

## REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 1206/2011 AL COMISIEI

din 22 noiembrie 2011

## de stabilire a cerințelor privind identificarea aeronavelor în scopul supravegherii pentru cerul unic european

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de gestionare a traficului aerian (Regulamentul privind interoperabilitatea)<sup>(1)</sup>, în special articolul 3 alineatul (5),

întrucât:

- (1) Comisia a acordat Eurocontrol un mandat în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european (regulamentul-cadru)<sup>(2)</sup> să definească cerințele privind performanța și interoperabilitatea supravegherii în cadrul rețelei europene de management al traficului aerian (EATMN). Prezentul regulament se bazează pe raportul de mandat prezentat la 9 iulie 2010.
- (2) Înainte ca aeronavelor să li se furnizeze servicii de trafic aerian care utilizează un sistem de supraveghere, trebuie să aibă loc identificarea individuală a acestor aeronave în conformitate cu procedurile Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI).
- (3) Continuitatea operațiunilor depinde de identificarea lipsită de ambiguități și de întreruperi a fiecărei aeronave exploatate în regim de trafic aerian general în conformitate cu normele de zbor instrumental în întreg spațiul aerian al cerului unic european.
- (4) Metoda folosită în prezent pentru identificarea individuală a aeronavelor în Europa constă în utilizarea codurilor discrete de transponder radar secundar de supraveghere (codurile SSR), alocate în conformitate cu procedurile OACI și cu planul de navigație aeriană pentru regiunea europeană.
- (5) Ca urmare a creșterii traficului în ultimul deceniu, se constată o indisponibilitate constantă a codurilor SSR discrete necesare satisfacerii cererii în perioadele de vârf și, prin urmare, identificarea individuală a aeronavelor în spațiul aerian european nu poate fi garantată în prezent.
- (6) În vederea reducerii cererii globale de alocare de coduri SSR discrete pentru realizarea identificării individuale a aeronavelor, trebuie mobilizată, în mod armonizat, într-un volum definit de spațiu aerian din cadrul cerului unic european, o capacitate operațională inițială de utilizare a funcției de identificare a aeronavelor printr-un semnal de răspuns (*downlink*).
- (7) Pentru a optimiza disponibilitatea codurilor SSR discrete, furnizorii de servicii de navigație aeriană care nu vor avea capacitatea de a folosi o funcție de identificare a aeronavelor printr-un semnal de răspuns vor trebui să mobilizeze capacități îmbunătățite și armonizate de alocare automată a codurilor SSR aeronavelor.
- (8) Este necesar să se mobilizeze o capacitate de a utiliza funcția de identificare a aeronavelor printr-un semnal de răspuns în întregul spațiu aerian al cerului unic european pentru a nu mai fi nevoie de coduri SSR discrete la identificarea traficului aerian general desfășurat în conformitate cu normele de zbor instrumental.
- (9) Reducerea necesității de a alocă coduri SSR discrete la utilizarea funcției de identificare a aeronavelor printr-un semnal de răspuns poate fi cel mai bine obținută prin sistemul integrat de prelucrare inițială a planurilor de zbor care identifică zborurile eligibile pentru alocarea unui cod de vizibilitate convenit, precum și de furnizorii de servicii de navigație aeriană care alocă codul de vizibilitate convenit zborurilor eligibile atunci când identificarea cu ajutorul funcției de identificare a aeronavelor printr-un semnal de răspuns se face cu succes.
- (10) Funcția de identificare a aeronavelor printr-un semnal de răspuns poate fi utilizată pentru identificarea individuală a aeronavelor numai dacă furnizorii de servicii de navigație aeriană instalează senzori de supraveghere corespunzători, sisteme de prelucrare și distribuire a datelor de supraveghere, sistemul de prelucrare a datelor de zbor, utilizează comunicații aer-sol și sol-sol, ecranul controlorului și prevăd proceduri și instruire a personalului.
- (11) Măsura în care furnizorii de servicii de navigație aeriană pot recurge la capacitatea de a utiliza funcția de identificare a aeronavelor printr-un semnal de răspuns pentru a reduce necesitatea de alocare a codurilor SSR discrete depinde de nivelul de echipare a aeronavelor cu această funcție, de gradul în care rutele respectivelor aeronave

<sup>(1)</sup> JO L 96, 31.3.2004, p. 26.<sup>(2)</sup> JO L 96, 31.3.2004, p. 1.

intră în aria de acoperire contiguă a sistemelor care oferă această capacitate și de cerința generală de a asigura eficiența și siguranța operațiunilor.

