

Този документ е средство за документиране и не обвързва институциите

► **V**

РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 1032/2006 НА КОМИСИЯТА

от 6 юли 2006 година

за определяне на изискванията за автоматичните системи за обмен на полетна информация за целите на нотифицирането, координирането и трансфера на полети между единиците за контрол на въздушното движение

(текст от значение за ЕИП)

(ОВ L 186, 7.7.2006 г., стр. 27)

Изменен със:

Официален вестник

№ страница дата

► **M1** Регламент (ЕО) № 30/2009 на Комисията от 16 януари 2009 година L 13 20 17.1.2009 г.

Поправен със:

► **C1** Поправка, ОВ L 153, 17.6.2009 г., стр. 29 (30/2009)

**РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 1032/2006 НА КОМИСИЯТА**

от 6 юли 2006 година

за определяне на изискванията за автоматичните системи за обмен на полетна информация за целите на нотифицирането, координирането и трансфера на полети между единиците за контрол на въздушното движение

(текст от значение за ЕИП)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност, като взе предвид Регламент (ЕО) № 552/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. относно оперативната съвместимост на Европейската мрежа за управление на въздушното движение (Регламента за оперативната съвместимост)⁽¹⁾, и по-специално член 3, параграф 1 от него,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за определяне на рамката за създаването на единно европейско небе (Рамковия регламент)⁽²⁾, и по-специално член 8, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

- (1) Осъществяването на управление на въздушното движение изисква безопасни и ефективни механизми за нотифициране, координиране и трансфер на полети между единиците за контрол на въздушното движение. Осигуряването на такива механизми в Европейската мрежа за управление на въздушното движение изисква автоматичния обмен на полетни данни между системите за обработка на полетните данни. Изследването на сегашната ситуация в Общността разкри, че в някои държави-членки тези механизми не са достигнали задоволително ниво и изискват по-нататъшно усъвършенстване. Поради това е необходимо да се определят изисквания за системите за обработка на полетните данни по отношение на оперативната съвместимост, експлоатационните характеристики и качеството на работа на техните функции за обмен на полетни данни.
- (2) Европейската организация за безопасност на въздушната навигация (Евроконтрол) получи мандат в съответствие с член 8, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 549/2004 да разработи изисквания за автоматичните системи за обмен на полетни данни за целите на нотифицирането, координирането и трансфера на полети. Настоящият регламент се основава на получения в резултат мандатен доклад от 31 март 2005 г.
- (3) Стандартът на Евроконтрол за обмен на данни в реално време бе приложен към Регламент (ЕО) № 2082/2000 на Комисията от 6 септември 2000 г. за приемане на стандартите на Евроконтрол и за изменение на Директива 97/15/ЕО относно приемане на стандартите на Евроконтрол и за изменение на Директива 93/65/ЕИО на Съвета⁽³⁾, което направи използването му задължително в Общността в случай на придобиване на нови системи за обработка на данни. Тъй като Регламент (ЕО) № 2082/2000 бе отменен считано от 20 октомври 2005 г., е необходимо да се актуализира законодателството на Общността, за да се осигури съгласуваността на съответните регулаторни разпоредби.

⁽¹⁾ ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 26.

⁽²⁾ ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1.

⁽³⁾ ОВ L 254, 9.10.2000 г., стр. 1.

▼ B

- (4) Настоящият регламент следва да не обхваща военните операции и обучение, посочени в член 1, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 549/2004.
- (5) В заявление на държавите-членки относно военните въпроси, отнасящи се до единното европейско небе ⁽¹⁾, държавите-членки се ангажираха да си сътрудничат, като вземат предвид националните военни изисквания, така че концепцията за гъвкаво използване на въздушното пространство да се прилага изцяло и еднакво във всички държави-членки от всички потребители на въздушното пространство.
- (6) Прилагането на концепцията за гъвкавото използване на въздушното пространство, дефинирано в член 2, параграф 22 от Регламент (ЕО) № 549/2004, изисква създаването на системи за своевременен обмен на полетни данни между единиците за обслужване на въздушното движение и военните контролни единици.
- (7) Автоматизираните процеси, свързани с нотифицирането и първоначалното координиране, следва да се осъществяват от зоналните центрове за контрол, за да осигуряват своевременна полетна информация както в прехвърлящата, така и в получаващата единица, а също и да поддържа координиране на планирания трансфер на полети. Те бяха част от установените в Регламент (ЕО) № 2082/2000 стандарти и поради това следва да бъдат прилагани от датата на влизане в сила на този регламент.
- (8) Предаваната по време на процеса на първоначално координиране информация следва да се поддържа актуализирана. Поради това автоматизираните процеси следва да се осъществяват прогресивно, за да позволяват ревизиране на информацията във връзка с полети, които преди това са били подложени на процес на първоначално координиране или анулиране на координирането, когато приемащата единица вече не се взема предвид от полета.
- (9) Единиците за контрол на въздушното движение с изключение на зоналните контролни центрове биха могли да извлекат полза от осъществяването на автоматизирани процеси за нотифициране, първоначално координиране, ревизиране на координирането и анулиране на координирането на полетите. Ако те изберат да извършват това, необходимостта от оперативна съвместимост на Европейската мрежа за управление на въздушното движение (наричана по-долу ЕАТМН) означава, че те трябва да прилагат еднакви изисквания с тези, които са валидни за зоналните контролни центрове.
- (10) Своевременният обмен на полетни данни между единиците за обслужване на въздушното движение и военните контролни единици следва да разчита на прогресивното осъществяване на автоматизирани процеси. Първата стъпка следва да бъде въвеждането на предаването на основни полетни данни между такива граждански и военни единици, заедно с възможността за актуализирането им, когато това се изисква.
- (11) Бяха идентифицирани допълнителни автоматизирани процеси, които още повече укрепват координирането между единиците за контрол на въздушното движение или между единиците за обслужване на въздушното движение и военните контролни единици. Ако те изберат да прилагат допълнителни автоматизирани процеси, необходимостта от оперативна съвместимост на ЕАТМН означава, че те трябва да прилагат хармонизирани изисквания спрямо тези процеси.

⁽¹⁾ ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 9.

▼B

- (12) Прилагането на настоящия регламент следва да позволи по-нататъшно развитие за постигането на по-високи нива на оперативна съвместимост.
- (13) С оглед поддържането или повишаването на съществуващите нива на безопасност на операциите от държавите-членки следва да се изисква да осигурят провеждането от заинтересованите страни на оценка на безопасността, включително идентификация на опасностите, оценка на риска и процеси на намаляването му. Хармонизираното осъществяване на тези процеси спрямо системите, обхванати от настоящия регламент, изисква определянето на конкретни изисквания за безопасност за всички задължителни изисквания за оперативна съвместимост, експлоатационни характеристики и качество на обслужването.
- (14) В съответствие с член 3, параграф 3, буква г) от Регламент (ЕО) № 552/2004 правилата за прилагане за оперативната съвместимост следва да описват конкретните процедури за оценка на съответствието, които се използват за оценка на съответствието или на годността за използване на съставните елементи, както и за проверка на системите.
- (15) В съответствие с член 10, параграфи 1 и 2 от Регламент (ЕО) № 552/2004, датите за прилагане на преходните разпоредби могат да бъдат специфицирани от съответните правила за прилагане за оперативната съвместимост.
- (16) На производителите и на доставчиците на авионавигационни услуги следва да се предостави известен период от време за разработването на нови съставни елементи и системи в съответствие с новите технически изисквания
- (17) Предвидените в настоящия регламент мерки са в съответствие със становището на Комитета за единното небе, създаден с член 5 от Регламент (ЕО) № 549/2004,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Предмет и обхват

