

## РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 1207/2011 НА КОМИСИЯТА

от 22 ноември 2011 година

за определяне на изисквания относно функционирането и оперативната съвместимост на наблюдението в рамките на системата Единно европейско небе

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

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 (Регламент за оперативна съвместимост)<sup>(1)</sup>, и по-специално член 3, параграф 5 от него,

като има предвид, че:

- (1) Комисията даде мандат на Евроконтрол съгласно член 8, параграф 1 от 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 (Рамков регламент)<sup>(2)</sup> да разработи изисквания за функционирането и оперативната съвместимост на наблюдението в рамките на европейската мрежа за управление на въздушното движение (наричана по-долу „ЕМУВД“). Настоящият регламент се основава на представения в рамките на този мандат доклад от 9 юли 2010 г.
- (2) Непрекъснатостта на работата зависи от съгласуваността на минималните изисквания за отделяне на въздухоплавателни средства, които се прилагат в рамките на въздушното пространство на Единното европейско небе.
- (3) С цел да се гарантира оперативната съвместимост, следва да се прилагат общи принципи при обмена на данни от наблюдение между системите. В допълнение следва да бъдат определени минимални функционални възможности и показатели за бордовите компоненти на системите за наблюдение.
- (4) Функционалните възможности на бордовите компоненти на системите за наблюдение следва да осигуряват необходимата гъвкавост, за да могат доставчиците на аеронавигационно обслужване да изберат най-подходящите решения за наземно наблюдение за конкретните условия, в които работят.
- (5) Прилагането на настоящия регламент не следва да засяга внедряването на други приложения и технологии за наблюдение, осигуряващи предимства при определени условия.
- (6) Операторите трябва да бъдат уведомени навреме, за да оборудват новите и вече съществуващите въздухопла-

вателни средства с новите функционални възможности. Това следва да бъде взето предвид при определяне на датите за въвеждане на задължителното оборудване.

- (7) Критериите за евентуални освобождавания, конкретно по икономически или непреодолими технически съображения, следва да бъдат определени, като се предостави възможност на операторите, по изключение, да не оборудват конкретен тип въздухоплавателни средства с някои от изискваните функционални възможности. Следва да се установят подходящи процедури, които да позволят на Комисията да взема решения по този въпрос.
- (8) 24-битовият адрес на дадено въздухоплавателно средство по ИКАО следва да се назначава и използва в съответствие с изискванията на Международната организация за гражданско въздухоплаване („ИКАО“), за да се осигури съвместимост на въздушните и наземните системи за наблюдение.
- (9) Основата, изградена с внедряването на функциите ADS-B „Out“ от операторите на въздухоплавателни средства, би следвало да позволи разгръщането на наземни приложения и да улесни разгръщането на бъдещи бордови приложения.
- (10) Системите на ЕМУВД следва да поддържат въвеждането на съвременни, договорени и утвърдени оперативни концепции за всички фази на полета, и по-специално съгласно предвиденото в Генералния план за УВД за разработване на ново поколение Европейска система за управление на въздушното движение (SESAR).
- (11) Функционирането на системите в обхвата на настоящия регламент, както и на техните компоненти, следва да бъде редовно оценявано с оглед на местните условия, в които те се използват.
- (12) Еднородното прилагане на специфични процедури във въздушното пространство на Единното европейско небе е от изключително значение за постигането на оперативна съвместимост и непрекъснатост на работата.
- (13) Радиочестотният спектър, използван за системи за наблюдение, следва да бъде защитен, за да бъдат избегнати вредни радиосмущения. Държавите-членки следва да предприемат необходимите мерки в това отношение.

<sup>(1)</sup> ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 26.<sup>(2)</sup> ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1.

- (14) Настоящият регламент не следва да обхваща военните операции и обучения, посочени в член 1, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 549/2004.
- (15) С оглед на поддържането или повишаването на съществувашите равнища на безопасност на операциите от държавите-членки следва да се изисква да гарантират, че заинтересованите страни правят оценка на безопасността, включваща определяне на рисковете, и прилагат процеси за оценка и намаляване на риска. Хармонизираното прилагане на тези процеси спрямо системите, обхванати от настоящия регламент, налага определянето на конкретни изисквания за безопасност по отношение на всички изисквания за оперативна съвместимост и експлоатационни характеристики.
- (16) В съответствие с Регламент (ЕО) № 552/2004 правилата за прилагане за оперативната съвместимост следва да описват конкретните процедури за оценка на съответствието, които се прилагат за оценка на съответствието или на годността за използване на компонентите, както и за проверка на системите.
- (17) Когато обслужването на въздушното движение се предоставя предимно на въздухоплавателни средства, опериращи като общ въздушен трафик под военно наблюдение, спазването на това правило може да се окаже невъзможно вследствие на ограничения, свързани с възлагането на поръчки.
- (18) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета за единно небе,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

#### Член 1

##### Предмет

Настоящият регламент определя изискванията относно системите, участващи в предоставянето на данни от наблюдението, техните компоненти и свързаните с тях процедури, с цел да се гарантира хармонизирането на функциите, оперативната съвместимост и ефективността на тези системи в рамките на Европейската мрежа за управление на въздушното движение (ЕМУВД), както и за целите на координирането между гражданското и военното въздухоплаване.

#### Член 2

##### Обхват

1. Настоящият регламент се прилага за веригата на наблюдение, състояща се от:
- а) бордови системи за наблюдение, техните компоненти и свързаните с тях процедури;
  - б) наземни системи за наблюдение, техните компоненти и свързаните с тях процедури;

в) системи за обработка на данни от наблюдението, техните компоненти и свързаните с тях процедури;

г) съобщителни системи земя—земя, използвани за разпространение на данни от наблюдението, техните компоненти и свързаните с тях процедури.

2. Настоящият регламент се прилага за всички полети, изпълнявани като общо въздушно движение съгласно правилата за полети по прибори в рамките на въздушното пространство, предвидени в член 1, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 551/2004<sup>(1)</sup>, с изключение на член 7, параграфи 3 и 4, които се прилагат за всички полети, изпълнявани като общо въздушно движение.

3. Настоящият регламент се прилага за доставчиците на аеронавигационно обслужване, които предоставят услуги по контрол на въздушното движение въз основа на данни от наблюдението, както и за доставчиците на услуги за съобщения, навигация и наблюдение, използващи системите, определени в параграф 1.

#### Член 3

##### Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат определенията от член 2 от Регламент (ЕО) № 549/2004.

