

UITVOERINGSVERORDENING (EU) Nr. 1206/2011 VAN DE COMMISSIE**van 22 november 2011****tot vaststelling van de eisen inzake de identificatie van luchtvaartuigen voor de surveillance in het gemeenschappelijke Europese luchtruim****(Voor de EER relevante tekst)**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging ("de interoperabiliteitsverordening")⁽¹⁾, en met name artikel 3, lid 5,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De Commissie heeft overeenkomstig artikel 8, lid 1, van Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim ("de kaderverordening")⁽²⁾, Eurocontrol het mandaat gegeven eisen inzake de prestaties en interoperabiliteit van surveillance in het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer (EATMN) op te stellen. De onderhavige verordening is gebaseerd op het daaruit resulterende mandaatverslag van 9 juli 2010.
- (2) De individuele luchtvaartuigidentificatie moet worden vastgesteld overeenkomstig de procedures van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), voordat luchtverkeersdiensten met gebruikmaking van een surveillancesysteem voor luchtvaartuigen worden verleend
- (3) Een naadloze exploitatie hangt af van de ondubbelzinnige en voortdurende identificatie van individuele luchtvaartuigen die als algemeen luchtverkeer volgens instrumentvliegregels in het gemeenschappelijke Europese luchtruim worden geëxploiteerd.
- (4) De huidige methode voor de identificatie van individuele luchtvaartuigen gebruikt unieke codes van transponders voor de secundaire surveillanceradar (SSR-codes), die worden toegewezen overeenkomstig de procedures van de ICAO en het luchtvaartnavigatieplan voor de Europese regio.
- (5) De toename van het verkeer in het voorbije decennium heeft geresulteerd in een routinetekort aan beschikbare unieke SRR-codes tijdens piekperioden, waardoor de identificatie van individuele luchtvaartuigen in het Europese luchtruim momenteel niet kan worden gegarandeerd.

- (6) Een eerste operationele functie voor de gebruikmaking van de gedownlinkte luchtvaartuigidentificatie moet op een geharmoniseerde wijze worden ingezet binnen een bepaald gedeelte van het gemeenschappelijke Europese luchtruim om de totale vraag naar toewijzingen van unieke SRR-codes voor de identificatie van individuele luchtvaartuigen te verminderen.
- (7) Om de beschikbaarheid van de unieke SSR-codes te optimaliseren, moeten verbeterde en geharmoniseerde functies voor de automatische toewijzing van SSR-codes aan luchtvaartuigen worden ingezet door de verleners van luchtvaartnavigatiediensten die niet over de mogelijkheid beschikken de gedownlinkte luchtvaartnavigatie te gebruiken.
- (8) De mogelijkheid de gedownlinkte luchtvaartuigidentificatie te gebruiken moet overal in het gemeenschappelijke Europese luchtruim worden ingezet om de behoefte te doen verminderen aan unieke SSR-codes voor de identificatie van het algemene luchtverkeer dat volgens instrumentvliegregels wordt verricht.
- (9) Een vermindering van de behoefte aan toewijzingen van verschillende SSR-codes door gebruikmaking van de gedownlinkte luchtvaartuigidentificatie kan het beste worden bereikt door het geïntegreerde systeem voor de verwerking van initiële vliegplannen, dat de vluchten aan geeft die in aanmerking komen voor de toewijzing van een overeengekomen conspicuity-code en door de verleners van luchtvaartnavigatiediensten die de overeengekomen conspicuity-code toewijzen aan de in aanmerking komende vluchten wanneer de identificatie met gebruikmaking van gedownlinkte luchtvaartuigidentificatie succesvol is.
- (10) De gedownlinkte luchtvaartuigidentificatie kan slechts worden gebruikt voor het verkrijgen van de individuele luchtvaartuigidentificatie, indien de verleners van luchtvaartnavigatiediensten gebruik maken van passende surveillancesensoren, verwerkings- en verspreidingsystemen voor surveillancedata, verwerkingsystemen voor vluchtdata, lucht-grond- en grond-grondcommunicatie, beeldschermfunctionaliteit voor luchtverkeersleiders en voorzien in procedures en personeelsopleidingen.
- (11) De mate waarin de verleners van luchtvaartnavigatiediensten feitelijk gebruik kunnen maken van de mogelijkheid gedownlinkte luchtvaartuigidentificatie te gebruiken, om de behoefte aan toewijzing van unieke SSR-codes te beperken, hangt af van de mate waarin luchtvaartuigen zijn uitgerust met de gedownlinkte luchtvaartuigidentificatie, van de mate waarin de routes van luchtvaartuigen ononderbroken worden gedekt door systemen die voorzien

⁽¹⁾ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 26.⁽²⁾ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1.

in deze mogelijkheid en van de allesomvattende noodzaak te zorgen voor een efficiënte en veilige exploitatie.

