
RREGULLORE E KOMISIONIT (KE) NR. 29/2009, DATA 16 JANAR 2009, "PËR PËRCAKTIMIN E KËRKESAVE PËR SHËRBIMET E LIDHJES SË TË DHËNAVE PËR QIELLIN E VETËM EVROPIAN"

(Tekst kuptimi i të cilit lidhet me ZEE-në)

KOMISIONI I KOMUNITETEVE EVROPIANE,

Duke pasur parasysh Traktatin themelues të Komunitetit Evropian,

Duke pasur parasysh Rregulloren (KE) nr. 552/2004 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, datë 10 mars 2004, "Për ndërveprimin e rrjetit evropian për administrimin e trafikut ajror (Rregullorja për ndërveprueshmërinë)"¹ dhe në veçanti nenin 3, paragrafi 1 të saj,

Duke pasur parasysh Rregulloren (KE) nr. 549/2004 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, datë 10 mars 2004, "Për përcaktimin e kuadrit për krijimin e qiellit të vetëm evropian (Rregullorja kuadër)"², dhe në veçanti nenin 8, paragrafi 2 të saj,

Meqë:

1. Rritjet e vëzhguara dhe të pritshme të niveleve të trafikut ajror brenda Evropës kërkojnë rritje paralele të kapacitetit për kontrollin e trafikut ajror. Kjo çon në një kërkesë për përmirësime operacionale, në veçanti, për të përmirësuar efikasitetin e komunikimeve ndërmjet kontrollorëve dhe pilotëve. Kanalet e komunikimeve zanore sa vijnë e ngjishen më shumë dhe duhet të plotësohen nga komunikimet e lidhjes së të dhënave ajër-tokë.

2. Një sërë studimesh dhe provash që janë kryer brenda Komunitetit dhe Eurokontrollit, kanë konfirmuar kapacitetin e shërbimeve të lidhjes së të dhënave për të mundësuar ofrimin e kapacitetit shtesë për kontrollin e trafikut ajror. Këto shërbime duhet të prezantohen në mënyrë të koordinuar për të shtuar përfitimet potenciale që lindin prej tyre.

3. Në përputhje me nenin 8, paragrafi 1 të Rregullos (KE) nr. 549/2004, Eurokontrollit i është dhënë autoriteti që të zhvillojë kërkesat për prezantimin e koordinuar të shërbimeve të lidhjes së të dhënave. Kjo rregullore bazohet në raportin pasues të datës 19 tetor 2007 për dhënien e këtij autoriteti.

4. Kjo rregullore nuk duhet të mbulojë operacionet dhe stërvitjet ushtarake që përmenden në nenin 1, paragrafi 2 të Rregullos (KE) nr. 549/2004.

5. Prezantimi i hershëm i shërbimeve të lidhjes së të dhënave për të plotësuar komunikimet zanore të kontrollorit me pilotin gjatë fazës së udhëtimit parashikohet nga Masterplani Evropian për Menaxhimin e Trafikut Ajror (Masterplani për ATM-në), i cili rezulton nga faza e përcaktimit të projektit SESAR bazuar mbi Rregulloren e Këshillit (KE) nr.

219/2007, datë 27 shkurt 2007, "Për themelimin e një sipërmarrjeje të përbashkët për të zhvilluar sistemin e ri evropian për administrimin e trafikut ajror (SESAR)"³.

6. Shërbimet e lidhjes së të dhënave duhet të prezantohen në pjesë të vazhdueshme dhe homogjene të hapësirës ajrore në qiellin e vetëm evropian, duke nisur me hapësirën ajrore me dendësi të lartë. Duke marrë në konsideratë rëndësinë e shërbimeve të lidhjes së të dhënave për zhvillimin e mëtejshëm të Rrjetit Evropian për Menaxhimin e Trafikut Ajror (në vijim EATMN), përdorimi i tij duhet të zgjerohet në mënyrë progresive në pjesën më të madhe të hapësirës ajrore të qiellit të vetëm evropian, siç përcaktohet në nenin 1, paragrafi 3 të Rregullores (KE) nr. 551/2004 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, datë 10 mars 2004, "Për organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore në qiellin e vetëm evropian (Rregullorja për hapësirën ajrore)"⁴.

7. Një numër i konsiderueshëm i shërbimeve të lidhjes së të dhënave janë përcaktuar nga Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil (ONAC) dhe nga Organizata Evropiane për Pajisjet në Aviacionin Civil (në vijim Eurocae). Vetëm ato që janë verifikuar siç duhet në nivelin e Eurokontrollit duhet t'i nënshtrohen prezantimit të detyrueshëm, bazuar në standardet e përcaktuara nga këto organizata.

8. Rritja e kapacitetit të trafikut që mundësohet nga shërbimet e lidhjes së të dhënave varet nga përqindja e fluturimeve që funksionojnë sipas aftësisë për lidhjen e të dhënave. Një përqindje e konsiderueshme e avionëve, jo më pak se 75%, duhet të pajisen me këtë aftësi me qëllim që të lejojnë një rritje të mjaftueshme të kapacitetit.

9. Operatorët duhet të njoftohen në kohën e duhur që të pajisin mjetet e tyre të fluturimit me kapacitete të reja, si për mjetet e reja të fluturimit, ashtu edhe për flotën ekzistuese. Kjo duhet të merret në konsideratë kur përcaktohen datat për pajisjet e detyrueshme.

10. Një sërë mjeteesh fluturimi, kryesisht për fluturime të gjata transoqeanike, tashmë janë pajisur me kapacitetin për lidhjen e të dhënave sipas standardeve që njihen si Sistemet e së Ardhmes për Navigimin Ajror (FANS) 1/A. Nuk do të ishte e justifikuar në aspektin ekonomik nëse operatorëve do t'u kërkohet të instalojnë pajisje të tjera për lidhjen e të dhënave në këto mjete fluturimi për të qenë në pajtim me kërkesat e kësaj rregulloreje. Megjithatë, në një afat më të gjatë duhet të arrihet konvergjenca ndërmjet zgjidhjeve teknike që përdoren për fluturimet transoqeanike dhe atyre që përcaktohen nga kjo rregullore. Ndaj për këtë qëllim duhet të përcaktohet një datë e përshtatshme.

11. Kushtet për heqjen e një mjeti fluturues me komponentë të lidhjes së dhënave përkohësisht jofunksionale duhet të specifikohet në listën e pajisjeve minimale të nevojshme që kërkohen nga shtojca III e Rregullores së Këshillit (KEE) nr. 3922/91, datë 16 dhjetor 1991, "Për harmonizimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në fushën e aviacionit civil"⁵ dhe nga Rregullorja (KE) nr. 216/2008 e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit, datë 20 shkurt 2008, "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil dhe krijimin e Agjencisë Evropiane për Sigurinë e Aviacionit, dhe shfuqizimin e Direktivës së Këshillit 91/670/KEE, Rregullores (KE) nr. 1592/2002 dhe Direktivës 2004/36/KE⁶ dhe rregullave zbatuese të saj".

12. Duhet të identifikohen kriteret për përjashtim të mundshëm, bazuar veçanërisht në faktorët ekonomikë ose faktorët shtrëngues teknikë, që i lejojnë operatorët, në raste

përrjashtimore, të mos pajisin lloje specifike të mjeteve të fluturimit me aftësinë për lidhjen e të dhënave.

13. Avionët shtetërorë të transportit përfaqësojnë kategorinë më të madhe të avionëve shtetërorë që fluturojnë si trafik ajror i përgjithshëm në hapësirën ajrore për të cilën zbatohet kjo rregullore. Kur shtetet anëtare vendosin që t'i pajisin këto lloj avionësh me aftësinë për lidhjen e të dhënave duke u mbështetur në standarde që nuk janë specifike për kërkesat operacionale ushtarake, ata duhet të zbatojnë zgjidhjet teknike që janë në pajtim me këtë rregullore.

14. Zbatimi i njëtrajtshtëm brenda hapësirës ajrore të qiellit të vetëm evropian i procedurave specifike që lidhen me përdorimin e lidhjes së të dhënave është kritik për arritjen e ndërveprueshmërisë dhe për operacione të pandërprera.

15. ONAC/ICAO ka përcaktuar menaxhimin e standardizuar të kontekstit të aplikacioneve ajër-tokë (në vijim CM) dhe komunikimet e lidhjes së të dhënave kontrollor-pilot (në vijim CPDLC) për prezantimin e shërbimeve të lidhjes së të dhënave. Ofruesit dhe operatorët e shërbimit të trafikut ajror duhet të mbështesin këto aplikime dhe të përdorin një mesazh të përbashkët të standardizuar, të përcaktuar për të garantuar zbatimet ndërvepruese skaj-më-skaj të shërbimeve të lidhjes së të dhënave.

