

A BIZOTTSÁG 1206/2011/EU VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2011. november 22.)

az egységes európai égbolton belül légtérelőrzésre szolgáló légi jármű-azonosításra vonatkozó követelmények megállapításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

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 légtérelőrzés végrehajtására és átjárhatóságára vonatkozó követelmények megállapítására. Ez a rendelet a megbízás eredményeként 2010. július 9-én kiadott jelentésen alapul.

(2) A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) eljárásai szerint egyedi légi jármű-azonosítást kell bevezetni, mielőtt a légi járművek igénybe vennék a légtérelőrző rendszert használó légiforgalmi szolgáltatásokat.

(3) A zökkenőmentes működés alapfeltétele a műszeres repülési szabályok szerint általános légi forgalomban közlekedő légi járművek egyértelmű és folyamatos azonosítása az egységes európai égbolt teljes légterében.

(4) A légi járművek egyedi azonosítására alkalmazott módszer jelenleg a másodlagos légtérelőrző radarválaszjeladók egyedi kódjainak (SSR kódok) felhasználása, amelyek kiosztása az ICAO eljárásai és az európai régióra vonatkozó léginnavigációs terv szerint történik.

(5) Az elmúlt évtizedben tapasztalt forgalomnövekedés miatt rendszeresen előfordul, hogy csúcsidőszakokban nem áll rendelkezésre megfelelő mennyiségű egyedi SSR kód, ezért nem lehet biztosítani a légi járművek egyedi azonosítását az európai légtérben.

(6) A fedélzetről a földre küldött légi jármű-azonosító jelek alkalmazásával kapcsolatos kezdeti műveleti képességet harmonizált módon kell biztosítani az egységes európai

égbolt légterének meghatározott részében azért, hogy csökkenthető legyen az egyedi SSR kódoknak a légi járművek egyedi azonosítása céljából való felhasználása iránti általános igény.

(7) Az egyedi SSR kódok rendelkezésre állásának optimalizálása érdekében azoknak a léginnavigációs szolgáltatóknak, amelyek nem lesznek képesek a fedélzetről a földre küldött légi jármű-azonosító jelek feldolgozására, biztosítaniuk kell az SSR kódok légi járműveknek való automatikus kiosztásának továbbfejlesztett és harmonizált képességét.

(8) A fedélzetről a földre küldött légi jármű-azonosító jeleknek az egységes európai égbolt teljes légterében való használatára való képességet azért kell biztosítani, hogy a műszeres repülési szabályok szerint általános légi forgalomban közlekedő légi járművek azonosítására szolgáló egyedi SSR kódok iránti igény kielégíthető legyen.

(9) A fedélzetről a földre küldött légi jármű-azonosító jelek használata esetén az egyedi SSR kódok kiosztása iránti igény mérséklése a legjobban úgy érhető el, hogy az integrált előzetes repüléstervező-feldolgozó rendszer azonosítja azokat a légi járatokat, amelyek elláthatók megállapodáson alapuló láthatósági kóddal, továbbá hogy a léginnavigációs szolgáltatók kiosztják a megállapodáson alapuló láthatósági kódot az arra jogosult légi járatoknak, amennyiben a fedélzetről a földre küldött légi jármű-azonosító jelek használatán alapuló azonosítás sikeres.

(10) A fedélzetről a földre küldött légi jármű-azonosító jelek egyedi légi járművek azonosítására csak akkor használhatók fel, ha a léginnavigációs szolgáltatók telepítik a légtérelőrző érzékelőket, valamint a légtér-ellenőrzési adatokat feldolgozó és terjesztő rendszerfunkciókat, a repülési adatokat feldolgozó rendszerfunkciókat, a levegő-föld és a föld-föld kommunikációs rendszereket, a légiforgalmi irányítók kijelzőinek funkcióit, továbbá gondoskodnak eljárásokról és a személyzet képzéséről.

(11) Annak mértéke, hogy a léginnavigációs szolgáltatók ténylegesen mennyire tudják a fedélzetről a földre küldött légi jármű-azonosító jeleket az egyedi SSR kódok kiosztása iránti igény mérséklésére használni, attól függ, hogy a légi járművek mekkora hányada rendelkezik fedélzetről a földre küldött légi jármű-azonosító jellel, hogy e légi

⁽¹⁾ HL L 96., 2004.3.31., 26. o.

⁽²⁾ HL L 96., 2004.3.31., 1. o.

járművek útvonalainak mekkora hányada található az említett képességet biztosító rendszerek által összefüggően lefedett területen, továbbá hogy a hatékony és biztonságos működés iránti átfogó követelmény teljesül-e.