- (12) Om mogelijke verkeerde identificaties van luchtvaartuigen te voorkomen, moeten de verkeersleiders waarchuwingen worden gegeven voor de onbedoelde dubbele toewijzingen van SSR-codes aan meer dan een luchtvaartuig.
- (13) De eenvormige toepassing van bepaalde procedures binnen het gemeenschappelijke Europese luchtruim is van wezenlijk belang om interoperabiliteit en een naadloze exploitatie te bewerkstelligen.
- (14) Alle wijzigingen van de faciliteiten en diensten ten gevolge van de tenuitvoerlegging van deze verordening moeten de lidstaten weergeven in het Europese luchtvaartieplan van de ICAO, volgens de normale procedure voor wijzigingen.
- (15) Deze verordening dient niet van toepassing te zijn op de militaire operaties en trainingen bedoeld in artikel 1, lid 2, van Verordening (EG) nr. 549/2004.
- (16) Om de huidige veiligheidsniveaus van operaties te handhaven of te verhogen, moet van de lidstaten worden geëist dat de betrokken partijen veiligheidsbeoordelingen uitvoeren, met inbegrip van gevarenidentificatie, risico-beoordeling en risicobeperking. Om deze processen op geharmoniseerde wijze te kunnen toepassen op de onder deze verordening vallende systemen, moeten specifieke veiligheidsvoorschriften voor alle interoperabiliteits- en prestatie-eisen worden vastgesteld.
- (17) Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 552/2004 moeten de implementatiemaatregelen voor interoperabiliteit de specifieke procedures beschrijven voor de conformiteitsbeoordeling, die moeten worden gebruikt ter beoordeling van de conformiteit of de gebruiksgeschiktheid van de onderdelen, alsmede voor de controle van de systemen.
- (18) In het geval van luchtverkeersdiensten die hoofdzakelijk worden verleend aan luchtvaartuigen die als algemeen luchtverkeer onder militair toezicht vliegen, kunnen aankoopbeperkingen het onmogelijk maken aan deze verordening te voldoen.
- (19) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité voor het gemeenschappelijke luchtruim,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Onderwerp

Deze verordening stelt de eisen vast voor de systemen die bijdragen tot het verstrekken van surveillancegegevens, de onderdelen daarvan en de bijbehorende procedures, teneinde de onduidelijke, ononderbroken en individuele identificatie van luchtvaartuigen binnen het Europese netwerk voor luchtverkeer-beheer (EATMN) te garanderen.

Artikel 2

Toepassingsgebied

1. Deze verordening is van toepassing op de surveillanceke-ten, die bestaat uit:
- boordonderdelen van surveillancesystemen en de bijbeho-rende procedures;
 - surveillancesystemen op de grond, de onderdelen daarvan en de bijbehorende procedures;
 - systemen en procedures voor luchtverkeersdiensten, met name systemen voor de verwerking van vluchtgegevens, sys-temen voor de verwerking van surveillancegegevens en mens/machine-interfacesystemen;
 - grond-grond- en lucht-grondcommunicatiesystemen gebruikt voor de verspreiding van surveillancegegevens, de onderdelen daarvan en de bijbehorende procedures.
2. Deze verordening is van toepassing op alle vluchten die volgens instrumentvliegeregels als algemeen luchtverkeer worden verricht in het luchtruim, zoals gedefinieerd in artikel 1, lid 3, van Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾.

Artikel 3

Definities

Voor de toepassing van deze verordening gelden de definities van artikel 2 van Verordening (EG) nr. 549/2004.