16. Mund të përdoren disa protokolle komunikimi për shkëmbimin e të dhënave ndërmjet aplikacioneve ajër-tokë. Megjithatë, duhet të përdoret një grup i përbashkët minimalisht në tokë për të garantuar ndërveprueshmërinë e përgjithshme brenda hapësirës ajrore të zbatimit së kësaj rregulloreje. Protokollet e përcaktuara nga ONAC të bazuara në Rrjetin e Telekomunikacioneve Aeronautike (në vijim ATN) dhe lidhja dixhitale me frekuencë shumë të lartë Mode 2 (në vijim VDL 2) aktualisht konsiderohen si zgjidhja e vetme e miratuar për përdorimin e harmonizuar. Për rrjedhojë shtetet anëtare duhet të garantojnë disponueshmërinë e kësaj zgjidhjeje.

17. Procedurat rajonale plotësuese të ONAC-së të zbatueshme në Evropë po modifikohen për të lejuar mbartjen e detyrueshme të elementeve përbërës të lidhjes së të dhënave në hapësirën ajrore të disa shteteve anëtare.

18. Operatorëve dhe organizatave që ofrojnë shërbime komunikimi për shkëmbimin e të dhënave ndërmjet aplikacioneve ajër-tokë duhet t'u jepet mundësia që të përdorin protokolle të tjera përveç ATN/VDL 2. Megjithatë, këto protokolle duhet të pajtohen me kërkesat e përshtatshme që garantojnë ruajtjen e ndërveprueshmërisë skaj-më-skaj ndërmjet njërive të shërbimeve të trafikut ajror dhe avionit.

19. Ofruesit e shërbimit të trafikut ajror (në vijim ATS) mund të zgjedhin që të mbështeten tek organizata të tjera për ofrimin e shërbimeve të komunikimeve të lidhjes së të dhënave ajër-tokë. Për të garantuar sigurinë dhe efikasitetin e përshtatshëm të këtyre shërbimeve, në këtë rast ndërmjet palëve përkatëse duhet të lidhen marrëveshje për nivelin e shërbimit.

20. Për të garantuar ndërveprueshmërinë skaj-më-skaj të shërbimeve të lidhjes së të dhënave, avionët dhe njësitë e ATS-së me aftësi për lidhjen e të dhënave duhet të jenë në gjendje të vendosin komunikime të lidhjes së të dhënave, pavarësisht marrëveshjeve të bëra nga operatorët dhe ofruesit e ATS-së, për të garantuar disponueshmërinë e shërbimeve të komunikimeve ajër-tokë. Rrjedhimisht për këtë qëllim duhet të merren masa të përshtatshme.

21. Informacioni për aftësinë e lidhjes së të dhënave të fluturimeve duhet të përfshihet në planin e fluturimit, të përpunohet dhe të transmetohet ndërmjet njësive të ATS-së. Gjithashtu, informacioni i identifikimit që lejon përdorimin e aplikacioneve të lidhjes së të dhënave ajër-tokë dhe mundësinë që njësia e radhës e ATS-së të nisë shkëmbimin e të dhënave me avionin, duhet të përpunohet dhe të transmetohet ndërmjet njësive të ATS-së.

22. Ofruesit e shërbimit të navigimit ajror dhe subjektet e tjera që ofrojnë shërbime të komunikimeve të lidhjes së të dhënave ajër-tokë duhet të marrin masa për të garantuar sigurinë e përshtatshme të shkëmbimeve të informacionit.

23. Cilësia e shërbimit të komunikimeve të lidhjes së të dhënave ajër-tokë duhet të monitorohet rregullisht nga ofruesit e ATS-së.

24. Duhet të përdoret një skemë trajtimi e përbashkët për të identifikuar në mënyrë të qartë të gjitha stacionet ajrore dhe tokësore që përfshihen në shkëmbimet e lidhjes së të dhënave.

25. Me qëllimin ruajtjen dhe përmirësimin e niveleve ekzistuese të sigurisë së operacioneve, shteteve anëtare duhet t'u kërkohet që të garantojnë që palët e përfshira të kryejnë një vlerësim të sigurisë, duke përfshirë identifikimin e rrezikut, vlerësimin e rrezikut dhe proceset e zbutjes.

26. Në përputhje me nenin 3, paragrafi 3, germa "d" të Rregullores (KE) nr. 552/2004, rregullat zbatuese për ndërveprueshmërinë duhet të përshkruajnë procedurat specifike për vlerësimin e përputhshmërisë që duhet të përdoren për të vlerësuar përputhshmërinë ose përshtatshmërinë e elementëve përbërës për përdorim, si edhe për verifikimin e sistemeve.

27. Masat e parashikuara në këtë rregullore janë në përputhje me opinionin e Komitetit të Qiellit të Vetëm,

MIRATON KËTË RREGULLORE:

Neni 1

Objekti dhe fusha e zbatimit

1. Kjo rregullore përcakton kërkesat për prezantimin e koordinuar të shërbimeve të lidhjes së të dhënave të bazuar në komunikimet e të dhënave pikë më pikë ajër-tokë, siç përcaktohet në nenin 2, paragrafi 5.

2. Kjo Rregullore zbatohet për:

a) sistemet për përpunimin e të dhënave të fluturimit, elementet përbërës të tyre dhe procedurat shoqëruese dhe sistemet e ndërlidhjes njeri-makineri, përbërësit e tyre dhe procedurat shoqëruese, të cilat u shërbejnë njësive të kontrollit të trafikut ajror që ofrojnë shërbime për trafikun ajror të përgjithshëm;

b) elementet përbërës për ndërlidhjen njeri-makineri të avionëve dhe procedurat shoqëruese;

c) sistemet e komunikimit ajër-tokë, elementet e tyre përbërës dhe procedurat shoqëruese.

3. Kjo rregullore zbatohet për të gjithë fluturimet që funksionojnë si trafik ajror i përgjithshëm në përputhje me rregullat e fluturimit instrumental brenda hapësirës ajrore mbi FL 285, të përcaktuar në shtojcën I, pjesa A.

Gjithashtu, kjo rregullore zbatohet që nga data 5 shkurt 2015 për të gjitha fluturimet që operojnë si trafik ajror i përgjithshëm, në përputhje me rregullat e fluturimit instrumental brenda hapësirës ajrore mbi FL 285 të përcaktuar në shtojcën I, pjesa B.

4. Kjo rregullore zbatohet për ofruesit e shërbimit të trafikut ajror (në vijim ofrues të ATS-së) që ofrojnë shërbime në trafikun ajror të përgjithshëm brenda hapësirës ajrore të përmendur në paragrafin 3 dhe në përputhje me datat përkatëse të zbatimit.

Neni 2

Përkufizime

Për qëllimet e kësaj rregulloreje zbatohen përkufizimet e përcaktuara në nenin 2 të Rregullores (KE) nr. 549/2004.

Zbatohen gjithashtu edhe përkufizimet e mëposhtme:

1. "shërbim i lidhjes së të dhënave" është një grup transaksionesh të lidhura për menaxhimin e trafikut ajror, të mbështetura nga komunikimet e lidhjes së të dhënave ajër-tokë që kanë një qëllim operacional të përcaktuar qartë, dhe fillojnë e mbarojnë me një aktivitet operacional;

2. "operator" është një person, organizatë ose sipërmarrje e përfshirë ose që ofrohet të përfshihet në operimin e një avioni;

3. "njësi e shërbimeve të trafikut ajror" (në vijim njësi e ATS-së) është një njësi, civile ose ushtarake, përgjegjëse për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror;

4. "marrëveshje për nivelin e shërbimit" është ajo pjesë e kontratës së shërbimit ndërmjet organizatave ku është rënë dakord për një nivel të caktuar shërbimi, në veçanti në lidhje me cilësinë dhe performancën e shërbimit të komunikimeve të të dhënave;

5. "komunikim i të dhënave pikë më pikë ajër-tokë" është një komunikim në dy kahe ndërmjet një avioni dhe një subjekti komunikimi në tokë për një grup funksionesh të njoftuara për të arritur:

a) transmetimin dhe marrjen e kuadrove të bitëve në lidhjen dërguese (uplink) dhe marrëse (downlink) përmes një lidhjeje të të dhënave celulare ndërmjet sistemeve të komunikimeve në tokë dhe avion;

b) transmetimin dhe marrjen e njësive të të dhënave ndërmjet sistemeve në tokë dhe avion që hostojnë aplikacionet ajër-tokë me:

I. transmetimin e njësive të të dhënave në të gjitha rrugët tokësore të komunikimit dhe lidhjeve të të dhënave celulare;

II. mekanizmat bashkëpunues të të dy skajeve për transportin e njësive të të dhënave;

6. "avion shtetëror" janë avionët në përdorim të ushtrisë, doganës dhe policisë;

7. "avion shtetëror për transport" është një avion shtetëror me krahë të fiksuara i projektuar për transportin e udhëtarëve dhe/ose ngarkesave;

8. "aplikacion ajër-tokë" është një grup funksionesh bashkëpunuese ajër-tokë në mbështetje të shërbimeve të trafikut ajror;

9. "komunikim skaj-më-skaj" është transferimi i informacionit ndërmjet aplikacioneve të ngjashme ajër-tokë;

10. "komunikim ajër-tokë" është një komunikim në dy kahe ndërmjet sistemeve të komunikimit në avion dhe sistemeve të komunikimit në tokë;

11. "politika e sigurisë" është një grup objektivash, rregullash për sjelljen e përdoruesve dhe administratorëve dhe kërkesash për konfigurimin dhe menaxhimin e sistemit, të cilat janë hartuar që të gjitha bashkë për të ruajtur sistemet dhe burimet përkatëse të komunikimit me ofrimin e shërbimeve të lidhjes së të dhënave kundër akteve të ndërhyrjes së paligjshme;

12. "informacion për adresën" është informacioni që i përket adresës së sistemit ose rrjetit të një subjekti që merr pjesë në komunikimin e lidhjes së të dhënave ajër-tokë dhe që mundëson që të përcaktohet qartë vendndodhja e subjektit;

13. "sistem i integruar për përpunimin e planit fillestar të fluturimit" (në vijim IFPS) është një sistem brenda Rrjetit Evropian të Menaxhimit të Trafikut Ajror nëpërmjet të cilit ofrohet një shërbim i centralizuar për përpunimin dhe shpërndarjen e planit të fluturimit, trajtohet marrja, miratimi dhe shpërndarja e planeve të fluturimit, brenda hapësirës ajrore që mbulohet nga kjo rregullore;

14. "jofunksional", në lidhje me një element përbërës ajror, është ai përbërës që nuk arrin qëllimin e tij të synuar ose nuk funksionon në mënyrë të pandërprerë brenda kufijve të tij funksionalë ose të tolerancave.

Neni 3

Shërbimet e lidhjes së të dhënave

1. Ofruesit e ATS-së garantojnë që njësitë e ATS-së që ofrojnë shërbime të trafikut ajror brenda hapësirës ajrore të përmendur në nenin 1, paragrafi 3, kanë kapacitetin që të ofrojnë dhe të përdorin shërbimet e lidhjes së të dhënave të përcaktuara në shtojcën II.

2. Pa cenuar paragrafin 4 të këtij neni, operatorët garantojnë që mjetet e fluturimit që kryejnë fluturimet e përmendura në nenin 1, paragrafi 3, me një certifikatë individuale për

përshtatshmërinë për fluturim të lëshuar për herë të parë në datën 1 janar 2011 ose më pas, kanë kapacitetin që të përdorin shërbimet e lidhjes së të dhënave të përcaktuara në shtojcën II.

3. Pa cenuar paragrafin 4 të këtij neni, operatorët garantojnë që mjetet e fluturimit që kryejnë fluturimet e përmendura në nenin 1, paragrafi 3, me një certifikatë individuale për përshtatshmërinë për fluturim të lëshuar për herë të parë përpara datës 1 janar 2011, kanë kapacitetin që të përdorin shërbimet e lidhjes së të dhënave të përcaktuara në shtojcën II që nga data 5 shkurt 2015.

4. Paragrafët 2 dhe 3 nuk vlejnë për:

a) avion me një certifikatë individuale të përshtatshmërisë për fluturim të lëshuar për herë të parë përpara datës 1 janar 2014 dhe i pajisur me pajisje të lidhjes së të dhënave të certifikuar sipas kërkesave të një prej dokumenteve të Eurocae të specifikuar në pikën 10 të shtojcës III;

b) avion që ka një certifikatë individuale të përshtatshmërisë për fluturim të lëshuar për herë të parë përpara datës 1 janar 1998 dhe që do të ndalojë veprimtarinë e tij në hapësirën ajrore të përmendur në nenin 1, paragrafi 3, përpara datës 31 dhjetor 2017;

c) avion shtetëror;

d) avion që fluturon në hapësirën ajrore të përmendur në nenin 1, paragrafi 3, për qëllime testimi, dorëzimi ose mirëmbajtje ose me elemente përbërës të lidhjes së të dhënave përkohësisht jo funksionale sipas kushteve të specifikuara në listën e zbatueshme për pajisjet minimale që kërkohen nga pika 1 e shtojcës III të kësaj rregulloreje dhe nga Rregullorja (KE) nr. 216/2008 dhe rregullat për zbatimin e saj.

5. Shtetet anëtare që vendosin të pajisin avionë të rinj shtetërorë që nisin shërbimin më datën 1 janar 2014 me kapacitet për lidhjen e të dhënave që mbështetet në standarde që nuk janë specifike për kërkesat funksionale ushtarake garantojnë që këto mjete fluturimi të kenë kapacitetin që të përdorin shërbimet e lidhjes së të dhënave të përcaktuara në shtojcën II.

Neni 4

Procedurat shoqëruese

Ofruesit e ATS-së që ofrojnë shërbime të trafikut ajror dhe operatorët që përdorin shërbimet e trafikut ajror që mbështeten nga shërbimet e lidhjes së të dhënave të përcaktuara në shtojcën II zbatojnë procedura të standardizuara të përbashkëta që janë konsistente me dispozitat përkatëse të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (në vijim ONAC) për:

1. vendosjen e komunikimeve kontrollor - pilot të lidhjes së të dhënave (në vijim CPDLC);

2. shkëmbimin e mesazheve operacionale të CPDLC-së;

3. transferimin e CPDLC-së;

4. ndërprerjen e përkohshme të përdorimit të kërkesave pilot të CPDLC-së;
5. avari dhe mbylljen e CPDLC-së;
6. arkivimin e planeve të fluturimit në lidhje me informacionin që i përket kapacitetit të lidhjes së të dhënave.

Neni 5

Detyrimet e ofruesve të ATS-së për komunikimet e lidhjes së të dhënave

1. Ofruesit e ATS-së garantojnë që sistemet tokësore të përmendura në nenin 1, paragrafi 2, dhe elementet e tyre përbërës mbështesin aplikacionet ajër-tokë që përmenden në standardet e ONAC-së që specifikohen në pikat 2 dhe 3 të shtojcës III.

2. Ofruesit e ATS-së garantojnë që sistemet tokësore të përmendura në nenin 1, paragrafi 2, germa "c" dhe elementet e tyre përbërës të zbatohen për komunikimet skaj-më-skaj në pajtim me kërkesat e pjesës A të shtojcës IV për shkëmbimin e të dhënave të aplikacioneve ajër-tokë që përmenden në standardet e ONAC-së, që specifikohen në pikat 2 dhe 3 të shtojcës III.

3. Ofruesit e ATS-së që mbështeten tek organizata të tjera për ofrimin e shërbimeve të komunikimit për shkëmbimin e të dhënave me mjetet e fluturimit, të cilat janë të nevojshme për aplikacionet ajër-tokë që përcaktohen në standardet e ONAC-së të specifikuara në pikat 2 dhe 3 të shtojcës III, garantojnë që këto shërbime të ofrohen në përputhje me kushtet e marrëveshjes për nivelin e shërbimit, duke përfshirë në veçanti:

a) përshkrimin e shërbimeve të komunikimit në përputhje me kërkesat e shërbimeve të lidhjes së të dhënave të përcaktuara në shtojcën II;

b) përshkrimin e politikës për sigurinë që është ngritur për të siguruar shkëmbimet e të dhënave të aplikacioneve ajër-tokë të përcaktuara në standardet e ONAC-së, që specifikohen në pikat 2 dhe 3 të shtojcës III;

c) materialet përkatëse që duhet të ofrohen për monitorimin e cilësisë së shërbimit dhe performancat e shërbimeve të komunikimit.

