

Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet

► **B**

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 73/2010

av den 26 januari 2010

om kvalitetskraven på flygdata och flyginformation för ett gemensamt europeiskt luftrum

(Text av betydelse för EES)

(EUT L 23, 27.1.2010, s. 6)

Ändrad genom:

Officiella tidningen

	nr	sida	datum
► <u>M1</u> Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1029/2014 av den 26 september 2014	L 284	9	30.9.2014

**KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 73/2010**

av den 26 januari 2010

om kvalitetskraven på flygdata och flyginformation för ett gemensamt europeiskt luftrum

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst ("förordning om driftskompatibilitet")⁽¹⁾, särskilt artikel 3.5,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet ("ramförordning")⁽²⁾, särskilt artikel 8.1, och

av följande skäl:

- (1) Flygdata och flyginformation av lämplig kvalitet krävs för att trygga säkerheten och stödja nya driftskoncept inom det europeiska nätet för flygledningstjänst (nedan kallat *EATMN*).
- (2) Den internationella civila luftfartsorganisationen (nedan kallad *Icao*) har definierat kvalitetskrav avseende flygdata och flyginformation i fråga om noggrannhet, upplösning och integritet som ska uppfyllas och bibehållas inom *EATMN* vid behandling av flygdata och flyginformation.
- (3) Dessa *Icao*-krav anses utgöra en tillräcklig grund för de nuvarande datakvalitetskraven men det finns kända brister som bör åtgärdas, särskilt för att stödja framtida tillämpningar.
- (4) Bilaga 15 till konventionen angående internationell civil luftfart (nedan kallad *Chicagokonventionen*) bör utgöra huvudreferenspunkten för datakvalitetskraven. Referenser till bestämmelser i bilaga 15 till *Chicagokonventionen* bör inte automatiskt utgöra en referens till bilaga 4 till *Chicagokonventionen* eller andra bilagor till den konventionen.
- (5) En undersökning av den nuvarande situationen har visat att kvalitetskraven för flygdata och flyginformation inte alltid uppfylls inom *EATMN*. Detta gäller särskilt kraven på noggrannhet och integritet.
- (6) En betydande del av arbetet är fortfarande pappersbaserat och manuellt inom flygdatakedjan, vilket leder till att det finns många möjligheter att göra fel och att datakvaliteten försämrats. Åtgärder måste därför vidtas för att förbättra situationen.

⁽¹⁾ EUT L 96, 31.3.2004, s. 26.

⁽²⁾ EUT L 96, 31.3.2004, s. 1.

▼B

- (7) Eurocontrol har inom ramen för artikel 8.1 i förordning (EG) nr 549/2004 fått i uppdrag att utforma krav som kompletterar och stärker bilaga 15 till Chicagokonventionen för att uppnå flyginformation med tillräcklig kvalitet. Denna förordning grundar sig på den rapport av den 16 oktober 2007 som blev resultatet av uppdraget.
- (8) I enlighet med kraven i förordning (EG) 552/2004 ska flyginformation gradvis tillhandahållas i elektronisk form på grundval av ett gemensamt överenskommet och standardiserat dataregister. Dessa krav bör så småningom gälla alla flygdata och all flyginformation inom denna förordnings tillämpningsområde.
- (9) Denna förordning bör inte omfatta militära operationer och militär träning i enlighet med artikel 1.2 i förordning (EG) nr 549/2004.
- (10) Militära organisationer som tillhandahåller flyginformation för användning inom den allmänna flygtrafiken utgör en viktig del i dataförfarandet för luftfarten och medlemsstaterna bör därför säkerställa att kvaliteten på dessa data är tillräcklig för den avsedda användningen.
- (11) Tillhandahållande och publicering i god tid av nya eller ändrade flygdata och ny eller ändrad flyginformation i enlighet med Icaos och medlemsstaternas ändringar och krav på uppdateringscykler anses vara ett viktigt stöd för att uppnå en god datakvalitet.
- (12) Medlemsstaterna bör utöva en effektiv styrning och kontroll över all verksamhet som syftar till att ta fram flygdata och flyginformation för att säkerställa att data tillhandahålls med en kvalitet som är tillräcklig för den avsedda användningen.
- (13) De komponenter och förfaranden som används av framtagarna av data måste vara driftskompatibla med de system, komponenter och procedurer som används av leverantörer av flygbriefingstjänster för att möjliggöra en säker, sammanhängande och effektiv drift av EATMN.
- (14) För att verksamhetens säkerhetsnivå ska kunna bibehållas eller förbättras bör medlemsstaterna åläggas att se till att berörda parter genomför en säkerhetsbedömning som omfattar kartläggning av riskkällor, riskbedömning och kompenserande åtgärder för riskreducering. Ett harmoniserat genomförande av dessa förfaranden på system som omfattas av denna förordning kräver att specifika säkerhetskrav för all driftskompatibilitet och prestandakrav identifieras.
- (15) I enlighet med artikel 3.3 d i förordning (EG) nr 552/2004 bör genomförandebestämmelser för driftskompatibilitet beskriva de specifika förfarandena för överensstämmelsebedömningen som ska användas för att bedöma komponenternas överensstämmelse eller lämplighet samt kontrollen av systemen.

▼B

- (16) En rad olika parter påverkas av bestämmelserna i denna förordning. Den bör därför ta hänsyn till parternas individuella kunskaper och deltagande inom datakedjan för att säkerställa att bestämmelserna tillämpas gradvis för att uppnå den datakvalitet som krävs.
- (17) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från kommittén för det gemensamma luftrummet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

*Artikel 1***Syfte**

I denna förordning anges kvalitetskraven för flygdata och flyginformation i fråga om noggrannhet, upplösning och integritet.

*Artikel 2***Tillämpningsområde**

1. Denna förordning ska tillämpas på system inom det europeiska nätet för flygledningstjänst (EATMN), deras komponenter och tillhörande förfaranden som används för att ta fram, producera, lagra, hantera, behandla, överföra och distribuera flygdata och flyginformation.

Denna förordning ska tillämpas på följande flygdata och flyginformation:

- a) Det integrerade informationspaket som definieras i artikel 3.7 och som tillhandahålls av medlemsstaterna, med undantag av informationscirkulär.
- b) Elektroniska hinderdata, eller delar av dessa, i de fall då dessa tillhandahålls av medlemsstaterna.
- c) Elektroniska terrängdata, eller delar av dessa, i de fall då dessa tillhandahålls av medlemsstaterna.
- d) Karteringsdata för flygplatser, i de fall då dessa tillhandahålls av medlemsstaterna.

2. Denna förordning ska omfatta följande parter:

- a) Leverantörer av flygtrafiktjänster.
- b) Operatörer av de flygplatser och helikopterflygplatser för vilka procedurer avseende instrumentflygregler (IFR) eller speciella visuelflygregler har publicerats i nationella luftfartspublicationer.
- c) Offentliga eller privata enheter som i enlighet med denna förordning tillhandahåller
 - i) tjänster för framtagning och tillhandahållande av inmätningsdata,
 - ii) tjänster för procedurutformning,

▼B

- iii) elektroniska terrängdata,
- iv) elektroniska hinderdata.

3. Denna förordning ska gälla fram till den punkt där flygdata och/eller flyginformation tillhandahålls av leverantören av flygbriefingtjänsten för nästa tilltänkta användare.

