

A BIZOTTSÁG 29/2009/EK RENDELETE**(2009. január 16.)****az egységes európai égbolt keretében megvalósuló adatkapcsolat-szolgáltatásokra vonatkozó követelmények megállapításáról****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

- (4) E rendelet hatálya nem terjedhet ki az 549/2004/EK rendelet 1. cikkének (2) bekezdésében említett katonai műveletekre és kiképzésre.

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

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

tekintettel az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról szóló, 2004. március 10-i 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre („keretrendelet”) ⁽²⁾ és különösen annak 8. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

- (1) A légi forgalom eddig tapasztalt, illetve várható növekedése Európában a légiforgalmi irányítási kapacitás ezzel párhuzamos bővítését teszi szükségessé. Ez megköveteli az üzemeltetési megoldások fejlesztését, ideértve különösen a légiforgalmi irányítók és a pilóták közötti kommunikáció hatékonyságának javítását. A hangkommunikációs csatornák egyre erőteljesebben telítődnek, ezért ezeket levegő-föld adatkapcsolaton alapuló kommunikációval szükséges kiegészíteni.
- (2) A Közösségen és az Eurocontrolon belül elvégzett számos vizsgálat és kísérleti üzem igazolta, hogy az adatkapcsolat-szolgáltatásokkal további légiforgalmi irányítási kapacitás biztosítható. Ezeket a szolgáltatásokat a lehetséges előnyök optimalizálása érdekében összehangoltan kell bevezetni.
- (3) Az 549/2004/EK rendelet 8. cikkének (1) bekezdésével összhangban az Eurocontrol megbízást kapott az adatkapcsolat-szolgáltatások összehangolt bevezetéséhez szükséges követelmények megállapítására. Ez a rendelet a megbízás eredményeként 2007. október 19-én kiadott jelentésen alapul.

- (5) A légiforgalmi irányító és a pilóta közötti, hang alapú kommunikáció útvonalrepülés során adatkapcsolat-szolgáltatásokkal történő kiegészítésének korai bevezetéséről az új generációs európai légiforgalmi szolgáltatási rendszer (SESAR) megvalósítása érdekében közös vállalkozás alapításáról szóló, 2007. február 27-i 219/2007/EK tanácsi rendeleten ⁽³⁾ alapuló SESAR-projekt meghatározási szakaszából kialakult európai légiforgalmi szolgáltatási főterv (ATM-főterv) rendelkezik.
- (6) Az adatkapcsolat-szolgáltatásokat az egységes európai égbolt légtérének egymáshoz kapcsolódó és homogén részein kell bevezetni, a sűrűbb forgalommal jellemzett felső légtérrel kezdve. Tekintettel az adatkapcsolat-szolgáltatásoknak az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat (a továbbiakban: EATMN) továbbfejlesztésében játszott kiemelkedő szerepére, ezek alkalmazását a légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról szóló, 2004. március 10-i 551/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽⁴⁾ (légtérrendelet) 1. cikkének (3) bekezdésében foglaltak szerint fokozatosan ki kell terjeszteni az egységes európai égbolt légtérének túlnyomó részére.
- (7) A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (a továbbiakban: ICAO) és a Polgári Repülési Berendezésekkel Foglalkozó Európai Szervezet (a továbbiakban: Eurocae) számos adatkapcsolat-szolgáltatást határozott meg. Ezek közül kötelező jelleggel csak az említett szervezetek által meghatározott szabványok szerint az Eurocontrol szintjén megfelelően hitelesített szolgáltatások vezethetők be.
- (8) A forgalmi kapacitás adatkapcsolat-szolgáltatásoknak köszönhető növekedése az adatkapcsolat lehetőségével működtetett járatok számarányától függ. Az elégséges kapacitásnövekedés eléréséhez a járatok jelentős részén – legalább 75 %-ában – meg kell teremteni az adatkapcsolat lehetőségét.

⁽¹⁾ HL L 96., 2004.3.31., 26. o.⁽²⁾ HL L 96., 2004.3.31., 1. o.⁽³⁾ HL L 64., 2007.3.2., 1. o.⁽⁴⁾ HL L 96., 2004.3.31., 20. o.

- (9) Az üzemeltetők számára megfelelő időt kell biztosítani légi járműveik új berendezésekkel történő felszerelésére, ideértve az új és a meglévő légi járműveket egyaránt. A berendezések kötelező felszerelésével kapcsolatos dátumok meghatározásakor mindezt figyelembe kell venni.
- (10) Számos, elsősorban hosszú távolságon, tengeren túlra üzemelő légi járművet már elláttak a FANS I/A (Future Air Navigation Systems) elnevezésű szabványokat alkalmazó adatkapcsolati rendszerrel. Gazdaságilag indokolatlan lenne az üzemeltetőket az említett légi járműveken további adatkapcsolati berendezések felszerelésére kötelezni az e rendelet követelményeinek való megfelelés érdekében. Hosszú távon azonban össze kell hangolni a tengeren túlra üzemelő légi járműveken alkalmazott, illetve az e rendeletben meghatározott műszaki megoldásokat. Ezért e tekintetben megfelelő időpontról kell rendelkezni.
- (11) Az ideiglenesen üzemén kívüli adatkapcsolati rendszer-elemekkel felszerelt légi jármű üzemeltetésére vonatkozó követelményekről a polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról szóló, 1991. december 16-i 3922/91/EGK tanácsi rendelet ⁽¹⁾ III. mellékletében és a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatálya kívül helyezéséről szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽²⁾ és végrehajtási szabályai által előírt minimálisan szükséges berendezések alkalmazandó listáján (MEL) kell rendelkezni.
- (12) Meg kell határozni az esetleges mentességeknek a főként gazdasági vagy kényszerítő technikai megfontolásokon alapuló feltételeit, amelyek alapján kivételes jelleggel engedélyezhető az üzemeltetők számára, hogy bizonyos légi járműveken ne teremtsék meg az adatkapcsolat-felvételének lehetőségét.
- (13) Az e rendelet hatálya alá tartozó légtérben az állami szállító légi járművek jelentik az általános célú repülés keretein belül közlekedő állami légi járművek legnagyobb kategóriáját. A tagállamoknak, amennyiben úgy határoznak, hogy az említett kategóriába tartozó új légi járműveket a nem kizárólag katonai műveletekkel kapcsolatos követelmények körébe tartozó szabványok alapján az adatkapcsolat felvételének lehetőségével látják el, szükséges végrehajtaniuk az e rendeletnek megfelelő műszaki megoldásokat.
- (14) Az átjárhatóság és a folytonos működés megvalósítása szempontjából elengedhetetlen, hogy az adatkapcsolat használatával összefüggő bizonyos eljárásokat az egységes európai égbolt teljes légtérben egységesen alkalmazzanak.
- (15) Az adatkapcsolat-szolgáltatások bevezetése céljaira az ICAO meghatározta a levegő-föld alkalmazásokra vonatkozó szabványos kapcsolatkezelést (a továbbiakban: CM) és a légiforgalmi irányító és a légijármű-vezető közötti adatkapcsolaton keresztül történő szabványos kommunikációt (a továbbiakban: CPDLC). A légiforgalmi szolgáltatóknak és üzemeltetőknek támogatniuk kell ezeket az alkalmazásokat, és közös szabványosított üzeneteket alkalmazó rendszerrel kell biztosítaniuk az adatkapcsolat-szolgáltatások végponttól végpontig átjárható módon történő megvalósulását.
- (16) A levegő-föld alkalmazások közötti adatcseréhez különféle kommunikációs szabványok használhatók. Legalább a földi oldalon azonban közös rendszert kell alkalmazni az e rendelet alkalmazásával érintett légtéren belül az általános átjárhatóság biztosítása érdekében. Jelenleg kizárólag az ICAO által a Légiforgalmi Távközlési Hálózat (a továbbiakban: ATN) alapján és a nagyon magas frekvenciás, 2. üzemmódú digitális kapcsolat (a továbbiakban: VDL 2) alapján kialakított szabványok tekinthetők hitelesnek az összehangolt alkalmazás céljára. A tagállamokat ezért fel kell kérni e megoldás rendelkezésre állásának biztosítására.
- (17) Az ICAO Európában alkalmazandó kiegészítő regionális eljárásai jelenleg módosítás alatt állnak az adatkapcsolati rendszerelemek egyes tagállamok légtérében történő kötelező átvitelének lehetővé tétele érdekében.
- (18) A kommunikációs szolgáltatásokat nyújtó üzemeltetők és szervezetek számára lehetőséget kell biztosítani arra, hogy a levegő-föld alkalmazások közötti adatcseréhez az ATN/VDL 2 szabványtól eltérő szabványt alkalmazhassanak. Ezeknek a szabványoknak azonban eleget kell tenniük a megfelelő követelményeknek, és biztosítaniuk kell a végponttól végpontig érvényesülő átjárhatóságot a légiforgalmi szolgálati egységek és a légi járművek között.
- (19) A légiforgalmi szolgáltatók (a továbbiakban: ATS-szolgáltatók) dönthetnek úgy, hogy más szervezetektől vesznek igénybe levegő-föld adatkapcsolaton keresztül megvalósuló kommunikációs szolgáltatásokat. Ebben az esetben az említett szolgáltatások megfelelő mértékű biztonságának, védelmének és hatékonyságának biztosítása érdekében az érintett feleknek szolgáltatási szintre vonatkozó megállapodásokat kell kötniük.
- (20) Az adatkapcsolat-szolgáltatások végponttól végpontig tartó átjárhatóságának biztosítása érdekében az adatkapcsolat-felvételének lehetőségével rendelkező légi járművek és ATS-egységek számára biztosítani kell, hogy az üzemeltetők és az ATS-szolgáltatók között a levegő-föld kommunikációs szolgáltatások rendelkezésre állásának biztosítása érdekében kötött megállapodásoktól függetlenül tudjanak adatkapcsolaton keresztül megvalósuló kommunikációt kialakítani. Ennek érdekében megfelelő intézkedéseket kell tenni.