Voorts wordt verstaan onder:

- "luchtvaartuigidentificatie": een groep letters, cijfers of een combinatie daarvan die identiek is aan, of het gecodeerde equivalent vormt van, de voor de grond-luchtcommunicatie gebruikte roepnaam van het luchtvaartuig, en die wordt gebruikt om het luchtvaartuig te identificeren in de grond-grondcommunicatie tussen luchtverkeersdiensten;
- "SSR-code": een van de 4 096 identificatiecodes van de secundaire surveillanceradar die door de boordonderdelen van surveillancesystemen kunnen worden verzonden;
- "unieke SSR-code": een uit vier cijfers bestaande identificatiecode van de secundaire surveillanceradar waarvan de laatste twee cijfers niet "00" zijn;
- "gedownlinkte luchtvaartuigidentificatie": de luchtvaartuig-identificatie verzonden door de boordonderdelen van de surveillancesystemen via een lucht-grond-surveillancesys-tem;
- "conspicuity-code": een individuele SSR-code die voor spe-ciale doeleinden wordt toegewezen;
- "overvlucht": een vlucht die een bepaald luchtruim binnen-komt vanuit een aangrenzende sector, vervolgens het be-paalde luchtruim doorkruist en dit verlaat door een aan-grenzende sector binnen te gaan;

⁽¹⁾ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 20.

7. "aankomende vlucht": een vlucht die een bepaald luchtruim binnenkomt vanuit een aangrenzende sector, vervolgens het bepaalde luchtruim doorkruist en landt op een bestemming in het bepaalde luchtruim;
 8. "vertrekkende vlucht": een vlucht die haar oorsprong heeft op een luchthaven in een bepaald luchtruim, vervolgens het bepaalde luchtruim doorkruist en landt op een luchthaven in het bepaalde luchtruim of het bepaalde luchtruim verlaat door een aangrenzende sector binnen te gaan;
 9. "exploitant": een persoon, organisatie of onderneming die een of meer luchtvaartuigen exploiteert of voornemens is te exploiteren;
 10. "codetoewijzingslijst": een door de lidstaten overeengekomen en in het luchtvaartnavigatieplan voor de Europese regio van de ICAO gepubliceerd document waarin de algemene toewijzing van SSR-codes aan de lidstaten en eenheden voor de luchtverkeersdienst is bepaald;
 11. "coöperatieve surveillanceketen": een surveillanceketen waarbij zowel grond- als boordonderdelen vereist zijn om surveillancegegevens vast te stellen;
 12. "geïntegreerd systeem voor de initiële verwerking van vliegplannen" (Integrated Initial Flight Plan Processing System): een systeem dat deel uitmaakt van het Europese netwerk voor luchtverkeerbeheer waarmee binnen het onder deze verordening vallende luchtruim een gecentraliseerde dienst wordt verleend voor de verwerking en verspreiding van vliegplannen, die de ontvangst, validatie en verspreiding van vliegplannen verzorgt.
4. De verleners van luchtvaartnavigatiediensten die de individuele luchtvaartuigidentificatie vaststellen met gebruikmaking van de unieke SSR-codes buiten het in bijlage I bepaalde luchtruim, zorgen ervoor dat zij voldoen aan de in bijlage III vastgestelde eisen.
 5. De verleners van luchtvaartnavigatiediensten zorgen ervoor dat:
 - a) de in artikel 2, lid 1, onder b), c) en d), bedoelde systemen worden ingezet, voor zover nodig, om de in de leden 3 en 4 van dit artikel bedoelde eisen te ondersteunen;
 - b) de in artikel 2, lid 1, onder b), c) en d), bedoelde systemen of procedures worden ingezet, voor zover nodig, om de luchtverkeersleiders in te lichten wanneer SSR-codes ongewild twee keer worden toegewezen.
 6. De lidstaten zorgen ervoor dat:
 - a) de luchtruimgedeelten worden aangemeld bij de in bijlage II, punt 1, bedoelde gecentraliseerde dienst voor de verwerking en verspreiding van vliegplannen, teneinde de eisen van de leden 1 en 2 van dit artikel en punt b) van dit lid te ondersteunen;
 - b) het geïntegreerde systeem voor de verwerking van initiële vliegplannen aan alle betrokken verleners van luchtvaartnavigatiediensten de vluchten meedeelt die in aanmerking komen voor het gebruik van de onder c) bedoelde conspicuity-code;
 - c) een enkele conspicuity-code door alle lidstaten wordt overeengekomen en gecoördineerd met Europese derde landen, voor de toekenning enkel aan individuele luchtvaartuigen in gevallen waarin de individuele luchtvaartuigidentificatie wordt vastgesteld met gebruikmaking van de gedownlinkte luchtvaartuigidentificatie.