1. Настоящият регламент определя изискванията за автоматичния обмен на полетни данни за целите на нотифицирането, координирането и трансфера на полети между единиците за контрол на въздушното движение и за целите на гражданско-военното координиране.
2. Настоящият регламент се прилага за:
 - а) системи за обработка на полетни данни, обслужващи единици за контрол на въздушното движение, предоставящи услуги на общото въздушно движение;
 - б) системи за обработка на полетни данни, поддържащи координационните процедури между единиците за контрол на въздушното движение и военните контролни единици.
3. Настоящият регламент не се прилага за обмена на полетни данни между единиците за контрол на въздушното движение, обслужвани от системите за обработка на полетни данни, идентифицирани в параграф 2, за които полетните данни, обхванати от настоящия регламент, се синхронизират посредством обща система.



Член 2

Дефиниции

1. За целите на настоящия регламент се прилагат дефинициите, предвидени в Регламент (ЕО) № 549/2004.
2. В допълнение на дефинициите, посочени в параграф 1, се прилагат следните дефиниции:
 1. „нотифициране“ означава предаването от предаващата единица на данни за актуализиране на системата при получаващата единица при подготовката за координиране;
 2. „координиране“ означава координирането между единици за контрол на въздушното движение на планираното преминаване на полети през общата граница с оглед осигуряването на безопасност на полетите;
 3. „единица за контрол на въздушното движение“ (наричан по-долу КВД единица) означава в различните случаи районен контролен център, единица за контрол на подхода за кацане или контролна кула на летище;
 4. „гражданско-военно координиране“ означава координирането между граждански и военни образувания, оторизирани да вземат решения и да договарят начин на действие;
 5. „система за обработка на полетни данни“ означава частта от система за обслужване на въздушното движение, която получава, автоматично обработва и разпространява до работните позиции на единиците за контрол на въздушното движение данни за полетните планове и свързани с тях съобщения;
 6. „единица за обслужване на въздушното движение“ (наричан по-долу единица за ОВД) означава единица, гражданска или военна, която отговаря за предоставянето на услуги за въздушното движение;
 7. „контролна военна единица“ означава всяка фиксирана или подвижна военна единица, която управлява военен въздушен трафик и/или осъществява други дейности, които поради специфичния им характер могат да изискват резервиране или ограничаване на въздушното пространство;
 8. „предаваща единица“ означава единица за контрол на въздушното движение в процес на предаване на отговорността за предоставяне на услуга по контрол на въздушното движение на самолет до следващата единица за КВД по маршрута на полета;
 9. „получаваща единица“ означава единица за контрол на въздушното движение, която получава данни;
 10. „граница“ означава хоризонтална или вертикална равнина, очертаваща въздушното пространство, в което единицата за предоставя обслужване на въздушното движение;
 11. „районен контролен център“ (наричан по-долу РКЦ) означава единица, създадена за осигуряване на обслужване по контрол на въздушното движение на контролирани полети в контролирани райони под негова отговорност;
 12. „работна позиция“ означава обзавеждането и техническото оборудване, на които член на персонала на обслужването на въздушното движение осъществява задачи във връзка с работата си;
 13. „полетен план“ означава специфицирана информация, предоставяна на единиците за обслужване на въздушното движение

▼ B

- във връзка с възнамеряван полет или част от полет на въздухоплавателно средство;
14. „предупреждение“ означава съобщение, което се показва на работна позиция, когато автоматизираният координиращ процес откаже;
 15. „разчетни данни“ означава координационната точка, разчетното време на въздухоплавателното средство и очакваното полетно ниво на въздухоплавателното средство в координационната точка;
 16. „вторичен обзорен радар“ (наричан тук по-нататък ВОР) означава контролна радарна система, която използва трансмитери или ресивери и транспондери;
 17. „писмо за споразумение“ означава споразумение между два съседни единици за КВД, което специфицира как ще се координират техните съответни отговорности по отношение на КВД;
 18. „точка на прехвърляне на контрола“ означава точка върху траекторията на полета на едно въздухоплавателно средство, в която отговорността за предоставяне на обслужване на въздушното движение се предава от една единица за КВД на следващата;
 19. „координационни данни“ означава данни, които са от интерес за оперативния персонал във връзка с процеса на нотифициране, координиране и трансфер на полети и с процеса на гражданско-военното координиране;
 20. „полетно ниво на прехвърляне“ означава полетното ниво, договорено по време на координирането при полет на определено ниво, или разрешеното полетно ниво, към което се придвижва полетът при набор или снижаване в точката на координиране;
 21. „приемаща единица“ означава следващата единица за контрол на въздушното движение, която поема контрола на въздухоплавателното средство;
 22. „точка на координиране“ (наричана тук по-нататък ТК) означава точка върху или прилежаща до границата, използвана от единиците за КВД и която се цитира в процесите на координиране;
 23. „уведомена единица“ означава единица за КВД, която е получила нотифицираната информация;
 24. „корелация“ означава процеса на свързване данните на полетния план и радарната траектория на един и същ полет;
 25. „освобождаване“ означава разрешение от контролър, прехвърлящ въздухоплавателно средство, на контролър при приемащата единица да издаде контролни инструкции на въздухоплавателното средство, преди то да премине точката на прехвърляне на контрола;
 26. „наличност“ означава степента, до която една система или компонент са оперативни и достъпни, когато са необходими за ползване;
 27. „надеждност“ означава вероятността наземната инсталация да работи в рамките на специфицираните толеранси.

*Член 3***Оперативна съвместимост и експлоатационни изисквания**

1. Доставчиците на въздухоплавателни услуги осигуряват посочените в член 1, параграф 2, буква а) системи и обслужващите РКЦ да отговарят на изискванията за оперативна съвместимост и експлоа-

▼ В

тационните характеристики, специфицирани в приложение I, части А и Б.

2. Доставчиците на авионавигационни услуги, които са специфицирали в техните писма за споразумение, че ще осъществяват процесите на нотифициране, първоначалното координиране, ревизиране на координирането, отмяната на координирането, основните полетни данни или изменението на основните полетни данни между единиците за КВД, освен РКЦ, осигуряват посочените в член 1, параграф 2, буква а) системи да отговарят на изискванията за оперативна съвместимост и експлоатационните характеристики, специфицирани в приложение I, части А и Б.

3. Доставчиците на авионавигационни услуги, които са специфицирали в техните писма за споразумение, че ще осъществяват процесите на нотифициране и координиране преди излитане, промяната на честота или ръчното приемане на комуникациите, осигуряват посочените в член 1, параграф 2, буква а) системи да отговарят на изискванията за оперативна съвместимост и експлоатационни характеристики, специфицирани в приложение I, части А и В.