Прилагат се също и следните определения:

1. „данни от наблюдение“ означава всеки елемент от данни, независимо дали е снабден с времеви печат или не, в рамките на системата за наблюдение, отнасящ се до:
  - а) позицията на въздухоплавателно средство в 2 измерения;
  - б) вертикалната позиция на въздухоплавателно средство;
  - в) ориентацията на въздухоплавателно средство;
  - г) идентичността на въздухоплавателно средство;
  - д) 24-битовия адрес на въздухоплавателно средство по ИКАО;
  - е) предполагаемата траектория на въздухоплавателно средство;
  - ж) скоростта на въздухоплавателно средство;
  - з) ускорението на въздухоплавателно средство;
2. „оператор“ означава лице, организация или предприятие, осъществяващо или предлагащо услуги по експлоатация на въздухоплавателни средства;

<sup>(1)</sup> ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 20.

3. „ADS-B“ означава автоматично бордово-зависимо наблюдение с ненасочено разпространяване на данни — техника за наблюдение, при която данни, получени от бордовите навигационни и позициониращи системи на едно въздухоплавателно средство, се предоставят автоматично по линия за предаване на данни;
4. „ADS-B Out“ означава предоставяне на данни от наблюдение по системата ADS-B от страна на въздухоплавателното средство;
5. „вредни смущения“ означава смущения, които възпрепятстват постигането на изискваните експлоатационни характеристики;
6. „верига на наблюдение“ означава система, представляваща съвкупност от бордови и наземни компоненти, които се използват за определяне на съответните елементи на данни от наблюдението на въздухоплавателни средства, включително системата за обработка на данни от наблюдението, ако е инсталирана такава;
7. „верига за съвместно наблюдение“ означава верига на наблюдение, изискваща както наземни, така и бордови компоненти за определяне на елементите на данните от наблюдението;
8. „система за обработка на данни от наблюдение“ означава система, която обработва всички постъпили данни от наблюдението с цел да се получи възможно най-точна оценка на текущите данни от наблюдението на дадено въздухоплавателно средство;
9. „идентификация на въздухоплавателно средство“ означава група от букви, цифри или комбинация от тях, която е идентична (или е кодиран еквивалент) на позивната на дадено въздухоплавателно средство, която трябва да се употребява в комуникацията въздух—земя и която се използва, за да се идентифицира въздухоплавателното средство в комуникациите по обслужването на въздушното движение;
10. „държавно въздухоплавателно средство“ означава всяко въздухоплавателно средство, което се използва за военни, митнически или полицейски цели;
11. „държавно въздухоплавателно средство от транспортен тип“ означава държавно въздухоплавателно средство с неподвижно крило, което е проектирано за превоз на хора и/или товари;
12. „екстраполиране“ означава планиране, предвиждане или продължаване на редица от известни данни въз основа на стойностите, които вече са били наблюдавани в някакъв интервал от време;
13. „данни с излишък“ означава данни, екстраполирани за период, по-дълъг от периода на актуализиране на наземните системи за наблюдение;
14. „момент на приложимост“ означава момента, към който елементът от данни е бил измерен от веригата на наблюдение или времето, за което той е бил изчислен от тази верига;
15. „точност“ означава степента на съответствие на предоставяната стойност на даден елемент от данни с неговата действителна стойност в момента, когато елементът се предоставя от веригата на наблюдение;
16. „наличност“ означава степента, в която една система или компонент са готови за работа и на разположение, когато са необходими за ползване;
17. „интегритет“ означава степента на неоткрито (на ниво система) несъответствие между входящата и изходящата стойност на даден елемент от данни;
18. „непрекъснатост“ означава вероятността, че дадена система ще изпълни своята функция без извънпланови прекъсвания, при условие че системата е на разположение в началото на желаната операция;
19. „своевременност“ означава разликата между момента на предоставяне на даден елемент от данни и момента на приложимост на този елемент от данни.

#### Член 4

#### Изисквания относно експлоатационните характеристики

1. Доставчиците на аеронавигационно обслужване трябва да гарантират непрекъснатост на работата в рамките на въздушното пространство под тяхна отговорност и на границите със съседни блокове въздушно пространство чрез прилагане на подходящи минимални изисквания за отделяне на въздухоплавателни средства.
2. Доставчиците на аеронавигационно обслужване трябва да гарантират, че системите, посочени в член 2, параграф 1, букви б) — г), са инсталирани така, че да бъдат поддържани минималните на отделяне в съответствие с параграф 1.
3. Доставчиците на аеронавигационно обслужване гарантират, че данните, предоставяни от веригата на наблюдение, посочена в член 2, параграф 1, са в съответствие с изискванията, определени в приложение I, при условие че използваните функции на бордовия компонент на системата са в съответствие с изискванията, посочени в приложение II.
4. Ако доставчикът на аеронавигационно обслужване установи, че е нарушено функционирането на авиационното оборудване на дадено въздухоплавателно средство, той съобщава на оператора на полета за отклоненията от изискванията към експлоатационните характеристики. Операторът проучва въпроса преди започването на следващия полет и всяка необходима корекция се въвежда в съответствие с обичайните процедури за поддръжка и ремонт на въздухоплавателно средство и неговото авиационно оборудване.

## Член 5

**Изисквания относно оперативната съвместимост**

1. Доставчиците на аеронавигационно обслужване гарантират, че всички данни от наблюдение, предавани от техните системи, посочени в член 2, параграф 1, букви б) и в), до други доставчици на аеронавигационно обслужване, съответстват на изискванията, определени в приложение III.

2. Когато доставчиците на аеронавигационно обслужване прехвърлят данни от наблюдение от своите системи, посочени в член 2, параграф 1, букви б) и в), към други доставчици на аеронавигационно обслужване, те сключват с тях официални споразумения за обмен на данни в съответствие с разпоредбите, посочени в приложение IV.

3. Доставчиците на аеронавигационно обслужване гарантират, че най-късно от 2 януари 2020 г. веригата за съвместно наблюдение ще разполага с необходимите функционални възможности, позволяващи прилагането на индивидуална идентификация с помощта на технологията въздух—земя за идентифициране на въздухоплавателни средства, с която разполагат въздухоплавателните средства, оборудвани съгласно приложение II.

4. Операторите гарантират, че:

а) въздухоплавателни средства, изпълняващи полети, посочени в член 2, параграф 2, с индивидуално свидетелство за летателна годност, издадено първоначално на или след 8 януари 2015 г., са оборудвани с транспондери на вторична обзорна РЛС, разполагащи с функционалните възможности, установени в част А от приложение II;

б) въздухоплавателни средства с максимална сертифицирана излетна маса, превишаваща 5 700 kg, или с максимална крайцерска действителна въздушна скорост, надвишаваща 250 възела, изпълняващи полети, посочени в член 2, параграф 2, с индивидуално свидетелство за летателна годност, издадено първоначално на или след 8 януари 2015 г., са оборудвани с транспондери на вторична обзорна РЛС, разполагащи, в допълнение към функционалните възможности, установени в част А от приложение II, с функционалните възможности, установени в част Б от същото приложение;

в) въздухоплавателни средства с неподвижно крило и максимална сертифицирана излетна маса, превишаваща 5 700 kg, или с максимална крайцерска действителна въздушна скорост, надвишаваща 250 възела, изпълняващи полети, посочени в член 2, параграф 2, с индивидуално свидетелство за летателна годност, издадено първоначално на или след 8 януари 2015 г., са оборудвани с транспондери на вторична обзорна РЛС, разполагащи, в допълнение към функционалните възможности, установени в част А от приложение II, с функционалните възможности, установени в част В от същото приложение.