Artikel 4

Prestatie-eisen

1. De lidstaten die verantwoordelijk zijn voor het verlenen van luchtverkeersdiensten in het in bijlage I gedefinieerde luchtruim, zorgen ervoor dat een mogelijkheid wordt uitgevoerd om individuele luchtvaartuigidentificatie te kunnen vaststellen met gebruikmaking van gedownlinkte luchtvaartuigidentificatie voor:
 - a) ten minste 50% van alle overvluchten van het bepaalde luchtruim van de individuele lidstaat; en
 - b) ten minste 50% van het gecombineerde totale aantal aankomende en vertrekkende vluchten in het bepaalde luchtruim van de individuele lidstaat.
2. De verleners van luchtvaartnavigatiediensten zorgen ervoor, dat uiterlijk op 2 januari 2020 de coöperatieve surveillanceketen over de nodige mogelijkheden beschikt om hen in staat te stellen de individuele luchtvaartuigidentificatie vast te stellen met gebruikmaking van de gedownlinkte luchtvaartuigidentificatie.
3. De verleners van luchtvaartnavigatiediensten die de individuele luchtvaartuigidentificatie vaststellen met gebruikmaking van de gedownlinkte luchtvaartuigidentificatie, zorgen ervoor dat zij voldoen aan de in bijlage II vastgestelde eisen.

Artikel 5

Veiligheidseisen

1. De lidstaten zorgen ervoor, dat alle wijzigingen van de bestaande, in artikel 2, lid 1, onder b), c) en d), bedoelde systemen, of het invoeren van nieuwe systemen worden voorafgegaan door een door de betrokken partijen verrichte veiligheidsbeoordeling, met inbegrip van gevarenidentificatie, risicobeoordeling en risicobeperking.
2. Bij de in lid 1 bedoelde veiligheidsbeoordeling worden ten minste de in bijlage IV vastgestelde veiligheidseisen in aanmerking genomen.

Artikel 6

Conformiteit of gebruiksgeschiktheid van onderdelen

Alvorens een in artikel 5 van Verordening (EG) nr. 552/2004 bedoelde EG-verklaring van conformiteit of gebruiksgeschiktheid af te geven, beoordelen de fabrikanten van onderdelen van de in artikel 2, lid 1, van deze verordening bedoelde systemen, of hun in de Unie gevestigde gemachtigde vertegenwoordigers, de conformiteit of gebruiksgeschiktheid van deze onderdelen overeenkomstig de in bijlage V vastgestelde eisen.

De certificeringsprocedures die voldoen aan Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ worden echter als aanvaardbare procedures voor de conformiteitsbeoordeling van onderdelen beschouwd, indien hierin is begrepen dat wordt aangetoond dat zij voldoen aan de prestatie- en veiligheidseisen van deze verordening.

Artikel 7

Controle van de systemen

1. De verleners van luchtvaartnavigatiediensten die hebben aangetoond of kunnen aantonen dat zij voldoen aan de in bijlage VI vastgestelde voorwaarden, een controle uit van de in artikel 2, lid 1, onder b), c) en d), bedoelde systemen overeenkomstig de in bijlage VII, deel A, vastgestelde eisen.

2. De verleners van luchtvaartnavigatiediensten die niet kunnen aantonen dat zij aan de in bijlage VI vastgestelde voorwaarden voldoen, besteden de controle van de in artikel 2, lid 1, onder b) c), en d), bedoelde systemen uit aan een aangemelde instantie. Die controle gebeurt overeenkomstig de in bijlage VII, deel B, vastgestelde eisen.

3. De certificeringsprocessen die voldoen aan Verordening (EG) nr. 216/2008, worden als aanvaardbare procedures beschouwd voor de controle van de systemen indien hierin is begrepen dat wordt aangetoond dat zij voldoen aan de prestatie- en veiligheidseisen van deze verordening.

Artikel 8

Aanvullende eisen voor de verleners van luchtvaartnavigatiediensten

1. De verleners van luchtvaartnavigatiediensten zorgen ervoor dat alle betrokken personeelsleden volledig zijn ingelicht over de in deze verordening vastgestelde eisen en dat zij voldoende zijn opgeleid voor hun beroepstaken.

2. De verleners van luchtvaartnavigatiediensten:

- a) stellen handleidingen op, en onderhouden deze, die de nodige instructies en informatie bevatten waarmee alle betrokken personeelsleden deze verordening kunnen toepassen;
- b) zorgen ervoor, dat de onder a) bedoelde handleidingen toegankelijk zijn en worden bijgewerkt en dat het bijwerken en verspreiden ervan aan een passend kwaliteits- en documentconfiguratiebeheer worden onderworpen;
- c) zorgen ervoor, dat de werkmethoden en operationele procedures aan deze verordening voldoen.