▼ М1

► **C1** За. ◀ Доставчиците на аеронавигационно обслужване, които предоставят услуги по осъществяване на линия за предаване на данни съгласно Регламент (ЕО) № 29/2009, гарантират, че посочените в член 1, параграф 2, буква а) системи и обслужващите районни контролни центрове отговарят на изискванията за оперативна съвместимост и на експлоатационните характеристики, посочени в приложение I, части А и Г.

▼ В

4. Държавите членки осигуряват посочените в член 1, параграф 2, буква б) системи да отговарят на изискванията за оперативна съвместимост и експлоатационните характеристики, специфицирани в приложение I, части А и Б по отношение на процесите на основните данни и изменението на основните данни.

5. Когато единиците за обслужване на въздушното движение и военните контролни единици са осъществили между техните системи, посочени в член 1, параграф 2, буква а), процесите на нотифициране на намерението за пресичане, на искането на разрешение за пресичане, контрапредложение за пресичане или на прекъсване на пресичането, държавите-членки осигуряват тези системи да отговарят на изискванията за оперативна съвместимост и експлоатационните характеристики, специфицирани в приложение I, части А и В.

*Член 4***Изисквания за качество на обслужването**

1. Доставчиците на авионавигационни услуги осигуряват посочените в член 1, параграф 2, буква а) системи да отговарят на изискванията по отношение качество на обслужването, специфицирани в приложение II.

2. Държавите-членки осигуряват посочените в член 1, параграф 2, буква б) системи да отговарят на изискванията по отношение качество на обслужването, специфицирани в приложение II.

*Член 5***Свързани процедури**

1. За полет, подлежащ на първоначално координиране, съгласуваните трансферни условия на полета са оперативно задължителни

▼B

и за двете единици за КВД, освен ако координирането е отменено или ревизирано.

2. За полет, подлежащ на ревизия или отмяна, съгласуваните трансферни условия на полета са оперативно задължителни и за двете единици за КВД, освен ако координирането е отменено или условията се ревизират допълнително.

3. Когато завършването на ревизирането или отмяната на процеса на координиране не е потвърдено в съответствие с действащите условия за качество на обслужването, трансфериращата единица инициира устно координиране.

*Член 6***Изисквания за безопасност**

Държавите членки предприемат необходимите мерки, за да осигурят всички промени в съществуващите автоматизирани системи за обмен на полетни данни, обхванати от настоящия регламент, или въвеждането на нови системи да се предхожда от оценка на безопасността, включително идентификация на опасностите, оценка на риска и процеси на намаляването му, осъществявани от заинтересованите страни.

По време на тази оценка на безопасността специфицираните в приложение III изисквания се вземат предвид като минимум.

*Член 7***Съответствие или годност за употреба на съставните елементи**

Преди издаването на ЕО декларация за съответствие или годност за употреба, посочена в член 5 от Регламент (ЕО) № 552/2004, производителите на съставни елементи на системите, посочени в член 1, параграф 2, букви а) и б), оценяват съответствието или годността за употреба на тези съставни елементи в съответствие с изискванията, предвидени в приложение IV, част А.

*Член 8***Проверка на системите**

1. Доставчиците на авионавигационни услуги, които могат да демонстрират, че изпълняват условията, изложени в приложение V, провеждат проверка на системите, посочени в член 1, параграф 2, буква а). Тази проверка се провежда в съответствие с изискванията, изложени в приложение IV, част Б.

2. Доставчиците на въздухоплавателни услуги, които не могат да демонстрират, че изпълняват условията, изложени в приложение V, възлагат на нотифицирана организация проверка на системите, посочени в член 1, параграф 2, буква а). Тази проверка се провежда в съответствие с изискванията, изложени в приложение IV, част В.

3. Държавите членки осигуряват проверката на системите, посочени в член 1, параграф 2, буква б), да демонстрира съответствието на тези системи с изискванията на настоящия регламент за оперативна съвместимост и експлоатационни характеристики, за качеството на обслужването и за безопасност.

*Член 9***Спазване**

Държавите членки предприемат необходимите мерки за спазването на настоящия регламент.



Член 10

Преходни разпоредби

1. Преходните разпоредби, предвидени в член 10, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 552/2004, се прилагат спрямо системите на Европейската мрежа за управление на въздушното движение (наричана по-долу ЕАТМН), посочени в член 1, параграф 2, считано от датата на влизане в сила на настоящия регламент по отношение на процесите на нотифициране и на първоначално координиране.

Те се прилагат спрямо ЕАТМН системите от 1 януари 2009 г. по отношение на ревизията на координирането, отмяната на координирането, процесите на основните полетни данни и на промяната на основните полетни данни.

2. Преходните разпоредби, предвидени в член 10, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 552/2004, се прилагат спрямо системите, посочени в член 1, параграф 2, от 31 декември 2012 г.

Член 11

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден следващ публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага считано от 1 януари 2009 г. спрямо всички ЕАТМН системи по отношение на ревизията на координиране, отмяната на координиране, процесите на основните полетни данни и на промяната на основните полетни данни.

Той се прилага считано от 31 декември 2012 г. спрямо всички ЕАТМН системи, посочени в член 1, параграф 2, които са в действие към тази дата.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.



ПРИЛОЖЕНИЕ I

Изисквания по отношение на оперативната съвместимост и експлоатационните характеристики

(посочени в член 3)

ЧАСТ А: ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

1. ИЗИСКВАНИЯ ЗА СИСТЕМАТА
 - 1.1. Системата осигурява цялата информация, която се изисква за показването, обработката и компилирането на информацията на системата, която се обменя в специфицираните процеси.
 - 1.2. Системата е в състояние автоматично да получава, съхранява, изтегля и предоставя за показване, както и да предава полетна информация, отнасяща се до процесите на нотифициране, координиране и трансфер и гражданско-военно координиране.
 - 1.3. Системата издава предупреждение, когато се откриват повреди или аномалии в устройството за обмен на информация.
 - 1.4. Системата е в състояние да осигурява предупреждения, отнасящи се до обмена на информация за системата, до съответните работни позиции.
 - 1.5. Системата осигурява на КВД персонала средства за модифициране на полетната информация, отнасяща се до процесите.
 - 1.6. Системата е в състояние да осигурява на КВД персонала информация за състоянието на съответните процеси за обмен на информация за системата.
2. ЗАПИСВАНЕ НА ДАННИТЕ ЗА ОБМЕН НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА СИСТЕМАТА
 - 2.1. Данните за обмен на информация за системата се записват от доставчика на авионавигационни услуги по начин, който позволява извличането и показването на записаните данни.

ЧАСТ Б: ИЗИСКВАНИЯ ЗА ЗАДЪЛЖИТЕЛНИТЕ ПРОЦЕСИ, ПОДДЪРЖАНИ ОТ ОБМЕНА НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА СИСТЕМАТА

1. НОТИФИЦИРАНЕ
 - 1.1. Полетна информация
 - 1.1.1. Информацията, отнасяща се до процеса на нотифициране, включва най-малко:
 - идентификация на въздухоплавателното средство,
 - ВОР режим на работа и код (ако съществува),
 - летище на излитане,
 - разчетни данни,
 - летище на предназначение,
 - номер и вид на въздухоплавателното средство,
 - вид полет,
 - възможности на оборудването и състояние.
 - 1.1.2. Съдържанието на „възможности на оборудването и състояние“ включва като минимум редуцираното вертикално минимално ешелониране (наричано по-долу РВМЕ), както и 8,33 КHz потенциал.
 - 1.1.3. Информацията за „възможности на оборудването и състояние“ може да включва и други позиции в съответствие с писмата за споразумение.