⁽¹⁾ HL L 373., 1991.12.31., 4. o.

⁽²⁾ HL L 79., 2008.3.19., 1. o.

- (21) A légi járművek adatkapcsolat-felvételének lehetőségével kapcsolatos információkat fel kell tüntetni a repülési tervekben, továbbá fel kell őket dolgozni, és az ATS-egységek között továbbítani kell. Szintén fel kell dolgozni és továbbítani kell az ATS-egységek között a levegő-föld adatkapcsolati alkalmazások felhasználását lehetővé tevő bejelentkezési információkat, valamint azt az információt, hogy a következő ATS-egység megkezdheti az adatcserét a légi járművel.
- (22) A léginavigációs szolgáltatóknak és a levegő-föld adatkapcsolaton keresztül megvalósuló kommunikációs szolgáltatásokat nyújtó más szervezeteknek intézkedéseket kell hozniuk az információcsere megfelelő védelme érdekében.
- (23) Az ATS-szolgáltatóknak a levegő-föld adatkapcsolaton keresztül megvalósuló kommunikációs szolgáltatások minőségét folyamatosan ellenőrizniük kell.
- (24) Közös címrendszert kell használni az adatkapcsolati információcserében részt vevő valamennyi fedélzeti és földi állomás egyértelmű azonosítása érdekében.
- (25) Az üzemeltetés meglévő biztonsági szintjének fenntartása vagy javítása érdekében a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy az érintett felek a veszélyazonosítást, a kockázatértékelést és -csökkentést magában foglaló biztonsági értékelést készítsenek.
- (26) Az 552/2004/EK rendelet 3. cikke (3) bekezdésének d) pontja értelmében az átjárhatósággal kapcsolatos végrehajtási szabályoknak meg kell határozniuk azokat a speciális megfelelőségértékelési eljárásokat, amelyeket a rendszerlemek megfelelőségének vagy alkalmazhatóságának értékeléséhez, illetve a rendszerellenőrzéshez használnak.
- (27) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az egységes égbolttal foglalkozó bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Tárgy és hatály

- (1) Ez a rendelet a 2. cikk (5) bekezdésében meghatározott, két pont közötti, levegő-föld adatkommunikációra épülő adatkapcsolat-szolgáltatások összehangolt bevezetéséhez szükséges követelményeket állapítja meg.

- (2) Ezt a rendeletet a következőkre kell alkalmazni:

- a) az általános légi forgalom számára szolgáltatásokat nyújtó légiforgalmi irányítási egységeket kiszolgáló, repülési adatokat feldolgozó rendszerek, ezek rendszerelemei és a kapcsolódó eljárások, továbbá ember-gép interfészrendszerek, ezek rendszerelemei és a kapcsolódó eljárások;
- b) fedélzeti ember-gép interfészrendszer-elemek és a kapcsolódó eljárások;
- c) levegő-föld kommunikációs rendszerek, ezek rendszerelemei és a kapcsolódó eljárások.

- (3) Ez a rendelet az általános légi forgalomban műszeres repülési szabályok szerint üzemelő valamennyi légi járműre alkalmazandó az I. melléklet A. részében meghatározott FL 285 feletti légtérben.

Továbbá 2015. február 5-től az általános légi forgalomban műszeres repülési szabályok szerint üzemelő valamennyi légi járműre alkalmazandó az I. melléklet B. részében meghatározott FL 285 feletti légtérben.

- (4) Ez a rendelet az általános légi forgalom számára a (3) bekezdésben említett légtérben belül és a vonatkozó alkalmazási időpontok szerint szolgáltatásokat nyújtó légiforgalmi szolgáltatókra (a továbbiakban: ATS-szolgáltatók) alkalmazandó.

2. cikk

Fogalommeghatározások

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

A következő fogalommeghatározások is alkalmazandók:

1. „adatkapcsolat-szolgáltatás”: egyértelműen meghatározott üzemeltetési célkitűzéssel rendelkező, és egy üzemeltetési eseményhez kapcsolódóan megkezdődő és véget érő, levegő-föld adatkapcsolaton keresztül megvalósuló kommunikáció által támogatott, egymással összefüggő légiforgalmi szolgáltatási tranzakciók együttese;
2. „üzemeltető”: olyan személy, szervezet vagy vállalkozás, amely részt vesz, vagy felajánlja részvételét egy légi jármű üzemeltetésében;
3. „légiforgalmi szolgálati egység” (a továbbiakban: ATS-egység): légiforgalmi szolgáltatás biztosításáért felelős polgári vagy katonai egység;