- (12) Controlorii trebuie să fie avertizați cu privire la duplicarea neintenționată a codurilor SSR alocate mai mult decât unei singure aeronave pentru a se preveni posibila identificare eronată a aeronavelor.
- (13) Aplicarea uniformă a unor proceduri specifice în cadrul spațiului aerian al cerului unic european este esențială pentru asigurarea interoperabilității și a continuității operațiunilor.
- (14) Toate modificările aduse instalațiilor și serviciilor ca urmare a punerii în aplicare a prezentului regulament trebuie introduse de statele membre în Planul european de navigație aeriană al OACI prin intermediul procedurii obișnuite de modificare.
- (15) Prezentul regulament nu trebuie să se aplice operațiunilor și instruirii militare menționate la articolul 1 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004.
- (16) În vederea menținerii sau a îmbunătățirii nivelurilor existente de siguranță în exploatare, statele membre trebuie să aibă obligația de a asigura realizarea de către părțile vizate a unei evaluări a siguranței, care să includă procese de identificare a pericolelor și de evaluare și reducere a riscurilor. Implementarea armonizată a unor astfel de procese în sistemele reglementate prin prezentul regulament necesită identificarea unor cerințe specifice de siguranță pentru toate cerințele de interoperabilitate și performanță.
- (17) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 552/2004, normele de aplicare a interoperabilității trebuie să descrie procedurile specifice de evaluare a conformității care vor fi folosite fie pentru evaluarea conformității, fie pentru evaluarea adecvării pentru utilizare a componentelor, precum și pentru verificarea sistemelor.
- (18) În cazul serviciilor de trafic aerian furnizate în principal aeronavelor care zboară în regim de trafic aerian general sub supraveghere militară, constrângerile legate de achizițiile publice ar putea împiedica respectarea prezentului regulament.
- (19) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru cerul unic,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

#### Articolul 1

##### Obiect

Prezentul regulament stabilește cerințe în materia sistemelor care contribuie la furnizarea de informații de supraveghere, a componentelor acestora și a procedurilor asociate, pentru a asigura identificarea individuală lipsită de ambiguități și continuă a aeronavelor în cadrul EATMN.

#### Articolul 2

##### Domeniu de aplicare

- (1) Prezentul regulament se aplică lanțului de supraveghere alcătuit din:
- (a) componentele sistemelor de supraveghere aflate la bordul aeronavelor și procedurile asociate;
- (b) sistemele de supraveghere de la sol, componentele acestora și procedurile asociate;
- (c) sistemele și procedurile aferente serviciilor de trafic aerian, în special sistemele de prelucrare a datelor de zbor, sistemele de prelucrare a datelor de supraveghere și sistemele de interfață om-mașină;
- (d) sistemele de comunicații sol-sol și aer-sol, componentele acestora și procedurile asociate utilizate pentru distribuirea datelor de supraveghere.
- (2) Prezentul regulament se aplică tuturor zborurilor din categoria traficului aerian general în conformitate cu normele de zbor instrumental în cadrul spațiului aerian definit la articolul 1 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>(1)</sup>.

#### Articolul 3

##### Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile de la articolul 2 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004.