▼B

- 1.2. Правила за прилагане
 - 1.2.1. Процесът на нотифициране се изпълнява за всеки одобрен полет, планиран да пресече границата, освен ако полетът не е предмет на процес на нотифициране и координиране преди излитане.
 - 1.2.2. Критерият за одобряване на презгранично нотифициране на полетите е в съответствие с писмата за споразумение.
 - 1.2.3. Когато процесът на нотифициране не може да бъде осъществен в двустранно договорено време преди процеса на първоначално координиране, той се включва в процеса на първоначално координиране.
 - 1.2.4. Когато се осъществява, процесът на нотифициране предхожда процеса на първоначално координиране.
 - 1.2.5. Процесът на нотифициране се изпълнява всеки път когато има промяна в която и да е от следните данни преди процеса на първоначално координиране:
 - ТК,
 - очакван ВОР код в точката на прехвърляне,
 - летище на предназначение,
 - вид въздухоплавателно средство,
 - възможности на оборудването и състояние.
 - 1.2.6. Ако се идентифицира несъответствие между предадените данни и съответните данни в получаващата система или ако липсва такава информация, което ще доведе до необходимостта от корективно действие при получаването на следващите данни от първоначално координиране, несъответствието ще бъде отнесено на подходящо място за разрешаване.
- 1.3. Времеви критерии за инициране на процес на нотифициране
 - 1.3.1. Процесът на нотифициране се иницира определен параметър брой минути преди разчетното време при ТК.
 - 1.3.2. Параметърът(ите) на нотифицирането се включва(т) в писмата за споразумение между съответните единици за КВД.
 - 1.3.3. Параметърът(ите) на нотифицирането може(могат) да бъде(ат) определен(и) поотделно за всяка една от точките на координиране.
2. ПЪРВОНАЧАЛНО КООРДИНИРАНЕ
 - 2.1. Полетна информация
 - 2.1.1. Информацията, отнасяща се до процеса на първоначално координиране, включва най-малко:
 - идентификация на въздухоплавателното средство,
 - ВОР режим на работа и код (ако съществува),
 - летище на излитане,
 - разчетни данни,
 - летище на предназначение,
 - номер и вид на въздухоплавателното средство,
 - вид полет,
 - възможности на оборудването и състояние.
 - 2.1.2. Съдържанието на „възможности на оборудването и състояние“ включва като минимум редуцираното вертикално минимално ешелониране (наричано по-долу РВМЕ), както и 8,33 КHz потенциал.
 - 2.1.3. Информацията за „възможности на оборудването и състояние“ може да включва и други позиции в съответствие с писмата за споразумение.

▼B

- 2.2. Правила за прилагане
- 2.2.1. Процесът на първоначално координиране се изпълнява за всеки одобрен полет, планиран да пресече границата.
- 2.2.2. Критерият за одобряване за презгранично предварително координиране на полетите е в съответствие с писмата за споразумение.
- 2.2.3. Освен ако вече не е инициран ръчно, процесът на първоначално координиране се иницира автоматично във:
- определен параметър период от време преди разчетното време при точката на координиране, или
 - времето, в което полетът е на двустранно договорено разстояние от точката на координиране,
- в съответствие с писмата за споразумение.
- 2.2.4. Процесът на първоначално координиране за даден полет се осъществява само веднъж, освен ако се иницира процес на отмяна на процеса на координиране.
- 2.2.5. След отмяната на процеса на координиране процесът на първоначално координиране може да бъде инициран отново от същата единица.
- 2.2.6. Завършването на процеса на първоначално координиране, включително потвърждението от получаващата единица, се предоставя на прехвърлящата единица — тогава полетът се счита за „координиран“.
- 2.2.7. Отказът на процеса на първоначално координиране да потвърди завършване, в рамките на действащите условия за качество на обслужването, води до предупреждение при работната позиция, отговаряща за координирането на полета в прехвърлящата единица.
- 2.2.8. Информацията за първоначалното координиране се предоставя на разположение при съответната работна позиция в получаващата единица.
3. РЕВИЗИРАНЕ НА КООРДИНИРАНЕТО
- 3.1. Полетна информация
- 3.1.1. Ревизирането на процеса на координиране осигурява свързването с полета, който е координиран преди това.
- 3.1.2. Ревизирането на координирането осигурява следната полетна информация, ако тя се е променила:
- ВОР режим на работа и код,
 - разчетно време и ниво на полета,
 - възможности на оборудването и състояние.
- 3.1.3. Ако е взаимно договорено, данните от ревизирането на координирането предоставят следното, ако са се променили:
- точка на координиране,
 - маршрут.
- 3.2. Правила за прилагане
- 3.2.1. Ревизирането на процеса на координиране може да стане веднъж или повече пъти с единицата, с която се координира полетът.
- 3.2.2. Ревизирането на процеса на координиране става, когато:
- разчетното време над точката на координиране се различава от предоставеното преди с повече от двустранно договорената стойност,
 - нивото(ата) на прехвърляне, ВОР кодът или възможностите на оборудването и състоянието са различни от предоставените преди това.
- 3.2.3. Когато е взаимно договорено, процесът на ревизиране на координирането става, когато има промяна в следното:

▼B

- точка на координиране,
 - маршрут.
- 3.2.4. Завършването на процеса на ревизиране на координирането, включително потвърдението от получаващата единица, се предоставя на прехвърлящата единица.
- 3.2.5. Отказът на процеса на ревизиране на координирането да потвърди завършване, в рамките на действащите условия за качество на обслужването, води до предупреждение при работната позиция, отговаряща за координирането на полета в прехвърлящата единица.
- 3.2.6. Процесът на ревизиране на координирането става незабавно след съответното въвеждане на данни или актуализация.
- 3.2.7. Процесът на ревизиране на координирането се забранява, след като полетът е на двустранно договорено време/разстояние от точката на прехвърляне на контрола в съответствие с писмата за споразумение.
- 3.2.8. Информацията за ревизирането на координирането се предоставя на разположение при съответната работна позиция в получаващата единица.
4. ОТМЯНА НА КООРДИНИРАНЕТО
- 4.1. Полетна информация
- 4.1.1. Отмяната на координирането осигурява свързването с предишния процес на нотифициране или координиране, който се отменя.
- 4.2. Правила за прилагане
- 4.2.1. Отмяната на процеса на координиране става при единица за координиран полет, когато:
- единицата вече не е следващата единица в последователността на координиране,
 - полетният план е отменен в изпращащата единица и координирането повече не е релевантно,
 - получена е отмяна на координирането от предишната единица по отношение на полета.
- 4.2.2. Отмяната на процеса на координиране може да стане при единица за нотифициран полет, когато:
- единицата вече не е следващата единица в последователността на координиране,
 - полетният план е отменен в изпращащата единица и координирането повече не е релевантно,
 - получена е отмяна на координирането от предишната единица по отношение на полета,
 - полетът закъснява по пътя и не може автоматично да се определи ревизиран разчет.
- 4.2.3. Завършването на процеса на отмяна на координирането, включително потвърдението от получаващата единица, се предоставя на прехвърлящата единица.
- 4.2.4. Отказът на процеса на отмяна на координирането да потвърди завършване, в рамките на действащите условия за качество на обслужването, води до предупреждение при работната позиция, отговаряща за координирането на полета в прехвърлящата единица.
- 4.2.5. Информацията за отмяната на координирането се предоставя на разположение при съответната работна позиция в нотифицираната единица или в единицата, при която координирането се отменя.
5. ОСНОВНИ ПОЛЕТНИ ДАННИ
- 5.1. Полетна информация
- 5.1.1. Информацията, отнасяща се до основните полетни данни, включва най-малкото:

▼B

- идентификация на въздухоплатателното средство,
 - ВОР режим на работа и код.
- 5.1.2. Всички допълнителни данни, получени от процеса на основните полетни данни, са предмет на двустранно споразумение.
- 5.2. Правила за прилагане
- 5.2.1. Процесът на основните полетни данни се изпълнява автоматично за всеки одобрен полет.
- 5.2.2. Критерият за одобряване за основните полетни данни е в съответствие с писмата за споразумение.
- 5.2.3. Завършването на процеса на основните данни, включително потвърдението от получаващата единица, се предоставя на доставящата единица.
- 5.2.4. Отказът на процеса на основните полетни данни да потвърди завършване, в рамките на действащите условия за качество на обслужването, води до предупреждение при работната позиция в доставящата единица.
6. ПРОМЕНИ В ОСНОВНИТЕ ПОЛЕТНИ ДАННИ
- 6.1. Полетна информация
- 6.1.1. Промяната на основните полетни данни осигурява свързването с полета, подложен преди това на процес на основните полетни данни.
- 6.1.2. Всяка друга информация, предмет на промяна на процеса на основните полетни данни и свързаните с нея критерии, се подчинява на двустранно споразумение.
- 6.2. Правила за прилагане
- 6.2.1. Промяната на основните полетни данни става само за полет, който преди това е нотифициран от процес на основни полетни данни.
- 6.2.2. Промяната на основните полетни данни се инициира автоматично в съответствие с двустранно договорените критерии.
- 6.2.3. Завършването на процеса на промяна на основните полетни данни, включително потвърдението от получаващата единица, се предоставя на доставящата единица.
- 6.2.4. Отказът на процеса на промяна на основните полетни данни да потвърди завършване, в рамките на действащите условия за качество на обслужването, води до предупреждение при съответната работна позиция в доставящата единица.
- 6.2.5. Информацията за промяна на основните полетни данни се предоставя на разположение в получаващата единица.

ЧАСТ В: ИЗИСКВАНИЯ ЗА ДОПЪЛНИТЕЛНИТЕ ПРОЦЕСИ, ПОДДЪРЖАНИ ОТ ОБМЕНА НА СИСТЕМНА ИНФОРМАЦИЯ

1. НОТИФИЦИРАНЕ И КООРДИНИРАНЕ ПРЕДИ ИЗЛИТАНЕ
- 1.1. Полетна информация
- 1.1.1. Информацията, отнасяща се до процеса на нотифициране и координиране преди излитане, включва минимум:
- идентификация на въздухоплатателното средство,
 - ВОР режим на работа и код (ако съществува),
 - летище на излитане,
 - разчетно време на излитане или разчетни данни, както е договорено двустранно,
 - летище на предназначение,
 - номер и вид на въздухоплатателното средство.

▼B

- 1.1.2. Информацията, отнасяща се до процеса на нотифициране и координиране преди излитане, от контролна единица на терминална площ за маневриране (ТПМ) или от РКЦ съдържа следното:
- вид полет,
 - възможности на оборудването и състояние.
- 1.1.3. Съдържанието на „възможности на оборудването и състояние“ включва като минимум РВМЕ, както и 8,33 КHz потенциал.
- 1.1.4. Информацията за „възможности на оборудването и състояние“ може да включва и други позиции в съответствие с писмата за споразумение.
- 1.2. Правила за прилагане
- 1.2.1. Процесът на нотифициране и координиране преди излитане се изпълнява един или повече пъти за всеки одобрен полет, планиран да пресече границите, когато полетното време от излитането до точката на координиране не би позволило достатъчно време за изпълнение на процеса на първоначално нотифициране или координиране.
- 1.2.2. Критерият за одобряване за презгранично нотифициране и координиране на полетите преди излитане е в съответствие с писмата за споразумение.
- 1.2.3. Процесът на нотифициране и координиране преди излитане се изпълнява всеки път, когато има промяна в която и да е от данните във връзка с предхождащ процес на нотифициране и координиране преди излитане.
- 1.2.4. Завършването на процеса на нотифициране и координиране преди излитане, включително потвърждението от получаващата единица, се предоставя на прехвърлящата единица.
- 1.2.5. Отказът на процеса на нотифициране и координиране преди излитане да потвърди завършване, в рамките на действащите условия за качество на обслужването, води до предупреждение при работната позиция, отговаряща за нотифицирането/координирането на полета в прехвърлящата единица.
- 1.2.6. Информацията за нотифицирането и координирането преди излитане се предоставя на разположение при съответната работна позиция в нотифицираната единица.
2. ПРОМЯНА НА ЧЕСТОТАТА
- 2.1. Полетна информация
- 2.1.1. Информацията във връзка с процеса на промяна на честотата включва като минимум:
- идентификация на въздухоплателното средство.
- 2.1.2. Информацията във връзка с процеса на промяна на честотата включва всяко от следните, ако съществуват:
- индикация за допускане,
 - разрешено ниво на полета,
 - зададен курс/направление или директно разрешение,
 - зададена скорост,
 - зададена скорост на набор/снижаване.
- 2.1.3. Ако е договорено двустранно, данните за промяна на честотата съдържат следното:
- позиция на текущото направление,
 - инструктирана честота.
- 2.2. Правила за прилагане
- 2.2.1. Процесът на промяна на честотата се иницира ръчно от прехвърлящия контролор.

▼ B

- 2.2.2. Завършването на процеса на промяна на честотата, включително потвърдението от приемащата единица, се предава на прехвърлящата единица за КВД.
- 2.2.3. Отказът на процеса на промяна на честотата да потвърди завършване, в рамките на действащите условия за качество на обслужването, води до предупреждение при работната позиция в прехвърлящата единица за КВД.
- 2.2.4. Информацията за промяна на честотата се предоставя на приемащия контролор незабавно.

3. РЪЧНО ПОЕМАНЕ НА КОМУНИКАЦИИТЕ**3.1. Полетна информация**

- 3.1.1. Информацията, отнасяща се до процеса на ръчно поемане на комуникациите, включва като минимум идентификацията на въздухоплавателното средство.
- 3.2. Правила за прилагане
 - 3.2.1. Процесът на ръчно поемане на комуникациите се инициира от приемащата единица, когато се установи комуникация.
 - 3.2.2. Завършването на процеса на ръчно поемане на комуникациите, включително потвърдението от прехвърлящата единица, се предава на приемащата единица за КВД.
 - 3.2.3. Отказът на процеса на ръчно поемане на комуникациите да потвърди завършване, в рамките на действащите условия за качество на обслужването, води до предупреждение при работната позиция в приемащата единица за КВД.
 - 3.2.4. Информацията за промяна на честотата се предоставя незабавно на контролора в прехвърлящата единица.