5. Операторите гарантират, че най-късно на 7 декември 2017 г.:

а) въздухоплавателни средства, изпълняващи полети, посочени в член 2, параграф 2, с индивидуално свидетелство за летателна годност, издадено първоначално преди 8 януари 2015 г., са

оборудвани с транспондери на вторична обзорна РЛС, разполагащи с функционалните възможности, установени в част А от приложение II;

б) въздухоплавателни средства с максимална сертифицирана излетна маса, превишаваща 5 700 kg, или с максимална крайцерска действителна въздушна скорост, надвишаваща 250 възела, изпълняващи полети, посочени в член 2, параграф 2, с индивидуално свидетелство за летателна годност, издадено първоначално преди 8 януари 2015 г., са оборудвани с транспондери на вторична обзорна РЛС, разполагащи, в допълнение към функционалните възможности, установени в част А от приложение II, с функционалните възможности, определени в част Б от същото приложение;

в) въздухоплавателни средства с неподвижно крило и максимална сертифицирана излетна маса, превишаваща 5 700 kg, или с максимална крайцерска действителна въздушна скорост, надвишаваща 250 възела, изпълняващи полети, посочени в член 2, параграф 2, с индивидуално свидетелство за летателна годност, издадено първоначално преди 8 януари 2015 г., са оборудвани с транспондери на вторична обзорна РЛС, разполагащи, в допълнение към функционалните възможности, установени в част А от приложение II, с функционалните възможности, определени в част В от същото приложение.

6. Операторите гарантират, че въздухоплавателни средства с максимална сертифицирана излетна маса, превишаваща 5 700 kg, или с максимална действителна въздушна скорост, надвишаваща 250 възела, оборудвани в съответствие с параграфи 4 и 5, използват многообразие от антени, съгласно предписанията на точка 3.1.2.10.4 от приложение 10 към Чикагската конвенция, том IV, 4-то издание, включително всички изменения до № 85.

7. Държавите-членки могат да налагат изисквания относно превозите, в съответствие с буква б) от параграф 4 и буква б) от параграф 5, за всички въздухоплавателни средства, изпълняващи полети, посочени в член 2, параграф 2, в области, в които обслужването на наблюдението с помощта на данните от наблюдение, посочени в част Б от приложение II, се предоставя от доставчици на аеронавигационно обслужване.

8. Доставчиците на аеронавигационно обслужване гарантират, че преди пускането в експлоатация на системите, посочени в член 2, параграф 1, букви б), в) и г), те прилагат най-ефективните решения за разгръщане, като вземат предвид местните условия на работа, ограничения и потребности, както и функционалните възможности на ползвателите на въздушното пространство.

## Член 6

**Защита на радиочестотния спектър**

1. Най-късно на 5 февруари 2015 г. държавите-членки гарантират, че към транспондерите на вторични обзорни РЛС на борда въздухоплавателни средства, прелитащи над територията на държава-членка, не се отправят прекомерен брой запитвания от наземните наблюдателни станции, които или изискват отговор или, ако не изискват такъв, са достатъчно мощни, за да надвишат прага на чувствителност на приемника на транспондера на вторичната обзорна РЛС.

2. За целите на параграф 1 общият брой на тези запитвания не трябва да предизвиква транспондера на дадена вторична обзорна РЛС да надвишава стойностите за брой отговори в секунда (без да се броят незаявените предавания), посочени в точка 3.1.1.7.9.1 (за отговори в режим А/С) и в точка 3.1.2.10.3.7.3 (за отговори в режим S) от приложение 10 към Чикагската конвенция, том IV, четвърто издание.

3. Най-късно на 5 февруари 2015 г. държавите-членки гарантират, че работата на наземен предавател, инсталиран в дадена държава-членка, не води до смущения в работата на други системи за наблюдение.

4. В случай на несъгласие между държави-членки относно мерките, посочени в параграфи 1 и 3, съответните държави-членки повдигат въпроса пред Комисията, която предприема действия.

#### Член 7

##### Свързани процедури

1. Доставчиците на аеронавигационно обслужване извършват оценка на степента на ефективност на наземните вериги на наблюдение преди пускането им в действие, както и редовно по време на обслужването, в съответствие с изискванията, посочени в приложение V.

2. Операторите гарантират, че проверка се извършва поне на всеки 2 години и, ако бъде установено нарушено функциониране при дадено въздухоплавателно средство, елементите от данни, определени в част А, точка 3 от приложение II, част Б, точка 3 от приложение II и в част В, точка 2 от приложение II (ако е приложимо) се доставят коректно на изхода на транспондерите на вторичните обзорни РЛС, инсталирани на борда на тяхното въздухоплавателно средство. Ако някои от елементите от данни не се доставят коректно, операторът проучва въпроса преди започването на следващия полет и всяка необходима корекция се въвежда в съответствие с обичайните процедури за поддръжка и ремонт на въздухоплавателно средство и неговото авиационно оборудване.

3. Държавите-членки гарантират, че назначаването на 24-битови адреси на въздухоплавателните средства по ИКАО, оборудвани с транспондери, работещи в режим S, е в съответствие с условията на глава 9 (и нейното допълнение), приложение 10 към Чикагската конвенция, том III, второ издание, включително всички изменения до № 85.

4. Операторите гарантират, че на борда на въздухоплавателно средство, което те експлоатират, всички транспондери, работещи в режим S, използват 24-битов адрес на въздухоплавателните средства по ИКАО, който съответства на регистрацията, дадена от държавата, в която е регистрирано въздухоплавателното средство.

#### Член 8

##### Държавни въздухоплавателни средства

1. Държавите-членки гарантират, че до 7 декември 2017 г. най-късно държавните въздухоплавателни средства, експлоа-

тирани в съответствие с член 2, параграф 2, ще бъдат оборудвани с транспондери на вторичната обзорна РЛС, разполагащи с функционалните възможности, определени в част А от приложение II.

2. Държавите-членки гарантират, че до 1 януари 2019 г. най-късно, транспортните държавни въздухоплавателни средства с максимална сертифицирана излетна маса, превишаваща 5 700 kg, или с максимална крайцерска действителна въздушна скорост, надвишаваща 250 възела, изпълняващи полети, посочени в член 2, параграф 2, са оборудвани с транспондери на вторична обзорна РЛС, разполагащи, в допълнение към функционалните възможности, установени в част А от приложение II, с функционалните възможности, определени в части Б и В от същото приложение.