Vid distribution med hjälp av fysiska medel ska denna förordning gälla fram till den punkt där flygdata och/eller flyginformation har tillhandahållits för den organisation som ansvarar för tillhandahållandet av den fysiska distributionstjänsten.

Vid automatisk distribution genom användning av en elektronisk direktförbindelse mellan leverantören av flygbriefingtjänsten och den enhet som tar emot flygdata och/eller flyginformation ska denna förordning gälla antingen

- a) fram till den punkt där nästa tilltänkta användare får tillgång till och extraherar flygdata och/eller flyginformation som leverantören av flygbriefingtjänsten innehar, eller
- b) fram till den punkt där flygdata och/eller flyginformation levereras av leverantören av flygbriefingtjänsten till nästa tilltänkta användares system.

*Artikel 3***Definitioner**

I denna förordning ska definitionerna i artikel 2 i förordning (EG) nr 549/2004 gälla. Dessutom gäller följande definitioner:

1. flygdata: en framställning av fakta, begrepp eller instruktioner för luftfarten på ett formaliserat sätt som är lämpligt för kommunikation, tolkning eller behandling.
2. flyginformation: information som ett resultat av insamling, analys och formatering av flygdata.
3. datakvalitet: konfidensgrad eller konfidensnivå för att de tillhandahållna data uppfyller de krav som användaren av data har i fråga om noggrannhet, upplösning och integritet.
4. noggrannhet: grad av överensstämmelse mellan det uppskattade eller uppmätta värdet och det sanna värdet.
5. upplösning: antal enheter eller siffror som anges eller används för ett uppmätt eller beräknat värde.
6. integritet: grad av säkerhet att ett dataobjekt och dess värde inte har förlorats eller ändrats sedan framtagandet eller sedan en tillåten ändring har genomförts.

▼M1

7. integrerat informationspaket (IAIP): ett paket i form av papper eller elektroniska media som består av följande komponenter:
 - a) Luftfartspublikationer (nedan kallade AIP), inklusive ändringar.
 - b) Supplement till AIP.

▼ M1

- c) NOTAM enligt definitionen i led 17 och informationsbulletiner inför flygning.
 - d) Informationscirkulär för luftfarten.
 - e) Checklistor och listor med giltiga NOTAM.
8. hinderdata: data om alla fasta (tillfälliga eller permanenta) och rörliga objekt eller delar av dessa, belägna på områden avsedda för luftfartygs markrörelser eller som helt eller delvis genomtränger fastställda hinderytor avsedda att skydda luftfartyg under flygning eller som är placerade utanför de definierade ytorna och har bedömts vara farliga för lufttrafik.

▼ B

9. terrängdata: data om jordens yta som innehåller naturligt förekommande objekt, såsom berg, kullar, åsar, dalar, ytvattenförekomster, permanenta is- och snötäcken exklusive hinder.

▼ M1

10. karteringsdata för flygplatser: data som samlas in för sammanställning av karteringsinformation för flygplatser.

▼ B

11. inmättningsdata: geospaciala data som har fastställts genom mätning eller inmätning.
12. procedurutformning: en kombination av flygdata och specifika flyginstruktioner för att definiera instrumentflygnings- och/eller instrumentutflygningsprocedurer som säkerställer tillräckliga flygsäkerhetsstandarder.

▼ M1

13. leverantör av flygbriefingtjänst: den organisation som ansvarar för tillhandahållandet av en flygbriefingtjänst, certifierad i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011.

▼ B

14. nästa tilltänkta användare: den enhet som tar emot flyginformation från leverantören av flygbriefingtjänst.
15. elektronisk direktförbindelse: en digital förbindelse mellan datorsystem så att data kan överföras mellan dem utan manuell interaktion.
16. dataobjekt: ett enskilt attribut i en komplett datamängd som är tilldelat ett värde som definierar dess aktuella status.
17. NOTAM: meddelande som distribueras via telekommunikation och innehåller information om tillkomst, beskaffenhet eller förändring av anläggningar, tjänster, procedurer eller riskkällor, om vilket kändedom i tid är av väsentlig betydelse för flygtrafiken.
18. digitalt NOTAM: en datamängd som innehåller information som ingår i ett NOTAM i ett strukturerat format som kan tolkas fullständigt av ett automatiserat datorsystem utan mänsklig tolkning.
19. framtagare av data: en enhet som ansvarar för framtagning av data.
20. framtagning av data: skapande av ett nytt dataobjekt med dess tillhörande värde, ändring av värdet av ett befintligt dataobjekt eller radering av ett befintligt dataobjekt.

▼B

21. giltighetsperiod: perioden mellan det datum och den tidpunkt då flyginformationen publicerades och det datum och den tidpunkt då informationen upphör att gälla.
22. datavalidering: ett förfarande för att säkerställa att data uppfyller kraven för den specificerade tillämpningen eller dess avsedda användning.
23. dataverifiering: utvärdering av resultatet av ett dataförfarande för luftfarten för att säkerställa riktighet och enhetlighet i fråga om ingångsdata och tillämpliga datastandarder, regler och konventioner som används i detta förfarande.

▼M1

24. kritiska data: data som klassificeras enligt led c i den integritetsklassificering som definieras i kapitel 1, avsnitt 1.1 i bilaga 15 till Chicagokonventionen om internationell civil luftfart (nedan kallad *Chicagokonventionen*).
25. viktiga data: data som klassificeras enligt led b i den integritetsklassificering som definieras i kapitel 1, avsnitt 1.1 i bilaga 15 till Chicagokonventionen.

▼B

KAPITEL II

KRAV AVSEENDE DRIFTSKOMPATIBILITET OCH PRESTANDA*Artikel 4***Datamängd**

De parter som avses i artikel 2.2 ska tillhandahålla flygdata och flyginformation i enlighet med de datamängdspecifikationer som beskrivs i bilaga I.

*Artikel 5***Datautväxling**

1. De parter som avses i artikel 2.2 ska säkerställa att de flygdata och den flyginformation som avses i artikel 2.1 andra stycket överförs mellan dem via en elektronisk direktförbindelse.
2. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 ska leverantörer av flygtrafiktjänster säkerställa att de flygdata och den flyginformation som avses i artikel 2.1 andra stycket överförs mellan dem i enlighet med de krav avseende datautväxlingsformat som anges i bilaga II.
3. Medlemsstaterna får utesluta digitala NOTAM-meddelanden från det datautväxlingsformat som avses i punkt 2.
4. Leverantörer av flygbriefingtjänster ska som ett minimum säkerställa att alla flygdata och all flyginformation som ingår i de AIP:er, AIP-ändringar och AIP-supplement som tillhandahålls av en medlemsstat görs tillgängliga för nästa tilltänkta användare
 - a) i enlighet med de publikationskrav som beskrivs i de Icao-standarder som avses i punkterna 4 och 8 i bilaga III,

▼B

- b) på ett sådant sätt att dokumentens innehåll och format kan läsas direkt på en datorskärm, och
- c) i enlighet med de krav avseende datautväxlingsformat som anges i bilaga II.