Artikel 9

Aanvullende eisen voor de exploitanten

1. De exploitanten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen, dat het personeel dat de surveillanceapparatuur be-

dient en onderhoudt, is gewezen op de relevante bepalingen van deze verordening, dat het voldoende is opgeleid voor de uitoefening van zijn taken en dat instructies over de wijze waarop deze apparatuur moet worden gebruikt in de cockpit beschikbaar zijn.

2. De exploitanten zorgen ervoor, dat de gedownlinkte luchtvaartuigidentificatie zoals bedoeld in artikel 4, leden 1 en 2, aan luchtvaartuigen wordt verstrekt indien dit operationeel vereist is.

3. De exploitanten zorgen ervoor, dat de instelling van de in lid 4 bedoelde gedownlinkte luchtvaartuigidentificatie voldoet aan punt 7 "luchtvaartuigidentificatie" van het vliegplan, bedoeld in punt 2 van de bijlage bij Verordening (EG) nr 1033/2006 van de Commissie ⁽²⁾.

4. De exploitanten van luchtvaartuigen die de mogelijkheid hebben de in lid 2 bedoelde gedownlinkte luchtvaartuigidentificatie, indien aan boord, te wijzigen, zorgen ervoor dat de gedownlinkte luchtvaartuigidentificatie tijdens de vlucht niet wordt gewijzigd, tenzij op verzoek van de verlener van luchtvaartnavigatiediensten.

Artikel 10

Aanvullende eisen voor de lidstaten

De lidstaten zorgen voor de naleving van deze verordening, met inbegrip van de publicatie van de relevante informatie in de nationale publicaties van luchtvaartinformatie.

Artikel 11

Vrijstellingen

1. In het bijzondere geval van naderingsgebieden waarin luchtverkeersdiensten worden verleend door militaire eenheden of onder militair toezicht en waarbij aankoopbeperkingen het onmogelijk maken aan artikel 4, lid 2, te voldoen, delen de lidstaten uiterlijk op 31 december 2017 aan de Commissie de datum mee waarop wordt voldaan aan de gedownlinkte luchtvaartuigidentificatie; deze datum zal niet later zijn dan 2 januari 2025.

2. Na raadpleging van de netwerkbeheerder en uiterlijk op 31 december 2018 mag de Commissie de krachtens lid 1 meegedeelde vrijstellingen die een belangrijke invloed zouden kunnen hebben op het Europese netwerk voor luchtverkeerbeheer (EATMN) herzien.

Artikel 12

Inwerkingtreding en toepassing

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing vanaf 9 februari 2012.

⁽¹⁾ PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 186 van 7.7.2006, blz. 46.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 22 november 2011.

Voor de Commissie
De voorzitter
José Manuel BARROSO

*BIJLAGE I***In artikel 4, leden 1 en 4, bedoeld luchtruim**

Het in artikel 4, leden 1 en 4, bedoelde luchtruim omvat de volgende vluchtinformatiegebieden (FIR) en vluchtinformatiegebieden voor het hogere luchtruim (UIR):

1. FIR Wenen,
 2. FIR Praag,
 3. FIR/UIR Brussel,
 4. FIR Bordeaux, Brest, Marseille, Parijs en Reims en UIR Frankrijk,
 5. FIR Bremen, Langen en Munchen en UIR Hannover en Rhein,
 6. FIR Athene en UIR Griekenland,
 7. FIR Boedapest,
 8. FIR/UIR Brindisi, FIR/UIR Milaan en FIR/UIR Rome,
 9. FIR Amsterdam,
 10. FIR Boekarest.
-

