

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 262/2009

av den 30 mars 2009

om fastställande av krav för en samordnad tilldelning och användning av Mod S-interrogatorkoder för det gemensamma europeiska luftrummet

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

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 8.2, och

av följande skäl:

- (1) Mod S (Select) är en samverkande övervakningsteknik för flygkontrolltjänst. Tekniken möjliggör en selektiv interrogering av luftfartyg och extrahering av data från luftfartygens utrustning som kan användas för utveckling av nya flygledningsfunktioner. Utformningen av system som klarar interrogering av enskilda luftfartyg med hjälp av Mod S (nedan kallade *Mod S-interrogatorer*) förutsätter användning av Mod S-interrogatorkoder för detektering och övervakning av luftfartyg utrustade med Mod S-transpondrar.
- (2) För att garantera säkerheten för systemen för övervakning av flygtrafiken får inte radartäckningsområdet för två Mod S-interrogatorer som använder samma interrogatorkod överlappa varandra, med undantag för om de är grupperade i kluster eller om andra lämpliga riskreduceringstekniker är i drift.
- (3) För att främja användningen av ett ökat antal Mod S-interrogatorer och lösa de problem som orsakas av bristen på tillgängliga interrogatorkoder för interrogering av luftfartyg är det nödvändigt att samordna tilldelningen och användningen av dessa interrogatorkoder på ett effektivt sätt.
- (4) Eurocontrol har inom ramen för artikel 8.1 i förordning (EG) nr 549/2004 fått befogenhet att utforma kraven för tilldelning och användning av Mod S-interrogatorkoder (nedan kallade *interrogatorkoder*). Den föreliggande förordningen bygger på den rapport från den 2 januari 2008 som blev resultatet av uppdraget.

- (5) Av tekniska skäl var det ursprungligen endast interrogatoridentifieringskoderna (nedan kallade *II-koder*) 0–15 som definierades och användes som interrogatorkoder. På grund av det väntade antalet Mod S-interrogatorer vidtogs senare åtgärder för att göra det möjligt att använda även övervakningsidentifieringskoderna (nedan kallade *SI-koder*) 1–63.
- (6) Normalt förutsätter användningen av SI-koder att alla Mod S-mål inom Mod S-interrogatorernas täckningsområde är utrustade för detta syfte. Eurocontrol har dock utvecklat specifikationer för en II-/SI-koddrift som skulle göra det möjligt för Mod S-interrogatorer att börja använda SI-koder även i en miljö där inte alla Mod S-mål är utrustade för SI-koder. Mod S-operatörerna bör därför åläggas att klara sådan II-/SI-koddrift.
- (7) En centraliserad tilldelningstjänst för interrogatorkoder, som tillhandahålls genom tilldelningssystemet för interrogatorkoder, har inrättats under Eurocontrols överinseende. Medlemsstaterna bör åläggas att vidta de åtgärder som krävs för att se till att den information som tillhandahålls genom tilldelningssystemet för interrogatorkoder främjar enhetligheten för de väsentliga elementen i interrogatorkodstilldelningen. Det bör klart fastställas vilka dessa väsentliga element är.
- (8) Gemensamma förfaranden bör utarbetas för att säkerställa att de väsentliga elementen i interrogatorkodstilldelningen tillämpas korrekt. Dessa förfaranden bör ta hänsyn till relevanta bestämmelser som fastställs av Internationella civila luftfartsorganisationen (nedan kallad ICAO).
- (9) Mod S-operatörer och leverantörer av flygtrafikledningstjänster bör vidta lämpliga åtgärder för att detektera och dämpa effekterna av eventuella konflikter mellan interrogatorkoder.
- (10) Denna förordning bör inte omfatta militära operationer och militär träning som avses i artikel 1.2 i förordning (EG) nr 549/2004.
- (11) Ett begränsat antal interrogatorkoder är reserverade för exklusiv användning och förvaltning av militära enheter inbegripet mellanstatliga organisationer, i synnerhet Nato (Nordatlantiska fördragsorganisationen). Mod S-interrogatorer som använder dessa koder behöver därför inte omfattas av det samordnade tilldelningsförfarandet. Medlemsstaterna bör dock åläggas att vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att användningen av dessa interrogatorkoder inte har någon negativ inverkan på säkerheten för den allmänna luftfarten.

⁽¹⁾ EUT L 96, 31.3.2004, s. 26.

⁽²⁾ EUT L 96, 31.3.2004, s. 1.