- (12) Ugyanazon SSR kód egynél több légi járműnek való nem szándékolt kiosztása esetén figyelmeztetni kell a légiforgalmi irányítókat a légi járművek esetleges téves azonosításának elkerülése érdekében.
- (13) Az átjárhatóság és a zökkenőmentes működés megvalósításához elengedhetetlen, hogy bizonyos eljárásokat az egységes európai égbolt légtérben egységesen alkalmazzanak.
- (14) Az e rendelet végrehajtása érdekében a berendezéseken és a szolgálatokon végrehajtott bármely módosítást a tagállamoknak az ICAO európai léginavigációs tervébe is át kell vezetniük rendes módosítási eljárás keretében.
- (15) Az 549/2004/EK rendelet 1. cikkének (2) bekezdése szerint e rendelet hatályának nem indokolt kiterjednie katonai műveletekre és kiképzésre.
- (16) Az üzemeltetés meglévő biztonsági szintjének fenntartása vagy javítása érdekében a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy az érintett felek a veszélyazonosítást, a kockázateértékelést és -csökkentést magában foglaló biztonsági értékelést végezzenek. Ezen eljárásoknak az e rendelet hatálya alá tartozó rendszerekre történő harmonizált alkalmazása érdekében valamennyi átjárhatósági és végrehajtási követelményre vonatkozóan speciális biztonsági előírásokat kell meghatározni.
- (17) Az 552/2004/EK rendelet értelmében az átjárhatósággal kapcsolatos végrehajtási szabályoknak meg kell határozniuk azokat a speciális megfelelőségértékelési eljárásokat, amelyeket a rendszerlemek megfelelőségének vagy alkalmazhatóságának értékeléséhez, illetve a rendszerellenőrzéshez használnak.
- (18) Az elsősorban az általános légi forgalomban katonai felügyelet alatt közlekedő légi járműveknek nyújtott légiforgalmi szolgáltatások esetében a közbeszerzéssel kapcsolatos korlátok meggátolhatják e rendelet betartását.
- (19) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az egységes égbolttal foglalkozó bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Tárgy

E rendelet meghatározza a légtér-ellenőrzési adatok biztosításában részt vevő rendszerekre, azok rendszerlemeire és a kapcsolódó eljárásokra vonatkozó követelményeket a légi járműveknek az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózaton belüli egyértelmű, folyamatos és egyedi azonosítása érdekében.

2. cikk

Hatály

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

- légtérellenőrző rendszerek fedélzeti rendszerlemei és a hozzájuk kapcsolódó eljárások;
- földi légtérellenőrző rendszerek, ezek rendszerlemei és a kapcsolódó eljárások;
- a légiforgalmi szolgálatok rendszerei és eljárásai, különösen a repülési adatokat feldolgozó rendszerek, a légtér-ellenőrzési adatokat feldolgozó rendszerek és az ember-gép interfész-rendszerek;
- föld-föld és levegő-föld kommunikációs rendszerek, ezek rendszerlemei és a légtér-ellenőrzési adatok terjesztésére szolgáló 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. cikkének (3) bekezdésében meghatározott légtér belüli, műszeres repülési szabályoknak megfelelően.

3. cikk

Fogalom meghatározások

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

E rendelet alkalmazásában továbbá:

- „légijármű-azonosító jel”: 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;
- „SSR kód”: a másodlagos légtér-ellenőrző radarok 4 096 darab azonosító kódjának egyike, amely a légtér-ellenőrző rendszerek fedélzeti rendszerlemein keresztül továbbítható;
- „egyedi SSR kód”: a másodlagos légtér-ellenőrző radarok négy számjegyű azonosító kódja, amelynek utolsó két számjegye nem lehet „00”;
- „fedélzetről a földre küldött légijármű-azonosító jel”: a légtér-ellenőrző rendszerek fedélzeti rendszerlemei által a levegő-föld légtér-ellenőrző rendszeren keresztül továbbított légijármű-azonosító jel;
- „láthatósági kód”: különleges rendeltetésű, egyedi SSR kód;
- „átrepülő járat”: szomszédos szektorból az adott légtérbe belépő, azon áthaladó és abból szomszédos szektorba távozó légi járat;

(¹) HL L 96, 2004.3.31., 20. o.