BIJLAGE II

In artikel 4, lid 3, bedoelde prestatie-eisen

1. De luchtruimgedeelten waar de individuele luchtvaartidentificatie wordt vastgesteld met gebruikmaking van de gedownlinkte luchtvaartidentificatie worden meegedeeld aan de gecentraliseerde dienst voor de verwerking en verspreiding van vliegplannen, opdat deze in het geïntegreerde systeem voor de verwerking van initiële vliegplannen kunnen worden opgenomen.
 2. Behalve wanneer een van de in punt 3 vastgestelde voorwaarden van toepassing is, wordt de overeenkomstig artikel 4, lid 6, onder c), vastgestelde conspicuity-code toegewezen aan vertrekkende luchtvaartuigen of aan luchtvaartuigen waarvoor, overeenkomstig punt 6, een codewijziging vereist is, indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:
 - a) de gedownlinkte luchtvaartuigidentificatie komt overeen met de overeenkomstige vermelding in het vliegplan voor dat luchtvaartuig;
 - b) het geïntegreerde systeem voor de verwerking van initiële vliegplannen heeft meegedeeld dat het luchtvaartuig in aanmerking komt voor de toewijzing van de conspicuity-code.
 3. De conspicuity-code wordt niet toegewezen aan de in punt 2 bedoelde luchtvaartuigen wanneer aan een van de volgende voorwaarden is voldaan:
 - a) noodmaatregelen die de toewijzing aan luchtvaartuigen verlangen van unieke SSR-codes, zijn getroffen door een verlener van luchtvaartnavigatiediensten die wordt geconfronteerd met een onverwachte onderbreking van een grondsurveillancesensor;
 - b) buitengewone militaire noodmaatregelen verlangen dat verlener van luchtvaartnavigatiediensten unieke SSR-codes aan luchtvaartuigen toewijzen;
 - c) een luchtvaartuig dat in aanmerking komt voor de toewijzing van de overeenkomstig artikel 4, lid 6, onder c), vastgestelde conspicuity-code verlaat het in punt 1 bedoelde luchtruimgedeelte of wordt op een andere wijze buiten dit luchtruimgedeelte geleid.
 4. Luchtvaartuigen waaraan de overeenkomstig artikel 4, lid 6, onder c), vastgestelde conspicuity code niet wordt toegewezen, wordt een SSR-code toegewezen die in overeenstemming is met een door de lidstaten overeengekomen en met Europese derde landen gecoördineerde codetoewijzingslijst.
 5. Wanneer een SSR-code aan een luchtvaartuig is toegewezen, wordt zo snel mogelijk gecontroleerd of de door de piloot ingestelde SSR-code identiek is aan die welke aan de vlucht is toegewezen.
 6. SSR-codes die zijn toegewezen aan luchtvaartuigen welke worden overgedragen door verlener van luchtvaartnavigatiediensten in aangrenzende landen, worden automatisch gecontroleerd om na te gaan of de toewijzingen kunnen worden behouden, overeenkomstig een door de lidstaten overeengekomen en met Europese derde landen gecoördineerde codetoewijzingslijst.
 7. Formele regelingen worden getroffen met de aangrenzende verlener van luchtvaartnavigatiediensten die individuele luchtvaartuigidentificatie vaststellen met gebruikmaking van de unieke SSR-codes, welke ten minste het volgende inhouden:
 - a) de verplichting voor de aangrenzende verlener van luchtvaartnavigatiediensten om luchtvaartuigen over te dragen met de gecontroleerde unieke SSR-codes die zijn toegewezen overeenkomstig een door de lidstaten overeengekomen en met Europese derde landen, is gecoördineerde codetoewijzingslijst;
 - b) de verplichting om ontvangende eenheden in kennis te stellen van alle waargenomen onregelmatigheden bij de exploitatie van de boordonderdelen van de surveillancesystemen.
-

*BIJLAGE III***In artikel 4, lid 4, bedoelde prestatie-eisen**

De individuele systemen voor de toewijzing van SSR-codes moeten over de volgende functies beschikken:

- a) De SSR-codes worden automatisch toegewezen aan luchtvaartuigen, overeenkomstig een door de lidstaten overeengekomen en met Europese derde landen gecoördineerde codetoewijzingslijst;
- b) SSR-codes die zijn toegewezen aan luchtvaartuigen welke worden overgedragen door verleners van luchtvaartnavigatiediensten in aangrenzende landen, worden gecontroleerd om na te gaan of de toewijzingen kunnen worden behouden, overeenkomstig een door de lidstaten overeengekomen en met Europese derde landen, gecoördineerde codetoewijzingslijst;
- c) de SSR-codes worden ingedeeld in verschillende categorieën om een gedifferentieerde codetoewijzing mogelijk te maken;
- d) de SSR-codes van de onder c) bedoelde verschillende categorieën worden toegewezen volgens de richting van de vluchten;
- e) meer gelijktijdige toewijzingen van dezelfde SSR-code kan gebeuren aan vluchten die in conflictvrije richtingen vliegen.

*BIJLAGE IV***In artikel 5 bedoelde eisen**

1. De in artikel 4, leden 3 en 4, lid 5, onder b), en lid 6, bedoelde prestatie-eisen.
2. De in artikel 9, leden 1 tot en met 4, bedoelde aanvullende eisen.