Se aplică, de asemenea, definițiile următoare:

- (1) „identificarea unei aeronave” înseamnă un grup de litere, cifre sau o combinație de litere și cifre, care fie este identic cu indicativul aeronavei utilizat în comunicațiile aer-sol, fie este echivalentul codat al acestuia, și care este utilizat pentru identificarea aeronavei în comunicațiile sol-sol pentru serviciile de trafic aerian;
- (2) „codul SSR” înseamnă unul dintre cele 4 096 de coduri de identitate asociate radarelor secundare de supraveghere care poate fi transmis de componentele sistemelor de supraveghere de la bordul aeronavei;
- (3) „codul SSR discret” înseamnă un cod de identitate asociat radarelor secundare de supraveghere format din patru cifre, ultimele două dintre acestea nefiind „00”;
- (4) „identificarea unei aeronave printr-un semnal de răspuns” înseamnă identificarea aeronavei transmisă de componentele sistemelor de supraveghere de la bordul aeronavei prin intermediul unui sistem de supraveghere aer-sol;
- (5) „codul de vizibilitate” înseamnă un cod SSR individual destinat unor scopuri speciale;
- (6) „survol” înseamnă un zbor care intră într-un spațiu aerian definit dinspre un sector adiacent, care apoi tranzitează respectivul spațiu aerian definit și care iese din acesta într-un sector adiacent din afara lui;

<sup>(1)</sup> JO L 96, 31.3.2004, p. 20.

- (7) „zbor de sosire” înseamnă un zbor care intră într-un spațiu aerian definit dinspre un sector adiacent, care apoi tranzitează respectivul spațiu aerian definit și care aterizează într-un punct de destinație din cadrul acestui spațiu aerian definit;
- (8) „zbor de plecare” înseamnă un zbor care are ca punct de plecare un aerodrom dintr-un spațiu aerian definit, care apoi tranzitează respectivul spațiu aerian definit și care fie aterizează pe un aerodrom din spațiul aerian definit, fie iese din acesta într-un sector adiacent din afara lui;
- (9) „operator” înseamnă o persoană, o organizație sau o întreprindere care exploatează aeronave sau oferă servicii de exploatare a acestora;
- (10) „lista de alocare a codurilor” înseamnă un document care prezintă repartizarea globală a codurilor SSR între statele membre și unitățile de servicii de trafic aerian (ATS), convenit de statele membre și publicat în planul de navigație aeriană al OACI pentru regiunea europeană;
- (11) „lanț de supraveghere în cooperare” înseamnă un lanț de supraveghere care necesită atât componentele de la sol, cât și pe cele de bord pentru a determina elementele de date de supraveghere;
- (12) „sistem integrat de prelucrare inițială a planurilor de zbor” înseamnă un sistem din cadrul rețelei europene de gestionare a traficului aerian prin care se oferă, în spațiul aerian care face obiectul prezentului regulament, un serviciu centralizat de prelucrare și distribuție a planurilor de zbor care se ocupă de recepționarea, validarea și distribuția planurilor de zbor.
- (4) Furnizorii de servicii de navigație aeriană care realizează identificarea individuală a aeronavelor cu ajutorul codurilor SSR discrete în afara spațiului aerian definit în anexa I se asigură că respectă cerințele stabilite în anexa III.
- (5) Furnizorii de servicii de navigație aeriană se asigură că:
- (a) sistemele menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (b), (c) și (d) sunt introduse în funcție de necesitatea de a veni în sprijinul cerințelor prevăzute la alineatele (3) și (4) ale prezentului articol;
- (b) sistemele sau procedurile menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (b), (c) și (d) sunt instalate în funcție de necesitatea de a informa controlorii atunci când survine dubla alocare neintenționată a codurilor SSR.
- (6) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că:
- (a) volumele de spațiu aerian sunt declarate serviciului de prelucrare și distribuție centralizată a planificării zborurilor menționat la punctul 1 din anexa II cu scopul de a veni în sprijinul cerințelor de la alineatele (1) și (2) ale prezentului articol și de la litera (b) a prezentului alineat;
- (b) sistemul integrat de prelucrare inițială a planurilor de zbor comunică tuturor furnizorilor de servicii de navigație aeriană vizați care sunt zborurile eligibile pentru utilizarea codului de vizibilitate menționat la litera (c);
- (c) toate statele membre convin, în concertare cu țările terțe europene, asupra unui singur cod de vizibilitate care să fie alocat exclusiv aeronavelor a căror identificare individuală se realizează cu ajutorul funcției de identificare a aeronavelor printr-un semnal de răspuns.