7. „érkező járat”: szomszédos szektorból az adott légtérbe belépő, azon áthaladó és az abban található célállomáson leszálló légi járat;
8. „induló járat”: az adott légtérben található repülőtérről induló, az adott légtéren áthaladó és az abban található repülőtéren leszálló vagy az adott légtérből szomszédos szektorba távozó légi járat;
9. „üzemeltető”: olyan személy, szervezet vagy vállalkozás, amely részt vesz, vagy felajánlja részvételét egy légiközlekedési műveletben;
10. „kódkiosztási lista”: az SSR kódok tagállamoknak és légiforgalmi szolgálati (ATS) egységeknek való elosztását meghatározó, tagállamok által elfogadott és az ICAO európai régiójának léginnavigációs tervében közzétett dokumentum;
11. „együttműködésen alapuló légtér-ellenőrzési lánc”: olyan légtér-ellenőrzési lánc, amelynek a légtér-ellenőrzési adatlemek meghatározásához földi és fedélzeti komponenseket is tartalmaznia kell;
12. „integrált előzetes repülésiterv-feldolgozó rendszer”: olyan, az Európai Légiforgalmi 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.

4. cikk

Végrehajtási követelmények

- (1) Az I. mellékletben meghatározott légtérben a légiforgalmi szolgáltatások nyújtásáért felelős tagállamok biztosítják azon képesség megvalósítását, amely lehetővé teszi az egyedi légi jármű-azonosító jeleknek a fedélzetről a földre küldött légi jármű-azonosító jelek felhasználásával végrehajtott azonosítását
- a) az adott tagállam meghatározott légtérén átrepülő járatok legalább 50 %-ánál és
- b) az adott tagállam meghatározott légtérébe érkező és onnan induló járatok együttes számának legalább 50 %-ánál.
- (2) A léginnavigációs szolgáltatók biztosítják, hogy az együttműködésen alapuló légtér-ellenőrzési lánc legkésőbb 2020. január 2-ig rendelkezzen az egyedi légi jármű-azonosító jeleknek a fedélzetről földre küldött légi jármű-azonosító jelek felhasználásával végrehajtott azonosításához szükséges képességgel.
- (3) A fedélzetről a földre küldött légi jármű-azonosító jelek felhasználásával egyedi légi jármű-azonosító jeleket azonosító léginnavigációs szolgáltatók gondoskodnak arról, hogy megfeleljenek a II. mellékletben meghatározott követelményeknek.
- (4) Az I. mellékletben meghatározott légtéren kívül egyedi SSR kódok felhasználásával légi jármű-azonosító jeleket azono-

sító léginnavigációs szolgáltatók gondoskodnak arról, hogy megfeleljenek a III. mellékletben meghatározott követelményeknek.

(5) A léginnavigációs szolgáltatók biztosítják, hogy:

- a) telepítésre kerülnek azok a 2. cikk (1) bekezdésének b), c) és d) pontjában említett rendszerek, amelyek az e cikk (3) és (4) bekezdésében foglalt követelmények megvalósításához szükségesek;
- b) kialakításra kerülnek azok a 2. cikk (1) bekezdésének b), c) és d) pontjában említett rendszerek vagy eljárások, amelyek felhívják a légiforgalmi irányítók figyelmét az akaratlanul többször kiosztott SSR kódokra.

(6) A tagállamok biztosítják, hogy:

- a) a légtérrészek bejelentésre kerülnek a II. melléklet 1. pontjában említett, repülési tervek feldolgozásával és szétosztásával foglalkozó központi szolgálatnál az e cikk (1) és (2) bekezdésében és az e bekezdés b) pontjában foglalt követelmények támogatása érdekében;
- b) az integrált előzetes repülésiterv-feldolgozó rendszer minden érintett léginnavigációs szolgáltatót informál azokról a légi járatokról, amelyek a c) pontban említett láthatósági kódban részesülhetnek;
- c) az összes tagállam által elfogadott és az európai harmadik országokkal egyeztetett önálló láthatósági kódot kizárólag azon légi jármű esetében kell kiosztani, amelynél az egyedi légi jármű-azonosítás a fedélzetről a földre küldött légi jármű-azonosító jelek alkalmazásával valósul meg.

5. cikk

Biztonsági követelmények

(1) 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.

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

6. 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 az V. 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.

7. 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 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 VI. 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 VII. 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 végrehajtási és biztonsági követelményeknek való megfelelés bizonyítékait.

8. cikk

Léginavigációs szolgáltatókra vonatkozó 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:

- kidolgozzák és gondozzák a szükséges utasításokat és információkat tartalmazó üzemeltetési kézikönyveket annak érdekében, hogy lehetővé tegyék az érintett személyzet számára e rendelet alkalmazását;
- biztosítják, hogy az a) pontban említett kézikönyvek elérhetőek és naprakészek legyenek, valamint hogy frissítésük és terjesztésük során megfelelő minőségirányítást és dokumentumkonfiguráció-szervezést alkalmazzanak;
- biztosítják, hogy a munkamódszerek és az üzemeltetési eljárások összhangban legyenek e rendelettel.