4. Ofruesit e ATS-së marrin masat e përshtatshme për të garantuar që shkëmbimet e të dhënave të mund të vendosen me të gjithë mjetet e fluturimit që fluturojnë në hapësirën ajrore që ata kanë në përgjegjësi dhe që kanë kapacitetin e lidhjes së të dhënave në përputhje me kërkesat e kësaj rregulloreje, duke marrë në konsideratë kufizimet e mundshme të mbulimit që ekzistojnë në teknologjinë e komunikimit që përdoret.

5. Ofruesit e ATS-së do të zbatojnë në sistemet e tyre të përpunimit të të dhënave të fluturimit proceset e përcjelljes së informacionit të identifikimit dhe të njoftimit të autoritetit tjetër ndërmjet njësive të ATS-së, në përputhje me Rregulloren e Këshillit (KE) nr. 1032/2006⁷, kur bëhet fjalë për kërkesat për sisteme automatike për shkëmbimin e të dhënave të fluturimit që mbështetin shërbimet e lidhjes së të dhënave.

6. Ofruesit e ATS-së monitorojnë cilësinë e shërbimeve të komunikimit dhe verifikojnë pajtueshmërinë e tyre me nivelin e performancës që kërkohet për mjedisin operacional nën përgjegjësinë e tyre.

Neni 6

Detyrimet e operatorëve për komunikimet e lidhjes së të dhënave

1. Ofruesit e ATS-së garantojnë që sistemet ajrore të përmendura në nenin 1, paragrafi 2, germa "c" dhe elementet e tyre përbërës të instaluar në bordin e mjetit të fluturimit që përmenden në nenin 3, paragrafi 2 dhe 3, mbështesin aplikacionet ajër-tokë që përmenden në standardet e ONAC-së që specifikohen në pikat 2 dhe 3 të shtojcës III.

2. Operatorët garantojnë që sistemet ajrore të përmendura në nenin 1, paragrafi 2, germa "c" dhe elementet e tyre përbërës të instaluar në bordin e mjetit të fluturimit që përmenden në nenin 3, paragrafi 2 dhe 3, të zbatohen për komunikimet skaj-më-skaj në pajtim me kërkesat e pjesës A të shtojcës IV për shkëmbimin e të dhënave të aplikacioneve ajër-tokë që përmenden në standardet e ONAC-së që specifikohen në pikat 2 dhe 3 të shtojcës III.

3. Operatorët garantojnë që sistemet ajrore të përmendura në nenin 1, paragrafi 2, germa "c" dhe elementet e tyre përbërës të instaluar në bordin e mjetit të fluturimit që përmenden në nenin 3, paragrafi 2 dhe 3 të zbatohen për komunikimet ajër-tokë në pajtim me kërkesat e pjesës B ose pjesës C të shtojcës IV për shkëmbimin e të dhënave të aplikacioneve ajër-tokë që përmenden në standardet e ONAC-së që specifikohen në pikat 2 dhe 3 të shtojcës III.

4. Operatorët e përmendur në paragrafin 3 marrin masat e përshtatshme për të garantuar që shkëmbimet e të dhënave të vendosen ndërmjet mjetit të tyre të fluturimit që ka kapacitetin e lidhjes së të dhënave dhe të gjitha njësisive të ATS-së që mund të kontrollojnë fluturimet që ata kryejnë në hapësirën ajrore që përmendet në nenin 1, paragrafi 3, duke marrë në konsideratë kufizimet e mundshme të mbulimit që ekzistojnë në teknologjinë e komunikimit që përdoret.

Neni 7

Detyrimet e përgjithshme të shteteve anëtare për komunikimet e lidhjes së të dhënave

1. Shtetet anëtare që kanë emëruar ofrues të ATS-së në hapësirën ajrore që përmendet në nenin 1, paragrafi 3, garantojnë që shërbimet e komunikimeve ajër-tokë që zbatojnë kërkesat e pjesës B të shtojcës IV të jenë të disponueshme për operatorët e mjetit të fluturimit që fluturon brenda asaj hapësire ajrore nën përgjegjësinë e tyre për shkëmbimet e të dhënave të aplikacioneve ajër-tokë që përcaktohen në standardet e ONAC-së të specifikuar në pikat 2 dhe 3 të shtojcës III, duke marrë në konsideratë kufizimet e mundshme të mbulimit që ekzistojnë në teknologjinë e komunikimit që përdoret.

2. Shtetet anëtare garantojnë që ofruesit e shërbimit të navigimit ajror dhe subjektet e tjera që ofrojnë shërbime komunikimi, të zbatojnë një politikë sigurie të përshtatshme për shkëmbimet e të dhënave të shërbimeve të lidhjes së të dhënave, që përcaktohen në shtojcën II, konkretisht duke zbatuar rregullat e përbashkëta të sigurisë për mbrojtjen e burimeve fizike të shpërndara, që mbështesin këto shkëmbime të të dhënave.

3. Shtetet anëtare garantojnë që procedurat e harmonizuara të zbatohen për menaxhimin e informacionit të adresimit për të identifikuar qartësisht sistemet e komunikimeve ajër dhe tokë që mbështesin shkëmbimet e të dhënave në aplikacionet ajër-tokë, të përcaktuara në standardet e ONAC-së që specifikohen në pikat 2 dhe 3 të shtojcës III.

Neni 8

Komunikimi i lidhjes së të dhënave për avionët shtetërorë të transportit

1. Shtetet anëtare garantojnë që sistemet ajrore të përmendura në nenin 1, paragrafi 2, germa "c" dhe elementet e tyre përbërës të instaluar në bordin e avionëve shtetërorë të transportit që përmenden në nenin 3, paragrafi 5, mbështesin aplikacionet ajër-tokë që përmenden në standardet e ONAC-së që specifikohen në pikat 2 dhe 3 të shtojcës III.

2. Shtetet anëtare garantojnë që sistemet ajrore të përmendura në nenin 1, paragrafi 2, germa "c" dhe elementet e tyre përbërës të instaluar në bordin e avionëve shtetërorë të transportit që përmenden në nenin 3, paragrafi 5, të zbatohen për komunikimet skaj-më-skaj në pajtim me kërkesat e pjesës A të shtojcës IV për shkëmbimin e të dhënave të aplikacioneve ajër-tokë që përmenden në standardet e ONAC-së që specifikohen në pikat 2 dhe 3 të shtojcës III.

3. Shtetet anëtare garantojnë që sistemet ajrore të përmendura në nenin 1, paragrafi 2, germa "c" dhe elementet e tyre përbërës të instaluar në bordin e avionëve shtetërorë të transportit që përmenden në nenin 3, paragrafi 5, të zbatohen për komunikimet ajër-tokë në pajtim me kërkesat e pjesës B ose pjesës C të shtojcës IV për shkëmbimin e të dhënave të aplikacioneve ajër-tokë që përmenden në standardet e ONAC-së që specifikohen në pikat 2 dhe 3 të shtojcës III.

Neni 9

Detyrimet për ofruesit e shërbimeve të navigimit ajror dhe subjektet e tjera për komunikimet e lidhjes së të dhënave

Ofruesit e shërbimeve të navigimit ajror dhe subjektet e tjera që ofrojnë shërbime komunikimi për shkëmbimin e të dhënave të aplikacioneve ajër-tokë që përcaktohen nga standardet e ONAC-së të specifikuara në pikat 2 dhe 3 të shtojcës III, garantojnë që sistemet tokësore që përmenden në nenin 1, paragrafi 2, germa "c" të zbatohen për komunikimet ajër-tokë në përputhje me kërkesat e pjesës B ose pjesës C të shtojcës IV.

Neni 10

Kërkesat për sigurinë

Shtetet anëtare marrin masat e nevojshme për të garantuar se çdo ndryshim në sistemet ekzistuese që përmenden në nenin 1 paragrafi 2 ose prezantimi i sistemeve të reja të paraprihet nga një vlerësim i sigurisë, duke përfshirë evidentimin e rreziqeve, vlerësimin dhe zbutjen e rrezikut, që kryhet nga palët e përfshira.

Neni 11

Përputhshmëria ose përshtatshmëria e elementeve përbërës për përdorim

Përpara se të lëshojë një deklaratë EC të përputhshmërisë ose përshtatshmërisë për përdorim, që përmendet në nenin 5 të Rregullores (KE) nr. 552/2004, prodhuesit e elementeve përbërës të sistemeve që përmenden në nenin 1, paragrafi 2, të kësaj rregulloreje, ose përfaqësuesit e tyre të autorizuar të themeluar në Komunitet, vlerësojnë përputhshmërinë ose përshtatshmërinë për përdorim të atyre përbërësve, në pajtim me kërkesat e përcaktuara në shtojcën V.