#### Articolul 4

##### Cerințe de performanță

- (1) Statele membre responsabile de furnizarea serviciilor de trafic aerian în spațiul aerian definit în anexa I se asigură că există capacitatea necesară pentru a realiza identificarea individuală a aeronavelor cu ajutorul identificării aeronavelor printr-un semnal de răspuns pentru:
- (a) cel puțin 50 % din toate survolurile în spațiul aerian definit al fiecărui stat membru; și
- (b) cel puțin 50 % din numărul total combinat al tuturor zborurilor de sosire și de plecare din spațiul aerian definit al fiecărui stat membru.
- (2) Furnizorii de servicii de navigație aeriană se asigură că este târziu la 2 ianuarie 2020, lanțul de supraveghere prin cooperare deține capacitatea necesară care să le permită să realizeze identificarea individuală a aeronavelor cu ajutorul funcției de identificare a aeronavelor printr-un semnal de răspuns.
- (3) Furnizorii de servicii de navigație aeriană care realizează identificarea individuală a aeronavelor cu ajutorul funcției de identificare a aeronavelor printr-un semnal de răspuns se asigură că respectă cerințele stabilite în anexa II.

#### Articolul 5

##### Cerințe de siguranță

- (1) Statele membre se asigură că, înainte de orice modificare a sistemelor existente menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (b), (c) și (d) sau de introducerea de sisteme noi, părțile implicate realizează o evaluare a siguranței, care să includă identificarea pericolelor, evaluarea și reducerea riscurilor.
- (2) În cadrul evaluărilor indicate la alineatul (1) se iau în considerare cel puțin cerințele stabilite în anexa IV.

#### Articolul 6

##### Conformitatea componentelor sau adecvarea lor la utilizarea dată

Înainte de emiterea unei declarații CE de conformitate sau de adecvare la utilizarea dată, prevăzută la articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 552/2004, producătorii de componente ale sistemelor menționate la articolul 2 alineatul (1) din prezentul regulament sau reprezentanții autorizați ai acestora stabiliți în Uniune evaluează conformitatea sau adecvarea la utilizarea dată a componentelor respective în conformitate cu cerințele prevăzute în anexa V.

Cu toate acestea, procesele de certificare în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>(1)</sup> se consideră ca proceduri acceptabile pentru evaluarea conformității componentelor dacă includ demonstrarea conformării cu cerințele aplicabile de interoperabilitate, performanță și siguranță prevăzute de prezentul regulament.

#### Articolul 7

##### Verificarea sistemelor

(1) Furnizorii de servicii de navigație aeriană care pot demonstra sau care au demonstrat că îndeplinesc condițiile stabilite în anexa VI efectuează o verificare a sistemelor menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (b), (c) și (d), în conformitate cu cerințele stabilite în partea A a anexei VII.

(2) Furnizorii de servicii de navigație aeriană care nu pot demonstra că îndeplinesc condițiile prevăzute în anexa VI subcontractează unui organism notificat verificarea sistemelor menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (b), (c) și (d). Această verificare se efectuează în conformitate cu cerințele prevăzute în partea B a anexei VII.

(3) Procesele de certificare conforme cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 se consideră proceduri acceptabile pentru verificarea sistemelor dacă acestea includ demonstrarea conformității cu cerințele de performanță și de siguranță aplicabile, prevăzute de prezentul regulament.

#### Articolul 8

##### Cerințe suplimentare pentru furnizorii de servicii de navigație aeriană

(1) Furnizorii de servicii de navigație aeriană se asigură că toți membrii personalului vizat sunt informați corespunzător cu privire la cerințele prevăzute în prezentul regulament și că sunt pregătiți pentru atribuțiile lor de serviciu.

(2) Furnizorii de servicii de navigație aeriană:

(a) elaborează și păstrează manuale de operare care cuprind instrucțiunile și informațiile necesare pentru ca toți membrii personalului vizat să poată aplica prezentul regulament;

(b) se asigură că manualele menționate la litera (a) sunt accesibile și ținute la zi în permanență, actualizarea și distribuția lor făcând obiectul unui management adecvat al calității și al configurației documentației;

(c) se asigură că metodele de lucru și procedurile de operare sunt conforme cu prezentul regulament.