9. cikk

Üzemeltetőkre vonatkozó további követelmények

(1) Az üzemeltetők megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a légtérelőőrző berendezéseket működtető és karbantartó személyzet ismerje e rendelet vonatkozó előírásait, hogy munkaköri feladataik ellátásához kellő

képzettséggel rendelkezzenek, illetve hogy a berendezések használatára vonatkozó utasítások rendelkezésre álljanak a pilótafülkében.

(2) Az üzemeltetők megteszik a szükséges intézkedéseket a fedélzetről a földre küldött légi jármű-azonosító jelek légi járművön történő rendelkezésre bocsátásának biztosítása érdekében, amennyiben azokra a 4. cikk (1) és (2) bekezdése szerint üzemszerűen szükség van.

(3) Az üzemeltetők biztosítják, hogy a (4) bekezdésben említett, a fedélzetről a földre küldött légi jármű-azonosító jel meghatározása megfelel az 1033/2006/EK bizottsági rendelet ⁽²⁾ mellékletének 2. pontjában említett repülési terv 7., „légi jármű-azonosító jel” pontjának.

(4) A (2) bekezdésben említett, a fedélzetről a földre küldött légi jármű-azonosító jelek repülés közbeni módosítására képes légi járművek üzemeltetői biztosítják, hogy a fedélzetről a földre küldött légi jármű-azonosító jelek repülés közben ne változzanak, hacsak a léginavigációs szolgáltató ezt nem kéri.

10. cikk

Tagállamokra vonatkozó további követelmények

A tagállamok biztosítják az e rendeletnek való megfelelést, beleértve a vonatkozó információk nemzeti légiközlekedési tájékoztató kiadványokban történő közzétételét.

11. cikk

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 a 4. cikk (2) bekezdésben foglaltak teljesítését, a tagállamok legkésőbb 2017. január 31-ig értesítik a Bizottságot a fedélzetről a földre küldött légi jármű-azonosító jeleknek való megfelelés időpontjáról, amely 2025. január 2-nél nem lehet későbbi.

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

12. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

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

Ezt a rendeletet 2012. február 9-től kell alkalmazni.

⁽¹⁾ HL L 79., 2008.3.19., 1. o.

⁽²⁾ HL L 186., 2006.7.7., 46. o.

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 (1) és (4) bekezdésében említett légtér

A 4. cikk (1) és (4) bekezdésében említett légtér a következő repüléstájékoztató körzeteket (FIR) és magaslégtéri repüléstájékoztató körzeteket (UIR) foglalja magában:

- (1) Wien FIR;
 - (2) Praha FIR;
 - (3) Brussels FIR/UIR;
 - (4) Bordeaux, Brest, Marseille, Paris és Reims FIR-ek, valamint a France UIR;
 - (5) Bremen, Langen és München FIR-ek, valamint a Hannover és Rhein UIR-ek;
 - (6) Athinai FIR és Hellas UIR;
 - (7) Budapest FIR;
 - (8) Brindisi FIR/UIR, Milano FIR/UIR és Roma FIR/UIR;
 - (9) Amszterdam FIR;
 - (10) Bucharest FIR.
-