- (12) Interrogatorkod 0 har reserverats av ICAO för drift utan tilldelad kod. Mod S-interrogatorer som använder interrogatorkod 0 i enlighet med standardbestämmelser och rekommendationer som antagits av ICAO behöver inte omfattas av det samordnade tilldelningsförfarandet.
- (13) II-kod 14 har reserverats för gemensam användning för testsystem. Detektering av Mod S-mål kan inte garanteras när flera testsystem är i drift samtidigt. Operatörer av Mod S-testsystem som behöver utföra tidsbegränsade försök som kräver en konfliktfri situation bör därför säkerställa en fungerande bilateral samordning med andra operatörer av Mod S-testsystem.
- (14) Den centraliserade tilldelningstjänsten för interrogatorkoder bör tillhandahålla och vid behov uppdatera en tilldelningsplan för interrogatorkoder som säkerställer en säker och effektiv användning av interrogatorkoder. Tilldelningsplanen bör godkännas av de medlemsstater som berörs av innehållet.
- (15) Ett system bör utarbetas för hantering av situationer då tilldelningsplanen inte kan godkännas i tid.
- (16) För att bibehålla eller höja de nuvarande säkerhetsnivåerna för driften bör man ålägga medlemsstaterna att se till att de berörda parterna genomför en säkerhetsbedömning som omfattar faroidentifiering, riskbedömning och riskreducering. Ett harmoniserat införande av dessa rutiner när det gäller de system som omfattas av denna förordning förutsätter att särskilda säkerhetskrav fastställs för alla driftskompatibilitets- och prestandakrav.
- (17) Enligt artikel 3.3 d i förordning (EG) nr 552/2004 ska man i genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet beskriva de särskilda förfaranden som ska användas för att bedöma komponenternas överensstämmelse eller lämplighet samt kontrollen av system.
- (18) Marknadens mognad med avseende på de komponenter som omfattas av denna förordning kan anses vara sådan att det genom intern produktionskontroll på ett tillfredsställande sätt kan fastställas huruvida komponenterna är lämpliga eller överensstämmer med gällande krav, varvid kontrollen görs med hjälp av förfaranden baserade på modul A i Europaparlamentets och rådets beslut nr 768/2008/EG av den 9 juli 2008 om en gemensam ram för saluföring av produkter och upphävande av rådets beslut 93/465/EEG ⁽¹⁾.
- (19) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från kommittén för det gemensamma luftrummet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. Denna förordning fastställer krav för en samordnad tilldelning och användning av Mod S-interrogatorkoder (nedan kallade *interrogatorkoder*) för en säker och effektiv övervakning av flygtrafiken och för civil-militär samordning.
2. Denna förordning ska tillämpas på berörda Mod S-interrogatorer och därmed sammanhängande övervakningssystem, de komponenter som ingår i dem och de förfaranden med vilka de är förbundna, när de stöder en samordnad tilldelning eller användning av berörda interrogatorkoder.

Artikel 2

Definitioner

För denna förordning gäller de definitioner som fastställs i förordning (EG) nr 549/2004.

Dessutom gäller följande definitioner:

1. *Mod S-interrogator*: ett system bestående av antenn och elektronik, som gör det möjligt att ställa frågor till enskilda luftfartyg via Mod Select, som benämns Mod S.
2. *interrogatorkod*: antingen interrogatoridentifieringskod eller en övervakningsidentifieringskod som används för utestängande vid flera interrogatorer och eventuellt kommunikationsprotokoll.
3. *interrogatoridentifieringskod (nedan kallad II-kod)*: en Mod S-interrogatorkod med ett värde i intervallet 0 till 15 som kan användas för både utestängande vid flera interrogatorer och kommunikationsprotokoll.
4. *övervakningsidentifieringskod (nedan kallad SI-kod)*: en Mod S-interrogatorkod med ett värde i intervallet 1 till 63 som kan användas för utestängande vid flera interrogatorer men som inte kan användas för kommunikationsprotokoll vid flera interrogatorer.
5. *utestängande vid flera interrogatorer*: det protokoll som möjliggör identifiering av Mod S-mål och utestängande av flera Mod S-interrogatorer som har överlappande täckning.
6. *kommunikationsprotokoll vid flera interrogatorer (multisite communications protocols)*: de protokoll som används för att i områden med överlappande täckning för Mod S-interrogatorer samordna kontrollen av kommunikation som sker i mer än en transaktion.
7. *Mod S-mål*: en plattform utrustad med en Mod S-transponder.

⁽¹⁾ EUT L 218, 13.8.2008, s. 82.