*Artikel 6***Datakvalitet**

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att leverantörerna av flygtrafik-tjänster uppfyller de datakvalitetskrav som anges i del A i bilaga IV.
2. När de parter som avses i artikel 2.2 tillhandahåller flygdata och/eller flyginformation ska de uppfylla de krav på bevisning som anges i del B i bilaga IV.
3. När de parter som avses i artikel 2.2 utbyter flygdata och/eller flyginformation med varandra ska de upprätta formella avtal i enlighet med de krav som anges i del C i bilaga IV.
4. När de parter som avses i artikel 2.2 verkar som framtagare av data ska de uppfylla de krav för framtagning av data som anges i del D i bilaga IV.
5. Leverantörer av flygbriefingtjänster ska säkerställa att de flygdata och den flyginformation som tillhandahålls av andra framtagare av data än dem som avses i artikel 2.2 görs tillgängliga för nästa tilltänkta användare med en kvalitet som är tillräcklig för den avsedda användningen.
6. När de parter som avses i artikel 2.2 utgör den enhet som ansvarar för den officiella begäran om framtagning av data, ska de säkerställa följande:
 - a) Att data skapas, ändras eller raderas i enlighet med deras anvisningar.
 - b) Att deras anvisningar om framtagning av data, utan att det påverkar tillämpningen av del C i bilaga IV, som ett minimum innehåller
 - i) en otvetydig beskrivning av de data som ska skapas, ändras eller raderas,
 - ii) en bekräftelse som anger vilken enhet data ska lämnas till,
 - iii) datum och tidpunkt då data ska tillhandahållas,
 - iv) det rapportformat för framtagning av data som ska användas av framtagaren av data.
7. De parter som avses i artikel 2.2 ska uppfylla de krav avseende dataförfaranden som anges i del E i bilaga IV.
8. De parter som avses i artikel 2.2 ska säkerställa att mekanismer för felrapportering, återkoppling och åtgärdande upprättas och används i enlighet med de krav som anges i del F i bilaga IV.

▼B*Artikel 7***Enhetlighet, aktualitet och personalens kompetens**

1. I de fall då flygdata och flyginformation finns angivna i mer än en medlemsstats AIP ska de leverantörer av flygbriefingtjänster som ansvarar för dessa AIP:er införa en mekanism för att säkerställa överensstämmelsen för den duplicerade informationen.

2. Leverantörer av flygbriefingtjänster ska säkerställa att flygdata- och flyginformationsobjekt som publiceras i respektive medlemsstats AIP:er förses med kommentarer som anger de objekt som inte uppfyller datakvalitetskraven enligt denna förordning.

3. Leverantörer av flygbriefingtjänster ska säkerställa att de mest aktuella uppdateringscyklerna som gäller AIP-ändringar och AIP-supplement offentliggörs.

4. De parter som avses i artikel 2.2 ska säkerställa att den personal som ansvarar för uppgifter som hör samman med tillhandahållandet av flygdata eller flyginformation görs medveten om och tillämpar följande:

- a) De krav gällande AIP-ändringar, AIP-supplement och NOTAM som återfinns i de Icao-standarder som avses i punkterna 5, 6 och 7 i bilaga III.
- b) De uppdateringscykler som är tillämpliga för de AIP-ändringar och AIP-supplement som avses i led a i denna punkt avseende de områden som de tillhandahåller flygdata och flyginformation för.

▼M1

5. De parter som avses i artikel 2.2 ska, utan att det påverkar tillämpningen av genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011, säkerställa att den personal som ansvarar för uppgifter som hör samman med tillhandahållandet av flygdata eller flyginformation är tillräckligt utbildad, kompetent och behörig för det arbete som den har att utföra.

▼B*Artikel 8***Krav avseende verktyg och programvara**

De parter som avses i artikel 2.2 ska säkerställa att alla verktyg och programvaror som används för att stödja framtagning, produktion, lagring, hantering, behandling och överföring av flygdata och/eller flyginformation överensstämmer med de krav som anges i bilaga V.

*Artikel 9***Dataskydd**

1. De parter som avses i artikel 2.2 ska säkerställa att flygdata och flyginformation skyddas i enlighet med de krav som anges i bilaga VI.

▼B

2. De parter som avses i artikel 2.2 ska säkerställa att spårbarheten bibehålls för varje dataobjekt under dess giltighetsperiod och under minst fem år efter den perioden eller till och med fem år efter avslutad giltighetsperiod för varje dataobjekt som beräknas eller härrör från detta, om den tidpunkten infaller senare.

KAPITEL III

KRAV AVSEENDE KVALITETS-, SÄKERHETS- OCH SKYDDSLEDNING*Artikel 10***Krav på ledningssystem****▼M1**

1. De parter som avses i artikel 2.2 ska, utan att det påverkar tillämpningen av genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011, genomföra och upprätthålla ett kvalitetsledningssystem som omfattar de aktiviteter som hör samman med tillhandahållandet av flygdata och flyginformation, enligt de krav som anges i del A i bilaga VII.

▼B

2. De parter som avses i artikel 2.2 ska säkerställa att det finns förfaranden definierade i det kvalitetsledningssystem som avses i punkt 1 i denna artikel för att uppfylla de mål gällande säkerhetsledningssystemet som anges i del B i bilaga VII och de mål gällande skyddsledningssystemet som anges i del C i bilaga VII.

3. De parter som avses i artikel 2.2 ska säkerställa att eventuella ändringar av de befintliga system som avses i artikel 2.1 första stycket eller införandet av nya system föregås av en säkerhetsbedömning som omfattar kartläggning av riskkällor, riskbedömning och kompenserande åtgärder för riskreducering.

4. Under säkerhetsbedömningen ska minst de krav som avses i artikel 7.3, bilaga I, bilaga II och punkterna 1 och 2 i del A i bilaga IV tas i beaktande och betraktas som säkerhetskrav.

KAPITEL IV

BEDÖMNING AV ÖVERENSSTÄMMELSE OCH ÖVRIGA KRAV*Artikel 11***Komponenternas överensstämmelse eller lämplighet**

Innan en EG-försäkran om komponenters överensstämmelse eller lämplighet enligt artikel 5 i förordning (EG) nr 552/2004 utfärdas ska tillverkaren av komponenter i de system som avses i artikel 2.1 första stycket i denna förordning, eller dennes i unionen etablerade befullmäktigade företrädare, bedöma komponenternas överensstämmelse eller lämplighet i enlighet med de krav som anges i bilaga VIII.

▼B*Artikel 12***Kontroll av system**

1. Leverantörer av flygtrafiktjänster, som styrker eller har styrkt att de uppfyller villkoren i bilaga IX ska kontrollera de system som avses i artikel 2.1 första stycket i enlighet med kraven i del A i bilaga X.
2. Leverantörer av flygtrafiktjänster, som inte kan styrka att de uppfyller villkoren i bilaga IX, ska i stället uppdra åt ett anmält organ att kontrollera de system som avses i artikel 2.1 första stycket. Kontrollen ska utföras i enlighet med kraven i del B i bilaga X.

*Artikel 13***Övriga krav**

De parter som avses i artikel 2.2 b och c ska

- a) se till att den personal som ansvarar för uppgifter som hör samman med framtagning, produktion, lagring, hantering, behandling, överföring och distribution av flygdata eller flyginformation i tillämpliga fall har genomgått erforderlig säkerhetsprövning,
- b) se till att den personal som ansvarar för uppgifter som hör samman med tillhandahållandet av flygdata eller flyginformation vederbörligen informeras om de krav som anges i denna förordning,
- c) utveckla och upprätthålla drifhandböcker med nödvändiga instruktioner och information så att den personal som ansvarar för uppgifter som hör samman med tillhandahållandet av flygdata eller flyginformation kan tillämpa denna förordning,
- d) se till att handböckerna enligt led c är tillgängliga och aktuella och att uppdateringar och spridning förvaltas på lämpligt sätt med avseende på kvalitet och dokumentationsutformning,
- e) se till att arbetsmetoder och operativa metoder överensstämmer med denna förordning.