Megjithatë, proceset e certifikimit për përshtatshmërinë për fluturim që janë në pajtim me Rregulloren (KE) nr. 216/2008, kur zbatohen për elementet përbërës ajrorë që përmenden në nenin 1, paragrafi 2, germa "b" dhe "c" të kësaj rregulloreje, konsiderohen si procedura të pranueshme për vlerësimin e përputhshmërisë për këta përbërës nëse ata përfshijnë demonstrimin e pajtueshmërisë me kërkesat e kësaj rregulloreje për ndërveprueshmërinë, performancën dhe sigurinë.

Neni 12

Verifikimi i sistemeve

1. Ofruesit e shërbimit të navigimit ajror që demonstrojnë ose kanë demonstruar se përmbushin kushtet e përcaktuara në shtojcën VI kryejnë një verifikim të sistemeve që përmenden në nenin 1, paragrafi 2, germa "a" dhe "c", në pajtim me kërkesat e përcaktuara në pjesën A të shtojcës VII.

2. Ofruesit e shërbimit të navigimit ajror që nuk mund të demonstrojnë se përmbushin kushtet e përcaktuara në shtojcën VI, i nënkontraktojnë një organi të njoftuar verifikimin e sistemeve që përmenden në nenin 1, paragrafi 2, germa "a" dhe "c". Ky verifikim kryhet në pajtim me kërkesat e përcaktuara në pjesën B të shtojcës VII.

Neni 13

Kërkesat shtesë

1. Ofruesit e ATS-së garantojnë që shkëmbimet e të dhënave ajër-tokë të aplikacioneve ajër-tokë që përcaktohen në standardet e ONAC-së të specifikuar në pikat 2 dhe 3 të shtojcës III të regjistrohen në përputhje me standardet e ONAC-së, të specifikuar në pikat 6, 7 dhe 8 të shtojcës III, për sa kohë ato lidhen me funksionin e regjistrimit tokësor të komunikimeve të lidhjes së të dhënave.

2. Dokumenti Eurocae i specifikuar në pikën 9 të shtojcës III konsiderohet si mënyrë e mjaftueshme e pajtueshmërisë në lidhje me kërkesat për regjistrimin e shkëmbimit të të dhënave ajër-tokë, që përmendet në paragrafin 1 të identifikuar në standardet e ONAC-së që specifikohen në pikat 6, 7 dhe 8 të shtojcës III.

3. Ofruesit e ATS-së:

a) zhvillojnë dhe mirëmbajnë manuale të operacioneve që përmbajnë udhëzimet dhe informacionin e nevojshëm për t'i mundësuar të gjithë personelit të përfshirë që të zbatojë këtë rregullore;

b) garantojnë që manualët e përmendur në germën "a" të jenë të aksesueshme dhe të mbahen të përditësuar dhe që përditësimi dhe shpërndarja e tyre t'i nënshtrohet cilësisë së përshtatshme dhe menaxhimit të konfigurimit të dokumentacionit;

c) garantojnë që metodat e punës dhe procedurat e punës të jenë në pajtim me këtë rregullore.

4. Shtetet anëtare marrin masat e nevojshme për të garantuar që shërbimi i centralizuar i përpunimit dhe shpërndarjes së planifikimit të fluturimit:

a) zhvillon dhe mirëmban manuale të operacioneve që përmbajnë udhëzimet dhe informacionin e nevojshëm për t'i mundësuar të gjithë personelit të përfshirë që të zbatojë këtë rregullore;

b) garanton që manualët e përmendur në germën a të jenë të aksesueshme dhe të mbahen të përditësuar dhe që përditësimi dhe shpërndarja e tyre t'i nënshtrohet cilësisë së përshtatshme dhe menaxhimit të konfigurimit të dokumentacionit;

c) garanton që metodat e punës dhe procedurat e punës të jenë në pajtim me këtë rregullore.

5. Ofruesit e shërbimit të navigimit ajror garantojnë që i gjithë personeli i përfshirë të vihet në dijeni për dispozitat përkatëse të kësaj rregulloreje dhe që të trajnohen siç duhet për pozicionet e tyre të punës.

6. Operatorët marrin të gjitha masat e nevojshme për të garantuar që personeli që përdor pajisjet e lidhjes së të dhënave të informohet siç duhet mbi këtë rregullore dhe të trajnohet siç duhet për pozicionet e punës dhe që udhëzimet për mënyrën e përdorimit të pajisjeve të lidhjes së të dhënave të jenë të disponueshme në kabinën e avionit, aty ku është e mundur.

7. Shtetet anëtare marrin të gjitha masat e nevojshme për të garantuar që personeli i përfshirë në planifikimin e fluturimit, i cili përdor IFPS-në, të marrë njohuritë e duhura për kërkesat e përcaktuara në këtë rregullore dhe të trajnohet siç duhet për pozicionet e punës.

8. Shtetet anëtare garantojnë që informacioni përkatës për përdorimin e shërbimeve të lidhjes së të dhënave të botohet në botimet kombëtare për informacionin aeronautik.

Neni 14

Përfshirjet

1. Kur rrethana të veçanta, që bazohen në kriteret e përcaktuara në paragrafin 3, pengojnë mjete fluturimi të llojeve specifike që të jenë në pajtim me kërkesat e kësaj rregulloreje, shtetet

anëtare në fjalë i komunikojnë Komisionit, jo më vonë se data 31 dhjetor 2012, informacion të detajuar që justifikon nevojën për përjashtimin e mjeteve të fluturimit të këtyre llojeve.

2. Komisioni shqyrton kërkesat për përjashtimin e përmendur në paragrafin 1 dhe pas konsultimeve me palët e përfshira, miraton një vendim në përputhje me procedurën e përmendur në nenin 5, paragrafi 3 të Rregullores (KE) nr. 549/2004.

3. Kriteret e përmendura në paragrafin 1 janë si më poshtë:

a) llojet e mjeteve fluturuese që arrijnë fundin e jetës së tyre të prodhimit dhe që prodhohen në një sasi të kufizuar; dhe

b) llojet e mjeteve fluturuese për të cilat kostot e riprojektimit do të ishin joproportionale për shkak të modelit të vjetër.

Neni 15

Hyrja në fuqi dhe zbatimi

Kjo rregullore hyn në fuqi 20 ditë pas botimit të saj në Gazetën Zyrtare të Bashkimit Evropian.

Kjo rregullore zbatohet nga data 7 shkurt 2013.

Kjo rregullore është detyruese në tërësinë e saj dhe drejtpërdrejt e zbatueshme në të gjitha shtetet anëtare.

Nënshkruar në Bruksel, më 16 janar 2009.

Për Komisionin

Antonio TAJANI

Zëvendës President

SHTOJCA I

HAPËSIRA AJRORE QË PËRMENDET NË NENIN 1, PARAGRAFI 3

PJESA A

Hapësira ajrore që përmendet në nenin 1, paragrafi 3, germa "a" përfshin hapësirën ajrore mbi nivelin e fluturimit FL 285 brenda rajoneve të mëposhtme të informacionit të fluturimit (FIR) dhe rajoneve të sipërme të informacionit të fluturimit (UIR):

— 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.

PJESA B

Hapësira ajrore që përmendet në nenin 1, paragrafi 3, germa "b" përfshin hapësirën ajrore mbi nivelin e fluturimit FL 285 të përcaktuar në pjesën A dhe gjithashtu, rajonet e mëposhtme të informacionit të fluturimit dhe rajonet e sipërme të informacionit të fluturimit:

- Bratislava FIR,
- Bucuresti FIR,
- Budapest FIR,
- Kobenhavn FIR,
- Ljubljana FIR,
- Nicosia FIR,
- Praha FIR,
- Sofia FIR,

- Warszawa FIR,
- Finland UIR 61°30' në jug,
- Hellas UIR,
- Malta UIR,
- Riga UIR,
- Sweden UIR 61°30' në jug,
- Tallinn UIR,
- Vilnius UIR.

SHTOJCA II

PËRKUFIZIMI I SHËRBIMEVE TË LIDHJES SË TË DHËNAVE QË PËRMENDET NË NENET 3, 4, 5 DHE 7 DHE SHTOJCËN IV

1. Përkufizimi i aftësisë për iniciimin e komunikimeve të lidhjes së të dhënave (DLIC)

Shërbimi DLIC mundëson shkëmbimin e informacionit të nevojshëm për vendosjen e komunikimeve të lidhjes së të dhënave ndërmjet sistemeve të lidhjes së të dhënave tokësore dhe të mjetit të fluturimit.