8. *utestängande*: det protokoll som möjliggör undertryckande av allmänna Mod S-anrop från redan identifierade Mod S-mål.
9. *Mod S-operatör*: en person, en organisation eller ett företag som driver eller erbjuder sig att driva en Mod S-interrogator, inklusive
- leverantörer av flygtrafiktjänster,
 - tillverkare av Mod S-interrogatorer,
 - flygplatsoperatörer,
 - forskningsinstitutioner, och
 - varje annan enhet som har rätt att driva en Mod S-interrogator,
10. *interrogatorkodstilldelning*: fastställande av värden för minst alla väsentliga element i en interrogatorkodstilldelning enligt förteckningen i bilaga II, del B.
11. *tilldelningssystem för interrogatorkoder*: ett system inom ramen för det europeiska nätverket för flygledningstjänst, och därmed förbundna förfaranden, genom vilket en centraliserad tjänst för tilldelning av interrogatorkoder (nedan kallad *tilldelningstjänsten för interrogatorkoder*), som sköter behandlingen av ansökningar om interrogatorkoder och spridningen av ett förslag till tilldelningsplan för interrogatorkoder, tillhandahålls åt Mod S-operatörer via medlemsstaterna.
12. *ansökan om interrogatorkod*: en ansökan från en Mod S-operatör om tilldelning av en interrogatorkod.
13. *förslag till tilldelningsplan för interrogatorkoder*: ett förslag till en fullständig uppsättning av interrogatorkodstilldelningar, som lämnas av tilldelningstjänsten för interrogatorkoder för godkännande av medlemsstaterna.
14. *tilldelningsplan för interrogatorkoder*: den senast antagna uppsättningen av interrogatorkodstilldelningar.
15. *berörd Mod S-interrogator*: en Mod S-interrogator som uppfyller minst ett av följande krav:
- interrogatorn förlitar sig, åtminstone delvis, på allmänna Mod S-anrop och svar för identifiering av Mod S-mål, eller
 - interrogatorn utestänger identifierade Mod S-mål vid allmänna Mod S-anrop, permanent eller periodiskt, i hela sitt täckningsområde eller i delar av det, eller
 - interrogatorn använder kommunikationsprotokoll vid flera interrogatorer för datalänktillämpningar.
16. *berörd interrogatorkod*: varje interrogatorkod bland II-koderna och SI-koderna, utom
- II-kod 0,
 - de interrogatorkoder som reserverats för förvaltning av och tilldelning till militära enheter, inbegripet mellanstatliga organisationer och i synnerhet Nato (Nordatlantiska fördragsorganisationen).
17. *allmänna Mod S-anrop (Mode S all call interrogations)*: meddelanden som normalt används av Mod S-interrogatorer för att identifiera Mod S-mål som inträder i deras täckningsområde.
18. *driftsatt interrogatorkod*: varje berörd interrogatorkod med undantag för II-kod 14.
19. *behörig medlemsstat*:
- när det gäller leverantören av flygtrafiktjänster, den medlemsstat som har certifierat leverantören i enlighet med kommissionens förordning (EG) nr 2096/2005 ⁽¹⁾,
 - i övriga fall, den medlemsstat inom vars ansvarsområde Mod S-operatören driver, eller avser att driva, en berörd Mod S-interrogator.
20. *interrogatorkodskonflikt*: en ej samordnad överlappning av täckningen för två eller fler Mod S-interrogatorer som använder samma interrogatorkod, vilket potentiellt kan medföra att luftfartyg förblir odetekterade av minst en av Mod S-interrogatorerna.
21. *övervakning av interrogatorkodskonflikt*: en Mod S-operatörs tillämpning av tekniska metoder eller förfaranden för att fastställa vilka effekter interrogatorkodskonflikter med andra Mod S-interrogatorer har på de övervakningsdata som tillhandahålls av de egna Mod S-interrogatorerna.
22. *genomförandesekvens*: en tidssekvens för genomförandet av interrogatorkodstilldelning som Mod S-operatörer måste följa för att förhindra tillfälliga interrogatorkodskonflikter.

⁽¹⁾ EUT L 335, 21.12.2005, s. 13.

23. matchande II-kod: den II-kod som avkodas av en Mod S-transponder som inte stöder SI-koder, i ett allmänt Mod S-anrop som innehåller en SI-kod, och som denna transponder använder för att koda svaret på det allmänna anropet.
24. utestängandekarta (lockout map): den Mod S-interrogator-konfigurationsfil som definierar var och hur utestängning ska tillämpas på Mod S-mål.

Artikel 3

Krav avseende driftskompatibilitet och prestanda

Mod S-operatörer ska se till att elektroniken i radarhuvudkomponenterna i deras Mod S-interrogatorer som använder en driftsatt interrogatorkod

1. stöder användning av SI-koder och II-koder i överensstämmelse med de ICAO-bestämmelser som anges i bilaga I punkt 1,
2. stöder användning av II-/SI-koder i överensstämmelse med de krav som anges i bilaga III.