KAPITEL V

SLUTBESTÄMMELSER*Artikel 14***Övergångsbestämmelser**

1. De medlemsstater som före ikraftträdandet av denna förordning till Icao har anmält en relevant skillnad i enlighet med artikel 38 i Chicago-konventionen kan behålla sina nationella bestämmelser avseende de områden som förtecknas i bilaga XI till denna förordning längst till och med den 30 juni 2014.

▼B

2. Flygdata och den flyginformation som har publicerats före den 1 juli 2013 och som inte har ändrats ska bringas i överensstämmelse med denna förordning senast den 30 juni 2017.

Artikel 15

Ikraftträdande och tillämpning

1. Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 1 juli 2013.

2. Genom undantag från punkt 1 andra stycket ska artikel 4, artikel 5.1, artikel 5.2, artikel 5.3 och artikel 5.4 c tillämpas från och med den 1 juli 2014.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

*BILAGA I***DATAMÄNGDSPECIFIKATIONER ENLIGT ARTIKEL 4**

DEL A

IAIP, karteringsdata för flygplatser och elektroniska hinderdata

1. De flygdata och den flyginformation som avses i artikel 2.1 andra stycket leden a, b och d ska tillhandahållas enligt en gemensam datamängdspecifikation som ska
 - a) dokumenteras antingen
 - genom användning av UML (Unified Modelling Language), enligt specifikationen i det dokument som avses i punkt 13 i bilaga III, i form av klassdiagram och tillhörande definitioner av klasser, attribut, associationer och listor över värden, eller
 - genom användning av en objektstypskatalog som anges i enlighet med den ISO-standard som avses i punkt 25 i bilaga III,
 - b) definiera, som individuella dataelement, varje luftfartsobjekttyp för vilka det finns ett krav att informationen ska publiceras i enlighet med de Icao-standarder som avses i punkt 10 i bilaga III och det Eurocae-dokument som avses i punkt 24 i bilaga III,
 - c) tillhandahålla en definition för varje attribut om vilka värden som är tillåtna i form av en datatyp, ett värdeintervall eller en förteckning,
 - d) inkludera en definition av en UTC-baserad tidsmodell som kan uttrycka hela livscykeln för en flygobjekttyp,
 - från det datum och den tidpunkt det skapades till det datum och den tidpunkt som det permanent drogs tillbaka,
 - inklusive de permanenta ändringar som utgör nya referenspunkter för objekttypen,
 - e) inkludera definitionen av de regler som kan begränsa möjliga värden för objekttypens egenskaper eller tidsmässiga variationer av dessa värden. Detta ska som ett minimum omfatta
 - begränsningar som innefattar noggrannhet, upplösning och integritet för positionsdata (horisontella och vertikala),
 - begränsningar som innefattar datans aktualitet,
 - f) tillämpa en namnkonvention för objekttyper, attribut och associationer, i vilken användning av förkortningar undviks,
 - g) basera beskrivningen av geometriska element (punkt, kurva, yta) på den ISO-standard som avses i punkt 14 i bilaga III,
 - h) basera beskrivningen av metadatainformation på den ISO-standard som avses i punkt 15 i bilaga III,
 - i) inkludera de metadataobjekt som finns upptagna i del C i bilaga I.
2. När det gäller ISO-standarderna ska det relevanta certifikat som utfärdats av en ackrediterad organisation anses uppfylla kraven. De parter som avses i artikel 2.2 ska acceptera att den nationella myndigheten på begäran får ta del av certifieringsunderlaget.

▼B

DEL B

Elektroniska terrängdatamängder

De elektroniska terrängdata som avses i artikel 2.1 andra stycket led c ska

▼M1

a) tillhandahållas digitalt i enlighet med de Icao-standarder som avses i punkterna 9, 9a och 12 i bilaga III,

▼B

b) inkludera de metadataobjekt som finns upptagna i del C i bilaga I.

DEL C

Metadata

Metadata för de datamängdsspecifikationer som finns definierade i del A och del B ska som ett minimum omfatta följande:

- a) Framtagaren av datan.
- b) Ändringar av data som har gjorts.
- c) De personer eller organisationer som har interagerat med datan och vid vilken tidpunkt detta har skett.
- d) Uppgifter om eventuellt utförd validering och verifiering av datan.
- e) Datum och tidpunkt då datan började gälla.
- f) För geospatiala data:
 - Den referensmodell för jorden som har använts.
 - Det koordinatsystem som har använts.
- g) För numeriska data:
 - Den statistiska noggrannheten för den mätning eller beräkningsmetod som har använts.
 - Upplösningen.
 - Den konfidensgrad som krävs enligt de Icao-standarder som avses i punkterna 1 och 12 i bilaga III och andra relevanta Icao-standarder.
- h) Uppgifter om vilka funktioner som har tillämpats om data har omvandlats/transformerats.
- i) Uppgifter om eventuella begränsningar beträffande användningen av data.

*BILAGA II***KRAV AVSEENDE DET UTVÄXLINGSFORMAT FÖR FLYGDATA
SOM AVSES I ARTIKEL 5**

DEL A

IAIP, karteringsdata för flygplatser och elektroniska hinderdata

1. De flygdata och den flyginformation som avses i artikel 2.1 andra stycket leden a, b och d ska formateras enligt en gemensam specifikation som ska
 - utnyttja den XML-specifikation (eXtensible Markup Language) som finns definierad i den ISO-standard som avses i punkt 17 i bilaga III för datakodning,
 - uttryckas i form av ett XML-schema; därutöver kan en schematron enligt definitionen i den ISO-standard som avses i punkt 19 i bilaga III användas för att uttrycka affärsregler,
 - möjliggöra utbyte av data för både enskilda objekttyper och grupper av objekttyper,
 - möjliggöra utbyte av referensinformation som ett resultat av förändringar,
 - vara strukturerade i enlighet med objekttyper, attribut och associationer för den definition av datamängd som finns i del A i bilaga I; karteringsreglerna ska även dokumenteras,
 - strikt genomföra de uppräknade förteckningarna av värden och intervall av värden som finns definierade för varje attribut i datamängden,
 - följa den GML-specifikation (Geography Markup Language) som finns definierad i den referens som avses i punkt 18 i bilaga III för kodning av geografisk information.
2. När det gäller ISO-standarderna ska det relevanta certifikat som utfärdats av en ackrediterad organisation anses uppfylla kraven. De parter som avses i artikel 2.2 ska acceptera att den nationella myndigheten på begäran får ta del av certifieringsunderlaget.

DEL B

Elektroniska terrängdata

1. De elektroniska terrängdata som avses i artikel 2.1 andra stycket led c ska tillhandahållas i ett gemensamt format som överensstämmer med de ISO-standarder som avses i punkterna 14–18 i bilaga III.
2. När det gäller ISO-standarderna ska det relevanta certifikat som utfärdats av en ackrediterad organisation anses uppfylla kraven. De parter som avses i artikel 2.2 ska acceptera att den nationella myndigheten på begäran får ta del av certifieringsunderlaget.