4. „szolgáltatási szintre vonatkozó megállapodás”: szervezetek között létrejött szolgáltatási szerződés azon része, amelyben bizonyos szolgáltatási szintről állapodnak meg, különösen az adatkommunikációs szolgáltatás minőségének és teljesítményének vonatkozásában;
5. „két pont közötti levegő-föld adatkommunikáció”: egy légi jármű és egy földi kommunikációs egység közötti kétirányú kommunikáció, amely szétszított funkciók együttesét használja a következők megvalósítására:
- a) felfelé és lefelé irányuló bit frame-ek továbbítása és fogadása a földön és a légi járművön található kommunikációs rendszerek között kialakított mobil adatkapcsolaton keresztül;
 - b) adategységek továbbítása és fogadása a földön és a légi járműveken található és levegő-föld alkalmazásoknak teret adó rendszerek között, beleértve a következőket:
 - i. adategységek továbbítása a földi kommunikációs útvonalakon és a mobil adatkapcsolatokon keresztül;
 - ii. az adategységek továbbítása érdekében a két végfelhasználó által alkalmazott együttműködési mechanizmusok;
6. „állami légi jármű”: a katonaság, a vámszervek és a rendőrség által használt légi járművek;
7. „állami szállító légi jármű”: merevszárnyú állami légi jármű, amelyet személy- és/vagy teheráru-fuvarozásra terveztek;
8. „levegő-föld alkalmazás”: a légiforgalmi szolgáltatásokat támogató, együttműködő fedélzeti-földi funkciók együttese;
9. „végponttól végpontig történő kommunikáció”: egyenrangú levegő-föld alkalmazások között megvalósuló információátadás;
10. „levegő-föld kommunikáció”: a légi járművön található és a földi kommunikációs rendszerek közötti kétirányú kommunikáció;
11. „védelmi stratégia”: olyan célkitűzések, a felhasználók és a rendszergazdák számára előírt magatartási szabályok, illetve rendszerkonfigurációs és -irányítási követelmények, amelyek együttesét az adatkapcsolat-szolgáltatások biztosításában részt vevő rendszerek és kommunikációs erőforrások jogosulatlan beavatkozás elleni védelme érdekében dolgozták ki;
12. „címinformáció”: a levegő-föld adatkapcsolaton keresztül megvalósuló kommunikációban részt vevő szervezet rendszer- vagy hálózati címével kapcsolatos információ, amelynek alapján az adott szervezet helye egyértelműen meghatározható;
13. „integrált előzetes repülésiterv-feldolgozó rendszer” (a továbbiakban: IFPS): olyan, az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózathoz tartozó rendszer, amelyen keresztül egy, a repülési tervek fogadásával, érvényesítésével és továbbításával foglalkozó központi repülésiterv-feldolgozási és -továbbítási szolgáltatást biztosítanak az e rendelet hatálya alá tartozó légtérben;
14. „üzemen kívüli”: valamely fedélzeti rendszerelem nem üzemel rendeltetésszerűen vagy nem az üzemeltetési korlátainak vagy tűréshatárainak megfelelően üzemel.

3. cikk

Adatkapcsolat-szolgáltatások

(1) Az ATS-szolgáltatók biztosítják, hogy az 1. cikk (3) bekezdésében említett légtéren belül légiforgalmi szolgáltatásokat nyújtó ATS-egységek rendelkeznek a II. mellékletben meghatározott adatkapcsolat-szolgáltatások nyújtásához és működtetéséhez szükséges feltételekkel.

(2) A (4) bekezdésben foglaltak sérelme nélkül az üzemeltetők biztosítják, hogy az első alkalommal 2011. január 1-jén vagy azt követően kibocsátott egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal ellátott, az 1. cikk (3) bekezdésében említett repülést végrehajtó légi járművek rendelkeznek a II. mellékletben meghatározott adatkapcsolat-szolgáltatások működtetéséhez szükséges feltételekkel.

(3) A (4) bekezdésben foglaltak sérelme nélkül az üzemeltetők biztosítják, hogy az első alkalommal 2011. január 1-je előtt kibocsátott egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal ellátott, az 1. cikk (3) bekezdésében említett repülést végrehajtó légi járművek 2015. február 5-től rendelkeznek a II. mellékletben meghatározott adatkapcsolat-szolgáltatások működtetéséhez szükséges feltételekkel.

(4) A (2) és a (3) bekezdés nem alkalmazandó:

a) az első alkalommal 2014. január 1-je előtt kibocsátott egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal ellátott és a III. melléklet 10. pontjában meghatározott Eurocae-dokumentumok egyikeben szereplő követelmények alapján tanúsított adatkapcsolati berendezéssel felszerelt légi járművekre;

b) az első alkalommal 1998. január 1. előtt kibocsátott egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal ellátott, és az üzemelésüket az 1. cikk (3) bekezdésében meghatározott légtérben 2017. december 31. előtt befejező légi járművekre;

c) az állami légi járművekre;

d) az 1. cikk (3) bekezdésében meghatározott légtérben tesztelési, átadási vagy karbantartási célokból repülést végző vagy a III. melléklet 1. pontjában és a 216/2008/EK rendeletben és végrehajtási szabályaiban előírt minimálisan szükséges berendezések alkalmazandó listáján (MEL) meghatározott feltételek mellett ideiglenesen üzemben kívüli adatkapcsolati rendszer elemekkel rendelkező légi járművekre.

(5) Azok a tagállamok, amelyek úgy határoznak, hogy a 2014. január 1-jétől üzembe helyezett, új állami szállító légi járműveken a nem kifejezetten katonai műveletekkel kapcsolatos követelmények körébe tartozó szabványok alapján megteremtik az adatkapcsolat-felvételének lehetőségét, biztosítják, hogy az említett légi járművek rendelkezzenek a II. mellékletben meghatározott adatkapcsolat-szolgáltatások működtetéséhez szükséges feltételekkel.

4. cikk

Kapcsolódó folyamatok

A légiforgalmi szolgáltatásokat nyújtó ATS-szolgáltatók és a II. mellékletben meghatározott adatkapcsolat-szolgáltatásokkal támogatott légiforgalmi szolgáltatásokat igénybe vevő üzemeltetők a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (a továbbiakban: ICAO) megfelelő rendelkezéseivel összhangban álló, közös szabványos eljárásokat alkalmaznak a következők során:

1. a légiforgalmi irányító és a pilóta közötti adatkapcsolaton keresztül megvalósuló kommunikáció (a továbbiakban: CPDLC) kialakítása;

2. az üzemeltetési CPDLC-üzenetek cseréje;

3. a CPDLC átadása;

4. a pilótáktól érkező CPDLC-kérések fogadásának ideiglenes felfüggesztése;

5. a CPDLC hibája és leállítása;

6. a repülési tervek benyújtása az adatkapcsolat-felvétel lehetőségével kapcsolatos információk vonatkozásában.

5. cikk

Az ATS-szolgáltatók kötelezettségei az adatkapcsolaton keresztül megvalósuló kommunikációval kapcsolatban

(1) Az ATS-szolgáltatók biztosítják, hogy az 1. cikk (2) bekezdésében említett földi rendszerek és ezek rendszerelemei támogatják a III. melléklet 2. és 3. pontjában megadott ICAO-előírásokban meghatározott levegő-föld alkalmazásokat.

(2) Az ATS-szolgáltatók biztosítják, hogy az 1. cikk (2) bekezdésének c) pontjában említett földi rendszerek és ezek rendszerelemei a III. melléklet 2. és 3. pontjában megadott ICAO-előírásokban meghatározott levegő-föld alkalmazások adatcseréi során a IV. melléklet A. részében foglalt követelményeknek megfelelő végponttól végpontig történő kommunikációt alkalmaznak.

(3) Azok az ATS-szolgáltatók, amelyek más szervezetektől veszik igénybe a III. melléklet 2. és 3. pontjában megadott ICAO-előírásokban meghatározott levegő-föld alkalmazásokhoz szükséges, légi járművekkel folytatott adatcserét szolgáló kommunikációs szolgáltatásokat, biztosítják, hogy ezek a szervezetek az említett szolgáltatásokat egy szolgáltatási szintre vonatkozó megállapodás feltételeivel összhangban nyújtják, amely magában foglalja különösen a következőket:

a) a kommunikációs szolgáltatások leírása a II. mellékletben meghatározott adatkapcsolat-szolgáltatások követelményeivel összhangban;

b) a III. melléklet 2. és 3. pontjában megadott ICAO-előírásokban meghatározott levegő-föld alkalmazások adatcseréinek védelme érdekében kialakított védelmi stratégia leírása;

c) a kommunikációs szolgáltatások szolgáltatásminőségének és teljesítményének folyamatos ellenőrzéséhez rendelkezésre bocsátandó anyagok.