Artikel 4

Förfaranden för Mod S-operatörer

1. Mod S-operatörer får endast driva en berörd Mod S-interrogator, med användning av en berörd interrogatorkod, om de har tilldelats en interrogatorkod för detta syfte av den behöriga medlemsstaten.
2. Mod S-operatörer som avser att driva, eller som driver, en berörd Mod S-interrogator för vilken ingen interrogatorkodstilldelning erhållits, ska lämna in en ansökan om interrogatorkod till den behöriga medlemsstaten, i enlighet med de krav som anges i bilaga II, del A.
3. Mod S-operatörer ska uppfylla kraven i de väsentliga elementen i den interrogatorkodstilldelning som de erhåller enligt förteckningen i bilaga II, del B.
4. Mod S-operatörer ska minst var sjätte månad informera den behöriga medlemsstaten om eventuella ändringar av installationsplaneringen eller driftsstatusen för berörda Mod S-interrogatorer när det gäller alla väsentliga element av interrogatorkodstilldelningen som finns förtecknade i bilaga II, del B.
5. Mod S-operatörer ska se till att var och en av deras Mod S-interrogatorer uteslutande använder den interrogatorkod som de tilldelats.

Artikel 5

Förfaranden för medlemsstaterna

1. Medlemsstaterna ska kontrollera giltigheten för de ansökningar om interrogatorkoder som inkommer från Mod S-operatörer, innan de gör dem tillgängliga via systemet för samord-

ning av interrogatorkodstilldelning. Kontrollen av giltigheten ska omfatta de väsentliga element som finns förtecknade i bilaga II, del A.

2. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att systemet för tilldelning av interrogatorkoder gör följande:

- a) Kontrollerar att ansökningarna om interrogatorkoder följer format- och datakonventionerna.
- b) Kontrollerar att ansökningarna om interrogatorkoder är kompletta, exakta och inlämnas i tid.
- c) Inom högst sex kalendermånader från ansökan ska systemet
 - i) utföra uppdateringssimuleringar av tilldelningsplanen för interrogatorkoder på grundval av de inkomna ansökningarna,
 - ii) utarbeta ett förslag till uppdatering av tilldelningsplanen för interrogatorkoder som ska godkännas av de medlemsstater som berörs av den,
 - iii) säkerställa att den föreslagna uppdateringen av tilldelningsplanen i största möjliga mån uppfyller driftskraven för ansökningarna om interrogatorkoder, såsom de beskrivs genom de väsentliga elementen g, h och i som förtecknas i bilaga II, del A, och
 - iv) uppdatera och till medlemsstaterna meddela tilldelningsplanen för interrogatorkoder omedelbart efter det att den godkänts, utan att det påverkar tillämpningen av nationella förfaranden för meddelanden om Mod S-interrogatorer i militär drift.

3. Ändringar av tilldelningsplanen för interrogatorkoder ska godkännas av alla medlemsstater som berörs av uppdateringen av planen.

4. Om oenighet råder om sådana ändringar som avses i punkt 3 i denna artikel ska de berörda medlemsstaterna hän-skjuta ärendet till kommissionen för behandling. Kommissionen ska agera enligt det förfarande som anges i artikel 5.2 i förordning (EG) nr 549/2004.

5. Medlemsstater som avses i punkt 3 ska säkerställa att deras godkännanden av tilldelningsplaner för interrogatorkoder meddelas övriga medlemsstater genom systemet för tilldelning av interrogatorkoder.

6. Medlemsstater som avses i punkt 3 ska säkerställa att sådana ändringar av interrogatorkodstilldelningen som följer av uppdateringar av tilldelningsplanen meddelas berörda Mod S-operatörer som faller inom deras behörighet senast 14 kalenderdagar från mottagandet av den uppdaterade tilldelningsplanen.

7. Medlemsstaterna ska minst var sjätte månad ge övriga medlemsstater tillgång till en uppdaterad redovisning av tilldelningen och användningen av interrogatorer för berörda Mod S-interrogatorer inom deras ansvarsområde.

8. När överlappning existerar mellan täckningen för en Mod S-interrogator belägen inom en medlemsstats ansvarsområde och täckningen för en Mod S-interrogator belägen inom tredje-lands ansvarsområde ska den berörda medlemsstaten göra följande:

- a) Se till att tredjelandet är underrättat om de säkerhetskrav som är kopplade till tilldelningen och användningen av interrogatorer.
- b) Vidta de åtgärder som är nödvändiga för att samordna användningen av interrogatorer med tredjelandet.