4. НОТИФИЦИРАНЕ ЗА НАМЕРЕНИЕ ЗА ПРЕСИЧАНЕ**4.1. Полетна информация**

- 4.1.1. Информацията, отнасяща се до процеса на нотифициране за намерение за пресичане, включва като минимум:
 - идентификация на въздухоплавателното средство,
 - ВОР режим на работа и код,
 - номер и вид на въздухоплавателното средство,
 - идентификатор на действащия сектор,
 - маршрут на пресичане, включително разчетните времена и полетни нива за всяка точка по маршрута.
- 4.2. Правила за прилагане
 - 4.2.1. Процесът на нотифициране за намерение за пресичане се инициира ръчно от контролора или автоматично, както е описано в писмата за споразумение.
 - 4.2.2. Завършването на процеса на нотифициране за намерение за пресичане, включително потвърдението от нотифицирания орган, се предава на нотифициращата единица.
 - 4.2.3. Отказът на процеса на нотифициране за намерение за пресичане да потвърди завършване, в рамките на действащите условия за качество на обслужването, води до предупреждение при нотифициращата единица.
 - 4.2.4. Информацията за нотифициране за намерение за пресичане се предоставя на разположение на съответната работна позиция в нотифицираната единица.

▼B

5. ИСКАНЕ НА РАЗРЕШЕНИЕ ЗА ПРЕСИЧАНЕ
 - 5.1. Полетна информация
 - 5.1.1. Информацията, отнасяща се до процеса на искане на разрешение за пресичане, включва като минимум:
 - идентификация на въздухоплавателното средство,
 - ВКР режим на работа и код,
 - номер и вид на въздухоплавателното средство,
 - идентификатор на действащия сектор,
 - маршрут на пресичане, включително разчетните времена и полетни нива за всяка точка по маршрута.
 - 5.1.2. Ако е договорено двустранно, процесът на искане на разрешение за пресичане съдържа възможности на оборудването и състояние.
 - 5.1.3. Съдържанието на информацията за „възможности на оборудването и състояние“ включва като минимум РВМЕ възможността.
 - 5.1.4. Информацията за „възможности на оборудването и състояние“ може да съдържа и други позиции според двустранно договореното.
 - 5.2. Правила за прилагане
 - 5.2.1. Искането на разрешение за пресичане се инициира по усмотрение на контролора, в съответствие с условията, специфицирани в писмата за споразумение.
 - 5.2.2. Завършването на процеса на искане на разрешение за пресичане, включително потвърждението от получаващата единица, се предава на искащата единица.
 - 5.2.3. Отказът на процеса на искане на разрешение за пресичане да потвърди завършване, в рамките на действащите условия за качество на обслужването, води до предупреждение при съответната работна позиция при искащата единица.
 - 5.2.4. Информацията за искане на разрешение за пресичане се предоставя на разположение на съответната работна позиция в единицата, получаваща искането.
 - 5.3. Оперативен отговор
 - 5.3.1. На процеса на искане на разрешение за пресичане се отговаря със:
 - приемане на предложения маршрут/подробности за пресичане на въздушното пространство,
 - контрапредложение, включващо различен маршрут/подробности за пресичане на въздушното пространство, описани в раздел 6 по-долу, или
 - отхвърляне на предложения маршрут/подробности за пресичане на въздушното пространство.
 - 5.3.2. Ако не бъде получен оперативен отговор в рамките на двустранно договорен времеви интервал, се издава предупреждение при съответната работна позиция в искащата единица.
6. КОНТРАПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ПРЕСИЧАНЕ
 - 6.1. Полетна информация
 - 6.1.1. Процесът на контрапредложение за пресичане осигурява връзка с полета, който преди това е бил предмет на координиране.
 - 6.1.2. Информацията, отнасяща се до процеса на контрапредложение за пресичане, включва като минимум:
 - идентификация на въздухоплавателното средство,

▼B

— маршрут на пресичане, включително разчетните времена и полетни нива за всяка точка по маршрута.

6.2. Правила за прилагане

6.2.1. Контрапредложението включва ново предложено полетно ниво и/или маршрут.

6.2.2. Завършването на процеса на контрапредложение за пресичане, включително потвърждението от първоначално искащата единица, се предава на предлагащата единица.

6.2.3. Отказът на процеса на контрапредложение за пресичане да потвърди завършване, в рамките на действащите условия за качество на обслужването, води до предупреждение при съответната работна позиция при предлагащата единица.

6.2.4. Информацията за контрапредложение за пресичане се предоставя на разположение на съответната работна позиция в първоначално искащата единица.

6.3. Оперативен отговор

6.3.1. На потвърждението на успешното обработване на информацията за контрапредложението за пресичане в първоначално искащата единица следва от оперативен отговор от първоначално искащата единица.

6.3.2. Оперативният отговор на процеса на контрапредложение за пресичане е приемане или отхвърляне, което от двете е подходящо.

6.3.3. Ако не бъде получен оперативен отговор в рамките на двустранно договорен времеви интервал, се издава предупреждение при съответната работна позиция в предлагащата единица.

7. АНУЛИРАНЕ НА ПРЕСИЧАНЕ

7.1. Полетна информация

7.1.1. Процесът на анулиране на пресичане осигурява връзка с предишния процес на нотифициране или координиране, който е анулиран.

7.2. Правила за прилагане

7.2.1. Процесът на анулиране на пресичане се инициира от единицата, отговаряща за полета, когато възникне едно от следните:

— полетът, който преди това е бил нотифициран чрез процес на основни полетни данни, сега няма да навлезе във въздушното пространство на или вече не представлява интерес за нотифицирана единица,

— пресичането няма да бъде изпълнено по маршрута, описан в информацията за нотифициране на пресичането,

— пресичането няма да бъде изпълнено според условията, които се договарят, или според условията, които са договорени след диалог за пресичане на въздушното пространство.

7.2.2. Процесът на анулиране на пресичане се задейства автоматично или ръчно от контролора в съответствие с писмата за споразумение.

7.2.3. Завършването на процеса на анулиране на пресичане, включително потвърждението от нотифицираната/искащата единица, се предава при анулиращата единица.

7.2.4. Отказът на процеса на анулиране на пресичане да потвърди завършване, в рамките на действащите условия за качество на обслужването, води до предупреждение при съответната работна позиция при анулиращата единица.

7.2.5. Информацията за анулиране на пресичане се предоставя на разположение на съответната работна позиция в нотифицираната/искащата единица.

