőrzési adatok cseréjére vonatkozó, a léginnavigációs szolgáltatók közötti hivatalos megállapodásoknak legalább a következőket kell tartalmazniuk:

- a) a megállapodásban részes felek;
 - b) a megállapodás időbeli hatálya;
 - c) a légtér-ellenőrzési adatok köre;
 - d) a légtér-ellenőrzési adatok forrása;
 - e) a légtér-ellenőrzési adatok cseréjének formátuma;
 - f) a légtér-ellenőrzési adatok cseréjére használt távközlési eszközök;
 - g) a légtér-ellenőrzési adatok szolgáltatásnyújtási pontja;
 - h) a légtér-ellenőrzési adatokra vonatkozó minőségi követelmények, tekintettel a következőkre:
 - a légtér-ellenőrzési adatok minőségének felügyeletére használt teljesítménymutatók vagy paraméterek,
 - a légtér-ellenőrzési adatok minőségi értékelésére használt módszerek és eszközök,
 - a légtér-ellenőrzési adatok minőségi értékelésének gyakorisága,
 - adatminőség jelentésére vonatkozó eljárások,
 - minden teljesítménymutató esetén meg kell határozni az elfogadható értéktartományt, továbbá az eljárást, amelyet akkor kell végrehajtani, ha egy érték a meghatározott tartományon kívülre esik,
 - a minőségi követelmények teljesítésének ellenőrzéséért és biztosításáért felelős fél azonosítása.
 - i) megállapodás szerinti szolgáltatási szintek, tekintettel a következőkre:
 - rendelkezésre állási idő órában,
 - folytonosság,
 - integritás,
 - meghibásodások között átlagosan eltelt idő,
 - válaszütem üzemzavar esetén,
 - a megelőző karbantartás tervezésére és végrehajtására vonatkozó eljárások.
 - j) változáskezelési eljárások;
 - k) jelentéstételi rendelkezések, tekintettel a végrehajtásra és a rendelkezésre állásra, ideértve az előre nem látott üzemszüneteket;
 - l) kezelési és koordinálási rendelkezések;
 - m) a földi légtér-ellenőrzési láncra vonatkozó védelmi és értesítési rendelkezések.
-

V. MELLÉKLET

A légtér-ellenőrzési láncok teljesítményszintjének 7. cikk (1) bekezdése szerinti értékelésére vonatkozó követelmények

1. A 2. cikk (1) bekezdésének b), c) és d) pontjában említett rendszerek által nyújtott folyamatos teljesítmény szintjének értékelését abban a légtérrészben kell elvégezni, ahol e rendszerek alkalmazásával légtér-ellenőrző szolgáltatásokat nyújtanak.
2. A léginavigációs szolgáltatók rendszeresen ellenőrzik a rendszert és annak komponenseit, valamint teljesítményérvényesítési eljárásrendet dolgoznak ki és alkalmaznak. A rendszerességet a nemzeti felügyeleti hatóságnak jóvá kell hagynia, figyelembe véve a rendszernek és annak komponenseinek sajátosságait.
3. A légtér-kialakítás módosításának végrehajtása előtt ellenőrizni kell, hogy a 2. cikk (1) bekezdésének b), c) és d) pontjában említett rendszerek rendelkeznek-e az üzemeltetés szerinti új légtérrészben szükséges teljesítménnyel.

VI. MELLÉKLET

Az 9. cikkben említett követelmények

1. A 4. cikkben említett teljesítési követelmények.
2. Az 5. cikk (2), (3) és (7) bekezdésében meghatározott átjárhatósági követelmények.
3. A 6. cikkben meghatározott spektrumvédelmi követelmények.
4. A kapcsolódó eljárásokra vonatkozó, 7. cikkben meghatározott követelmények.
5. A 8. cikk (5) bekezdésében meghatározott, állami légi járatokra vonatkozó követelmények.
6. A 12. cikk (3) bekezdésében meghatározott további követelmények.
7. A III. melléklet 3. pontjában meghatározott, légtér-ellenőrzési adatok cseréjére vonatkozó követelmények.