Artikel 6

Förfaranden för leverantörer av flygtrafikledningstjänster

Leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska inte använda data från Mod S-interrogatorer som drivs under tredjelands ansvar om interrogatorkodstillämpningen inte har samordnats.

Artikel 7

Krav avseende avbrottsplaner

1. Leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska göra en bedömning av vilka potentiella effekter som interrogatorkodskonflikter har på flygtrafikledningstjänster och den motsvarande potentiella förlusten av Mod S-målövervakningsdata från de Mod S-interrogatorer som påverkas, med beaktande av deras driftskrav och tillgänglig redundans.

2. Såvida inte den potentiella förlusten av Mod S-målövervakningsdata har bedömts sakna betydelse för säkerheten ska Mod S-operatörerna göra följande:

- a) Tillämpa övervakningsmetoder för att detektera interrogatorkodskonflikter som orsakas av andra Mod S-interrogatorer och som påverkar berörda Mod S-interrogatorer som de driver med en driftsatt interrogatorkod.
- b) Säkerställa att den detektion av interrogatorkodskonflikter som tillhandahålls genom de införda övervakningsmetoderna sker snabbt och har en täckning som uppfyller deras säkerhetskrav.
- c) Fastställa, och vid behov genomföra en fallback-funktion för att dämpa de eventuella riskerna vid interrogatorkodskonflikter för driftsatta koder, som identifieras i den bedömning som avses i punkt 1.
- d) Säkerställa att den fallback-funktion som används inte ger upphov till några interrogatorkodskonflikter med andra Mod S-interrogatorer som avses i tilldelningsplanen för interrogatorer.

3. Mod S-operatörer ska till den behöriga medlemsstaten rapportera varje identifierad interrogatorkodskonflikt som involverar en berörd Mod S-interrogator som de har i drift och meddela andra Mod S-operatörer relevant information om detta via tilldelningssystemet för interrogatorer.

Artikel 8

Samordning av civil och militär verksamhet

1. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att se till att militära enheter som driver berörda Mod S-interrogatorer på någon annan interrogatorkod än II-kod 0 och andra koder reserverade för militärt bruk uppfyller kraven i artiklarna 3-7 och 12.

2. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att se till att militära enheter som driver Mod S-interrogatorer på II-kod 0 eller andra interrogatorer reserverade för militärt bruk övervakar den exklusiva användningen av dessa interrogatorer, för att förhindra en icke samordnad användning av berörda interrogatorer.

3. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att se till att tilldelningen och användningen av interrogatorer för militära enheter inte har någon negativ inverkan på säkerheten för den allmänna luftfarten.

Artikel 9

Säkerhetskrav

1. Mod S-operatörer ska se till att potentiella risker för interrogatorkodskonflikter som påverkar deras Mod S-interrogatorer bedöms korrekt och reduceras.

2. Medlemsstaterna ska vidta lämpliga åtgärder för att se till att varje ändring av de existerande system och därmed förbundna förfaranden som avses i artikel 1.2 eller införandet av nya sådana system och förfaranden föregås av en säkerhetsbedömning som omfattar identifiering av riskområden, riskbedömning och riskreducering som görs av de berörda parterna.

3. Vid den säkerhetsbedömning som avses i punkt 2 ska även de krav som anges i artiklarna 4-8 och 12 beaktas som minimisäkerhetskrav.

Artikel 10

Bedömning av överensstämmelse

Tillverkare av komponenter till de system som avses i artikel 1.2 i denna förordning, eller deras i gemenskapen befullmäktigade företrädare, ska innan de utfärdar en EG-försäkran om överensstämmelse och lämplighet enligt artikel 5 i förordning (EG) nr 552/2004 göra en bedömning av dessa komponenters överensstämmelse eller lämplighet i enlighet med kraven i del A i bilaga IV till denna förordning.

*Artikel 11***Kontroll av system**

1. Leverantörer av flygtrafiktjänster, som kan styrka eller har styrkt att de uppfyller villkoren i bilaga V, ska kontrollera de system som avses i artikel 1.2 i enlighet med kraven i bilaga IV, del A.

2. Leverantörer av flygtrafiktjänster, som inte kan styrka att de uppfyller villkoren i bilaga V, ska i stället uppdra åt ett anmält organ att kontrollera de system som avses i artikel 1.2. Kontrollen ska då utföras i enlighet med kraven i bilaga VI, del B.

*Artikel 12***Ytterligare krav**

1. Mod S-operatörer ska se till att den personal som ansvarar för genomförandet av interrogatorkodstilldelningen vederbörligen informeras om de relevanta bestämmelserna i denna förordning och får lämplig utbildning för sin tjänsteutövning.