Shërbimi DLIC bëhet i disponueshëm për të mbështetur:

- ndërlidhjen pa keqkuptime të të dhënave të fluturimit nga mjete të fluturimit me të dhënat e planit të fluturimit që përdoren nga një njësi ATS;

- shkëmbimin e informacionit për llojin dhe versionin e aplikacionit të mbështetur ajër-tokë,

- dhe dorëzimin e informacionit të adresimit të subjektit që hoston aplikacionin.

Shkëmbimet ndërmjet sistemeve ajrore dhe tokësore të lidhjes së të dhënave për realizimin e shërbimit DLIC duhet të jenë në pajtim me:

- metodat e funksionimit, diagramet e sekuencës kohore dhe mesazhet për iniciimin e DLIC-së dhe funksionet e kontaktit DLIC të specifikuar në seksionin 4.1 të dokumentit të Eurocae që identifikohet në pikën 11 të shtojcës III,

- kërkesat e sigurisë që specifikohen në seksionin 4.2.2 të dokumentit të Eurocae që identifikohet në pikën 11 të shtojcës III,

— kërkesat për performancën që specifikohen në seksionin 4.3.2 të dokumentit të Eurocae që identifikohet në pikën 11 të shtojcës III,

2. Përkufizim i shërbimit të menaxhimit të komunikimeve të ATC-së (ACM)

Shërbimi ACM ofron asistencë të automatizuar për ekuipazhet e avionit dhe kontrollorët e trafikut ajror për kryerjen e transferimit të komunikimeve të ATC-së (zërin dhe të dhënat) duke përfshirë:

— vendosjen fillestare të CPDLC-së me një njësi ATS,

— transferimin e CPDLC-së dhe zërit për një fluturim nga një njësi ATS në tjetrën, ose për të udhëzuar ndryshimin e kanalit zanor brenda një njësie ATS ose sektori,

— përfundimin normal të CPDLC-së me një njësi ATS,

Shkëmbimet ndërmjet sistemeve ajrore dhe tokësore të lidhjes së të dhënave për realizimin e shërbimit ACM duhet të jenë në pajtim me:

— metodat e funksionimit dhe diagramet e sekuencës kohore të specifikuara në seksionet 5.1.1.1.1 deri në 5.1.1.1.7 dhe 5.1.1.2 të dokumentit të Eurocae që identifikohet në pikën 11 të shtojcës III,

— kërkesat e sigurisë që specifikohen në seksionin 5.1.2.3. të dokumentit të Eurocae që identifikohet në pikën 11 të shtojcës III, duke përjashtuar kërkesat që lidhen me lejen,

— kërkesat për performancën për fazën e udhëtimit që specifikohen në seksionin 5.1.3.2 të dokumentit të Eurocae që identifikohet në pikën 11 të shtojcës III.

3. Përkufizim i autorizimeve të ATC-së dhe shërbimit të informacionit (ACL)

Shërbimi ACL u ofron ekuipazheve të fluturimit dhe kontrollorëve mundësinë për të kryer shkëmbime operacionale duke përfshirë:

— kërkesat dhe raportet e ekuipazheve të fluturimit për kontrollorët e trafikut,

— autorizimet, udhëzimet dhe njoftimet që lëshojnë kontrollorët e trafikut ajror për ekuipazhet e fluturimit.

Shkëmbimet ndërmjet sistemeve ajrore dhe tokësore të lidhjes së të dhënave për kryerjen e shërbimit ACL duhet të jenë në pajtim me:

— metodat e operimit dhe diagramet e sekuencës kohore të specifikuara në seksionet 5.2.1.1.1 deri në 5.2.1.1.4 dhe 5.2.1.2 të dokumentit të Eurocae që identifikohet në pikën 11 të shtojcës III.

— një nëngrup të përbashkët të elementeve të mesazhit të specifikuara në seksionin 5.2.1.1.5 të dokumentit të Eurocae që identifikohet në pikën 11 të shtojcës III, që përshtatet me mjedisin operacional gjatë udhëtimit.

— kërkesat e sigurisë që specifikohen në seksionin 5.2.2.3 të dokumentit të Eurocae që identifikohet në pikën 11 të shtojcës III,

— kërkesat për performancën për fazën e udhëtimit që specifikohen në seksionin 5.2.3.2 të dokumentit të Eurocae që identifikohet në pikën 11 të shtojcës III.

4. Përkufizim i shërbimit ATC për kontrollin e mikrofonit (AMC)

Shërbimi AMC i ofron kontrollorëve të trafikut ajror aftësinë për të dërguar një udhëzim në të njëjtën kohë tek disa mjete fluturimi të pajisur me lidhjen e të dhënave me qëllim që të udhëzojnë ekuipazhet e fluturimit që të verifikojnë se pajisja e tyre e komunikimit zanor nuk bllokton një kanal zanor të caktuar.

Ky udhëzim lëshohet vetëm për ato mjete fluturuese që janë sintonizuar në frekuencën që është bllokuar.

Shkëmbimet ndërmjet sistemeve ajrore dhe tokësore të lidhjes së të dhënave për kryerjen e shërbimit AMC duhet të jenë në pajtim me:

— metodat e operimit dhe diagramet e sekuencës kohore të specifikuara në Seksionet 5.3.1.1.1 deri në 5.3.1.1.2 dhe 5.3.1.2 të dokumentit të Eurocae që identifikohet në pikën 11 të shtojcës III.

— kërkesat e sigurisë që specifikohen në seksionin 5.3.2.3 të dokumentit të Eurocae që identifikohet në pikën 11 të shtojcës III,

— kërkesat e performancës që specifikohen në seksionin 5.3.3.2 të dokumentit të Eurocae që identifikohet në pikën 11 të shtojcës III,

SHTOJCA III

DISPOZITAT E ICAO QË PËRMENDEN NË NENET 3, 5, 6, 7, 8, 9 DHE 13 DHE NË SHTOJCËN IV

Dokumentet e Eurocae që përmenden në nenet 3 dhe 13 dhe shtojcën II

1. Nën pjesa B, OPS 1030 e Shtojcës III të Rregullores (KEE) nr. 3922/91.
2. Kapitulli 3 - Rrjeti i telekomunikacioneve aeronautike, seksioni 3.5.1.1 "Menaxhimi kontekstual" (CM) nenet zbatuese "a" dhe "b" të shtojcës 10 të ICAO-s - Telekomunikacionet aeronautike - Vëllimi III, pjesa I (Sistemet për komunikimin e të dhënave dixhitale) (botimi i parë korrik 1995 që përfshin ndryshimin 81 (23.11.2006)).
3. Kapitulli 3 - Rrjeti i telekomunikacioneve aeronautike, seksioni 3.5.2.2 "Komunikimet e lidhjes së të dhënave kontrollor-pilot" (CPDLC) nenet zbatuese "a" dhe "b" të shtojcës 10 të ICAO-s - Telekomunikacionet aeronautike - Vëllimi III, pjesa I (Sistemet për komunikimin e të dhënave dixhitale) (botimi i parë korrik 1995 që përfshin ndryshimin 81 (23.11.2006)).

4. Kapitulli 3 - Rrjeti i telekomunikacioneve aeronautike, seksionet 3.3, 3.4 dhe 3.6 të shtojcës 10 të ICAO-s - Telekomunikacionet aeronautike - Vëllimi III, pjesa I (Sistemet për komunikimin e të dhënave dixhitale) (botimi i parë korrik 1995 që përfshin ndryshimin 81 (23.11.2006)).

5. Kapitulli 6 - Lidhja dixhitale ajër-tokë VHF (VDL) e shtojcës 10 të ICAO-s - Telekomunikacionet aeronautike - Vëllimi III, pjesa I (Sistemet për komunikimin e të dhënave dixhitale) (botimi i parë korrik 1995 që përfshin ndryshimin 81 (23.11.2006)).

6. Kapitulli 3 - Procedurat e përgjithshme për shërbimin e telekomunikacioneve aeronautike ndërkombëtare, seksioni 3.5.1.5 i shtojcës 10 të ICAO-s - Telekomunikacionet aeronautike - Vëllimi II (Procedurat e komunikimit) (botimi i gjashtë tetor 2001 që përfshin ndryshimin 81 (23.11.2006)).

7. Kapitulli 2 - Të përgjithshme - Seksionet 2.25.3 të shtojcës 11 të ICAO-s - Shërbimet e trafikut ajror (botimi i 13-të korrik 2001 që përfshin ndryshimin 45 (16.7.2007)).