BIJLAGE V

In artikel 6 bedoelde eisen voor de beoordeling van de conformiteit of de gebruiksgeschiktheid van onderdelen

1. Bij de controle van de nalevingsactiviteiten moet de gebruiksgeschiktheid van de onderdelen, in overeenstemming met de toepasselijke eisen van deze verordening, worden aangetoond wanneer die onderdelen in de testomgeving in gebruik zijn.
 2. De fabrikant beheert de activiteiten voor de conformiteitsbeoordeling en:
 - a) stelt de geschikte testomgeving vast;
 - b) gaat na of in het testplan de onderdelen in de testomgeving zijn beschreven;
 - c) gaat na of het testplan alle toepasselijke eisen omvat;
 - d) waarborgt de samenhang en technische kwaliteit van de technische documentatie en het testplan;
 - e) plant de organisatie van de test, het personeel, de installatie en configuratie van het testplatform;
 - f) voert de inspecties en tests uit, overeenkomstig het testplan;
 - g) stelt het verslag op waarin de resultaten van de inspecties en tests worden gepresenteerd.
 3. De fabrikant zorgt ervoor, dat de in artikel 6 bedoelde onderdelen, wanneer zij in de testomgeving zijn geïntegreerd, voldoen aan de toepasselijke eisen van deze verordening.
 4. Wanneer de controle van de conformiteit of de gebruiksgeschiktheid op bevredigende wijze is voltooid, stelt de fabrikant op zijn verantwoordelijkheid de EG-verklaring van conformiteit of gebruiksgeschiktheid op, waarin met name is vermeld aan welke eisen van deze verordening het onderdeel voldoet en waarin de daarmee samenhangende gebruiksvoorwaarden zijn vermeld overeenkomstig bijlage III, punt 3, van Verordening (EG) nr. 552/2004.
-

BIJLAGE VI

In artikel 7, leden 1 en 2, bedoelde voorwaarden

1. De verlener van luchtvaartnavigatiediensten moet binnen zijn organisatie beschikken over rapporteringsmethoden waaruit blijkt dat de controle onpartijdig is verlopen en dat een onafhankelijk oordeel is geveld.
 2. De verlener van luchtvaartnavigatiediensten moet ervoor zorgen, dat de bij de controles betrokken personeelsleden de controles met de grootst mogelijke beroepsintegriteit en technische bekwaamheid uitvoeren en dat hun oordeel of het resultaat van hun controles niet wordt beïnvloed door druk of — vooral financiële — aanmoedigingen, met name van personen of groepen die belang hebben bij het resultaat van die controles.
 3. De verlener van luchtvaartnavigatiediensten moet ervoor zorgen, dat de bij de controles betrokken personeelsleden toegang hebben tot apparatuur waarmee zij de vereiste controles goed kunnen uitvoeren.
 4. De verlener van luchtvaartnavigatiediensten moet ervoor zorgen, dat de personeelsleden die bij de controles zijn betrokken een goede technische en beroepsopleiding hebben genoten, voldoende kennis hebben van de eisen die worden gesteld aan de controles die zij moeten uitvoeren, voldoende ervaring hebben met dergelijke werkzaamheden en in staat zijn de verklaringen, dossiers en verslagen op te stellen waaruit blijkt dat de controles zijn uitgevoerd.
 5. De verlener van luchtvaartnavigatiediensten moet ervoor zorgen, dat de bij de controles betrokken personeelsleden in staat zijn hun controles onpartijdig uit te voeren. Hun bezoldiging mag niet afhankelijk zijn van het aantal uitgevoerde controles of van het resultaat van die controles.
-