2. Mod S-operatörerna ska göra följande:

- a) Utveckla och uppdatera handböcker för Mod S-drift som innehåller de instruktioner och upplysningar som är nödvändiga för att deras personal som ansvarar för genomförandet av interrogatorkodstilldelningen ska kunna tillämpa bestämmelserna i denna förordning.
- b) Se till att handböckerna enligt punkt a är tillgängliga och aktuella och att uppdateringar och spridning sker på lämpligt sätt med avseende på kvalitet och dokumentationsutformning.

c) Se till att de arbetsmetoder och driftsförfaranden som krävs för genomförandet av interrogatorkodstilldelningen överensstämmer med de tillämpliga bestämmelserna i denna förordning.

3. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att se till att den personal som tillhandahåller tjänsten för interrogatorkodstilldelning vederbörligen informeras om de relevanta bestämmelserna i denna förordning och får lämplig utbildning för sin tjänsteutövning.

4. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att se till att den centraliserade tjänsten för tilldelning av interrogatorkoder gör följande:

- a) Utvecklar och uppdaterar driftshandböcker med de instruktioner och upplysningar som deras personal behöver för att kunna tillämpa bestämmelserna i denna förordning.
- b) Ser till att handböckerna enligt punkt a hålls tillgängliga och aktuella samt att uppdateringar och spridning sker på lämpligt sätt med avseende på kvalitet och dokumentationsutformning.
- c) Ser till att arbetsmetoder och driftsförfaranden överensstämmer med de relevanta bestämmelserna i denna förordning.

*Artikel 13***Ikraftträdande och tillämplighet**

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

Artikel 3 ska tillämpas från och med den 1 januari 2011.

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

Utfärdad i Bryssel den 30 mars 2009.

På kommissionens vägnar

Antonio TAJANI

Vice ordförande

*BILAGA I***ICAO-bestämmelser som avses i artikel 3.1 och punkt 2 i bilaga III**

1. Kapitel 3 "Surveillance radar systems", avsnitt 3.1.2.5.2.1.2 "IC: Interrogator code" i ICAO bilaga 10 "Aeronautical Telecommunications", volym IV "Surveillance Radar and Collision Avoidance Systems" (tredje upplagan, juli 2002, med införlivande av ändring 77).
 2. Kapitel 5, "SSR Mod S Air-Ground Data Link", avsnitt 5.2.9 "The data link capability report format" i ICAO bilaga 10 "Aeronautical Telecommunications", volym III "Communication Systems" (första upplagan, ändring 79).
-

BILAGA II

Del A: Krav för ansökan om interrogator-koder som avses i artiklarna 4.2, 5.1 och 5.2

En ansökan om interrogator-koder ska minst innehålla följande väsentliga element:

- a) Ett unikt referensnummer från den behöriga medlemsstaten.
- b) Fullständiga uppgifter om den företrädare för medlemsstaten som ansvarar för samordningen av tilldelningen av Mod S-interrogator-koder.
- c) Fullständiga uppgifter om Mod S-operatörens kontaktperson för frågor som rör tilldelningen av Mod S-interrogator-koder.
- d) Mod S-interrogatorns namn.
- e) Mod S-interrogatorns användning (drift eller test).
- f) Mod S-interrogatorns placering.
- g) Planerat datum för Mod S-interrogatorns första Mod S-överföring.
- h) Begärd Mod S-täckning.
- i) Specifika driftskrav.
- j) SI-kodförmåga.
- k) "II-/SI-koddrift"-förmåga.
- l) Täckningskartaförmåga.

Del B: Krav för tilldelningen av interrogator-koder som avses i artiklarna 2.10, 4.3 och 4.4

En tilldelning av interrogator-koder ska innehålla minst följande:

- a) Motsvarande referensnummer från den behöriga medlemsstaten.
 - b) En unik tilldelningsreferens från tilldelningstjänsten för interrogator-koder.
 - c) Ersatta tilldelningsreferenser, i förekommande fall.
 - d) Tilldelad interrogator-kod.
 - e) Begränsningar av täckningen för övervakning och utestängning i form av sektorsbaserad räckvidd eller Mod S-karttäckning.
 - f) Genomförandeperiod under vilken tilldelningen måste registreras i den Mod S-interrogator som anges i ansökan.
 - g) Den genomförandesequens som måste följas.
 - h) Frivilligt och förbundet med andra alternativ: Klusterrekommendation.
 - i) Specifika driftsrestriktioner, i förekommande fall.
-