#### Articolul 9

##### Cerințe suplimentare pentru operatori

(1) Operatorii iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că membrii personalului care exploatează și întreține echipa-

mente de supraveghere sunt informați în mod corespunzător în legătură cu dispozițiile pertinente ale prezentului regulament, că sunt instruiți corespunzător funcțiilor pe care le exercită și că sunt disponibile în carlingă instrucțiuni de utilizare a acestor echipamente.

(2) Operatorii iau toate măsurile necesare pentru a asigura că funcția de identificare a aeronavelor printr-un semnal de răspuns este disponibilă în aeronavă atunci când acest lucru este necesar din punct de vedere operațional, după cum se prevede la articolul 4 alineatele (1) și (2).

(3) Operatorii se asigură că funcția de identificare a aeronavelor printr-un semnal de răspuns prevăzută la alineatul (4) corespunde cu cerințele de la punctul 7 – „identificarea aeronavei” din planul de zbor menționat la punctul 2 din anexa la Regulamentul (CE) nr. 1033/2006 al Comisiei<sup>(2)</sup>.

(4) Operatorii aeronavelor care au capacitatea de a modifica, atunci când sunt în aer, funcția de identificare a aeronavelor printr-un semnal de răspuns prevăzută la alineatul (2) se asigură că funcția de identificare a aeronavelor printr-un semnal de răspuns nu este modificată în timpul zborului, cu excepția cazului în care acest lucru este cerut de furnizorul de servicii de navigație aeriană.

#### Articolul 10

##### Cerințe suplimentare pentru statele membre

Statele membre asigură respectarea dispozițiilor prezentului regulament, inclusiv publicarea informațiilor pertinente în publicațiile de informare aeronautică naționale.

#### Articolul 11

##### Scutiri

(1) În cazurile specifice ale zonelor de apropiere în care serviciile de trafic aerian sunt furnizate de unități militare sau sub supraveghere militară și atunci când există constrângeri legate de achizițiile publice care împiedică respectarea articolului 4 alineatul (2), statele membre transmit Comisiei, până la 31 decembrie 2017 cel târziu, data conformării cu cerințele privind identificarea aeronavelor printr-un semnal de răspuns, care nu poate depăși 2 ianuarie 2025.

(2) După consultarea administratorului de rețea și cel târziu la 31 decembrie 2018, Comisia poate revizui scutirile comunicate în temeiul alineatului (1) care ar putea avea un impact semnificativ asupra EATMN.

#### Articolul 12

##### Intrare în vigoare și aplicare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament se aplică de la 9 februarie 2012.

<sup>(1)</sup> JO L 79, 19.3.2008, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 186, 7.7.2006, p. 46.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 22 noiembrie 2011.

*Pentru Comisie*  
*Președintele*  
José Manuel BARROSO

---

## ANEXA I

**Spațiul aerian menționat la articolul 4 alineatele (1) și (4)**

Spațiul aerian menționat la articolul 4 alineatele (1) și (4) include următoarele regiuni de informare a zborurilor (*Flight Information Regions - FIR*) și regiuni superioare de informare a zborurilor (*Upper Flight Information Regions - UIR*):

- (1) FIR Viena;
  - (2) FIR Praga;
  - (3) FIR/UIR Bruxelles;
  - (4) FIR-urile Bordeaux, Brest, Marsilia, Paris și Reims FIRS și UIR Franța;
  - (5) FIR-urile Bremen, Langen și München și UIR-urile Hanovra și Rin;
  - (6) FIR Atena și UIR Grecia;
  - (7) FIR Budapesta;
  - (8) FIR/UIR Brindisi, FIR/UIR Milano și FIR/UIR Roma;
  - (9) FIR Amsterdam;
  - (10) FIR București.
-