II. MELLÉKLET

A 4. cikk (3) bekezdésében említett végrehajtási követelmények

1. A repülési tervek feldolgozásával és szétosztásával foglalkozó központi szolgálattal az integrált előzetes repülésterv-feldolgozó rendszerbe való bevitel céljából közölni kell azokat a légtérrészeket, ahol az egyedi légi jármű-azonosító jel azonosítása a fedélzetről a földre küldött légi jármű-azonosító jelek felhasználásával történik.
2. Amennyiben nem a 3. pontban meghatározott feltételek egyikét kell alkalmazni, akkor a 4. cikk (6) bekezdésének c) pontja szerinti láthatósági kódot ki kell osztani az induló légi járműveknek vagy az olyan légi járműveknek, amelyek esetében a 6. pont szerint kódváltotatást kell végrehajtani, ha a következő feltételek alkalmazandók:
 - a) a fedélzetről a földre küldött légi jármű-azonosító jel megegyezik a repülési terv adott légi járműre vonatkozó bejegyzésével;
 - b) az integrált előzetes repülésterv-feldolgozó rendszer jelezte, hogy a légi jármű láthatósági kódban részülhet.
3. A 2. pontban említett légi jármű nem kaphat láthatósági kódot, amennyiben az alábbi feltételek bármelyike alkalmazandó:
 - a) a léginnavigációs szolgáltató egyedi SSR kódok légi járműveknek történő kiosztását megkövetelő vészhelyzeti intézkedéseket léptetett életbe, amely a földi légtérrelőrző érzékelők váratlan leállítását tapasztalja;
 - b) rendkívüli katonai vészhelyzeti intézkedések szükségessé teszik, hogy a léginnavigációs szolgáltatók egyedi SSR kódokat osszanak ki a légi járműveknek;
 - c) a 4. cikk (6) bekezdésének c) pontja szerinti láthatósági kódra jogosult légi jármű az 1. pontban említett légtér-részből kilép vagy egyéb módon kényszerül elhagyni azt.
4. Azoknak a légi járműveknek, amelyek nem kapnak a 4. cikk (6) bekezdésének c) pontja szerinti láthatósági kódot, SSR kódot kell kiosztani a tagállamok által elfogadott és az európai harmadik országokkal egyeztetett kódkiosztási lista alapján.
5. Amikor a légi jármű SSR kódot kap, a lehető leghamarabb ellenőrizni kell, hogy a pilóta által beállított SSR kód megegyezik-e a légi járatnak kiosztott kóddal.
6. A szomszédos államok léginnavigációs szolgáltatói között átadásra kerülő légi járműveknek kiosztott SSR kódok esetében automatikusan ellenőrizni kell, hogy a kiosztott SSR kódot meg lehet-e tartani a tagállamok által elfogadott és az európai harmadik országokkal egyeztetett kódkiosztási lista alapján.
7. Az egyedi SSR kódok felhasználásával légi jármű-azonosító jeleket azonosító szomszédos léginnavigációs szolgáltatókkal hivatalos megállapodást kell kötni, amely legalább a következőket tartalmazza:
 - a) a szomszédos országok léginnavigációs szolgáltatói kötelesek a légi járműveket úgy átadni, hogy azok rendelkeznek a tagállamok által elfogadott és az európai harmadik országokkal egyeztetett kódkiosztási lista alapján kiosztott ellenőrzött, egyedi SSR kóddal;
 - b) az átvevő egységet kötelező értesíteni a légtérrelőrző rendszerek fedélzeti rendszerelemeinek működésében tapasztalt rendellenességekről.

*III. MELLÉKLET***A 4. cikk (4) bekezdésében említett végrehajtási követelmények**

Az SSR kódok kiosztására szolgáló egyedi rendszereknek a következő képességekkel kell rendelkezniük:

- a) az SSR kódokat automatikusan kell kiosztani a légi járműnek a tagállamok által elfogadott és az európai harmadik országokkal egyeztetett kód kiosztási lista alapján;
- b) a szomszédos államok léginavigációs szolgáltatói között átadásra kerülő légi járműveknek kiosztott SSR kódok esetében ellenőrizni kell, hogy a kiosztott SSR kódot meg lehet-e tartani a tagállamok által elfogadott és az európai harmadik országokkal egyeztetett kód kiosztási lista alapján;
- c) az SSR kódokat eltérő kategóriákba kell sorolni a megkülönböztetett kód kiosztás lehetővé tétele érdekében;
- d) a c) pontban említett eltérő kategóriákba tartozó SSR kódokat a légi járatok útirányai alapján kell kiosztani;
- e) ugyanazon SSR kód többszöri, egyidejű kiosztása azon légi járatok számára lehetséges, amelyek útvonala nem keresztezi egymást.

*IV. MELLÉKLET***Az 5. cikkben említett követelmények**

1. A 4. cikk (3) és (4) bekezdésében, (5) bekezdésének b) pontjában valamint (6) bekezdésében meghatározott végrehajtási követelmények.
 2. A 9. cikk (1), (2), (3) és (4) bekezdésében meghatározott további követelmények.
-

V. MELLÉKLET

A 6. 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 teszterv leírja-e a rendszerelemeket a tesztkörnyezetben,
 - c) ellenőrzi, hogy a teszterv figyelembe veszi-e az összes alkalmazandó követelményt,
 - d) biztosítja a műszaki dokumentáció és a teszterv következetességét és minőségét,
 - e) megtervezi a teszt megszervezését, a személyzetet, a tesztelési platform installációját és konfigurálását,
 - f) elvégzi a vizsgálatokat és tesztek a tesztervnek megfelelően,
 - g) jelentést készít a vizsgálatok és a tesztek eredményeiről.
 3. A gyártónak biztosítani kell, hogy a 6. 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 feltünteti 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.
-

VI. MELLÉKLET

A 7. 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 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.
-