BILAGA III

II-/SI-koddrift som avses i artikel 3.2

1. Mod S-interrogatorer ska, när de drivs med en SI-kod och aktiveras genom en lämplig driftsparameter, även identifiera mål genom allmänna anrop som kodas med matchande II-kod.
 2. Mod S-interrogatorer ska, när de använder en SI-kod och aktiveras genom en lämplig driftsparameter, beakta transpondrar som svarar med allmänna anrop och som kodas med matchande II-kod som icke-SI-utrustade transpondrar, oavsett vilken SI-kapacitet som rapporteras i den datalänkkapacitetsrapport som definieras i det dokument som avses i bilaga I punkt 2.
 3. Mod S-interrogatorer ska, när de använder en SI-kod och aktiveras genom en lämplig driftsparameter, interrogera transpondrar som saknar SI-kodförmåga med användning av Mod S-utestängningsprotokollsmeddelanden för flera interrogatorer med avseende på II-koddrift. Den II-kod som används ska vara den matchande II-koden.
 4. Mod S-interrogatorer ska, när de använder en SI-kod och aktiveras med en lämplig driftsparameter, kunna konfigureras av operatören till att antingen
 - inte tillämpa utestängning på den matchande II-koden för transpondrar som saknar SI-kodförmåga, eller
 - tillämpa intermittent utestängning på den matchande II-koden för transpondrar som saknar SI-kodförmåga.
 5. Mod S-interrogatorer ska, när de använder en II-kod och aktiveras med en lämplig driftsparameter, kunna konfigureras av operatören till att antingen
 - inte tillämpa utestängning på transpondrar som enligt sin datalänkkapacitetsrapport saknar SI-förmåga eller som inte kan rapportera sin datalänkkapacitet, eller
 - tillämpa intermittent lockout på transpondrar som enligt sin datalänkkapacitetsrapport saknar SI-kapacitet eller som inte kan rapportera sin datalänkkapacitet.
 6. När II-/SI-koddriften aktiveras ska utestängningskartorna inte beaktas för transpondrar som saknar SI-kodförmåga.
-

BILAGA IV

Del A: Krav för den bedömning av överensstämmelse eller lämplighet avseende komponenter i de system som avses i artikel 10

1. Kontrollerna ska visa att komponenter som stöder II-kod- och SI-kodutestängningsprotokoll och II-/SI-koddrift överensstämmer med driftskompatibilitets- och prestandakraven i denna förordning eller att de är lämpliga för användning medan komponenterna är i drift i testmiljön.
2. Tillverkarens eller dennes i gemenskapen etablerade befullmäktigade företrädares tillämpning av den modul som beskrivs i del B ska betraktas som ett lämpligt förfarande för bedömning av överensstämmelse för att säkerställa och försäkra komponenternas överensstämmelse. Likvärdiga eller strängare förfaranden är också tillåtna.

Del B: Intern tillverkningskontrollsmodul

1. I denna modul beskrivs det förfarande då en tillverkare eller dennes i gemenskapen etablerade befullmäktigade företrädare, som uppfyller de förpliktelser som fastställs i punkt 2, säkerställer och försäkrar att komponenterna uppfyller kraven i denna förordning. Tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade befullmäktigade företrädare måste upprätta en skriftlig försäkran om överensstämmelse eller lämplighet i enlighet med punkt 3 i bilaga III till förordning (EG) nr 552/2004.
 2. Tillverkaren ska upprätta den tekniska dokumentation som beskrivs i punkt 4, och denne eller dennes i gemenskapen etablerade företrädare ska hålla denna dokumentation tillgänglig för berörda nationella myndigheter för kontroll under minst tio år efter det att tillverkningen av komponenterna har upphört. Den ska även vara tillgänglig för de leverantörer av flygtrafiktjänster som integrerar dessa komponenter i sina system. Tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade företrädare ska informera medlemsstaterna om var och hur ovannämnda tekniska dokumentation kan göras tillgänglig.
 3. Om tillverkaren inte är etablerad inom gemenskapen ska denne utse den person eller de personer som ska släppa ut komponenterna på gemenskapsmarknaden. Dessa personer ska informera medlemsstaterna om var och hur den tekniska dokumentationen kan göras tillgänglig.
 4. Den tekniska dokumentationen ska möjliggöra en bedömning av komponenternas överensstämmelse med kraven i denna förordning. I den mån det krävs för bedömningen ska dokumentationen omfatta komponenternas konstruktion, tillverkning och funktion.
 5. Tillverkaren eller dennes befullmäktigade företrädare ska förvara en kopia av försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning tillsammans med den tekniska dokumentationen.
-

BILAGA V

Villkor som avses i artikel 11

1. Leverantören av flygtrafiktjänster måste ha interna rapporteringsrutiner i organisationen som garanterar och visar att bedömningarna i kontrollerna 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 kunnande och står fri från alla former av påtryckningar och incitament, särskilt av ekonomisk art, som kan påverka dess bedömning eller resultatet av dess inspektioner, framför allt från personer eller grupper av personer som påverkas 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.
-