▼ **M1***BILAGA III***BESTÄMMELSER SOM AVSES I ARTIKLAR OCH BILAGOR**

1. Kapitel 3, avsnitt 3.7 (Quality management system) i bilaga 15 till Chicagokonventionen – Aeronautical Information Services (fjortonde upplagan – juli 2013, inklusive ändring nr 37).
2. Kapitel 3, avsnitt 1.2.1 (Horizontal reference system) i bilaga 15 till Chicagokonventionen – Aeronautical Information Services (fjortonde upplagan – juli 2013, inklusive ändring nr 37).
3. Kapitel 3, avsnitt 1.2.2 (Vertical reference system) i bilaga 15 till Chicagokonventionen – Aeronautical Information Services (fjortonde upplagan – juli 2013, inklusive ändring nr 37).
4. Kapitel 4 (Aeronautical Information Publications (AIP)) i bilaga 15 till Chicagokonventionen – Aeronautical Information Services (fjortonde upplagan – juli 2013, inklusive ändring nr 37).
5. Kapitel 4, avsnitt 4.3 (Specifications for AIP Amendments) i bilaga 15 till Chicagokonventionen – Aeronautical Information Services (fjortonde upplagan – juli 2013, inklusive ändring nr 37).
6. Kapitel 4, avsnitt 4.4 (Specifications for AIP Supplements) i bilaga 15 till Chicagokonventionen – Aeronautical Information Services (fjortonde upplagan – juli 2013, inklusive ändring nr 37).
7. Kapitel 5 (NOTAM) i bilaga 15 till Chicagokonventionen – Aeronautical Information Services (fjortonde upplagan – juli 2013, inklusive ändring nr 37).
8. Kapitel 6, avsnitt 6.2 (Provision of information in paper copy form) i bilaga 15 till Chicagokonventionen – Aeronautical Information Services (fjortonde upplagan – juli 2013, inklusive ändring nr 37).
9. Kapitel 10, avsnitt 10.1 (Coverage areas and requirements for data provision) i bilaga 15 till Chicagokonventionen – Aeronautical Information Services (fjortonde upplagan – juli 2013, inklusive ändring nr 37).
- 9 a Kapitel 10, avsnitt 10.2 (Terrain data set – content, numerical specification and structure) i bilaga 15 till Chicagokonventionen – Aeronautical Information Services (fjortonde upplagan – juli 2013, inklusive ändring nr 37).
10. Tillägg 1 (Contents of Aeronautical Information Publication (AIP)) i bilaga 15 till Chicagokonventionen – Aeronautical Information Services (fjortonde upplagan – juli 2013, inklusive ändring nr 37).
11. Tillägg 7 (Aeronautical data publication resolution and integrity classification) i bilaga 15 till Chicagokonventionen – Aeronautical Information Services (fjortonde upplagan – juli 2013, inklusive ändring nr 37).
12. Tillägg 8 (Terrain and obstacle data requirements) i bilaga 15 till Chicagokonventionen – Aeronautical Information Services (fjortonde upplagan – juli 2013, inklusive ändring nr 37).
13. Object Management Group Unified Modelling Language (UML) Specification, version 2.1.1.
14. Internationella standardiseringsorganisationen, ISO 19107:2003 – Geografisk information – Modell för att beskriva rumsliga aspekter (utgåva 1 – 8 maj 2003).

▼ M1

15. Internationella standardiseringsorganisationen, ISO 19115:2003 – Geografisk information – Metadata (utgåva 1 – 8 maj 2003 [rättelse Cor 1:2006 5 juli 2006]).
16. Internationella standardiseringsorganisationen, ISO 19139:2007 – Geografisk information – Metadata – Implementering med XML-schema (utgåva 1 – 17 april 2007).
17. Internationella standardiseringsorganisationen, ISO 19118:2011 – Geografisk information – Kodningsregler för överföring av data (utgåva 2 – 10 oktober 2011).
18. Internationella standardiseringsorganisationen, ISO 19136:2007 – Geografisk information – GML (utgåva 1 – 23 augusti 2007).
19. Internationella standardiseringsorganisationen, ISO/IEC 19757-3:2006 – Informationsteknik – Document Schema Definition Languages (DSDL) – Part 3: Rule-based validation – Schematron (utgåva 1–24 maj 2006).
20. Icao Doc 9674-AN/946 – World Geodetic System – 1984 Manual (andra upplagan – 2002).
21. Kapitel 7, avsnitt 7.3.2 (Cyclic redundancy check [CRC] algorithm) i Icao Doc 9674-AN/946 – World Geodetic System – 1984 (WGS-84) Manual (andra upplagan – 2002).
22. Internationella standardiseringsorganisationen, ISO/IEC 27002:2005 – Informationsteknik – Säkerhetstekniker – Riktlinjer för styrning av informations-säkerhet (utgåva 1–15 juni 2005).
23. Internationella standardiseringsorganisationen, ISO 28000:2007 Specification for security management systems for the supply chain (utgåva 1–21 september 2007 revidering pågår, ska ersättas av utgåva 2, måldatum 31 januari 2008 [på utredningsnivå]).
24. Eurocae ED-99A, User Requirements for Aerodrome Mapping Information (oktober 2005).
25. Internationella standardiseringsorganisationen, ISO 19110:2005 – Geografisk information – Struktur för katalogisering av objekttyper (utgåva 1).



BILAGA IV

DE DATAKVALITETSKRAV SOM AVSES I ARTIKLARN A 6 OCH 7

DEL A

Datakvalitetskrav

1. Datakvalitetskraven för varje dataobjekt som faller inom räckvidden för de flygdata och den flyginformation som avses i artikel 2.1 andra stycket ska motsvara definitionen enligt de Icao-standarder som avses i punkt 11 i bilaga III och andra relevanta Icao-standarder utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2 i denna bilaga.
2. Datakvalitetskraven för ett dataobjekt som faller inom räckvidden för de flygdata och den flyginformation som avses i artikel 2.1 andra stycket ska fastställas på grundval av en säkerhetsbedömning av de avsedda användningarna av dataobjektet i de fall då
 - a) ett dataobjekt inte är definierat enligt någon av de Icao-standarder för datakvalitet som avses i punkt 11 i bilaga III eller andra relevanta Icao-standarder, eller
 - b) datakvalitetskraven för ett dataobjekt inte uppfyller de Icao-standarder för datakvalitet som avses i punkt 11 i bilaga III eller andra relevanta Icao-standarder.
3. Datakvalitetskraven för de dataobjekt som avses i punkt 2 ska tas fram i enlighet med ett standardiserat förfarande som beskriver metodiken för härledningen och valideringen av dessa krav innan de publiceras, varvid erforderlig hänsyn ska tas till den potentiella påverkan på relevanta Icao-bestämmelser.
4. I de fall då ett dataobjekt har mer än en avsedd användning ska endast de mest stringenta datakvalitetskraven, som uppkommer till följd av den säkerhetsbedömning som avses i punkt 2, tillämpas.
5. Datakvalitetskraven ska, för varje dataobjekt som faller inom räckvidden för de flygdata och den flyginformation som avses i artikel 2.1 andra stycket, definieras så att de täcker följande:
 - a) Datans noggrannhet och upplösning.
 - b) Datans integritetsnivå.
 - c) Möjlighet att fastställa datans ursprung.
 - d) Graden av säkerhet för att data görs tillgängliga för nästa tilltänkta användare före det datum/den tidpunkt då de börjar gälla och inte tas bort före det slutdatum/den sluttidpunkt då de upphör att gälla.
6. Alla dataobjekt som krävs för att stödja varje tillämpningsdatamängd och/eller giltig delmängd av datamängden ska definieras.