(4) Az ATS-szolgáltatók megfelelő intézkedéseket tesznek annak biztosítására, hogy a felelősségi körükbe tartozó légtérben repülést végző és e rendelet követelményeivel összhangban adatkapcsolat-felvétel lehetőségével ellátott valamennyi légi járművel lehetséges legyen az adatcsere, megfelelően figyelembe véve a felhasznált kommunikációs technológiára jellemző esetleges lefedettség korlátokat.

(5) Az ATS-szolgáltatók a repülési adatokat feldolgozó saját rendszereikben kialakítják a légiforgalmi irányítási egységek között a bejelentkezés továbbításával és a következő felhatalmazott egység értesítésével kapcsolatos eljárásokat az 1032/2006/EK bizottsági rendelettel⁽¹⁾ összhangban, amennyiben az adatkapcsolat-szolgáltatásokat támogató repülési adatok cseréjét biztosító automatikus rendszerekre vonatkozó követelményekről van szó.

(6) Az ATS-szolgáltatók folyamatosan ellenőrzik a kommunikációs szolgáltatások szolgáltatásminőségét, és megállapítják, hogy azok megfelelnek-e a felelősségi körükbe tartozó üzemeltetési környezet tekintetében előírt teljesítményi követelményeknek.

6. cikk

Az üzemeltetők kötelezettségei az adatkapcsolaton keresztül megvalósuló kommunikációval kapcsolatban

(1) Az üzemeltetők biztosítják, hogy az 1. cikk (2) bekezdésének c) pontjában említett fedélzeti rendszerek és ezeknek a 3. cikk (2) vagy (3) bekezdésében említett légi jármű fedélzetére felszerelt rendszerelemei támogatják a III. melléklet 2. és 3. pontjában megadott ICAO-előírásokban meghatározott levegő-föld alkalmazásokat.

(2) Az üzemeltetők biztosítják, hogy az 1. cikk (2) bekezdésének c) pontjában említett fedélzeti rendszerek és ezeknek a 3. cikk (2) vagy (3) bekezdésében említett légi jármű fedélzetére felszerelt rendszerelemei a III. melléklet 2. és 3. pontjában megadott ICAO-előírásokban meghatározott levegő-föld alkalmazások adatcseréi során a IV. melléklet A. részében foglalt követelményeknek megfelelő végponttól végpontig történő kommunikációt alkalmaznak.

(3) Az üzemeltetők biztosítják, hogy az 1. cikk (2) bekezdésének c) pontjában említett fedélzeti rendszerek és ezeknek a 3. cikk (2) vagy (3) bekezdésében említett légi jármű fedélzetére felszerelt rendszerelemei a III. melléklet 2. és 3. pontjában megadott ICAO-előírásokban meghatározott levegő-föld alkalmazások adatcseréi során a IV. melléklet B. vagy C. részében foglalt követelményeknek megfelelő levegő-föld kommunikációt alkalmaznak.

(4) A (3) bekezdésben említett üzemeltetők megfelelő intézkedéseket tesznek annak biztosítására, hogy valamennyi, adatkapcsolat-felvétel lehetőségével ellátott általuk üzemeltetett légi jármű és az 1. cikk (3) bekezdésében említett légtérben belül általuk üzemeltetett légi járműveket adott esetben irányító valamennyi ATS-egység között lehetséges legyen az adatcsere, megfelelően figyelembe véve a felhasznált kommunikációs technológiára jellemző esetleges lefedettségi korlátokat.

7. cikk

A tagállamok általános kötelezettségei az adatkapcsolaton keresztül megvalósuló kommunikációval kapcsolatban

(1) Azok a tagállamok, amelyek az 1. cikk (3) bekezdésében meghatározott légtérben ATS-szolgáltatókat jelöltek ki, bizto-

sítják, hogy az említett légtérben belül repülést végző légi járművek üzemeltetőinek a III. melléklet 2. és 3. pontjában megadott ICAO-előírásokban meghatározott levegő-föld alkalmazások adatcseréi tekintetében rendelkezésükre állnak a IV. melléklet B. részében foglalt követelményeknek megfelelő levegő-föld kommunikációs szolgáltatások, megfelelően figyelembe véve a felhasznált kommunikációs technológiára jellemző esetleges lefedettségi korlátokat.

(2) A tagállamok biztosítják, hogy a léginavigációs szolgáltatók és más, kommunikációs szolgáltatásokat nyújtó szervezetek megfelelő védelmi stratégiát alkalmaznak a II. mellékletben meghatározott adatkapcsolat-szolgáltatások adatcseréi során, különösen az említett adatcseréket támogató, megosztott fizikai erőforrások védelmét szolgáló közös védelmi szabályok alkalmazásával.

(3) A tagállamok összehangolt eljárások alkalmazását biztosítják a címinformációk kezelésére, annak érdekében, hogy a III. melléklet 2. és 3. pontjában megadott ICAO-előírásokban meghatározott levegő-föld alkalmazások adatcseréit támogató fedélzeti és földi kommunikációs rendszereket egyértelműen azonosítani lehessen.

8. cikk

Adatkapcsolaton keresztül megvalósuló kommunikáció az állami szállító légi járművek esetében

(1) A tagállamok biztosítják, hogy az 1. cikk (2) bekezdésének c) pontjában említett fedélzeti rendszerek és ezeknek a 3. cikk (5) bekezdésben említett állami szállító légi járművek fedélzetére felszerelt rendszerelemei támogatják a III. melléklet 2. és 3. pontjában megadott ICAO-előírásokban meghatározott levegő-föld alkalmazásokat.

(2) A tagállamok biztosítják, hogy az 1. cikk (2) bekezdésének c) pontjában említett fedélzeti rendszerek és ezeknek a 3. cikk (5) bekezdésben említett állami szállító légi járművek fedélzetére felszerelt rendszerelemei a III. melléklet 2. és 3. pontjában megadott ICAO-előírásokban meghatározott levegő-föld alkalmazások adatcseréi során a IV. melléklet A. részében foglalt követelményeknek megfelelő végponttól végpontig történő kommunikációt alkalmaznak.

(3) A tagállamok biztosítják, hogy az 1. cikk (2) bekezdésének c) pontjában említett fedélzeti rendszerek és ezeknek a 3. cikk (5) bekezdésben említett állami szállító légi járművek fedélzetére felszerelt rendszerelemei a III. melléklet 2. és 3. pontjában megadott ICAO-előírásokban meghatározott levegő-föld alkalmazások adatcseréi során a IV. melléklet B. vagy C. részében foglalt követelményeknek megfelelő levegő-föld kommunikációt alkalmaznak.

⁽¹⁾ HL L 186., 2006.7.7., 27. o.

9. cikk

A léginavigációs szolgáltatóknak és más szervezeteknek az adatkapcsolaton keresztül megvalósuló kommunikációval kapcsolatos kötelezettségei

A léginavigációs szolgáltatók és a III. melléklet 2. és 3. pontjában megadott ICAO-előírásokban meghatározott levegő-föld alkalmazások adatcseréi tekintetében kommunikációs szolgáltatásokat nyújtó más szervezetek biztosítják, hogy az 1. cikk (2) bekezdésének c) pontjában említett földi rendszerek a levegő-föld kommunikációt a IV. melléklet B. vagy C. részében foglalt követelményekkel összhangban alakítják ki.

10. cikk

Biztonsági követelmények

A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy az 1. cikk (2) bekezdésében említett meglévő rendszerek módosítását vagy új rendszerek bevezetését megelőzően az érintett felek biztonsági értékelést készítsenek, amely magában foglalja a veszélyazonosítást, a kockázatértékelést és -csökkentést is.