8. Kapitulli 6 - Kërkesat e shërbimeve të trafikut ajror për komunikimet - Seksionet 6.1.1.2 të shtojcës 11 të ICAO-s - Shërbimet e trafikut ajror (botimi i 13-të korrik 2001 që përfshin ndryshimin 45 (16.7.2007)).

9. Euracae ED-111, Specifikimet funksionale për regjistrimet tokësore CNS/ATM, korrik 2002, duke përfshirë ndryshimin 1 (30.7.2003).

10. Eurocae ED-100 (shtator 2000) dhe ED-100A (prill 2005), Kërkesat e ndërveprueshmërisë për aplikacionet ATS që përdorin komunikimet e të dhënave ARINC 622.

11. Eurocae ED-120, Kërkesat për sigurinë dhe performancën standarde për shërbimet e lidhjes së të dhënave në trafikun ajror në hapësirën ajrore kontinentale, botuar në maj 2004, duke përfshirë ndryshimin 1, të botuar në prill 2007 dhe ndryshimin 2 të botuar në tetor 2007.

SHTOJCA IV

KËRKESAT QË PËRMENDEN NË NENET 5, 6, 7, 8 DHE 9

PJESA A

KËRKESAT PËR KOMUNIKIMET SKAJ-MË-SKAJ

1. Komunikimet e të dhënave skaj-më-skaj garantojnë ofrimin dhe përdorimin e pandërprerë të shërbimeve të komunikimit në hapësirën ajrore që përmendet në nenin 1, paragrafi 3.

2. Komunikimet e të dhënave skaj-më-skaj mbështesin shkëmbimin e mesazheve në mbështetje të shërbimeve të lidhjes së të dhënave që përcaktohen në shtojcën II, në përputhje me një grup të përbashkët të standardizuar të mesazheve.

3. Komunikimet e të dhënave skaj-më-skaj mbështesin një mekanizëm të përbashkët të standardizuar të mbrojtjes skaj-më-skaj, për të garantuar integritetin e mesazheve të marra sipas kërkesave të sigurisë së shërbimeve të lidhjes së të dhënave që përcaktohen në shtojcën II.

PJESA B

KËRKESAT PËR KOMUNIKIMET AJËR-TOKË QË BAZOHEN NË ATN DHE VDL, MODALITETI 2

1. Komunikimet ajër-tokë projektohen për të mbështetur komunikimet skaj-më-skaj dhe për të garantuar ofrimin dhe përdorimin e pandërprerë të shërbimeve të komunikimeve në aplikacionet ajër-tokë që përcaktohen në standardet e ICAO-s, të specifikuara në pikat 2 dhe 3 të shtojcës III për hapësirën ajrore që përmendet në nenin 1, paragrafi 3.

2. Komunikimet ajër-tokë janë në pajtim me kërkesat për sigurinë dhe performancën e shërbimeve të lidhjes së të dhënave, siç përcaktohen në shtojcën II.

3. Komunikimet ajër-tokë bazohen mbi një skemë të përbashkët adresimi.

4. Transmetimi dhe marrja e njësive të të dhënave ndërmjet sistemeve tokësore dhe të mjetit të fluturimit që mban aplikacionin ajër-tokë që përcaktohet në standardet e ICAO-s, të specifikuara në pikat 2 dhe 3 të shtojcës III, bazohet në protokolle komunikimi që janë në pajtim me standardet e ICAO-s që përcaktojnë rrjetin e telekomunikacioneve aeronautike, siç përmendet në pikën 4 të shtojcës III.

5. Karakteristikat e sistemit të komunikimit tokësor dhe të mjetit fluturues dhe transmetimi dhe marrja e kuadrove të bitëve ndërmjet sistemeve të komunikimit tokësor dhe të mjetit fluturues, duhet të jenë në pajtim me standardet e ICAO-s që përcaktojnë lidhjen dixhitale me frekuencë shumë të lartë, modaliteti VDL 2, që përmendet në pikën 5 të shtojcës III.

PJESA C

KËRKESAT PËR KOMUNIKIMET AJËR-TOKË QË BAZOHEN NË PROTOKOLLE TË TJERA TË KOMUNIKIMIT

1. Komunikimet ajër-tokë projektohen për të mbështetur komunikimet skaj-më-skaj dhe për të garantuar ofrimin dhe përdorimin e pandërprerë të shërbimeve të komunikimeve në aplikacionet ajër-tokë që përcaktohen në standardet e ICAO-s, të specifikuara në pikat 2 dhe 3 të shtojcës III për hapësirën ajrore që përmendet në nenin 1, paragrafi 3.

2. Komunikimet ajër-tokë janë në pajtim me kërkesat për sigurinë dhe performancën e shërbimeve të lidhjes së të dhënave, siç përcaktohen në shtojcën II.

3. Komunikimet ajër-tokë bazohen mbi një skemë të përbashkët adresimi.

4. Transmetimi dhe marrja e kuadrove të bitëve ndërmjet sistemeve të komunikimit në tokë dhe mjetit të fluturimit bazohet në protokollet e komunikimit që përmbushin kushtet e përcaktuara në pjesën D.

PJESA D

KUSHTET QË PËRMENDEN NË PJESËN C

1. Protokollet e komunikimit duhet të mbështesin komunikimet skaj-më-skaj.
2. Protokollet e komunikimit duhet t'i nënshtrohen një vlerësimi të sigurisë për të demonstruar pajtueshmërinë e shërbimeve të lidhjes së të dhënave që përcaktohen në shtojcën II, me kërkesat për sigurinë dhe performancën.
3. Protokollet e komunikimit duhet të mbështesin komunikimet dydrejtimëshe pikë më pikë duke përdorur ato pjesë të spektrit të frekuencave radio të identifikuara nga ICAO si të përshtatshme për komunikimet e të dhënave ajër-tokë në mbështetje të shërbimeve të trafikut ajror.
4. Protokollet e komunikimit duhet të përfshijnë një mekanizëm për menaxhimin transparent të lidhjes celulare ndërmjet stacioneve tokësore dhe atyre ajrore.
5. Protokollet e komunikimit duhet të specifikohen dhe të miratohen në lidhje me rregulloret për përshtatshmërinë për fluturim dhe rregulloret për miratimin operacional që zbatohen për pajisjet e komunikimit në një mjet fluturimi.
6. Sistemet e komunikimit që mbështesin këto protokolle nuk duhet të krijojnë efekte të dëmshme për instalimet ajrore dhe tokësore që mbështesin VDL 2.

SHTOJCA V

KËRKESAT PËR VLERËSIMIN E PËRPUTHSHMËRISË OSE PËRSHTATSHMËRISË PËR PËRDORIM TË ELEMENTËVE PËRBËRËS, TË PËRMENDURA NË NENIN 11

1. Veprimtaritë e verifikimit duhet të dëshmojnë përputhshmërinë ose përshtatshmërinë për përdorim të elementëve përbërës që zbatojnë shërbimet e lidhjes së të dhënave, komunikimet skaj-më-skaj dhe komunikimet ajër-tokë sipas kërkesave të zbatueshme të kësaj rregulloreje, ndërkohë që këto elementë përbërës përdoren në një mjedis testimi.
2. Prodhuesi duhet të menaxhojë veprimtaritë për vlerësimin e përputhshmërisë dhe në veçanti:
 - përcakton mjedisin e përshtatshëm të testimit,
 - verifikon që plani i testimit përshkruan elementët përbërës në mjedisin e testimit,
 - verifikon që plani i testimit siguron mbulim të plotë të kërkesave të zbatueshme,
 - garanton konsistencën dhe cilësinë e dokumentacionit teknik dhe planit të testimit,
 - planifikon organizimin e testimit, stafin, instalimin dhe konfigurimin e platformës së testimit,

- kryen inspektimet dhe testimet siç specifikohen në planin e testimit,
- shkruan raportin ku prezanton rezultatet e inspektimeve dhe testeve.

3. Prodhuesi sigurohet që elementët përbërës që zbatojnë shërbimet e lidhjes së të dhënave, komunikimet skaj-më-skaj dhe komunikimet ajër-tokë që janë të integruara në mjedisin e testimit, përmbushin kërkesat e zbatueshme të kësaj rregulloreje.