DEL B

Krav på bevisning

Argument och bevisning ska tas fram för att visa att

- a) kraven avseende noggrannhet och upplösning uppfylls vid framtagningen av data och upprätthålls fram till publiceringen till nästa tilltänkta användare inklusive om upplösningen för ett dataobjekt minskar eller ändras, eller datan överförs till ett annat koordinatsystem eller en annan mätenhet,
- b) ursprunget och ändringshistoriken för varje dataobjekt har registrerats och är tillgängliga för revision,

▼ B

- c) flygdata eller flyginformationen är fullständig respektive att eventuella objekt som saknas anges,
- d) alla förfaranden för framtagning, produktion, lagring, hantering, behandling, överföring eller distribution som används för varje dataobjekt är definierade och är adekvata för dataobjektets tilldelade integritetsnivå,
- e) datavaliderings- och verifieringsförfarandena är adekvata för dataobjektets tilldelade integritetsnivå,
- f) manuella eller halvautomatiserade dataförfaranden utförs av utbildad och kvalificerad personal, med tydligt definierade roller och ansvarsområden som finns angivna i organisationens kvalitetssystem,
- g) alla verktyg och/eller programvaror som används för att stödja eller utföra förfarandena är validerade som lämpliga för ändamålet i enlighet med bilaga V,
- h) ett effektivt förfarande för felrapportering, mätning och korrigerande åtgärder används i enlighet med del F.

DEL C

Formella avtal

De formella avtalen ska minst innehålla följande:

- a) Omfattningen för de flygdata eller den flyginformation som ska tillhandahållas.
- b) Noggrannhets-, upplösnings- och integritetskraven för varje tillhandahållet dataobjekt.
- c) De metoder som krävs för att visa att de data som tillhandahålls uppfyller de angivna kraven.
- d) Arten av åtgärd som ska vidtas i händelse av att ett datafel eller inkonsekvens hos de data som tillhandahålls upptäcks.
- e) Följande minimikriterier för anmälan av dataändringar:
 - Kriterier för att fastställa att data har tillhandahållits i tid baserat på ändringens driftsmässiga eller säkerhetsmässiga signifikans.
 - Eventuell förhandsanmälan av förväntade ändringar.
 - De medel som ska användas för anmälan.
- f) Den part som ansvarar för att dataändringarna dokumenteras.
- g) Vilka medel som ska användas för att lösa eventuella oklarheter som uppstår på grund av att olika format har använts för att utbyta flygdata eller flyginformation.
- h) Eventuella begränsningar i fråga om användningen av data.
- i) De krav som dataleverantörerna ska uppfylla vid framtagningen av kvalitetsrapporter för att underlätta för dataanvändarna att verifiera datakvaliteten.
- j) Krav avseende metadata.
- k) Beredskapskrav i fråga om kontinuiteten för tillhandahållandet av data.

▼B

DEL D

Framtagning av data

1. Inmätning av radionavigationshjälpmedel och framtagning av beräknade eller härledda data vars koordinater publiceras i AIP:n ska utföras i enlighet med lämpliga standarder och som ett minimum i enlighet med de relevanta Icao-bestämmelser som avses i punkt 20 i bilaga III.
2. Alla inmättningsdata ska referera till WGS-84, så som anges i de Icao-bestämmelser som avses i punkt 2 i bilaga III.
3. En geoidmodell, som uppfyller kraven enligt de Icao-bestämmelser som avses i punkt 3 i bilaga III och de kvalitetskrav för flygdata och flyginformation som anges i bilaga IV, ska användas så att alla vertikala data (inmätta, beräknade eller härledda) kan uttryckas relativt till medelhavsnivån enligt EGM96 (Earth Gravitational Model 1996).
4. Inmätta, beräknade och härledda data ska förvaltas under hela livstiden för varje dataobjekt.
5. Inmättningsdata som kategoriseras som kritiska eller viktiga data ska omfattas av en fullständig första inmätning och därefter övervakas med avseende på förändringar minst en gång per år. I de fall då ändringar upptäcks ska en ny inmätning av relevanta data genomföras.
6. Följande elektroniska insamlings- och lagringstekniker för inmättningsdata ska användas:
 - a) Referenspunktskoordinaterna ska läsas in i inmättningsutrustningen via digital dataöverföring.
 - b) Mätningarna på fältet ska lagras digitalt.
 - c) Rådata ska överföras digitalt och läsas in i programmet för databehandling.
7. Alla inmättningsdata som kategoriseras som kritiska data ska omfattas av tillräckliga ytterligare mätningar för att identifiera undersökningsfel som inte kan upptäckas vid en enstaka mätning.
8. Flygdata och flyginformation ska valideras och verifieras innan de används för att härleda eller beräkna andra data.

DEL E

Krav avseende dataförfaranden

1. I de fall då automation används i förfaranden eller delar av förfaranden för framtagning, produktion, lagring, hantering, behandling, överföring och distribution av flygdata och flyginformation ska de
 - a) automatiseras på en nivå som står i proportion till dataförfarandets omfattning,
 - b) automatiseras för att optimera fördelning och interaktion mellan människa och maskin för att uppnå en hög säkerhetsnivå och kvalitetsfördelar med förfarandet,

▼B

- c) vara utformade för att undvika att datafel uppstår,
 - d) vara utformade för att upptäcka fel i mottagna data/ingångsdata.
2. I de fall då flygdata och flyginformation förs in manuellt ska en oberoende verifiering genomföras för att identifiera eventuella fel som kan ha introducerats.

DEL F

Krav på felrapportering och korrigering

Mekanismer för felrapportering, mätning och korrigerande åtgärder ska säkerställa att följande sker:

- a) Problem som har identifierats vid framtagning, produktion, lagring, hantering och behandling av flygdata och flyginformation, eller som har identifierats av användare efter publiceringen, ska registreras och rapporteras till leverantören av flygbriefingtjänsten.
- b) Alla problem gällande flygdata och flyginformation som rapporterats ska analyseras av leverantören av flygbriefingtjänsten och de korrigerande åtgärder som krävs ska fastställas.
- c) Alla fel, inkonsekvenser och avvikelser som upptäcks för kritiska och viktiga flygdata respektive kritisk och viktig flyginformation ska genast åtgärdas.
- d) Flygbriefingtjänsten ska på det mest effektiva sättet varna de dataanvändare som påverkas av fel, med hänsyn tagen till integritetsnivån för flygdata och flyginformation och under användning av de meddelandekriterier som man har kommit överens om i de formella avtalen, i enlighet med punkt d i del C i bilaga IV.
- e) Återkoppling om fel från dataanvändare och andra leverantörer av flygdata och flyginformation ska underlättas och uppmuntras.
- f) Feltätheten för flygdata och flyginformation ska registreras vid samma tillfälle som flygdata och flyginformation överförs mellan de parter som avses i artikel 2.2.
- g) Feltätheten för de fel som upptäcks före överföringen och de som rapporteras efter överföringen ska kunna identifieras var för sig.