11. cikk

A rendszerelemek megfelelősége vagy használatra való alkalmassága

Az 552/2004/EK rendelet 5. cikkében meghatározott EK-megfelelőségi vagy -alkalmazhatósági nyilatkozat kibocsátását megelőzően az 1. cikk (2) bekezdésében említett rendszerek rendszerlemeinek gyártói vagy a gyártók Közösségben székhellyel rendelkező felhatalmazott képviselői az V. mellékletben meghatározott követelményekkel összhangban értékelik e rendszer-elemek megfelelőségét vagy használatra való alkalmasságát.

Azonban amennyiben a 216/2008/EK rendeletnek megfelelő légialkalmassági tanúsítási eljárásokat az 1. cikk (2) bekezdésének b) vagy c) pontjában említett rendszerek fedélzeti rendszerlemeire alkalmazzák, ezek a rendszerelemekre nézve a megfelelőségértékelés szempontjából elfogadható eljárásnak tekinthetők, amennyiben tartalmazzák az e rendeletben foglalt átjárhatósági, teljesítményi és biztonsági követelményeknek való megfelelés bizonyítékait.

12. cikk

Rendszerellenőrzés

(1) Azok a léginavigációs szolgáltatók, amelyek bizonyítják, illetve bizonyították, hogy megfelelnek a VI. mellékletben meghatározott feltételeknek, a VII. melléklet A. részében meghatározott követelményekkel összhangban lefolytatják az 1. cikk (2) bekezdésének a) és c) pontjában említett rendszerek ellenőrzését.

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

13. cikk

További követelmények

(1) Az ATS-szolgáltatók biztosítják, hogy a III. melléklet 2. és 3. pontjában megadott ICAO-előírásokban meghatározott levegő-föld alkalmazások levegő-föld adatcseréit a III. melléklet 6., 7. és 8. pontjában megadott ICAO-előírásokkal összhangban nyilvántartják, amennyiben ezek az adatcserék az adatkapcsolaton keresztül megvalósuló kommunikáció földi alapú nyilvántartási funkcióját érintik.

(2) A III. melléklet 9. pontjában meghatározott Eurocae-dokumentumot úgy kell tekinteni, mint amely biztosítja a szükséges mértékű megfelelőséget a III. melléklet 6., 7. és 8. pontjában megadott ICAO-előírások (1) bekezdésében meghatározott levegő-föld adatcserék nyilvántartási követelményei tekintetében.

(3) Az ATS-szolgáltatók:

- a) kidolgozzák és gondozzák a szükséges utasításokat és információkat tartalmazó üzemeltetési kézikönyveket, amelyek lehetővé teszik az érintett személyzet számára e rendelet alkalmazását;
- b) biztosítják, hogy az a) pontban említett kézikönyvek hozzáférhetők és naprakészek legyenek, valamint hogy frissítésüket és terjesztésüket megfelelő minőség- és dokumentumszerkesztési irányítás jellemezze;

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

(4) A tagállamok meghozzák a megfelelő intézkedéseket annak biztosítására, hogy a repülési tervek feldolgozásával és továbbításával foglalkozó központi szolgálat:

- a) kidolgozza és gondozza a szükséges utasításokat és információkat tartalmazó üzemeltetési kézikönyveket, amelyek lehetővé teszik az érintett személyzet számára e rendelet alkalmazását;
- b) biztosítja, hogy az a) pontban említett kézikönyvek elérhetők és naprakészek legyenek, valamint hogy frissítésüket és terjesztésüket megfelelő minőség- és dokumentumszerkesztési irányítás jellemezze;
- c) biztosítja, hogy a munkamódszerek és az üzemeltetési eljárások összhangban legyenek e rendelettel.

(5) A léginavigációs szolgáltatók biztosítják, hogy az érintett személyzet tisztában legyen az e rendelet vonatkozó rendelkezéseivel, és munkaköri feladatai ellátásához kellő képzettséggel rendelkezzenek.

(6) Az üzemeltetők megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy az adatkapcsolati berendezéseket működtető személyzet megfelelően ismerje e rendeletet, hogy munkaköri feladataik ellátásához kellő képzettséggel rendelkezzenek, illetve hogy az adatkapcsolati berendezések használatára vonatkozó utasítások lehetőség szerint rendelkezésre álljanak a pilótafülkében.

(7) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a repüléstervezésben részt vevő, IFPS-t működtető személyzet megfelelően ismerje az e rendeletben foglalt követelményeket, és hogy munkaköri feladatai ellátásához kellő képzettséggel rendelkezzenek.

(8) A tagállamok biztosítják, hogy az adatkapcsolat-szolgáltatások használatára vonatkozó információk közzétételre kerüljenek a nemzeti légiforgalmi tájékoztató kiadványokban.

14. cikk

Mentességek

(1) Amennyiben bizonyos típusú légi járművek a (3) bekezdésben meghatározott kritériumoknak megfelelően különleges

körülmények miatt nem képesek megfelelni e rendelet követelményeinek, az érintett tagállamok legkésőbb 2012. december 31-ig ismertetik a Bizottsággal az említett típusú légi járművek mentesítésének szükségességét alátámasztó részletes információkat.

(2) A Bizottság megvizsgálja az (1) bekezdésben említett mentesség iránti kérelmeket, és az érintett felekkel folytatott konzultációt követően az 549/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően határozatot hoz.

(3) Az (1) bekezdésben említett kritériumok a következők:

- a) gyártási életciklusuk végére érő és már csak korlátozott számban gyártott légijármű-típusok; és
- b) olyan légijármű-típusok, amelyek régi kialakítása miatt az átalakítási költségek aránytalanul nagyok lennének.

15. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

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

Ezt a rendeletet 2013. február 7-től kell alkalmazni.

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

Kelt Brüsszelben, 2009. január 16-án.

a Bizottság részéről

Antonio TAJANI

alelnök

I. MELLÉKLET

Az 1. cikk (3) bekezdésében említett légtér

A. RÉSZ

Az 1. cikk (3) bekezdésének a) pontjában említett légtérbe a következő repüléstájékoztató körzeteken (FIR) és magaslégtéri repüléstájékoztató körzeteken (UIR) belüli FL 285 repülési szint feletti légtér értendő bele:

- Amsterdam FIR,
- Wien FIR,
- Barcelona UIR,
- Brindisi UIR,
- Brussels UIR,
- Canarias UIR,
- France UIR,
- Hannover UIR,
- Lisboa UIR,
- London UIR,
- Madrid UIR,
- Milano UIR,
- Rhein UIR,
- Roma UIR,
- Scottish UIR,
- Shannon UIR.

B. RÉSZ

Az 1. cikk (3) bekezdésének b) pontjában említett légtérbe az A. részben meghatározott FL 285 repülési szint feletti légtér, továbbá a következő repüléstájékoztató körzetek (FIR) és magaslégtéri repüléstájékoztató körzetek (UIR) értendők bele:

- Bratislava FIR,
 - Bucuresti FIR,
 - Budapest FIR,
 - København FIR,
 - Ljubljana FIR,
 - Nicosia FIR,
 - Praha FIR,
 - Sofia FIR,
 - Warszawa FIR,
 - Finland UIR, a 61°30'-tól délre,
 - Hellas UIR,
 - Malta UIR,
 - Riga UIR,
 - Sweden UIR, a 61°30'-tól délre,
 - Tallinn UIR,
 - Vilnius UIR.
-

II. MELLÉKLET

A 3., 4., 5. és 7. cikkben és a IV. mellékletben említett adatkapcsolat-szolgáltatások meghatározása**1. Az adatkapcsolaton keresztül megvalósuló kommunikáció felvételére vonatkozó képesség (DLIC) meghatározása**

A DLIC-szolgáltatásnak lehetővé kell tennie, hogy a földi és a fedélzeti adatkapcsolati rendszerek közötti adatkapcsolat-kommunikáció létrehozásához szükséges információk kicserélhetők legyenek.