3. Държавите-членки предоставят на Комисията най-късно до 1 юли 2016 г. списъка на държавните въздухоплавателни средства, които не могат да бъдат оборудвани с транспондери на вторичната обзорна РЛС, отговарящи на изискванията, установени в част А от приложение II, заедно с обосновка за липсата на оборудване.

Държавите-членки предоставят на Комисията най-късно до 1 юли 2018 г. списъка на транспортните държавни въздухоплавателни средства с максимална сертифицирана излетна маса, превишаваща 5 700 kg, или с максимална крайцерска действителна въздушна скорост, надвишаваща 250 възела, които не могат да бъдат оборудвани с транспондери на вторичната обзорна РЛС, отговарящи на изискванията, посочени в част Б и част В от приложение II, заедно с обосновка за липсата на оборудване.

Обосновката за липса на оборудване може да бъде една от следните:

- а) непреодолими технически причини;
- б) държавни въздухоплавателни средства, експлоатирани в съответствие с член 2, параграф 2, които ще бъдат изведени от експлоатацията най-късно до 1 януари 2020 г.;
- в) ограничения, свързани с възлагането на поръчки.

4. Когато държавни въздухоплавателни средства не могат да бъдат оборудвани с транспондери на вторичната обзорна РЛС, както е посочено в параграф 1 или 2, поради причината, посочена в параграф 3, буква в), държавите-членки включват в обосновките си своите планове за възлагане на поръчки във връзка с посочените въздухоплавателни средства.

5. Доставчиците на аеронавигационно обслужване гарантират, че държавните въздухоплавателни средства, посочени в параграф 3, могат да бъдат обслужвани, при условие че системата за управление на въздушното движение притежава функционалните възможности да ги обслужва безопасно.

6. Държавите-членки публикуват процедурите за обслужване на държавни въздухоплавателни средства, които не са оборудвани в съответствие с параграф 1 или 2, в националния сборник за аеронавигационна информация.

7. Доставчиците на аеронавигационно обслужване съобщават всяка година на държавата-членка, която ги е назначила, своите планове за обслужване на държавни въздухоплавателни средства, които не са оборудвани в съответствие с параграф 1 или 2. Тези планове се определят, вземайки предвид ограниченията в капацитета, свързани с процедурите, посочени в параграф 6.

#### Член 9

##### Изисквания за безопасност

1. Държавите-членки гарантират, че най-късно от 5 февруари 2015 г. засегнатите страни ще извършват оценка на безопасността за всички съществуващи системи, посочени в член 2, параграф 1, букви б), в) и г).

2. Държавите-членки гарантират, че всички промени в съществуващите системи, посочени в член 2, параграф 1, букви б), в) и г), или въвеждането на нови системи, се предхождат от оценка на безопасността, включително определяне на заплахите, оценка на риска и възможностите за намаляването му, извършвана от заинтересованите страни.

3. По време на оценките, посочени в параграфи 1 и 2, се спазват най-малко изискванията, посочени в приложение VI.

#### Член 10

##### Съответствие или годност за използване на компонентите

Преди издаването на декларацията на ЕО за съответствие или годност за използване, предвидена в член 5 от Регламент (ЕО) № 552/2004, производителите на компоненти за системите, посочени в член 2, параграф 1 от настоящия регламент, или техните упълномощени представители, установени в Съюза, оценяват съответствието или годността за използване на тези компоненти съгласно изискванията, предвидени в приложение VII.

Въпреки това процедури за сертифициране в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(1)</sup> се считат за приемливи процедури за оценката на съответствието на компонентите, ако в рамките на тези процедури се доказва съответствие с приложимите изисквания относно оперативната съвместимост, експлоатационните характеристики и безопасността, предвидени в настоящия регламент.

#### Член 11

##### Проверка на системите

1. Доставчиците на аеронавигационно обслужване, които могат да докажат или са доказали, че изпълняват условията,

посочени в приложение VIII, провеждат проверка на системите, посочени в член 2, параграф 1, букви б), в) и г), съгласно изискванията, изложени в приложение IX, част А.

2. Доставчиците на аеронавигационно обслужване, които не могат да докажат, че изпълняват условията, изложени в приложение VIII, възлагат на нотифициран орган проверката на системите, посочени в член 2, параграф 1, букви б), в) и г). Тази проверка се провежда в съответствие с изискванията, изложени в приложение IX, част Б.

3. Процесите на сертифициране, отговарящи на изискванията на Регламент (ЕО) № 216/2008, се считат за приемливи процедури за проверка на системите, ако в рамките на тези процеси се доказва съответствие с приложимите изисквания относно оперативната съвместимост, експлоатационните характеристики и безопасността, предвидени в настоящия регламент.

#### Член 12

##### Допълнителни изисквания

1. Доставчиците на аеронавигационно обслужване гарантират, че всички членове на персонала им, чиито задължения го налагат, са надлежно запознати с изискванията по настоящия регламент и са подходящо обучени за изпълнение на служебните си задължения.

2. Доставчиците на аеронавигационно обслужване:

а) изготвят и поддържат работни наръчници, съдържащи необходимите инструкции и информация, за да позволят на всички засегнати служители да прилагат разпоредбите на настоящия регламент;

б) гарантират, че наръчниците, посочени в буква а), са достъпни и актуални, като актуализацията и разпространението им са обект на съответно управление на качеството и на конфигуриране на документацията;

в) гарантират, че работните методи и оперативните процедури са в съответствие с настоящия регламент.

3. Операторите предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че персоналят, експлоатиращ и поддържащ оборудване за наблюдение, е надлежно запознат със съответните разпоредби на настоящия регламент, че е подходящо обучен за изпълнение на служебните си задължения, както и че в пилотската кабина са на разположение инструкции за използване на това оборудване, когато това е възможно.

4. Държавите-членки гарантират спазването на настоящия регламент, включително публикуването на съответната информация относно оборудването за наблюдение в националните сборници за аеронавигационна информация.

<sup>(1)</sup> ОВ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1.

**Член 13****Изключения относно веригата за съвместно наблюдение**

1. В специалния случай на участъци, в които обслужването на въздушното движение се извършва от военни единици или под военен надзор и когато ограничения, свързани с възлагането на поръчки, не позволяват спазването на член 5, параграф 3, държавите-членки съобщават на Комисията най-късно до 31 декември 2017 г. датата за постигане на съвместимост на веригата за съвместно наблюдение, която не може да бъде по-късно от 2 януари 2025 г.

2. След консултация с управителя на мрежата и не по-късно от 31 декември 2018 г. Комисията може да направи преглед на освобождаванията, съобщени по параграф 1, които могат да окажат значително въздействие по отношение на ЕМУВД.

**Член 14****Освобождавания на въздухоплавателни средства**

1. Определени видове въздухоплавателни средства със свидетелство за летателна годност, издадено първоначално преди 8 януари 2015 г., които имат максимална излетна маса над 5 700 kg или максимална крайцерска действителна въздушна скорост, надвишаваща 250 възела, и чийто бордови цифров интерфейс не поддържа пълния набор от параметри, подробно описани в част В от приложение II, могат да бъдат освободени от задължението за спазване на изискванията по член 5, параграф 5, буква в).