*BILAGA V***KRAV AVSEENDE DE VERKTYG OCH PROGRAMVAROR SOM AVSES I ARTIKEL 8**

1. Verktyg som används för att stödja eller automatisera förfaranden för flygdata och flyginformation ska uppfylla kraven enligt punkterna 2 och 3 i de fall då verktyget
 - kan ge upphov till fel i kritiska eller viktiga dataobjekt,
 - utgör det enda medlet för att upptäcka fel i kritiska eller viktiga dataobjekt,
 - utgör det enda medlet för att upptäcka inkonsekvenser mellan olika versioner av manuellt inmatade data.
2. För de verktyg som avses i punkt 1 ska krav på prestanda, funktionalitet och integritetsnivå definieras för att säkerställa att verktyget fungerar i dataförfarandet utan att det har någon skadlig inverkan på kvaliteten hos flygdatan och flyginformationen.
3. De verktyg som avses i punkt 1 ska valideras och verifieras mot de krav som avses i punkt 2.
4. De verktyg som avses i punkt 1, som genomförs helt eller delvis i programvaran, ska även uppfylla följande krav:
 - Programvarukraven ska korrekt ange vilka krav som ställs på programvaran för att kraven avseende verktygen ska kunna uppnås.
 - Alla programvarukrav ska kunna spåras till de verktygskrav som avses i punkt 2.
 - Valideringen och verifieringen av programvaran, enligt definitionen i punkt 5 respektive 6, ska utföras på en känd körbar version av programvaran i den tilltänkta driftsmiljön.
5. Med validering av programvara avses ett förfarande för att säkerställa att programvaran uppfyller kraven för den specificerade tillämpningen eller den avsedda användningen av flygdata eller flyginformation.
6. Med verifiering av programvara avses utvärderingen av resultatet av en programvaruutvecklingsprocess för flygdata och/eller flyginformation för att säkerställa riktighet och enhetlighet i fråga om ingångsdata och tillämpliga programvarustandarder, regler och konventioner som används i denna process.

*BILAGA VI***DATASKYDDSKRAV SOM AVSES I ARTIKEL 9**

1. Alla data som överförs i elektroniskt format ska skyddas mot förlust eller ändring av data genom tillämpning av den CRC32Q-algoritm som avses i bilaga III punkt 21. Värdet från den cykliska redundanskontrollen (nedan kallad *CRC*) ska tillämpas innan den slutliga verifieringen av data sker, före lagring eller överföring.
2. I de fall då den fysiska storleken på data är större än vad som kan skyddas av en enda CRC på den integritetsnivå som krävs ska flera CRC-värden användas.
3. Flygdata och flyginformation ska tilldelas en lämplig säkerhetsskyddsnivå under lagring och när den utväxlas mellan de parter som avses i artikel 2.2 för att säkerställa att data inte kan ändras av misstag eller utsättas för obehörig åtkomst och/eller ändring vid något tillfälle.
4. Lagringen och överföringen av flygdata och flyginformation ska skyddas genom en lämplig autentiseringsprocess så att mottagarna kan bekräfta att datan eller informationen har överförts av en auktoriserad källa.

▼B*BILAGA VII***KRAV AVSEENDE KVALITETS-, SÄKERHETS- OCH SKYDDSLEDNING SOM AVSES I ARTIKEL 10**

DEL A

Kvalitetsledningssystem

1. I ett kvalitetsledningssystem som stöder framtagning, produktion, lagring, hantering, behandling, överföring och distribution av flygdata och flyginformation ska
 - kvalitetspolicyn definieras på ett sådant sätt att den uppfyller olika användares behov i så stor utsträckning som möjligt,
 - ett kvalitetssäkringsprogram upprättas som innehåller förfaranden som är utformade för att verifiera att all verksamhet sker i enlighet med tillämpliga krav, standarder och förfaranden, inklusive de relevanta kraven i denna förordning,
 - bevis på att kvalitetssystemet fungerar tillhandahållas genom handböcker och övervakningsdokument,
 - representanter för ledningen utses som ska övervaka att förfarandena följs och är adekvata för att säkerställa säkra och effektiva driftsrutiner,
 - granskningar av kvalitetssystemet genomförs på plats och korrigerande åtgärder vidtas när så är lämpligt.
2. Ett EN ISO 9001-certifikat utfärdat av en ackrediterad organisation ska anses uppfylla kraven enligt punkt 1. De parter som avses i artikel 2.2 ska acceptera att den nationella myndigheten på begäran får ta del av certifieringsunderlaget.

DEL B

Mål för säkerhetsledningen

1. Målen för säkerhetsledningen ska vara att
 - så långt det är praktiskt möjligt minimera risken för att datafel bidrar till att en flygolycka inträffar,
 - främja säkerhetsmedvetenheten inom organisationen genom att sprida erfarenheterna från säkerhetsarbetet och uppmuntra personalen att komma med förslag på lösningar till hur kända säkerhetsproblem ska hanteras samt förslag på förbättringar för att öka förfarandenas genomslagskraft och effektivitet,
 - se till att en funktion identifieras inom organisationen som ska ansvara för utvecklingen och förvaltningen av säkerhetsledningsmålen,
 - se till att register förs och att övervakning sker för att garantera verksamhetens säkerhet,
 - se till att förbättringar rekommenderas, i de fall det behövs, för att garantera verksamhetens säkerhet.
2. Uppfyllandet av säkerhetsledningsmålen ska ges högsta prioritet i jämförelse med kommersiella, driftsmässiga, miljömässiga eller sociala påtryckningar.

▼B

DEL C

Skyddsledningsmål

1. Målen för skyddsledningen ska vara att
 - skydda flygdata och flyginformation som tas emot, produceras eller används på annat sätt, mot störning och obehörig åtkomst,
 - säkerställa att en organisations skyddsledningsåtgärder uppfyller lämpliga nationella och internationella krav beträffande kritisk infrastruktur och verksamhetens kontinuitet, liksom internationella standarder för skyddsledning, inklusive de ISO-standarder som avses i punkterna 22 och 23 i bilaga III.
2. När det gäller ISO-standarderna ska det relevanta certifikat som utfärdats av en ackrediterad organisation anses uppfylla kraven. De parter som avses i artikel 2.2 ska acceptera att den nationella myndigheten på begäran får ta del av certifieringsunderlaget.

*BILAGA VIII***Krav för den bedömning som avses i artikel 11 av komponenternas överensstämmelse eller lämplighet**

1. Kontrollen ska visa att komponenterna överensstämmer med de krav avseende driftskompatibilitet, prestanda, kvalitet och säkerhet som anges i denna förordning, eller att de är lämpliga för användning medan komponenterna är i drift i testmiljön.
2. Tillverkaren, eller dennes i gemenskapen etablerade befullmäktigade företrädare, ska svara för bedömningen av överensstämmelsen och särskilt göra följande:
 - Ange lämplig testmiljö.
 - Kontrollera att testplanen innehåller en beskrivning av komponenterna i testmiljön.
 - Kontrollera att testplanen täcker de tillämpliga kraven fullt ut.
 - Se till att de tekniska underlagen och testplanen överensstämmer med varandra och håller god kvalitet.
 - Planera organisationen av testet, personalresurserna samt installation och konfiguration av testplattformen.
 - Utföra inspektioner och test enligt testplanen.
 - Utarbeta en rapport som redovisar resultaten från inspektioner och test.
3. Tillverkaren, eller dennes i unionen etablerade befullmäktigade företrädare, ska sörja för att de komponenter i testmiljön som används i samband med framtagning, produktion, lagring, hantering, behandling överföring och distribution av flygdata och flyginformation uppfyller kraven avseende driftskompatibilitet, prestanda, kvalitet och säkerhet enligt denna förordning.
4. Om kontrollen visar att komponenterna uppfyller kraven på överensstämmelse eller lämplighet, åligger det tillverkaren, eller dennes i unionen etablerade befullmäktigade företrädare, att upprätta en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet. I försäkran ska anges de tillämpliga krav enligt denna förordning som komponenten uppfyller och tillhörande användningsvillkor enligt punkt 3 i bilaga III till förordning (EG) nr 552/2004.