A DLIC-szolgáltatás a következők támogatására szolgál:

- a légi járműről származó repülési adatoknak egy ATS-egység által használt repülésiterv-adatokhoz való egyértelmű rendelése,
- a támogatott levegő-föld alkalmazástípusra és a verzióra vonatkozó információ megosztása,
- az alkalmazással rendelkező szervezet címinformációinak átadása.

A fedélzeti és a földi adatkapcsolat-rendszerek között a DLIC-szolgáltatás végrehajtása érdekében megvalósuló adat-cseréknek meg kell felelniük a következőknek:

- a III. melléklet 11. pontjában meghatározott Eurocae-dokumentum 4.1. szakaszában említett DLIC-kezdemenyezési és DLIC-kapcsolati funkciókkal kapcsolatos üzemeltetési módszerek, időszekvencia-diagramok és üzenetek,
- a III. melléklet 11. pontjában meghatározott Eurocae-dokumentum 4.2.2. szakaszában meghatározott biztonsági követelmények,
- a III. melléklet 11. pontjában meghatározott Eurocae-dokumentum 4.3.2. szakaszában meghatározott teljesítményi követelmények.

2. Az ATC kommunikációs irányítási szolgáltatás (ACM) meghatározása

Az ACM szolgáltatásnak automatizált segítséget kell nyújtania a járatok személyzetének és a légiforgalmi irányítóknak az ATC kommunikáció (hang és adat) lebonyolításához, ideértve a következőket:

- a CPDLC kezdeti létrehozása egy ATS-egységgel,
- egy adott légi járműre vonatkozóan CPDLC és hang átadása egy ATS-egységtől a következő ATS-egységig, vagy ATS-egységen vagy -szektoron belül hangcsatorna megváltoztatására vonatkozó utasítás,
- a CPDLC szokásos lezárása egy ATS-egységgel.

A fedélzeti és a földi adatkapcsolat-rendszerek között az ACM szolgáltatás végrehajtása érdekében megvalósuló adat-cseréknek meg kell felelniük a következőknek:

- a III. melléklet 11. pontjában meghatározott Eurocae-dokumentum 5.1.1.1.1–5.1.1.1.7. és 5.1.1.2. szakaszában említett üzemeltetési módszerek és időszekvencia-diagramok,
- a III. melléklet 11. pontjában meghatározott Eurocae-dokumentum 5.1.2.3. szakaszában meghatározott biztonsági követelmények, a soron következő légiforgalmi irányító szolgálati egység engedélyére vonatkozó követelmények kivételével,
- a III. melléklet 11. pontjában meghatározott Eurocae-dokumentum 5.1.3.2. szakaszában meghatározott, útvonali teljesítményi követelmények.

3. Az ATC engedélyek- és információs szolgáltatás (ACL) meghatározása

Az ACL szolgáltatásnak biztosítania kell a járatok személyzete és a légiforgalmi irányítók számára az üzemeltetési adatcsera lebonyolításának lehetőségét, ideértve a következőket:

- a légi járatok személyzetétől a légiforgalmi irányítókhoz érkező kérések és jelentések,
- a légiforgalmi irányítók által a légi járatok személyzete számára adott engedélyek, utasítások és előzetes tájékoztatások.

A fedélzeti és a földi adatkapcsolat-rendszerek között az ACL szolgáltatás végrehajtása érdekében megvalósuló adat-cseréknek meg kell felelniük a következőknek:

- a III. melléklet 11. pontjában meghatározott Eurocae-dokumentum 5.2.1.1.1–5.2.1.1.4. és 5.2.1.2. szakaszában említett üzemeltetési módszerek és időszekvencia-diagramok,

- a III. melléklet 11. pontjában meghatározott Eurocae-dokumentum 5.2.1.1.5. szakaszában meghatározott üzenet-elemek közös alhalmaza, az útvonali üzemeltetési környezetnek megfelelően,
- a III. melléklet 11. pontjában meghatározott Eurocae-dokumentum 5.2.2.3. szakaszában meghatározott biztonsági követelmények,
- a III. melléklet 11. pontjában meghatározott Eurocae-dokumentum 5.2.3.2. szakaszában meghatározott, útvonali teljesítményi követelmények.

4. Az ATC mikrofon-ellenőrzési szolgáltatás (AMC) meghatározása

Az AMC szolgáltatás révén a légiforgalmi irányítók egyidejűleg több adatkapcsolati berendezéssel ellátott légi jármű számára képesek utasítást küldeni annak érdekében, hogy a légi járművek személyzete visszaigazolja, hogy hangalapú kommunikációs berendezésük nem blokkol egy adott hangcsatornát.

Ezt az utasítást csak a blokkolt frekvenciára hangolt légi járművek kapják.

A fedélzeti és a földi adatkapcsolat-rendszerek között az AMC szolgáltatás végrehajtása érdekében megvalósuló adat-cseréknek meg kell felelniük a következőknek:

- a III. melléklet 11. pontjában meghatározott Eurocae-dokumentum 5.3.1.1.1., 5.3.1.1.2. és 5.3.1.2. szakaszában említett üzemeltetési módszerek és időszekvencia-diagramok,
- a III. melléklet 11. pontjában meghatározott Eurocae-dokumentum 5.3.2.3. szakaszában meghatározott biztonsági követelmények,
- a III. melléklet 11. pontjában meghatározott Eurocae-dokumentum 5.3.3.2. szakaszában meghatározott teljesítményi követelmények.

III. MELLÉKLET

A 3., 5., 6., 7., 8., 9. és 13. cikkben és a IV. mellékletben említett ICAO-előírások**A 3. és 13. cikkben és a II. mellékletben említett Eurocae-dokumentumok**

1. A 3922/91/EGK rendelet III. mellékletének B. része, OPS 1 030.
2. 3. fejezet – Légitforgalmi Távközlési Hálózat, 3.5.1.1. szakasz: „Kapcsolatkezelés” (CM), az ICAO 10. mellékletének a) és b) alkalmazási tételei – Légitforgalmi távközlés – III. kötet, I. rész (Digitális adatközlő rendszerek) (Első kiadás, 1995. július, a 2006. november 23-i 81. módosítással együtt).
3. 3. fejezet – Légitforgalmi Távközlési Hálózat, 3.5.2.2. szakasz: „A légitforgalmi irányító és a légijármű-vezető közötti adatkapcsolati összeköttetések” (CPDLC), az ICAO 10. mellékletének a) és b) alkalmazási tételei – Légitforgalmi távközlés – III. kötet, I. rész (Digitális adatközlő rendszerek) (Első kiadás, 1995. július, a 2006. november 23-i 81. módosítással együtt).
4. 3. fejezet – Légitforgalmi Távközlési Hálózat, az ICAO 10. mellékletének 3.3., 3.4. és 3.6. szakasza – Légitforgalmi távközlés – III. kötet, I. rész (Digitális adatközlő rendszerek) (Első kiadás, 1995. július, a 2006. november 23-i 81. módosítással együtt).
5. 6. fejezet – VHF-sávú, levegő-föld közötti digitális kapcsolat (VDL), az ICAO 10. melléklete – Légitforgalmi távközlés – III. kötet, I. rész (Digitális adatközlő rendszerek) (Első kiadás, 1995. július, a 2006. november 23-i 81. módosítással együtt).
6. 3. fejezet – A nemzetközi légitforgalmi távközlési szolgálatra vonatkozó általános eljárások, az ICAO 10. mellékletének 3.5.1.5. szakasza – Légitforgalmi távközlés – II. kötet (Összeköttetési eljárások) (Hatodik kiadás, 2001. október, a 2006. november 23-i 81. módosítással együtt).
7. 2. fejezet – Általános rész – az ICAO 11. mellékletének 2.25.3. szakasza – Légitforgalmi szolgálatok (Tizenharmadik kiadás, 2001. július, a 2007. július 16-i 45. módosítással együtt).
8. 6. fejezet – ATS kommunikációs követelmények – az ICAO 11. mellékletének 6.1.1.2. szakasza – Légitforgalmi szolgálatok (Tizenharmadik kiadás, 2001. július, a 2007. július 16-i 45. módosítással együtt).
9. Eurocae ED-111, A CNS/ATM földi nyilvántartás funkcionális előírásai, 2002. július, a 2003. július 30-i 1. módosítással együtt).
10. Eurocae ED-100 (2000. szeptember) és ED-100A (2005. április), Az ARINC 622 adatközlést alkalmazó ATS-alkalmazásokra vonatkozó átjárhatósági követelmények.
11. Az Eurocae ED-120 biztonsági és teljesítményi követelményekre vonatkozó szabványai a kontinentális légtérben nyújtott légitforgalmi adatkapcsolat-szolgáltatásokra, 2004. májusi kiadás, a 2007. áprilisában közzétett 1. módosítással és a 2007. októberében közzétett 2. módosítással együtt.