BILAGA VI

Del A: Krav för kontroll av system som avses i artikel 11.1

1. Kontrollen av system ska visa att systemen uppfyller denna förordnings krav avseende driftskompatibilitet, prestanda, avbrottsplaner och säkerhet i en utvärderingsmiljö som motsvarar den verkliga driftsmiljön för systemen. Kontrollen av Mod S-interrogatorer ska i synnerhet visa följande:
 - Att det rör sig om en korrekt drift med hjälp av en SI-kod, inklusive II-/SI-koddrift.
 - Att kombinationen av övervakningssystem för interrogatorkodskonflikter och/eller -förfaranden samt fallback-funktionen verkligen reducerar riskerna vid interrogatorkodskonflikter.
 - Att fallback-funktionen inte strider mot tilldelningsplanen för interrogatorkoder.
2. Kontrollen av system som anges i artikel 1.2 ska genomföras i överensstämmelse med tillämpliga och erkända testmetoder.
3. Testverktygen som används för kontroll av de system som anges i artikel 1.2 ska ha erforderlig funktionalitet.
4. Kontrollen av system som anges i artikel 1.2 i den här förordningen ska resultera i de delar av den tekniska dokumentation 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 driftsmiljö och teknisk utvärderingsmiljö som motsvarar den verkliga driftsmiljön.
 - Kontrollera att testplanen beskriver integreringen av system som anges i artikel 1.2 i en driftsmiljö och teknisk utvärderingsmiljö.
 - Kontrollera att testplanen fullt ut täcker denna förordnings krav avseende tillämplig driftskompatibilitet, prestanda, avbrottsplaner 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 konfiguration av testplattformen.
 - Utföra inspektioner och tester enligt testplanen.
 - Utarbeta en rapport som redovisar resultaten av inspektioner och tester.
6. Leverantören av flygtrafiktjänster ska se till att de system som fastställs i artikel 1.2 och som drivs i en driftsatt utvärderingsmiljö som uppfyller denna förordnings krav avseende driftskompatibilitet, prestanda, avbrottsplaner och säkerhet.
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 11.2

1. Systemkontrollen ska visa att systemen uppfyller denna förordnings krav avseende driftskompatibilitet, prestanda, avbrottsplaner och säkerhet i en utvärderingsmiljö som motsvarar den verkliga driftsmiljön för systemen. Kontrollen av Mod S-interrogatorer ska i synnerhet visa följande:
 - Att det rör sig om en korrekt drift med hjälp av en SI-kod, inklusive II-/SI-koddrift.

- Att kombinationen av övervakningssystem för interrogatorkodskonflikter och fallback-funktionen verkligen reducerar riskerna vid interrogatorkodskonflikter.
 - Att fallback-funktionen inte strider mot tilldelningsplanen för interrogatorkoder.
2. Kontrollen av system som anges i artikel 1.2 ska genomföras i överensstämmelse med tillämpliga och erkända testmetoder.
 3. Testverktygen som används för kontroll av de system som anges i artikel 1.2 ska ha erforderlig funktionalitet.
 4. Kontrollen av system som anges i artikel 1.2 i den här förordningen ska resultera i de delar av den tekniska dokumentation 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:
 - Ange en lämplig driftsmiljö och teknisk utvärderingsmiljö som motsvarar den verkliga driftsmiljön.
 - Kontrollera att testplanen beskriver integreringen av system som anges i artikel 1.2 i en driftsmiljö och teknisk utvärderingsmiljö.
 - Kontrollera att testplanen fullt ut täcker denna förordnings krav avseende tillämplig driftskompatibilitet, prestanda, avbrottsplaner 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 av inspektioner och tester.
 7. Det anmälda organet ska säkerställa att genomförandet av informationsutbyten till stöd för processen för tilldelning och användning av Mod S-interrogatorkoder, integrerade i system som drivs i en simulerad driftsmiljö uppfyller denna förordnings krav avseende driftskompatibilitet, prestanda, avbrottsplaner och säkerhet.
 8. Om kontrollerna visar att kraven uppfylls, ska det anmälda organet upprätta ett EG-intyg om överensstämmelse beträffande de uppgifter organet utfört.
 9. Därefter ska leverantören av flygtrafiktjänster upprätta en EG-försäkran om kontrollen av systemen och överlämna den till den nationella tillsynsmyndigheten tillsammans med den tekniska dokumentation som krävs i enlighet med artikel 6 i förordning (EG) nr 552/2004.
-