VII. MELLÉKLET

A 10. cikk szerinti rendszerelemek megfelelőségének vagy alkalmazhatóságának értékelésére vonatkozó követelmények

1. A megfelelőség ellenőrzésére irányuló tevékenységeknek bizonyítaniuk kell a rendszerelemek e rendelet alkalmazandó követelményeinek való megfelelését vagy alkalmazhatóságát a rendszerelem tesztkörnyezetben való működése során.
2. A gyártó a megfelelőség értékelésével kapcsolatos tevékenységeket irányítja, különösen:
 - a) meghatározza a megfelelő tesztkörnyezetet;
 - b) ellenőrzi, hogy a tesztterv leírja-e a rendszerelemeket a tesztkörnyezetben;
 - c) ellenőrzi, hogy a tesztterv figyelembe veszi-e az összes alkalmazandó követelményt;
 - d) biztosítja a műszaki dokumentáció és a tesztterv következetességét és minőségét;
 - e) megtervezi a teszt megszervezését, a személyzetet, a tesztelési platform installációját és konfigurálását;
 - f) elvégzi a teszttervben meghatározott vizsgálatokat és tesztek;
 - g) jelentést készít a vizsgálatok és a tesztek eredményeiről.
3. A gyártónak biztosítania kell, hogy a 10. cikkben említett, tesztkörnyezetbe integrált rendszerelemek 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 feltünteteti különösen e rendelet azon alkalmazandó követelményeit, amelyeknek a rendszerelemek megfelelnek, illetve a kapcsolódó alkalmazhatósági feltételeket az 552/2004/EK rendelet III. mellékletének 3. pontjával összhangban.

VIII. MELLÉKLET

Az 11. cikk (1) és (2) bekezdésében említett feltételek

1. A léginavigációs szolgáltatónak a szervezeten 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 legnagyobb szakmai tisztességgel és legmagasabb fokú műszaki hozzáértéssel végezze el az ellenőrzéseket, és mentes legyen minden, a döntését vagy az ellenőrzések eredményét befolyásoló – különösen pénzügyi jellegű – nyomástól vagy ösztönzéstől, 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 hozzáférjen 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 előzetesen részesüljön megfelelő műszaki és szakmai képzésben, rendelkezzen a kellő ismeretekkel az ellenőrizendő követelményekkel kapcsolatban, jártas legyen az ilyen műveletekben, és képes legyen az ellenőrzések elvégzését bizonyító nyilatkozatok, feljegyzések és jelentések elkészítésére.
5. A léginavigációs szolgáltatónak biztosítania kell, hogy az ellenőrzési folyamatokban részt vevő személyzet képes legyen pártatlanul elvégezni az ellenőrzéseket. A személyzet javadalmazása nem függhet az elvégzett ellenőrzések számától vagy az ellenőrzések eredményeitől.

5. A léginavigációs szolgáltató meghatározza azt a megfelelő működési és műszaki értékelési környezetet, amely megfelel a működési környezetnek, és megbíz egy bejelentett szervet az ellenőrzési tevékenységek elvégzésével.
 6. A bejelentett szerv irányítja az ellenőrzési tevékenységeket és különösen:
 - a) ellenőrzi, hogy a teszterv leírja-e a 2. cikk (1) bekezdésének b), c) és d) pontjában meghatározott rendszerek működési és műszaki értékelési környezetben tesztelt rendszerbe való integrálását;
 - b) ellenőrzi, hogy a teszterv figyelembe veszi-e e rendelet valamennyi vonatkozó átjárhatósági, teljesítményi és biztonsági követelményét;
 - c) biztosítja a műszaki dokumentáció és a teszterv következetességét és minőségét;
 - d) megtervezi a teszt megszervezését, a szükséges személyzetet, a tesztelési platform telepítését és konfigurálását;
 - e) elvégzi a tesztervben meghatározott vizsgálatokat és tesztek;
 - f) jelentést készít a vizsgálatok és a tesztek eredményeiről.
 7. A bejelentett szerv biztosítja, hogy a 2. cikk (1) bekezdésének b), c) és d) pontjában meghatározott, funkcionális értékelési környezetben tesztelt rendszerek teljesítik az e rendeletben meghatározott átjárhatósági, teljesítményi és biztonsági 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 a rendszerek ellenőrzésére vonatkozó EK-megfelelőségi nyilatkozatot állít ki, amelyet a műszaki dokumentációval együtt benyújt a nemzeti felügyeleti hatóságnak az 552/2004/EK rendelet 6. cikkében foglaltak szerint.
-