IV. MELLÉKLET

Az 5., 6., 7., 8. és 9. cikkben említett követelmények

A. rész: A végpontok közötti kommunikációra vonatkozó követelmények

1. A végpontok közötti adatközlésnek biztosítania kell a kommunikációs szolgáltatásoknak az 1. cikk (3) bekezdésében említett légtérben történő folytonos biztosítását és felhasználását.
2. A végpontok közötti adatközlésnek egy közös szabványos üzenethalmaz segítségével támogatnia kell a II. mellékletben meghatározott adatkapcsolat-szolgáltatásokat támogató üzenetváltást.
3. A végpontok közötti adatközlésnek támogatnia kell egy közös szabványosított végpontok közötti védelmi mechanizmust annak biztosítása érdekében, hogy a beérkező üzenetek a II. mellékletben meghatározott adatkapcsolat-szolgáltatásokra vonatkozó biztonsági követelményeknek megfelelő módon sértetlenek legyenek.

B. rész: Az ATN és a VDL 2-es üzemmód alapú levegő-föld kommunikációra vonatkozó követelmények

1. A levegő-föld kommunikációt olyan módon kell kialakítani, hogy az támogassa a végpontok közötti kommunikációt és biztosítsa a kommunikációs szolgáltatásoknak a III. melléklet 2. és 3. pontjában említett ICAO-előírásokban meghatározott levegő-föld alkalmazások adatcseréi tekintetében történő folytonos nyújtását és felhasználását az 1. cikk (3) bekezdésében említett légtérben.
2. A levegő-föld kommunikációnak meg kell felelnie a II. mellékletben meghatározott adatkapcsolati szolgáltatások biztonsági és teljesítményi követelményeinek.
3. A levegő-föld kommunikációnak közös címrendszeren kell alapulnia.
4. A III. melléklet 2. és 3. pontjában említett ICAO-előírásokban meghatározott levegő-föld alkalmazásokkal rendelkező földi és fedélzeti rendszerek közötti adategységek továbbításának és fogadásának a III. melléklet 4. pontjában hivatkozott, a Légitforgalmi Távközlési Hálózatot meghatározó ICAO-előírásokban kompatibilis kommunikációs protokollon kell alapulniuk.
5. A földi és a fedélzeti kommunikációs rendszer jellemzőinek és a bit frame-ek földi és fedélzeti kommunikációs rendszerek közötti továbbításának és fogadásának meg kell felelniük a III. melléklet 5. pontjában hivatkozott, nagyon magas frekvenciás digitális kapcsolatot (VDL 2-es üzemmód) meghatározó ICAO-előírásoknak.

C. rész: Az egyéb kommunikációs protokollokra épülő levegő-föld kommunikációra vonatkozó követelmények

1. A levegő-föld kommunikációt olyan módon kell kialakítani, hogy az támogassa a végpontok közötti kommunikációt és biztosítsa a kommunikációs szolgáltatásoknak a III. melléklet 2. és 3. pontjában említett ICAO-előírásokban meghatározott levegő-föld alkalmazások adatcseréi tekintetében történő folytonos nyújtását és felhasználását az 1. cikk (3) bekezdésében említett légtérben.
2. A levegő-föld kommunikációnak meg kell felelnie a II. mellékletben meghatározott adatkapcsolati szolgáltatások biztonsági és teljesítményi követelményeinek.
3. A levegő-föld kommunikációnak közös címrendszeren kell alapulnia.
4. A bit frame-ek földi és fedélzeti kommunikációs rendszerek közötti továbbításának és fogadásának a D. részben megállapított feltételeknek megfelelő kommunikációs protokollokon kell alapulniuk.

D. rész: A C. részben említett feltételek

1. A kommunikációs protokolloknak támogatniuk kell a végpontok közötti kommunikációt.
2. A kommunikációs protokollok tekintetében a II. mellékletben meghatározott adatkapcsolati szolgáltatások biztonsági és teljesítményi követelményeinek való megfelelés igazolása érdekében biztonsági vizsgálatot kell alkalmazni.
3. A kommunikációs protokolloknak támogatniuk kell az ICAO által a rádiófrekvencia-spektrumnak a légitforgalmi szolgálatokat támogató levegő-föld adatközlés tekintetében megfelelőként azonosított részeit felhasználó kétirányú, pont-pont összeköttetést.
4. A kommunikációs protokolloknak magukban kell foglalniuk egy, a földi és a fedélzeti állomások közötti mobil kapcsolódás átlátható kezelésére szolgáló mechanizmust.
5. A kommunikációs protokollokat a légi járművek kommunikációs berendezéseire alkalmazandó légialkalmassági szabályzatok és üzemeltetési jóváhagyási szabályzatok tekintetében kell meghatározni és hitelesíteni.
6. Az említett protokollokat támogató kommunikációs rendszerek nem lehetnek káros hatással a VDL 2-es üzemmódot támogató fedélzeti és földi létesítményekre.

V. MELLÉKLET

Követelmények a 11. cikkben említett rendszerelemek megfelelősége vagy használatra való alkalmassága értékeléséhez

1. Az ellenőrzési tevékenységekkel bizonyítani kell, hogy az adatkapcsolati szolgáltatást, a végpontok közötti kommunikációt, valamint a légi jármű és a föld közötti kommunikációt megvalósító rendszerelemek a tesztkörnyezetben való üzemelés során megfelelnek e rendelet alkalmazandó követelményeinek vagy azoknak megfelelően alkalmasak használatra.
2. A gyártónak le kell folytatnia a megfelelőség értékelésével kapcsolatos tevékenységeket és különösen:
 - meg kell határoznia a megfelelő tesztkörnyezetet,
 - ellenőrzi kell, hogy a teszterv a tesztkörnyezetben írja-e le a rendszerelemeket,
 - ellenőrzi kell, hogy a teszterv figyelembe veszi-e az összes alkalmazandó követelményt,
 - biztosítania kell a műszaki dokumentáció és a teszterv következetességét és minőségi színvonalát,
 - meg kell terveznie a teszt megszervezését, a szükséges személyzetet, a tesztelési platform installációját és konfigurálását,
 - el kell végeznie a tesztervben meghatározott vizsgálatokat és tesztek,
 - jelentést kell készítenie a vizsgálatok és a tesztek eredményeiről.
3. A gyártónak biztosítania kell, hogy az adatkapcsolat-szolgáltatást, a végpontok közötti kommunikációt, valamint a légi jármű és a föld közötti kommunikációt megvalósító, a tesztkörnyezetbe integrált rendszerelemek teljesítik az e rendeletben meghatározott alkalmazandó követelményeket.
4. A megfelelőség vagy alkalmazhatóság ellenőrzésének befejezésekor a gyártónak saját felelősségére ki kell állítania az EK-megfelelőségi vagy -alkalmazhatósági nyilatkozatot, amelyben feltünteti ennek a rendeletnek azokat az alkalmazandó követelményeit, amelyeknek a rendszerelemek megfelelnek, illetve a kapcsolódó alkalmazhatósági feltételeket az 552/2004/EK rendelet III. mellékletének 3. pontjával összhangban.