## ANEXA II

**Cerințele de performanță menționate la articolul 4 alineatul (3)**

1. Volumele de spațiu aerian în care identificarea individuală a aeronavelor se realizează cu ajutorul funcției de identificare a aeronavelor printr-un semnal de răspuns sunt declarate serviciului de prelucrare și distribuire centralizată a planificării zborurilor pentru introducerea în sistemul integrat de prelucrare inițială a planurilor de zbor.
  2. Cu excepția cazului în care se aplică una dintre condițiile stabilite la punctul 3, codul de vizibilitate prevăzut la articolul 4 alineatul (6) litera (c) se alocă aeronavelor care pleacă sau aeronavelor pentru care, conform alineatului (6), este necesară modificarea codului, dacă:
    - (a) identificarea aeronavei printr-un semnal de răspuns coincide cu înregistrarea corespunzătoare din planul de zbor pentru aeronava respectivă;
    - (b) sistemul integrat de prelucrare inițială a planurilor de zbor a comunicat că aeronava este eligibilă pentru alocarea codului de vizibilitate.
  3. Codul de vizibilitate nu se alocă aeronavelor menționate la punctul 2 dacă este aplicabilă oricare dintre următoarele condiții:
    - (a) un furnizor de servicii de navigație aeriană care se confruntă cu întreruperi neplanificate în funcționarea senzorilor de supraveghere de la sol a adoptat măsuri de urgență care necesită alocarea de coduri SSR discrete aeronavelor;
    - (b) s-au adoptat măsuri militare de urgență cu caracter excepțional care impun furnizorilor de servicii de navigație aeriană să aloce coduri SSR discrete aeronavelor; sau
    - (c) o aeronavă eligibilă pentru alocarea codului de vizibilitate prevăzut la articolul 4 alineatul (6) litera (c) iese sau este deviată în afara volumului de spațiu aerian menționat la punctul 1.
  4. Aeronavelor cărora nu li s-a alocat codul de vizibilitate prevăzut la articolul 4 alineatul (6) litera (c) li se alocă un cod SSR care este în conformitate cu o listă de alocare a codurilor convenită de statele membre în concertare cu țările terțe europene.
  5. Atunci când unei aeronave i s-a alocat un cod SSR, se efectuează în cel mai scurt timp posibil o verificare care să confirme că pilotul a selectat un cod SSR identic cu cel alocat zborului.
  6. Codurile SSR alocate aeronavelor transferate de la furnizorii de servicii de navigație aeriană din statele învecinate sunt automat verificate pentru a se vedea dacă alocările pot fi păstrate în conformitate cu o listă de alocare a codurilor convenită de statele membre în concertare cu țările terțe europene.
  7. Cu furnizorii învecinați de servicii de navigație aeriană care realizează identificarea individuală a aeronavelor prin coduri SSR discrete se încheie acorduri formale care să cuprindă cel puțin:
    - (a) o obligație pentru furnizorii de servicii de navigație aeriană învecinați de a transfera aeronave cu coduri SSR discrete verificate, alocate în conformitate cu o listă de alocare a codurilor convenită de statele membre în concertare cu țările terțe europene;
    - (b) o obligație de a informa unitățile acceptante cu privire la orice nereguli observate în funcționarea componentelor sistemelor de supraveghere aflate la bordul aeronavelor.
-

## ANEXA III

**Cerințele de performanță menționate la articolul 4 alineatul (4)**

Sistemele individuale utilizate pentru alocarea codurilor SSR au următoarele capacități funcționale:

- (a) codurile SSR se alocă automat aeronavelor în conformitate cu o listă de alocare a codurilor convenită de statele membre în concertare cu țările terțe europene;
- (b) codurile SSR alocate aeronavelor transferate de la furnizorii de servicii de navigație aeriană din statele învecinate se verifică pentru a se vedea dacă alocările pot fi păstrate în conformitate cu o listă de alocare a codurilor convenită de statele membre în concertare cu țările terțe europene;
- (c) codurile SSR se împart în categorii diferite pentru a permite alocarea diferențiată a codurilor;
- (d) codurile SSR din diferitele categorii menționate la litera (c) se alocă în funcție de direcțiile zborurilor;
- (e) alocarea multiplă simultană a aceluiași cod SSR se face în cazul zborurilor efectuate în direcții care nu intră în conflict.

---

## ANEXA IV

**Cerințele menționate la articolul 5**

1. Cerințele de performanță indicate la articolul 4 alineatele (3), (4), (5) litera (b) și (6).
2. Cerințele suplimentare indicate la articolul 9 alineatele (1), (2), (3) și (4).