2. Определени видове въздухоплавателни средства със свидетелство за летателна годност, издадено първоначално преди 1 януари 1990 г., които имат максимална излетна маса над 5 700 kg или максимална крайцерска действителна въздушна

скорост, надвишаваща 250 възела, могат да бъдат освободени от задължението за спазване на изискванията по член 5, параграф 6.

3. Съответните държави-членки предоставят на Комисията най-късно до 1 юли 2017 г. подробна информация, която обосновава необходимостта от освобождаване на тези видове въздухоплавателни средства въз основа на критериите, съдържащи се в параграф 5.

4. Комисията разглежда исканията за освобождаване, посочени в параграф 3, и след консултация със заинтересованите страни приема решение.

5. Критериите, посочени в параграф 3, включват:

- а) специфични видове въздухоплавателни средства, които са в края на своя експлоатационен цикъл;
- б) специфични видове въздухоплавателни средства, които се произвеждат в ограничен брой;
- в) непропорционални разходи за преоборудване.

**Член 15****Влизане в сила и прилагане**

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

Член 4, член 5, параграфи 1 и 2 и член 7, параграф 1 се прилагат от 13 декември 2011 г.

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

Съставено в Брюксел на 22 ноември 2011 година.

За Комисията  
Председател  
José Manuel BARROSO

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

**Експлоатационни изисквания, посочени в член 4, параграф 3****1. Изисквания относно данните от наблюдение**

1.1. Всички вериги на наблюдение, посочени в член 4, параграф 3, следва да предоставят поне следните данни от наблюдение:

- а) данни за позицията в 2 измерения (данни за хоризонталната позиция на въздухоплавателното средство);
- б) статус на данните от наблюдение
  - съвместни/несъвместни /комбинирани,
  - „с излишък“ или не,
  - момент на приложимост на двуизмерните данни за позицията.

1.2. Освен това всички вериги за съвместно наблюдение, посочени в член 4, параграф 3, следва да предоставят поне следните данни от наблюдение:

- а) данни за вертикалната позиция (въз основа на барометричната височина, получена от въздухоплавателното средство);
- б) данни за оперативно идентифициране (идентичност, съобщена от въздухоплавателното средство, напр. неговата идентификация и/или код в режим А);
- в) допълнителни показатели:
  - показатели за аварийна ситуация (т. е. противозаконни действия, радиосрив и обща аварийна ситуация),
  - специален показател за позиция;
- г) статус на данните от наблюдението (момент на приложимост на данните за вертикална позиция).

**2. Експлоатационни изисквания относно данните от наблюдение**

- 2.1. Доставчиците на аеронавигационно обслужване определят експлоатационни изисквания относно точност, наличност, интегритет, непрекъснатост и навременност на данните от наблюдението, предоставяни чрез системите, посочени в член 4, параграф 3, и необходими за работата на използваните приложения за наблюдение.
  - 2.2. Оценката на точността на хоризонталната позиция, предоставена от системите, посочени в член 4, параграф 3, включва най-малко оценка на грешката на хоризонталната позиция.
  - 2.3. Доставчиците на аеронавигационно обслужване проверяват съответствието с експлоатационните изисквания, определени в съответствие с точки 2.1 и 2.2.
  - 2.4. Проверката на съответствието се извършва въз основа на данните от наблюдението, които потребителят получава на изхода на веригата на наблюдение.
-

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

**Част А: Функционални възможности на транспондера на вторични обзорни РЛС, посочени в член 4, параграф 3, член 5, параграф 4, буква а) и параграф 5, буква а), член 7, параграф 2, член 8, параграфи 1 и 2**

1. Транспондерът на една вторична обзорна РЛС трябва да поддържа поне режим S на ниво 2s, сертифициран в съответствие с точки 2.1.5.1.2, 2.1.5.1.7 и 3.1.2.10 от приложение 10 към Чикагската конвенция, том IV (4-то издание, включително всички изменения до № 85).
2. Всеки реализиран транспондерен регистър трябва да отговаря на условията, посочени в съответния раздел на документ 9871 (2-ро издание) на ИКАО.
3. Следните елементи от данни се подават на транспондера и се предават от него чрез протокола на режим S и в съответствие с форматите, описани в документ 9871 (2-ро издание) на ИКАО:
  - а) 24-битов адрес на въздухоплавателното средство по ИКАО;
  - б) код по режим А;
  - в) барометрична височина;
  - г) статус на полета (наземен или бордови);
  - д) доклад относно функционалните възможности на линията за предаване на данни;
    - наличие на бордова система за избягване на опасни сближения във въздуха (ACAS),
    - пригодност за услуги, специфични за режим S,
    - способност за идентификация на въздухоплавателното средство,
    - способност за осъществяване на незааявени предавания (squitter),
    - способност за идентифициране на наблюдение,
    - доклад относно способността за обща употреба на Ground Initiated Comms.-B (GICB) (указание за промяна),
    - номер на версията на подмрежата в режим S;
  - е) доклад относно способността за обща употреба на GICB;
  - ж) идентификация на въздухоплавателното средство;
  - з) специална индикация на позицията (SPI);
  - и) аварийна ситуация (обща аварийна ситуация, липса на връзка, противозаконни действия, включително използването на специфичните кодове на режим А за указване на различните аварийни състояния;
  - й) активни инструкции на бордовата система за избягване на опасни сближения във въздуха (ACAS), ако въздухоплавателното средство е оборудвано със система за предупреждаване и избягване на опасни сближения във въздуха (TCAS II).
4. Други елементи от данни могат да се подават на транспондера.
5. Елементите от данни, посочени в точка 4, се предават от транспондера чрез протокола на режим S, само ако процесът на сертифициране на въздухоплавателното средство и оборудването включва предаване на тези данни чрез протокола на режим S.
6. Непрекъснатостта на функциониране на транспондера, поддържащ протокола на режим S, трябва да е равна на или по-малка от  $2 \cdot 10^{-4}$  за летателен час (т.е. средното време на безотказна работа да бъде равно на или по-голямо от 5 000 летателни часа).