▼ M1**ЧАСТ Г: ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ПРОЦЕСИТЕ, КОИТО ПОДДЪРЖАТ УСЛУГИ ПО ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА ЛИНИЯ ЗА ПРЕДАВАНЕ НА ДАННИ**

1. АКТИВЕН СТАТУС
 - 1.1. Полетна информация
 - 1.1.1. Информацията, отнасяща се до активния статус, включва поне следното:
 - идентификация на въздухоплавателното средство,
 - летище на излитане,
 - летище на местоназначение,
 - тип статус,
 - параметри на статуса.
 - 1.2. Правила за прилагане
 - 1.2.1. За всеки активен полет, планиран да пресече границата, се изпълнява един процес на активиране на статуса при осъществяване на линия за предаване на данни.
 - 1.2.2. Процесът на активиране на статуса при осъществяване на линия за предаване на данни започва в момента на или възможно най-рано след следните събития (което от тях настъпи по-скоро):
 - брой минути преди разчетното време при точката на координиране, изчислени съгласно определен параметър,
 - времето, в което полетът е на двустранно договорено разстояние от точката на координиране,в съответствие с писмата за споразумение.
 - 1.2.3. Критерият за одобряване на процеса на активиране на статуса при осъществяване на линия за предаване на данни е в съответствие с писмата за споразумение.
 - 1.2.4. Информацията за активиране на статуса се включва със съответната полетна информация в получаващата единица.
 - 1.2.5. Активният статус на полета може да бъде показан пред съответната работна позиция в получаващата единица.
 - 1.2.6. Завършването на процеса на активиране на статуса при осъществяване на линия за предаване на данни, включително потвърждението от получаващата единица, се предоставя на прехвърлящата единица.
 - 1.2.7. Отказът на процеса на активиране на статуса при осъществяване на линия за предаване на данни да потвърди завършване в рамките на действащите условия за качество на обслужването води до начало на запитване към въздухоплавателното средство за осъществяване на линия за предаване на данни въздух—земя.
 2. УВЕДОМЯВАНЕ НА СЛЕДВАЩИЯ ЦЕНТЪР ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ПОЛЕТИ
 - 2.1. Полетна информация
 - 2.1.1. Информацията, отнасяща се до процеса на уведомяване на следващия център за управление на полети, включва поне следното:
 - идентификация на въздухоплавателното средство,
 - летище на излитане,
 - летище за местоназначение.
 - 2.2. Правила за прилагане
 - 2.2.1. За всеки одобрен полет, планиран да пресече границата, се изпълнява един процес за уведомяване на следващия център за управление на полети.
 - 2.2.2. Процесът за уведомяване на следващия център за управление на полети започва след като бордната система потвърди запитването

▼ M1

към въздухоплавателното средство от страна на следващия център за управление на полети.

- 2.2.3. След успешната обработка на информацията за уведомяване на следващия център за управление на полети, получаващата единица стартира комуникация РП (ръководител на полети) — пилот по линия за предаване на данни (CPDLC) с въздухоплавателното средство.
- 2.2.4. Ако информацията за уведомяване на следващия център за управление на полети не е получена в рамките на двустранно договорен период от време съгласно определените параметри, получаващата единица прилага местни процедури за стартиране на комуникацията по линия за предаване на данни с въздухоплавателното средство.
- 2.2.5. Завършването на процеса по уведомяване на следващия център за управление на полети, включително потвърждението от получаващата единица, се предоставя на прехвърлящата единица.
- 2.2.6. Отказът на процеса по уведомяване на следващия център за управление на полети в рамките на действащите условия за качество на обслужването води до стартиране на местните процедури в прехвърлящата единица.

*ПРИЛОЖЕНИЕ II***Изисквания по отношение качеството на обслужването****(посочени в член 4)**

1. Наличност, надеждност, сигурност на данните и цялостност на данните.
 - 1.1. Устройствата за обмен на информация на системата са на разположение по време на работното време на единицата.
 - 1.2. Всички планирани периоди на престой на оборудването се договарят двустранно между съответните две единици.
 - 1.3. Надеждността на всяка връзка за обмен на информация на системата е поне 99,86 %.
 - 1.4. Целостта и сигурността на обменната информация с използването на устройствата за обмен на информация на системата се осигурява на съответното ниво в съответствие с приетите практики.
2. Времена на процеса
 - 2.1. Времената на процеса представляват интервала между инициирането на процеса и времето, когато необходимото потвърждение е на разположение при иницииращата единица.
 - 2.2. Времето на процеса не включва оперативните отговори, когато те се изискват.
 - 2.3. Максималното време на процеса преди генерирането на предупреждение се договаря двустранно.

▼ B*ПРИЛОЖЕНИЕ III***Изисквания за безопасност****(посочени в член 6)**

1. Осъществяването на обмен на информация на системата и връзките за гласова комуникация земя—земя изключват, доколкото е разумно осъществимо, възможността от внезапно излизане от строя.

▼ M1

2. Изискванията за оперативна съвместимост и техническите характеристики, посочени в приложение I, част Б, точки 3.2.4, 3.2.5, 4.2.3, 4.2.4, 5.2.3, 5.2.4, 6.2.3 и 6.2.4 и част Г, точки 1.2.6, 1.2.7, 2.2.5 и 2.2.6, се считат също и за изисквания за безопасност.
3. За ревизирането на процесите на координиране, нулирането на коригиране, основните полетни данни, промяната на основни полетни данни, активния статус и уведомяването на следващия център за управление на полети изискванията за качеството на обслужване, посочени в приложение II, се считат също и за изисквания за безопасност.



ПРИЛОЖЕНИЕ IV

ЧАСТ А: ИЗИСКВАНИЯ ЗА ОЦЕНКА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО ИЛИ ГОДНОСТТА ЗА УПОТРЕБА НА СЪСТАВНИТЕ ЕЛЕМЕНТИ, ПОСОЧЕНИ В ЧЛЕН 7

1. Дейностите по проверката демонстрират съответствието на съставните елементи с изискванията на настоящия регламент за оперативна съвместимост и технически характеристики, за качество на обслужването за безопасност или за годността им за употреба, докато тези съставни елементи са в действие в средата на тестване.
2. Производителят управлява дейностите по оценка на съответствието, и в частност:
 - определя подходящата среда за тестване,
 - удостоверява, че планът на теста описва съставните елементи в средата на тестване,
 - удостоверява, че планът на теста осигурява пълно покритие на приложимите изисквания,
 - осигурява съвместимостта и качеството на техническата документация и на плана на тестването,
 - планира организацията на тестването, персонала, инсталирането и конфигурирането на тестовата платформа,
 - извършва инспекциите и тестовете, както е специфицирано в плана на теста,
 - написва доклада, представящ резултатите от инспекциите и тестовете.
3. Производителят осигурява съставните елементи, които осъществяват обмени на информация, които поддържат процеса на нотифициране, координация и прехвърляне на полети и процеса на гражданско-военно координиране, интегрирани в средата на теста, да отговарят на изискванията на настоящия регламент за оперативна съвместимост и технически характеристики, качество на обслужването и за безопасност.
4. При задоволително завършване на проверката за съответствие или годност за употреба производителят на своя отговорност изготвя ЕО декларацията за съответствие или годност за употреба, специфицирайки изрично изискванията на настоящия регламент, които са удовлетворени от съставния елемент и неговите свързани условия за използване в съответствие с приложение III, точка 3 от регламента за оперативна съвместимост.