BIJLAGE VII

DEEL A

In artikel 7, lid 1, bedoelde eisen inzake de controle van de systemen

1. Bij de controle van de in artikel 2, lid 1, onder b), c) en d), bedoelde systemen moet in een testomgeving die representatief is voor de operationele context van deze systemen, worden aangetoond dat deze systemen aan de prestatie- en veiligheidseisen van deze verordening voldoen.
2. De controle van de in artikel 2, lid 1, onder b), c) en d), bedoelde systemen gebeurt aan de hand van geschikte en erkende testmethoden en -praktijken.
3. De testinstrumenten die bij de controle van de in artikel 2, lid 1, onder b), c) en d), bedoelde systemen worden gebruikt, moeten geschikte functies hebben.
4. De controle van de in artikel 2, lid 1, onder b) c) en d), bedoelde systemen moet de elementen voor het krachtens bijlage IV, punt 3, van Verordening (EG) nr. 552/2004 vereiste technische dossier opleveren, waaronder:
 - a) een beschrijving van de tenuitvoerlegging;
 - b) het verslag van de inspecties en tests die zijn uitgevoerd alvorens het systeem in dienst is genomen.
5. De verlener van luchtvaartnavigatiediensten beheert de controleactiviteiten, waarbij hij met name:
 - a) de geschikte operationele en technische testomgeving vaststelt die representatief is voor de operationele omgeving;
 - b) controleert of het testplan de integratie beschrijft van de in artikel 2, lid 1, onder b), c) en d), bedoelde systemen in een operationele en technische testomgeving;
 - c) controleert of het testplan de relevante prestatie- en veiligheidseisen van deze verordening volledig bestrijkt;
 - d) de consistentie en kwaliteit van de technische documentatie en het testplan waarborgt;
 - e) zorgt voor de planning van de organisatie van de test, het personeel en de installatie en configuratie van het testplatform;
 - f) de inspecties en tests uitvoert overeenkomstig het testplan;
 - g) het verslag opstelt waarin de resultaten van de inspecties en tests worden gepresenteerd.
6. De verlener van luchtvaartnavigatiediensten zorgt ervoor, dat de in artikel 2, lid 1, onder b), c) en d), bedoelde systemen, getest in een operationele testomgeving, voldoen aan de prestatie- en veiligheidseisen van deze verordening.
7. Na een bevredigende voltooiing van de controle van de overeenstemming stellen de verlener van luchtvaartnavigatiediensten de EG-verklaring van controle van het systeem op en dienen die, samen met het technische dossier, in bij de nationale toezichthoudende instantie overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) nr. 552/2004.

DEEL B

De in artikel 7, lid 2, bedoelde eisen inzake de controle van de systemen

1. Bij de controle van de in artikel 2, lid 1, onder b), c) en d), bedoelde systemen moet in een testomgeving die representatief is voor de operationele context van deze systemen worden aangetoond dat deze systemen aan de interoperabiliteits-, prestatie- en veiligheidseisen van deze verordening voldoen.
2. De controle van de in artikel 2, lid 1, onder b), c) en d), bedoelde systemen gebeurt aan de hand van geschikte en erkende testmethoden en -praktijken.

3. De testinstrumenten die bij de controle van de in artikel 2, lid 1, onder b),c) en d), bedoelde systemen worden gebruikt, moeten geschikte functies hebben.
 4. De controle van de in artikel 2, lid 1, onder b), c) en d), bedoelde systemen moet de elementen voor het krachtens bijlage IV, punt 3, van Verordening (EG) nr. 552/2004 vereiste technische dossier opleveren, waaronder:
 - a) een beschrijving van de tenuitvoerlegging;
 - b) het verslag van de inspecties en tests die zijn uitgevoerd alvorens het systeem in dienst is genomen.
 5. De verlener van luchtvaartnavigatiediensten stelt de geschikte operationele en technische testomgeving vast die representatief is voor de operationele omgeving en laat de controle uitvoeren door een aangemelde instantie.
 6. De aangemelde instantie beheert de controleactiviteiten en:
 - a) controleert of het testplan de integratie beschrijft van de in artikel 2, lid 1, onder b), c) en d), bedoelde systemen in een operationele en technische testomgeving;
 - b) controleert of het testplan de relevante interoperabiliteits-, prestatie- en veiligheidseisen van deze verordening volledig bestrijkt;
 - c) waarborgt de samenhang en kwaliteit van de technische documentatie en het testplan;
 - d) zorgt voor de planning van de organisatie van de test, het personeel en de installatie en configuratie van het testplatform;
 - e) voert de inspecties en tests uit, zoals gespecificeerd in het testplan;
 - f) stelt het verslag op waarin de resultaten van de inspecties en tests worden gepresenteerd.
 7. De aangemelde instantie zorgt ervoor, dat de in artikel 2, lid 1, onder b), c) en d), bedoelde systemen, getest in een operationele testomgeving, voldoen aan de prestatie- en veiligheidseisen van deze verordening.
 8. Na een bevredigende voltooiing van de controletaken stelt de aangemelde instantie een certificaat van overeenstemming op met betrekking tot de door die instantie uitgevoerde taken.
 9. Vervolgens stelt de verlener van luchtvaartnavigatiediensten de EG-verklaring van controle van het systeem op en dient die, samen met het technische dossier, in bij de nationale toezichthoudende autoriteit overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) nr. 552/2004.
-