**Част Б: Функционални възможности на транспондера на вторични обзорни РЛС, посочени в член 4, параграф 3, член 5, параграф 4, буква б), параграф 5, буква б) и параграф 7, член 7, параграф 2 и член 8, параграф 3**

1. Транспондерът на една вторична обзорна РЛС трябва да поддържа поне режим S на ниво 2, сертифициран в съответствие с точки 2.1.5.1.2, 2.1.5.1.6, 2.1.5.1.7 и 3.1.2.10 от приложение 10 към Чикагската конвенция, том IV (4-то издание, включително всички изменения до № 85).
2. Всеки реализиран транспондерен регистър трябва да отговаря на условията, посочени в съответния раздел на документ 9871 (2-ро издание) на ИКАО.
3. Следните елементи от данни се подават на транспондера и се предават от него чрез версия 2 на разширения протокол за незаявиени предавания (ES) ADS-B в съответствие с форматите, описани в документ 9871 (2-ро издание) на ИКАО:
  - а) 24-битов адрес на въздухоплавателното средство по ИКАО;
  - б) идентификация на въздухоплавателното средство;
  - в) код по режим А;
  - г) специална индикация на позицията (SPI), като се използва източникът, определен за същия параметър в част А;
  - д) аварийна ситуация (обща аварийна ситуация, липса на връзка, противозаконни действия), като се използва източникът, определен за същия параметър в част А;
  - е) номер на версията на ADS-B (равен на 2);
  - ж) категория на излъчвателя за ADS-B;
  - з) геодезична хоризонтална позиция в съответствие със Световната геодезична система, преразгледана през 1984 г. (WGS84), представена чрез географската ширина и дължина, както по време на полет, така и на земята;
  - и) показатели за качество на геодезичната хоризонтална позиция, отнасящи се до границата за запазване на интегритета (категория навигационен интегритет/NIC), 95 % точност в категорията навигационна точност за позиция (NAC<sub>p</sub>), степента на интегритета на източника (SIL) и степента на гаранция на организацията на системата (SDA);
  - й) барометрична височина, като се използва източникът, определен за същия параметър в част А;
  - к) в допълнение, геометрична височина в съответствие със Световната геодезична система, преразгледана през 1984 г. (WGS84), представена като разлика спрямо барометричната височина;
  - л) геометрична вертикална точност (GVA);
  - м) скорост спрямо повърхността както по време на полет (бордова скорост спрямо повърхността изток/запад и север/юг), така и на земята (ориентация на повърхността/наземна траектория и движение).
  - н) показател за качеството на скоростта, съответстващ на категорията навигационна точност за позиция (NAC<sub>v</sub>);
  - о) кодирани дължина и широчина на въздухоплавателното средство;
  - п) отместване на антената в Глобалната навигационна спътникова система (GNSS);
  - р) вертикална стойност: барометрична вертикална стойност, като се използва източникът, определен за същия параметър в елемента от данни, посочен в точка 2, буква ж) от част В, когато въздухоплавателното средство е задължено и може да предаде този елемент от данни посредством протокол на режим S или вертикална стойност според Глобалната навигационна спътникова система (GNSS);
- с) височина, избрана чрез пулта за управление на режима/блока за управление на полета (MCP/FCU), като е използван източникът, определен за същия параметър в част В, когато въздухоплавателното средство е задължено и може да предаде този елемент от данни посредством протокол на режим S;

- т) настройка за барометрично налягане (минус 800 хектопаскала), като се използва източникът, определен за същия параметър в част В, когато въздухоплавателното средство е задължено и може да предаде този елемент от данни посредством протокол на режим S;
- у) активни инструкции на бордовата система за избягване на опасни сближения във въздуха (ACAS), когато въздухоплавателното средство е оборудвано със система TCAS II, като се използва източникът, определен за същия параметър в част А.
4. Елементите на данните от наблюдение (елементи по точка 3, букви з), к) и м) и съответните елементи от данни, характеризиращи тяхното качество (елементи по точка 3, букви и), л) и н), се подават на транспондерите чрез един и същ физически интерфейс.
5. Източникът на данни, свързан с транспондера и предоставящ елементите по точка 3 букви з) и и), трябва да отговаря на следните изисквания за интегритет на данните:
- а) степента на интегритета на източника (SIL, изразена с оглед на NIC) за хоризонталната позиция (елемент по точка 3, буква з) трябва да е равна на или по-малка от  $10^{-7}$  за летателен час;
- б) времето за издаване на сигнал за тревога (предизвикващ промяна на показателя за качество на NIC) при нарушаване на интегритета на хоризонталната позиция (елемент по точка 3, буква з), ако е необходимо бордово наблюдение, за да се удовлетвори изискването за степента на интегритет на източника на хоризонталната позиция, трябва да е равно на или по-малко от 10 секунди.
6. Основният източник на данни, предоставящ елементите от данни по точка 3, букви з) и и), трябва да е най-малкото съвместим с GNSS приемници, които извършват автономно наблюдение на интегритета (RAIM) и откриване и отстраняване на грешки (FDE) и издават съответната информация за състоянието на измерванията, както и за границата на запазване на интегритета и указания, обвързани с 95 % точност.
7. Степента на системен интегритет на източниците на данни, предоставящи елементите по точка 3, букви е), ж), к) — л), трябва да бъде равна на или по-малка от  $10^{-5}$  за летателен час.
8. Информацията на показателя за качество (NIC, NACp, SIL, SDA, NACv и GVA) (елементи по точка 3, буква и), л) и н) отразява действителното състояние на източниците на данни, валидно към момента на приложимост на измерването на елементите по точка 3, букви з), к) и м).
9. По отношение на обработката на елементите по точка 3, букви а) — у) степента на системен интегритет на транспондера за разширения протокол за незаявиени предавания ADS-B, включително за свързване на авиационното оборудване с транспондера, трябва да е равно на или по-малко от  $10^{-5}$  за летателен час.
10. Общото забавяне на данните за хоризонталната позиция (елементи по точка 3, букви з) и и) трябва да бъде по-малко от или равно на 1,5 секунди в 95 % от всички предавания.
11. Некомпенсираното забавяне на данните за хоризонталната позиция (елементи по точка 3, букви з) трябва да е равно на или по-малко от 0,6 секунда в 95 % от случаите и равно на или по-малко от 1 секунда в 99,9 % от всички предавания.
12. Общото забавяне на данните за наземната скорост (елементи по точка 3, букви м) и н) трябва да бъде по-малко от или равно на 1,5 секунди в 95 % от всички предавания.
13. Ако транспондерът е настроен да използва на идентификационен код 1000 в режим А, то трябва да се блокира излъчването на информация за кода в режим А чрез разширения протокол за незаявиени предавания ADS-B.
14. Други елементи от данни могат да се подават на транспондера.
15. С изключение на формати, запазени за военни цели, елементите от данни, посочени в точка 14 се предават от транспондера чрез разширения протокол за незаявиени предавания ADS-B, само ако процесът на сертифициране въздухоплавателното средство и оборудването включва предаване на тези данни чрез разширения протокол за незаявиени предавания ADS-B.
16. Непрекъснатостта на функциониране на транспондера, поддържащ протокола ADS-B, трябва да е равна на или по-малка от  $2 \cdot 10^{-4}$  за летателен час (т.е. средното време на безотказна работа да бъде равно на или по-голямо от 5 000 летателни часа).