ЧАСТ Б: ИЗИСКВАНИЯ ЗА ПРОВЕРКА НА СИСТЕМИТЕ, ПОСОЧЕНИ В ЧЛЕН 8, ПАРАГРАФ 1

1. Проверката на системите демонстрира съответствието на тези системи с изискванията на настоящия регламент за оперативна съвместимост и технически характеристики, за качество на обслужването и за безопасност или за годността им за употреба в симулирана среда, която отразява оперативния контекст на тези системи.
2. Проверката на системите, които осъществяват обмен на информация, които поддържат процеса на нотифициране, координация и прехвърляне на полети и процеса на гражданско-военно координиране, се осъществява в съответствие с подходящи и признати практики за тестване.
3. Инструментите, които се използват за проверка на системите, които осъществяват обмен на информация, които поддържат процеса на нотифициране, координация и прехвърляне на полети или процеса на гражданско-военно координиране, имат подходящи функционални характеристики.
4. Проверката на системите, които осъществяват обмен на информация, които поддържат процеса на нотифициране, координация и прехвърляне на полети и процеса на гражданско-военно координиране, създава елементите на техническото досие, което се изисква от приложение IV, точка 3 от регламента за оперативна съвместимост и следните елементи:
 - описание на осъществяването,

▼B

- доклада от инспекциите и изпитвания, постигнати преди пускането на системата в експлоатация.
5. Доставчикът на авионавигационни услуги управлява дейностите по проверката, и в частност:
- определя подходящата симулирана оперативна и техническа среда, отразяваща оперативната среда,
 - удостоверява, че планът на теста описва интегрирането на обмените на информация, които поддържат процеса на нотифициране, координация и прехвърляне на полети и процеса на гражданско-военно координиране в тестваните системи в симулирана оперативна и техническа среда,
 - удостоверява, че планът на теста осигурява пълно покритие на изискванията на настоящия регламент за оперативна съвместимост и технически характеристики, за качеството на обслужване и безопасност,
 - осигурява съвместимостта и качеството на техническата документация и на плана на тестването,
 - планира организацията на тестването, персонала, инсталирането и конфигурирането на тестовата платформа,
 - извършва инспекциите и тестовите, както е специфицирано в плана на теста,
 - написва доклада, представящ резултатите от инспекциите и тестовите.
6. Доставчикът на авионавигационни услуги осигурява осъществяването на обмени на информация, които поддържат процеса на нотифициране, координация и прехвърляне на полети и процеса на гражданско-военно координиране, интегрирани в системи, които работят в симулирана оперативна среда, да отговаря на изискванията на настоящия регламент за оперативна съвместимост и експлоатационни характеристики, за качество на обслужването и за безопасност.
7. При задоволително завършване на проверката за съответствие доставчиците на авионавигационни услуги изготвят ЕО декларацията за проверка на системата и я внасят в националния надзорен орган заедно с техническото досие, в съответствие с изискванията на член 6 от регламента за оперативна съвместимост.

ЧАСТ В: ИЗИСКВАНИЯ ЗА ПРОВЕРКАТА НА СИСТЕМИТЕ, ПОСОЧЕНИ В ЧЛЕН 8, ПАРАГРАФ 2

1. Проверката на системите демонстрира съответствието на тези системи с изискванията на настоящия регламент за оперативна съвместимост и технически характеристики, за качество на обслужването и за безопасност или за годността им за употреба в симулирана среда, която отразява оперативния контекст на тези системи.
2. Проверката на системите, които осъществяват обмен на информация, които поддържат процеса на нотифициране, координация и прехвърляне на полети и процеса на гражданско-военно координиране, се осъществява в съответствие с подходящи и признати практики за тестване.
3. Инструментите, които се използват за проверка на системите, които осъществяват обмен на информация, които поддържат процеса на нотифициране, координация и прехвърляне на полети или процеса на гражданско-военно координиране, имат подходящи функционални характеристики.
4. Проверката на системите, които осъществяват обмен на информация, които поддържат процеса на нотифициране, координация и прехвърляне на полети и процеса на гражданско-военно координиране, създава елементите на техническото досие, което се изисква от приложение IV, точка 3 от регламента за оперативна съвместимост, и следните елементи:
 - описание на осъществяването,
 - доклада от инспекциите и изпитвания, постигнати преди пускането на системата в експлоатация.

▼B

5. Доставчикът на авионавигационни услуги определя подходящата симулирана оперативна и техническа среда, отразяваща оперативната среда, и осигурява извършването на дейностите по проверката от нотифицирана организация.
6. Нотифицираната организация управлява дейностите по проверката, и в частност:
 - удостоверява, че планът на теста описва интегрирането на обмена на информация, който поддържа процеса на нотифициране, координация и прехвърляне на полети и процеса на гражданско-военно координиране в тестваните системи в симулирана оперативна и техническа среда,
 - удостоверява, че планът на теста осигурява пълно покритие на изискванията на настоящия регламент за оперативна съвместимост и технически характеристики, за качеството на обслужване и безопасност,
 - осигурява съвместимостта и качеството на техническата документация и на плана на тестването,
 - планира организацията на тестването, персонала, инсталирането и конфигурирането на тестовата платформа,
 - извършва инспекциите и тестовете, както е специфицирано в плана на теста,
 - написва доклада, представящ резултатите от инспекциите и тестовете.
7. Нотифицираната организация осигурява осъществяването на обмен на информация, който поддържа процеса на нотифициране, координация и прехвърляне на полети и процеса на гражданско-военно координиране, интегрирани в системи, които работят в симулирана оперативна среда, да отговаря на изискванията на настоящия регламент за оперативна съвместимост и експлоатационни характеристики, за качество на обслужването и за безопасност.
8. При задоволително завършване на задачите по проверката нотифицираната организация изготвя сертификат за съответствие по отношение на задачите, които е осъществил.
9. След това доставчикът на въздухоплавателни услуги изготвя ЕО декларацията за проверка на системата и я внася в националния надзорен орган заедно с техническото досие, в съответствие с изискванията на член 6 от регламента за оперативна съвместимост.



ПРИЛОЖЕНИЕ V

Условия, посочени в член 8

1. Доставчикът на авионавигационни услуги трябва да разполага в организацията с методи за докладване, които осигуряват и демонстрират безпристрастност и независимост на преценката по отношение на дейностите по проверката.
2. Доставчикът на авионавигационни услуги трябва да осигури персоналът, който е ангажиран в процесите на проверката, да извършва проверките с възможно най-голяма професионална почтеност и с възможно най-голяма техническа компетентност и да не е подложен на какъвто и да било натиск и стимули, в частност от финансов характер, които биха могли да повлияят на преценката или на резултатите от проверките му, в частност от лица или групи от лица, засегнати от резултатите от тези проверки.
3. Доставчикът на авионавигационни услуги трябва да осигури персоналът, който е ангажиран в процесите на проверката, да има достъп до оборудването, което му дава възможност да извършва правилно необходимите проверки.
4. Доставчикът на авионавигационни услуги трябва да осигури персоналът, който е ангажиран в процесите на проверката, да притежава солидно техническо и професионално обучение, задължителни знания за изискванията за проверките, които той трябва да проведе, адекватен опит за такива операции и способностите, които се изискват за изготвянето на декларациите, архивите и докладите, които демонстрират, че са осъществени проверките.
5. Доставчикът на авионавигационни услуги трябва да осигури персоналът, който е ангажиран в процесите на проверката, да е в състояние да провежда проверките си безпристрастно. Възнаграждението му не зависи от броя на извършените проверки или от резултатите.