*BILAGA IX***VILLKOR SOM AVSES I ARTIKEL 12**

1. Leverantören av flygtrafiktjänster måste ha interna rapporteringsrutiner som garanterar och visar att bedömningarna i kontrollen är opartiska och självständiga.
2. Leverantören av flygtrafiktjänster måste se till att den personal som deltar i kontrollerna utför dem med största möjliga yrkesintegritet och tekniska kunskande och står fri från alla former av påtryckningar och incitament, särskilt av ekonomisk art, som kan påverka dess bedömning eller resultaten av dess inspektioner, framför allt från personer eller grupper av personer som berörs av kontrollernas resultat.
3. Leverantören av flygtrafiktjänster måste se till att den personal som deltar i kontrollerna har tillgång till utrustning som gör att den kan utföra erforderliga kontrollåtgärder på ett riktigt sätt.
4. Leverantören av flygtrafiktjänster måste se till att den personal som deltar i kontrollerna har god teknisk och yrkesmässig utbildning, tillfredsställande kunskap om kraven beträffande de kontroller den ska utföra, tillräcklig erfarenhet av sådan verksamhet samt den förmåga som krävs för att upprätta EG-försäkran, registrera uppgifter och utarbeta rapporter som bevis på att kontrollerna har utförts.
5. Leverantören av flygtrafiktjänster måste se till att den personal som deltar i kontrollerna är kapabel att utföra kontrollåtgärderna på ett opartiskt sätt. Deras ersättning ska inte vara beroende av antalet utförda kontrollåtgärder eller resultatet av dessa.

▼B*BILAGA X*

DEL A

Krav för kontroll av system som avses i artikel 12.1

1. Kontrollen av system som anges i artikel 2.1 första stycket ska visa att systemen överensstämmer med de tillämpliga kraven avseende driftskompatibilitet, prestanda och säkerhet enligt denna förordning i en utvärderingsmiljö som motsvarar systemens verkliga driftsmiljö.
2. Kontrollen av system som anges i artikel 2.1 första stycket ska genomföras i överensstämmelse med tillämpliga och erkända testmetoder.
3. Testverktygen som används för kontroll av de system som anges i artikel 2.1 första stycket ska ha erforderlig funktionalitet.
4. Kontrollen av system som anges i artikel 2.1 första stycket ska resultera i de delar av den tekniska dokumentationen som krävs enligt punkt 3 i bilaga IV till förordning (EG) nr 552/2004. Dessutom ska följande delar finnas med:
 - Beskrivning av genomförandet av kontrollen.
 - Redogörelse för inspektioner och test som genomförts innan systemet togs i drift.
5. Leverantören av flygtrafiktjänster ska svara för kontrollerna och särskilt göra följande:
 - Ange en lämplig simulerad driftsmiljö och teknisk utvärderingsmiljö som motsvarar den verkliga driftsmiljön.
 - Kontrollera att testplanen beskriver integreringen av system som anges i artikel 2.1 första stycket i en driftsmiljö och teknisk utvärderingsmiljö.
 - Kontrollera att testplanen fullt ut täcker denna förordnings krav avseende tillämplig driftskompatibilitet, prestanda och säkerhet.
 - Se till att de tekniska underlagen och testplanen överensstämmer med varandra och håller god kvalitet.
 - Planera organisationen av testet, personalresurser samt installation och konfigurering av testplattformen.
 - Utföra inspektioner och test enligt testplanen.
 - Utarbeta en rapport som redovisar resultaten från inspektioner och test.
6. Det åligger leverantören av flygtrafiktjänster att se till att de system som anges i artikel 2.1 första stycket uppfyller kraven för driftskompatibilitet, prestanda och säkerhet enligt denna förordning.
7. Om kontrollen visar att kraven uppfylls, ska leverantören av flygtrafiktjänster upprätta en EG-försäkran om kontroll av systemen och överlämna den till den nationella tillsynsmyndigheten tillsammans med den tekniska dokumentation som krävs enligt artikel 6 i förordning (EG) nr 552/2004.



DEL B

Krav för kontroll av system som avses i artikel 12.2

1. Kontrollen av system som anges i artikel 2.1 första stycket ska visa att systemen överensstämmer med de tillämpliga kraven avseende driftskompatibilitet, prestanda och säkerhet enligt denna förordning i en utvärderingsmiljö som motsvarar systemens verkliga driftsmiljö.
2. Kontrollen av system som anges i artikel 2.1 första stycket ska genomföras i överensstämmelse med tillämpliga och erkända testmetoder.
3. Testverktygen som används för kontroll av de system som anges i artikel 2.1 första stycket ska ha erforderlig funktionalitet.
4. Kontrollen av system som anges i artikel 2.1 första stycket ska resultera i de delar av den tekniska dokumentationen som krävs enligt punkt 3 i bilaga IV till förordning (EG) nr 552/2004. Dessutom ska följande delar finnas med:
 - Beskrivning av genomförandet av kontrollen.
 - Redogörelse för inspektioner och test som genomförts innan systemet togs i drift.
5. Leverantören av flygtrafiktjänsterna ska ange en lämplig driftsmiljö och teknisk utvärderingsmiljö som motsvarar den verkliga driftsmiljön. Leverantören ska låta ett anmält organ utföra kontrollerna.
6. Det anmälda organet ska svara för kontrollerna och särskilt göra följande:
 - Kontrollera att testplanen beskriver integreringen av system som anges i artikel 2.1 första stycket i en driftsmiljö och teknisk utvärderingsmiljö.
 - Kontrollera att testplanen fullt ut täcker denna förordnings krav avseende tillämplig driftskompatibilitet, prestanda och säkerhet.
 - Se till att de tekniska underlagen och testplanen överensstämmer med varandra och håller god kvalitet.
 - Planera organisationen av testet, personalresurser samt installation och konfigurering av testplattformen.
 - Utföra inspektioner och test enligt testplanen.
 - Utarbeta en rapport som redovisar resultaten från inspektioner och test.
7. Det anmälda organet ska se till att de system som anges i artikel 2.1 första stycket och som används i en operativ utvärderingsmiljö uppfyller kraven för driftskompatibilitet, prestanda och säkerhet enligt denna förordning.
8. Om kontrollerna visar att kraven uppfylls, ska det anmälda organet upprätta ett intyg om överensstämmelse beträffande de uppgifter organet utfört.
9. Leverantören av flygtrafiktjänster ska upprätta en EG-försäkran om kontroll av systemen och överlämna den till den nationella tillsynsmyndigheten tillsammans med den tekniska dokumentation som krävs enligt artikel 6 i förordning (EG) nr 552/2004.

▼ M1

BILAGA XI

ICAO-SKILLNADER SOM AVSES I ARTIKEL 14

Kapitel 3, avsnitt 3.5.2 (Cyclic redundancy check) i bilaga 15 till Chicagokonventionen – Aeronautical Information Services (fjortonde upplagan – juli 2013, inklusive ändring nr 37).