---



## ANEXA V

**Cerințele privind evaluarea conformității sau a adecvării la utilizarea dată a componentelor menționate la articolul 6**

1. Activitățile de verificare a conformității demonstrează conformitatea componentelor cu cerințele aplicabile din prezentul regulament sau adecvarea acestora la utilizarea dată atunci când funcționează în mediul de testare.
  2. Producătorul gestionează activitățile de evaluare a conformității și, în special:
    - (a) stabilește mediul de testare corespunzător;
    - (b) verifică dacă planul de testare descrie componentele în mediul de testare;
    - (c) verifică dacă planul de testare acoperă toate cerințele aplicabile;
    - (d) asigură consecvența și calitatea documentației tehnice și ale planului de testare;
    - (e) planifică organizarea testelor, personalul, instalarea și configurarea platformei de testare;
    - (f) efectuează inspecțiile și testele în conformitate cu planul de testare;
    - (g) întocmește raportul care prezintă rezultatele inspecțiilor și testelor.
  3. Producătorul se asigură că cerințele aplicabile din prezentul regulament sunt respectate de componentele menționate la articolul 6, integrate în mediul de testare.
  4. După verificarea cu succes a conformității sau a adecvării la utilizarea dată, producătorul întocmește, pe propria răspundere, declarația CE de conformitate sau de adecvare la utilizarea dată, specificând în special cerințele aplicabile din prezentul regulament îndeplinite de componenta respectivă, precum și condițiile de utilizare asociate, în conformitate cu punctul 3 din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 552/2004.
-

## ANEXA VI

**Condițiile menționate la articolul 7 alineatele (1) și (2)**

1. Furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să aplice, în cadrul organizației sale, metode de raportare care asigură și demonstrează imparțialitate și obiectivitate în activitățile de verificare.
  2. Furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să se asigure că personalul implicat în procesele de verificare efectuează verificările cu cea mai mare integritate profesională posibilă și cu cel mai înalt grad de competență tehnică posibilă și că nu este supus niciunei presiuni și niciunui stimulente, în special de natură financiară, care ar putea să îi afecteze modul de evaluare sau rezultatele verificărilor pe care le efectuează, în special din partea persoanelor sau a grupurilor de persoane afectate de rezultatele verificărilor.
  3. Furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să se asigure că personalul implicat în procesele de verificare are acces la echipamente care să îi permită să efectueze în mod adecvat verificările necesare.
  4. Furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să se asigure că personalul implicat în procesele de verificare are o pregătire tehnică și profesională solidă, cunoștințe satisfăcătoare privind cerințele verificărilor pe care trebuie să le efectueze, o experiență adecvată în ceea ce privește astfel de operațiuni și capacitatea necesară pentru a redacta declarațiile, înregistrările și rapoartele care demonstrează efectuarea verificărilor.
  5. Furnizorul de servicii de navigație aeriană trebuie să se asigure că personalul implicat în procesele de verificare poate executa verificările cu imparțialitate. Remunerarea personalului nu depinde de numărul de verificări efectuate sau de rezultatele acestora.
-