VI. MELLÉKLET

A 12. cikkben említett feltételek

1. A léginavigációs szolgáltatónak a szervezetén belül olyan működő jelentési módszerekkel kell rendelkeznie, amelyek biztosítják és bizonyítják az ellenőrzési tevékenységekkel kapcsolatos döntés pártatlanságát és függetlenségét.
 2. A léginavigációs szolgáltatónak biztosítania kell, hogy az ellenőrzési folyamatokban részt vevő személyzet a lehető legmagasabb szakmai integritással és a lehető legnagyobb műszaki hozzáértéssel végzi el az ellenőrzéseket, és mentes minden, a döntését vagy az ellenőrzések eredményét befolyásoló – különösen pénzügyi jellegű – nyomástól vagy ösztönzéstől és különösen az olyan személyek vagy csoportok által gyakorolt nyomástól vagy ösztönzéstől, akiket/ amelyeket az ellenőrzések eredménye érinthet.
 3. A léginavigációs szolgáltatónak biztosítania kell, hogy az ellenőrzési folyamatokban részt vevő személyzet hozzáfér azokhoz a berendezésekhez, amelyek segítségével megfelelően el tudja végezni a szükséges ellenőrzéseket.
 4. A léginavigációs szolgáltatónak biztosítania kell, hogy az ellenőrzési folyamatokban részt vevő személyzet megfelelő műszaki és szakmai képzésben részesült, megfelelő ismeretei vannak az általa ellenőrizendő követelményekről, az ilyen műveletek végzésével kapcsolatban megfelelő tapasztalattal rendelkezik, és képes kiállítani az annak bizonyítására szolgáló nyilatkozatokat, feljegyzéseket és jelentéseket, hogy az ellenőrzéseket valóban elvégezték.
 5. A léginavigációs szolgáltatónak biztosítania kell, hogy az ellenőrzési folyamatokban részt vevő személyzet képes pártatlanul elvégezni az ellenőrzéseket. A személyzet díjazása nem függhet az elvégzett ellenőrzések számától vagy az ellenőrzések eredményeitől.
-

VII. MELLÉKLET

A. rész: A 12. cikk (1) bekezdésében említett rendszerek ellenőrzésével kapcsolatos követelmények

1. Az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott rendszerek ellenőrzésének célja annak bizonyítása, hogy a rendszerek megfelelnek e rendelet alkalmazandó követelményeinek egy olyan vizsgálati környezetben, amely leképezi a rendszerek működési körülményeit.
2. Az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott rendszerek ellenőrzését az általánosan alkalmazott megfelelő teszteljárásokkal összhangban kell végrehajtani.
3. Az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott rendszerek ellenőrzéséhez használt teszteszközöknek rendelkezniük kell a megfelelő funkciókkal.
4. Az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott rendszerek ellenőrzésének szolgáltatnia kell az 552/2004/EK rendelet IV. mellékletének 3. pontjában előírt műszaki dokumentáció egyes elemeit, beleértve a következő elemeket:
 - a kivitelezés leírása,
 - a rendszer üzembe helyezését megelőzően lefolytatott vizsgálatokról és tesztekéről szóló jelentés.
5. A léginnavigációs szolgáltatóknak le kell folytatniuk az ellenőrzéssel kapcsolatos tevékenységeket, különösen:
 - meg kell határozniuk a megfelelő működési és műszaki értékelési környezetet, amely leképezi a működési körülményeket,
 - ellenőrizniük kell, hogy a teszterv leírja-e az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott rendszereknek a működési és műszaki értékelési környezetbe történt integrációját,
 - ellenőrizniük kell, hogy a teszterv elkészítése során figyelembe vették-e ezen rendelet összes interoperabilitási és teljesítményi követelményét,
 - biztosítaniuk kell a műszaki dokumentáció és a teszterv következetességét és minőségi színvonalát,
 - meg kell tervezniük a teszt megszervezését, a szükséges személyzetet, a tesztelési platform telepítését és konfigurálását,
 - el kell végezniük a tesztervben meghatározott vizsgálatokat és tesztek,
 - jelentést kell készíteniük a vizsgálatok és a tesztek eredményeiről.
6. A léginnavigációs szolgáltatóknak biztosítaniuk kell, hogy az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott, működő értékelési környezetben tesztelt rendszerek teljesítik az e rendeletben meghatározott, alkalmazandó követelményeket.
7. A megfelelőség ellenőrzésének elvégzése után a léginnavigációs szolgáltatóknak ki kell állítaniuk a rendszerre vonatkozó EK-ellenőrzési nyilatkozatot, és az 552/2004/EK rendelet 6. cikkében meghatározottak szerint, a műszaki dokumentációval együtt azt be kell nyújtaniuk a nemzeti felügyeleti hatóságnak.

B. rész: A 12. cikk (2) bekezdésében említett rendszerek ellenőrzésével kapcsolatos követelmények

1. Az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott rendszerek ellenőrzése során bizonyítják, hogy a rendszerek megfelelnek e rendelet alkalmazandó követelményeinek egy olyan vizsgálati környezetben, amely leképezi e rendszerek működési körülményeit.
2. Az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott rendszerek ellenőrzését az általánosan alkalmazott megfelelő teszteljárásokkal összhangban kell végrehajtani.
3. Az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott rendszerek ellenőrzéséhez használt teszteszközöknek rendelkezniük kell a megfelelő funkciókkal.
4. Az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott rendszerek ellenőrzése során jönnek létre az 552/2004/EK rendelet IV. mellékletének 3. pontjában előírt műszaki dokumentáció egyes elemei, többek között a következő elemek:
 - a kivitelezés leírása,
 - a rendszer üzembe helyezését megelőzően lefolytatott vizsgálatokról és tesztekéről szóló jelentés.

5. A léginavigációs szolgáltató meghatározza a megfelelő működési és műszaki értékelési környezetet, amely leképezi a működési környezetet, és egy bejelentett szervvel elvégezteti az ellenőrzési tevékenységeket.
 6. A bejelentett szerv lefolytatja az ellenőrzéseket és különösen:
 - ellenőrzi, hogy a teszterv leírja-e az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott rendszereknek a működési és műszaki értékelési környezetbe történt integrációját,
 - ellenőrzi, hogy a teszterv elkészítése során figyelembe vették-e ezen rendelet összes követelményét,
 - biztosítja a műszaki dokumentáció és a teszterv következetességét és minőségi színvonalát,
 - megtervezi a teszt megszervezését, a szükséges személyzetet, a tesztelési platform telepítését és konfigurálását,
 - elvégzi a tesztervben meghatározott vizsgálatokat és tesztek,
 - jelentést készít a vizsgálatok és a tesztek eredményeiről.
 7. A bejelentett szerv biztosítja, hogy az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott, működő értékelési környezetben tesztelt rendszerek teljesítik az e rendeletben meghatározott alkalmazandó követelményeket.
 8. Az ellenőrzési feladatok megfelelő elvégzését követően a bejelentett szerv az általa elvégzett feladatokkal kapcsolatban megfelelőségi bizonyítványt állít ki.
 9. Ezután a léginavigációs szolgáltató kiállítja a rendszerre vonatkozó EK-ellenőrzési nyilatkozatot és 552/2004/EK rendelet 6. cikkében meghatározottak szerint, a műszaki dokumentációval együtt benyújtja azt a nemzeti felügyeleti hatóságnak.
-