**Част В: Допълнителни функционални възможности относно данните от наблюдение на транспондера на вторични обзорни РЛС, посочени в член 4, параграф 3, член 5, параграф 4, буква в), параграф 5, буква в), член 7, параграф 2, член 8, параграф 3 и член 14, параграф 1**

1. Всеки реализиран транспондерен регистър трябва да отговаря на условията, посочени в съответния раздел на документ 9871 (2-ро издание) на ИКАО.

2. Следните елементи от данни се подават на транспондера и се предават от него по искане на наземната верига на наблюдение чрез протокола на режим S и в съответствие с форматите, описани в документ 9871 (2-ро издание) на ИКАО:
    - а) височина, избрана чрез MCP/FCU;
    - б) ъглово преместване около надлъжната ос;
    - в) действителен ъгъл на траекторията;
    - г) наземна скорост;
    - д) магнитен курс;
    - е) посочена въздушна скорост (IAS) или число на Мах;
    - ж) вертикална стойност (барометрична или баро-инертна);
    - з) настройка за барометрично налягане (минус 800 хектопаскала);
    - и) стойност на ъгъла на траекторията или действителна въздушната скорост, ако ъгълът на траекторията не е наличен.
  3. Други елементи от данни могат да се подават на транспондера.
  4. Елементите от данни, посочени в точка 3, се предават от транспондера чрез протокола на режим S, само ако процесът на сертифициране на въздухоплавателното средство и оборудването включва предаване на тези данни чрез протокола на режим S.
-

## ПРИЛОЖЕНИЕ III

**Изисквания относно обмена на данни от наблюдение, посочени в член 5, параграф 1**

1. Данните от наблюдение, които се обменят между системите, посочени в член 2, параграф 1, букви б) и в), са във формат, който е договорен между съответните заинтересовани страни.
  2. Данните от наблюдението, които се предоставят на други доставчици на аеронавигационно обслужване извън границите на системите, посочени в член 2, параграф 1, букви б) и в), трябва да позволяват:
    - а) идентифицирането на източника на данни;
    - б) идентифицирането на вида на данните.
  3. Данните от наблюдението, които се предоставят на други доставчици на аеронавигационно обслужване извън границите на системите, посочени в член 2, параграф 1, букви б) и в), трябва да бъдат снабдени с времеви печат и изразени като координирано универсално време (UTC).
-

## ПРИЛОЖЕНИЕ IV

**Изисквания за установяване на официалните споразумения, посочени в член 5, параграф 2**

Официалните споразумения между доставчиците на аеронавигационно обслужване за обмен на данни от наблюдение включват най-малкото:

- а) страните по споразумението;
- б) периода на валидност на споразумението;
- в) обхвата на данните от наблюдение;
- г) източниците на данните от наблюдение;
- д) формата за обмен на данните от наблюдение;
- е) съобщителните средства, използвани за обмен на данните от наблюдение;
- ж) точката на доставка на данните от наблюдение;
- з) изискванията относно качеството на данните от наблюдение, конкретно обхващащи:
  - експлоатационни показатели или параметри, използвани за наблюдение на качеството на данните от наблюдение,
  - методи и инструменти, които ще се прилагат за измерване на качеството на данните от наблюдение,
  - честота на измерване на качеството на данните от наблюдение,
  - процедури за докладване на качеството на данните,
  - определение за приемливия обхват от стойности на всеки експлоатационен показател, както и за процедурата, която се прилага, ако стойността е извън определения обхват,
  - посочване на страната, отговаряща за контрола и гарантирането на спазването на изискванията за качество;
- и) договорените нива на обслужване, конкретно обхващащи:
  - часове на наличност,
  - непрекъснатост,
  - интегритет,
  - средно време на безотказна работа,
  - време за реагиране при извънпланово прекъсване,
  - процедури за планиране и провеждане на превантивно ремонтно обслужване;
- й) процедурите за управление на промени;
- к) правилата за докладване относно функционирането и наличността, включително на непредвидени прекъсвания;
- л) правилата за управление и съгласуване;
- м) правилата за защита на наземна верига на наблюдение и за уведомяване.

## ПРИЛОЖЕНИЕ V

**Изисквания относно оценката на степента на ефективност на веригите на наблюдение, посочени в член 7, параграф 1**

1. Оценката на настоящата степен на ефективност на системите, посочени в член 2, параграф 1, букви б), в) и г), трябва да се извършва в участъка от въздушното пространство, в който се предоставят съответните услуги, използващи системите за наблюдение.
2. Доставчиците на аеронавигационно обслужване проверяват периодично системата и нейните компоненти и разработват и прилагат режим за контрол на ефективността. Периодичността се договаря с националния контролен орган, като се вземат предвид особеностите на системата и нейните компоненти.
3. Преди въвеждането на промени в организацията на въздушното пространство трябва да бъде проверено дали системите, посочени в член 2, параграф 1, букви б), в) и г), запазват необходимата ефективност на работа в новия обем въздушно пространство.

## ПРИЛОЖЕНИЕ VI

**Изисквания, посочени в член 9**

1. Изискванията към експлоатационните характеристики, определени в член 4.
2. Изискванията за оперативна съвместимост, определени в член 5, параграфи 2, 3 и 7.
3. Изискванията за защита на радиочестотния спектър, определени в член 6.
4. Изискванията към свързаните процедури, определени в член 7.
5. Изискванията по отношение на държавните въздухоплавателни средства, определени в член 8, параграф 5.
6. Допълнителните изисквания, определени в член 12, параграф 3.
7. Изискванията към обмена на данни, определени в точка 3 от приложение III.

## ПРИЛОЖЕНИЕ VII

**Изисквания за оценка на съответствието или годността за използване на компонентите, посочени в член 10**

1. Дейностите по проверката доказват съответствието на компонентите с приложимите изисквания на настоящия регламент или тяхната годност за използване, когато тези компоненти са в режим на експлоатация в условия на изпитване.
2. Производителят управлява дейностите по оценка на съответствието и в частност:
  - а) определя подходящата среда за изпитване;
  - б) удостоверява, че планът на изпитването описва компонентите в средата на изпитване;
  - в) удостоверява, че планът на изпитването осигурява пълно покриване на приложимите изисквания;
  - г) осигурява съвместимостта и качеството на техническата документация и на плана за изпитване;
  - д) планира организацията на изпитването, персонала, инсталирането и конфигурирането на изпитателната платформа;
  - е) извършва инспекциите и изпитванията, както е определено в плана на изпитването;
  - ж) изготвя протокола, представящ резултатите от проверките и изпитванията.
3. Производителят гарантира, че посочените в член 10 компоненти, включени в изпитателната среда, отговарят на приложимите изисквания на настоящия регламент.
4. При удовлетворително приключване на проверката за съответствие или годност за използване, производителят изготвя на своя отговорност декларацията на ЕО за съответствие или годност за използване, като посочва по-специално приложимите изисквания на настоящия регламент, които са удовлетворени от компонента, и свързаните с това условия за използване в съответствие с приложение III, точка 3 към Регламент (ЕО) № 552/2004.