## ANEXA VII

## PARTEA A

**Cerințele privind verificarea sistemelor menționate la articolul 7 alineatul (1)**

1. Verificarea sistemelor menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (b), (c) și (d) demonstrează conformitatea respectivelor sisteme cu cerințele de interoperabilitate, performanță și siguranță prevăzute de prezentul regulament, într-un mediu de evaluare care să reflecte mediul de funcționare al acestor sisteme.
2. Verificarea sistemelor prevăzute la articolul 2 alineatul (1) literele (b), (c) și (d) se realizează în conformitate cu practici de testare adecvate și recunoscute.
3. Instrumentele de testare utilizate pentru verificarea sistemelor prevăzute la articolul 2 alineatul (1) literele (b), (c) și (d) au funcții adecvate.
4. Verificarea sistemelor indicate la articolul 2 alineatul (1) literele (b), (c) și (d) duce la obținerea elementelor dosarului tehnic prevăzut la punctul 3 din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 552/2004, printre care se numără elementele următoare:
  - (a) descrierea implementării;
  - (b) raportul inspecțiilor și al testelor realizate înainte de darea în exploatare a sistemului.
5. Furnizorul de servicii de navigație aeriană gestionează activitățile de verificare și, în special:
  - (a) stabilește mediul adecvat de evaluare operațională și tehnică, care să reflecte mediul de funcționare;
  - (b) verifică dacă planul de testare descrie integrarea sistemelor prevăzute la articolul 2 alineatul (1) literele (b), (c) și (d) într-un mediu de evaluare operațională și tehnică;
  - (c) verifică dacă planul de testare acoperă toate cerințele de performanță și siguranță aplicabile prevăzute de prezentul regulament;
  - (d) asigură consecvența și calitatea documentației tehnice și ale planului de testare;
  - (e) planifică organizarea testelor, personalul, instalarea și configurarea platformei de testare;
  - (f) efectuează inspecțiile și testele după cum se specifică în planul de testare;
  - (g) întocmește raportul care prezintă rezultatele inspecțiilor și testelor.
6. Furnizorul de servicii de navigație aeriană se asigură că sistemele prevăzute la articolul 2 alineatul (1) literele (b), (c) și (d) utilizate într-un mediu de evaluare operațională îndeplinesc cerințele de performanță și siguranță prevăzute de prezentul regulament.
7. După încheierea verificării conformității, furnizorii de servicii de navigație aeriană întocmesc declarația CE de verificare a sistemelor și o înaintează autorității naționale de supraveghere însoțită de dosarul tehnic, după cum se prevede la articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 552/2004.

## PARTEA B

**Cerințele privind verificarea sistemelor menționate la articolul 7 alineatul (2)**

1. Verificarea sistemelor menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (b), (c) și (d) demonstrează conformitatea respectivelor sisteme cu cerințele de interoperabilitate, performanță și siguranță prevăzute de prezentul regulament, într-un mediu de evaluare care reflectă mediul de funcționare al acestor sisteme.
2. Verificarea sistemelor indicate la articolul 2 alineatul (1) literele (b), (c) și (d) se realizează în conformitate cu practici de testare adecvate și recunoscute.

3. Instrumentele de testare utilizate pentru verificarea sistemelor prevăzute la articolul 2 alineatul (1) literele (b), (c) și (d) au funcții adecvate.
  4. Verificarea sistemelor indicate la articolul 2 alineatul (1) literele (b), (c) și (d) duce la obținerea elementelor dosarului tehnic prevăzut la punctul 3 din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 552/2004, printre care se numără elementele următoare:
    - (a) descrierea implementării;
    - (b) raportul inspecțiilor și al testelor realizate înainte de darea în exploatare a sistemului.
  5. Furnizorul de servicii de navigație aeriană stabilește mediul adecvat de evaluare operațională și tehnică, care reflectă mediul de funcționare, și dispune efectuarea activităților de verificare de către un organism notificat.
  6. Organismul notificat gestionează activitățile de verificare și, în special:
    - (a) verifică dacă planul de testare descrie integrarea sistemelor prevăzute la articolul 2 alineatul (1) literele (b), (c) și (d) într-un mediu de evaluare operațională și tehnică;
    - (b) verifică dacă planul de testare acoperă toate cerințele de performanță și siguranță aplicabile prevăzute de prezentul regulament;
    - (c) asigură consecvența și calitatea documentației tehnice și ale planului de testare;
    - (d) planifică organizarea testelor, personalul, instalarea și configurarea platformei de testare;
    - (e) efectuează inspecțiile și testele după cum se specifică în planul de testare;
    - (f) întocmește raportul care prezintă rezultatele inspecțiilor și testelor.
  7. Organismul notificat se asigură că sistemele menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (b), (c) și (d) utilizate într-un mediu de evaluare operațională îndeplinesc cerințele de performanță și siguranță prevăzute de prezentul regulament.
  8. După încheierea cu succes a sarcinilor de verificare, organismul notificat întocmește un certificat de conformitate în legătură cu sarcinile pe care le-a îndeplinit.
  9. Ulterior, furnizorul de servicii de navigație aeriană întocmește declarația CE de verificare a sistemelor și o înaintază autorității naționale de supraveghere însoțită de dosarul tehnic, după cum se prevede la articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 552/2004.
-