4. Pas kryerjes me sukses të verifikimit të përputhshmërisë ose përshtatshmërisë për përdorim, nën përgjegjësinë e tij prodhuesi harton deklaratën EC të përputhshmërisë dhe përshtatshmërisë për përdorim duke specifikuar kërkesat e zbatueshme të kësaj rregulloreje që përmbushin elementët përbërës dhe kushtet e saj shoqëruese të përdorimit, në përputhje me pikën 3 të shtojcës III të Rregullores (KE) nr. 552/2004

SHTOJCA VI

KUSHTET E PËRMENDURA NË NENIN 12

1. Ofruesi i shërbimit të navigimit ajror duhet të ketë brenda organizatës metoda raportimi ekzistuese që garantojnë dhe tregojnë paanshmërinë dhe pavarësinë e gjykimit në lidhje me veprimtaritë e verifikimit.

2. Ofruesi i shërbimit të navigimit ajror duhet të garantojë që personeli i përfshirë në proceset e verifikimit të kryejë kontrollet me integritetin profesional më të lartë të mundshëm dhe me kompetencën teknike më të madhe të mundshme dhe të mos i nënshtrohet asnjë presioni apo stimulimi, në veçanti të llojit financiar, që do të ndikonte në gjykimin e tyre ose në rezultatet e kontrolleve të tyre, në veçanti nga persona ose grupe personash që preken nga rezultatet e kontrolleve.

3. Ofruesi i shërbimit të navigimit ajror duhet të garantojë që personeli i përfshirë në procesin e verifikimit të ketë akses në pajisjet që i mundëson këtij personeli të kryejë siç duhet kontrollet e kërkuara.

4. Ofruesi i shërbimit të navigimit ajror duhet të garantojë se personeli i përfshirë në proceset e verifikimit të ketë kryer trajnime teknike dhe profesionale të mira, të ketë njohuri të kënaqshme për kërkesat e verifikimeve që duhet të kryejë, të ketë përvojën e përshtatshme për këto operacione dhe të ketë aftësitë që kërkohen për hartimin e deklaratave, të dhënave dhe raporteve për të treguar se verifikimet janë kryer.

5. Ofruesi i shërbimit të navigimit ajror duhet të garantojë që personeli i përfshirë në proceset e verifikimit të jetë i aftë të kryejë kontrollet në mënyrë të paanshme. Shpërblimi i këtij personeli nuk varet nga numri i kontrolleve të kryera apo nga rezultatet e tyre.

SHTOJCA VII

PJESA A

KËRKESAT PËR VERIFIKIMIN E SISTEMEVE QË PËRMENDEN NË NENIN 12, PARAGRAFI 1

1. Sistemet e verifikimit që identifikohen në nenin 1, paragrafi 2, duhet të demonstrojnë përputhshmërinë e këtyre sistemeve me kërkesat e zbatueshme të kësaj rregulloreje në një mjedis vlerësimi që pasqyron kontekstin operacional të këtyre sistemeve.

2. Verifikimi i sistemeve që identifikohen në nenin 1, paragrafi 2, kryhet në përputhje me praktikatat e përshtatshme dhe të njohura të testimit.

3. Veglat e testimit që përdoren për verifikimin e sistemeve që përcaktohen në nenin 1, paragrafi 2 duhet të kenë funksionet e duhura.

4. Verifikimi i sistemeve që identifikohen në nenin 1, paragrafi 2, duhet të prodhojë elementët e dosjes teknike që kërkohet nga pika 3 e shtojcës IV të Rregullores (KE) nr. 552/2004, duke përfshirë elementët e mëposhtëm:

— përshkrimi i zbatimit,

— raporti i inspektimeve dhe testeve të kryera përpara vënies në shërbim të sistemit.

5. Ofruesi i shërbimit të navigimit ajror menaxhon veprimtaritë e verifikimit dhe në veçanti:

— përcakton mjedisin e përshtatshëm për vlerësimin operacional dhe teknik, i cili pasqyron mjedisin operacional,

— verifikon nëse plani i testimit përshkruan integrimin e sistemeve që përcaktohen në nenin 1, paragrafi 2, në një mjedis të vlerësimit operacional dhe teknik,

— verifikon nëse plani i testimit ofron mbulim të plotë të kërkesave të kësaj rregulloreje për ndërveprueshmërinë dhe performancën.

— garanton konsistencën dhe cilësinë e dokumentacionit teknik dhe planit të testimit,

— planifikon organizimin e testimit, stafin, instalimin dhe konfigurimin e platformës së testimit,

— kryen inspektimet dhe testimet siç specifikohen në planin e testimit,

— shkruan raportin ku prezanton rezultatet e inspektimeve dhe testeve.

6. Ofruesi i shërbimit të navigimit ajror garanton që sistemet që përcaktohen në nenin 1, paragrafi 2, që përdoren në një mjedis të vlerësimit operacional, të përmbushin kërkesat e zbatueshme të kësaj rregulloreje.

7. Pas kryerjes me sukses të verifikimit të pajtueshmërisë, ofruesit e shërbimit të navigimit ajror hartojnë deklaratën EC të verifikimit të sistemit dhe ia përcjellin atë autoritetit kombëtar mbikëqyrës së bashku me dosjen teknike, siç kërkohet nga neni 6 i Rregullores (KE) 552/2004.

PJESA B

KËRKESAT PËR VERIFIKIMIN E SISTEMEVE QË PËRMENDEN NË NENIN 12, PARAGRAFI 2

1. Sistemet e verifikimit që identifikohen në nenin 1, paragrafi 2, duhet të demonstrojnë përputhshmërinë e këtyre sistemeve me kërkesat e zbatueshme të kësaj rregulloreje në një mjedis vlerësimi që pasqyron kontekstin operacional të këtyre sistemeve.

2. Verifikimi i sistemeve që identifikohen në nenin 1, paragrafi 2, kryhet në përputhje me praktikatat e përshtatshme dhe të njohura të testimit.

3. Veglat e testimit që përdoren për verifikimin e sistemeve që përcaktohen në nenin 1, paragrafi 2 duhet të kenë funksionet e duhura.

4. Verifikimi i sistemeve që identifikohen në nenin 1, paragrafi 2, duhet të prodhojë elementët e dosjes teknike që kërkohet nga pika 3 e shtojcës IV të Rregullores (KE) nr. 552/2004, duke përfshirë elementët e mëposhtëm:

— përshkrimi i zbatimit,

— raporti i inspektimeve dhe testeve të kryera përpara vënies në shërbim të sistemit.

5. Ofruesi i shërbimit të navigimit ajror përcakton mjedisin e përshtatshëm të vlerësimit operacional dhe teknik që pasqyron mjedisin operacional dhe cakton një organ të notifikuar që të kryejë veprimtaritë e verifikimit.

6. Organi i notifikuar menaxhon veprimtaritë e verifikimit dhe në veçanti:

— verifikon nëse plani i testimit përshkruan integrimin e sistemeve që përcaktohen në nenin 1, paragrafi 2, në një mjedis të vlerësimit operacional dhe teknik,

— verifikon nëse plani i testimit ofron mbulim të plotë të kërkesave të kësaj rregulloreje,

— garanton konsistencën dhe cilësinë e dokumentacionit teknik dhe planit të testimit,

— planifikon organizimin e testimit, stafin, instalimin dhe konfigurimin e platformës së testimit,

— kryen inspektimet dhe testimet siç specifikohen në planin e testimit,

— shkruan raportin ku prezanton rezultatet e inspektimeve dhe testeve.

7. Organi i notifikuar garanton që sistemet që përcaktohen në nenin 1, paragrafi 2, që përdoren në një mjedis të vlerësimit operacional, përmbushin kërkesat e zbatueshme të kësaj rregulloreje.

8. Pas kryerjes me sukses të detyrave të verifikimit, organi i notifikuar harton një certifikatë përputhshmërie në lidhje me detyrat që ka kryer.

9. Më pas, ofruesi i shërbimit të navigimit ajror harton një deklaratë EC të verifikimit të sistemit dhe ia dorëzon atë autoritetit kombëtar mbikëqyrës së bashku me dosjen teknike, siç kërkohet nga neni 6 i Rregullores (KE) nr. 552/2004.

1. *Gazeta Zyrtare L 96, 31.3.2004, f. 26.*

2. *Gazeta Zyrtare L 96, 31.3.2004, f. 1.*

3. *Gazeta Zyrtare L 64, 2.3.2007, f. 1.*

4. *Gazeta Zyrtare L 96, 31.3.2004, f. 20.*

5. *Gazeta Zyrtare L 373, 31.12.1991, f. 4.*

6. *Gazeta Zyrtare L 79, 19.3.2008, f. 1.*

7. *Gazeta Zyrtare L 186, 7.7.2006, f. 27.*