## ПРИЛОЖЕНИЕ VIII

**Условия, посочени в член 11, параграфи 1 и 2**

1. Доставчикът на аеронавигационно обслужване трябва да има установени методи за докладване в своята организация, които осигуряват и доказват безпристрастността и независимостта на преценката по отношение на дейностите по проверката.
2. Доставчикът на аеронавигационно обслужване трябва да гарантира, че персоналят, който е ангажиран в процесите на проверката, извършва проверките с възможно най-голяма професионална точност и с възможно най-голяма техническа компетентност и не е подложен на каквито и да било въздействия и стимули, особено от финансов характер, които биха могли да повлияят на преценката или на резултатите от проверките му, особено от лица или групи от лица, засегнати от резултатите от тези проверки.
3. Доставчикът на аеронавигационно обслужване трябва да гарантира, че персоналят, който е ангажиран в процесите на проверката, има достъп до оборудване, което му дава възможност да извършва правилно необходимите проверки.
4. Доставчикът на аеронавигационно обслужване трябва да гарантира, че персоналят, който е ангажиран в процесите на проверката, е преминал солидно техническо и професионално обучение, има задоволителни знания за изискванията за проверките, които той трябва да провежда, адекватен опит за такива операции, както и способностите, изисквани за изготвянето на декларациите, архивите и протоколите, които доказват, че проверките са били проведени.
5. Доставчикът на аеронавигационно обслужване трябва да гарантира, че персоналят, който е ангажиран в процесите на проверката, е в състояние да провежда проверките си безпристрастно. Възнаграждението му не трябва да зависи от броя на извършените проверки или от резултатите от тези проверки.

## ПРИЛОЖЕНИЕ IX

**Част А: Изисквания относно проверката на системите, посочена в член 11, параграф 1**

1. Проверката на системите, определени в член 2, параграф 1, букви б), в) и г), доказва съответствието на тези системи с изискванията относно оперативната съвместимост, експлоатационните характеристики и безопасността, предвидени в настоящия регламент, в среда за изпитване, която отразява особеностите на работната среда на тези системи.
2. Проверката на системите, посочени в член 2, параграф 1, букви б), в) и г), се извършва в съответствие с подходящи и утвърдени практики за изпитване.
3. Инструментите, които се използват при проверката на системите, посочени в член 2, параграф 1, букви б), в) и г), трябва да притежават подходящи функционални възможности.
4. Проверката на системите, посочени в член 2, параграф 1, букви б), в) и г), възпроизвежда елементите на техническото досие, което се изисква съгласно приложение IV, точка 3 към Регламент (ЕО) № 552/2004, и включва следните елементи:
  - а) описание на изпълнението;
  - б) протокол от проверките и изпитванията, извършени преди пускането на системата в експлоатация.
5. Доставчикът на аеронавигационно обслужване управлява дейностите по проверката, и в частност:
  - а) определя подходящата среда за оценка на работното и техническото състояние, отразяваща особеностите на работната среда;
  - б) проверява дали планът за изпитване описва интегрирането на системите, посочени в член 2, параграф 1, букви б), в) и г), в работна среда и среда за техническа оценка;
  - в) проверява дали планът за изпитване осигурява пълно покриване на приложимите изисквания за оперативна съвместимост, експлоатационни характеристики и безопасност на настоящия регламент;
  - г) осигурява съвместимостта и качеството на техническата документация и на плана за изпитване;
  - д) планира организацията на изпитването, персонала, инсталирането и конфигурирането на изпитвателната платформа;
  - е) извършва инспекциите и изпитванията, както е определено в плана на изпитването;
  - ж) изготвя протокола, представящ резултатите от проверките и изпитванията.
6. Доставчикът на аеронавигационно обслужване гарантира, че системите, посочени в член 2, параграф 1, букви б), в) и г), работещи в среда за оценка на работата, отговарят на изискванията относно оперативната съвместимост, експлоатационните характеристики и безопасността, съгласно настоящия регламент.
7. При удовлетворително завършване на проверката за съответствие доставчиците на аеронавигационно обслужване изготвят декларация на ЕО за проверка на системата и я представят на националния надзорен орган заедно с техническото досие, в съответствие с изискванията на член 6 от Регламент (ЕО) № 552/2004.

**Част Б: Изисквания относно проверката на системите, посочена в член 11, параграф 2**

1. Проверката на системите, определени в член 2, параграф 1, букви б), в) и г), доказва съответствието на тези системи с изискванията относно оперативната съвместимост, експлоатационните характеристики и безопасността, предвидени в настоящия регламент, в среда за изпитване, която отразява особеностите на работната среда на тези системи.
2. Проверката на системите, посочени в член 2, параграф 1, букви б), в) и г), се извършва в съответствие с подходящи и утвърдени практики за изпитване.
3. Инструментите, които се използват при проверката на системите, посочени в член 2, параграф 1, букви б), в) и г), трябва да притежават подходящи функционални възможности.
4. Проверката на системите, посочени в член 2, параграф 1, букви б), в) и г), възпроизвежда елементите на техническото досие, което се изисква съгласно приложение IV, точка 3 към Регламент (ЕО) № 552/2004, и включва следните елементи:
  - а) описание на изпълнението;
  - б) протокол от проверките и изпитванията, извършени преди пускането на системата в експлоатация.

5. Доставчикът на аеронавигационно обслужване определя подходящата работна среда и средата за техническа оценка, отразяваща особеностите на работната среда, и осигурява извършването на дейностите по проверката от нотифициран орган.
  6. Определеният орган, за който е направено уведомление, управлява дейностите по проверката, и по-специално:
    - а) проверява дали планът за изпитване описва интегрирането на системите, посочени в член 2, параграф 1, букви б), в) и г), в работна среда и среда за техническа оценка;
    - б) проверява дали планът за изпитване осигурява пълно покриване на приложимите изисквания за оперативна съвместимост, експлоатационни характеристики и безопасност на настоящия регламент;
    - в) осигурява съвместимостта и качеството на техническата документация и на плана за изпитване;
    - г) планира организацията на изпитването, персонала, инсталирането и конфигурирането на изпитвателната платформа;
    - д) извършва инспекциите и изпитванията, както е определено в плана на изпитването;
    - е) изготвя протокола, представящ резултатите от проверките и изпитванията.
  7. Определеният орган гарантира, че системите, посочени в член 2, параграф 1, букви б), в) и г), работещи в среда за оценка на работата, отговарят на изискванията за оперативна съвместимост, експлоатационни характеристики и безопасност от настоящия регламент.
  8. При удовлетворително приключване на задачите по проверката нотифицираният орган изготвя сертификат за съответствие по отношение на задачите, които е изпълнил.
  9. След това доставчикът на аеронавигационно обслужване изготвя декларацията на ЕО за проверка на системата и я представя на националния надзорен орган заедно с техническото досие, в съответствие с изискванията на член 6 от Регламент (ЕО) № 552/2004.
-