KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 1032/2006

af 6. juli 2006

om krav til automatiske systemer til udveksling af flyvedata med henblik på anmeldelse, koordination og overdragelse af flyvninger mellem flyvekontrolenheder

(EØS-relevant tekst)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 af 10. marts 2004 om interoperabilitet i det fælles europæiske lufttrafikstyringsnet (»interoperabilitetsforordningen«) [1], særlig artikel 3, stk. 1.

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (»rammeforordningen«) [2], særlig artikel 8, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Udøvelse af lufttrafikstyring kræver sikre og effektive mekanismer til anmeldelse, koordination og overdragelse af flyvninger mellem flyvekontrolenheder. Sådanne mekanismer i det europæiske lufttrafikstyringsnet kræver, at der sker automatisk udveksling af flyvedata mellem systemerne til behandling af flyvedata. Undersøgelser af den nuværende situation i Fællesskabet har vist, at disse mekanismer i visse medlemsstater endnu ikke har nået et tilfredsstillende niveau og bør forbedres yderligere. Derfor må der fastsættes krav til systemerne til behandling af flyvedata med hensyn til interoperabilitet, præstationer og tjenestekvalitet for deres flyvedataudvekslingsfunktioner.

(2) Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed (Eurocontrol) har i medfør af artikel 8, stk. 1, i forordning (EF) nr. 549/2004 fået mandat til at udarbejde krav til automatiske systemer til behandling af flyvedata for så vidt angår anmeldelse, koordination og overdragelse af flyvninger. Nærværende forordning er baseret på Eurocontrols rapport herom af 31. marts 2005.

(3) Eurocontrols standard for online-dataudveksling er optaget som bilag til Kommissionens forordning (EF) nr. 2082/2000 af 6. september 2000 om vedtagelse af Eurocontrol-standarder og om ændring af direktiv 97/15/EF om vedtagelse af Eurocontrol-standarder og om ændring af Rådets direktiv 93/65/EØF [3], hvorved det blev obligatorisk at anvende standarden ved anskaffelse af nye systemer til behandling af flyvedata i Fællesskabet. Eftersom forordning (EF) nr. 2082/2000 er ophævet med virkning fra 20. oktober 2005, bør Fællesskabet retsforskrifter ajourføres af hensyn til sammenhængen i de relevante retsregler.

(4) Denne forordning bør ikke omfatte militære operationer og militær træningsflyvning som omhandlet i artikel 1, stk. 2, i forordning (EF) nr. 549/2004.

(5) Medlemsstaterne har i en erklæring om militære spørgsmål i forbindelse med det fælles europæiske luftrum [4] forpligtet sig til at samarbejde indbyrdes under hensyn til nationale militære krav for at opnå, at konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet anvendes fuldt ud og på en ensartet måde af alle luftrumsbrugere i alle medlemsstater.

(6) Anvendelsen af konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet som defineret i forordning (EF) nr. 549/2004, artikel 2, nr. 22), kræver, at der oprettes et system for rettidig udveksling af flyvedata mellem lufttrafiktjenesteenheder og militære kontrolenheder.

(7) Kontrolcentralerne bør indføre automatiserede rutiner til anmeldelse og indledende koordination med det formål at levere indbyrdes overensstemmende flyveinformationer til både den overdragende og den modtagende enhed og at tilvejebringe et grundlag for koordinationen af den planlagte overdragelse af flyvninger. De automatiserede rutiner indgik i de standarder, der blev fastlagt ved forordning (EF) nr. 2082/2000 og bør derfor anvendes fra denne forordnings ikrafttrædelsesdato.

(8) Flyveinformationer, der fremsendes under den indledende koordination bør holdes ajour. Derfor bør de automatiserede rutiner indføres trinvis på en sådan måde, at oplysninger om flyvninger, for hvilke der tidligere er foretaget indledende koordination, kan rettes, og koordinationen af flyvninger, som den overtagende enhed ikke længere er berørt af, kan afbrydes.

[1] EUT L 96 af 31.3.2004, s. 26.
[2] EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1.
[3] EFT L 254 af 9.10.2000, s. 1.
[4] EUT L 96 af 31.3.2004, s. 9.

(9) Også andre flyvekontrolenheder end kontrolcentraler kan få udbytte af at indføre automatiserede rutiner for anmeldelse, indledende koordination samt ændring og indstilling af koordinationen af flyvninger. Gør de det, kræver hensynet til interoperabiliteten i det europæiske lufttrafikstyringsnet (herefter »EATMN«), at de anvender samme krav, som dem, der gælder for kontrolcentraler.

(10) Rettidig udveksling af flyvedata mellem lufttrafiktjenesteenheder og militære kontrolenheder bør bygge på gradvis indførelse af automatiserede rutiner. Første skridt bør være at indføre transmission af grundlæggende flyvedata mellem disse civile og militære enheder med mulighed for ajourføring af dem efter behov.

(11) Koordinationen mellem flyvekontrolenheder indbyrdes og mellem lufttrafiktjenesteenheder og militære kontrolenheder kan styrkes yderligere ved automatisering af en række andre rutiner herudover. Hvis disse enheder automatiserer flere rutiner, kræver det af hensyn til interoperabiliteten i EATMN, at de stiller harmoniserede krav til disse rutiner.

(12) Gennemførelsen af denne forordning bør lade muligheden være åben for yderligere udvikling til at opnå en højere grad af interoperabilitet.

(13) For at bevare eller højne niveauet for driftssikkerhed bør det kræves, at medlemsstaterne sikrer, at de berørte parter foretager en sikkerhedsvurdering inden ændring af automatiske systemer til udveksling af flyvedata, omfattende fareidentifikation, risikovurdering og risikoreduktion. En harmoniseret anvendelse af disse rutiner på de systemer, der er omfattet af denne forordning, kræver, at der fastlægges specifikke sikkerhedskrav, som må stilles i forbindelse med alle bindende krav til interoperabilitet, præstationer og tjenestekvalitet.

(14) Gennemførelsesbestemmelserne vedrørende interoperabilitet skal beskrive de særlige procedurer for overensstemmelsesvurdering, der skal anvendes ved vurdering af komponenternes overensstemmelse eller anvendelsesegnethed samt ved verifikation af systemerne, jf. forordning (EF) nr. 552/2004, artikel 3, stk. 3, litra d).

(15) Hvornår overgangsordningerne skal anvendes, kan fastsættes i de relevante gennemførelsesbestemmelser vedrørende interoperabilitet, jf. artikel 10, stk. 1 og 2, i forordning (EF) nr. 552/2004.

(16) Fabrikanterne og luftfartstjenesteudøverne bør have tid til at udvikle nye komponenter og systemer, der opfylder de nye tekniske krav.

(17) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for det Fælles Luftrum nedsat ved artikel 5 i forordning (EF) nr. 549/2004 —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

1. I denne forordning fastlægges kravene til automatisk udveksling af flyvedata med henblik på anmeldelse, koordination og overdragelse af flyvninger mellem flyvekontrolenheder og civil-militær koordination.

2. Denne forordning finder anvendelse på:

a) flyvedatabehandlingssystemer, der benyttes i flyvekontrolenheder, som betjener den almene lufttrafik

b) flyvedataudvekslingssystemer, der benyttes i koordinationsprocedurerne mellem lufttrafiktjenesteenheder og militære kontrolenheder.

3. Denne forordning gælder ikke for udveksling af flyvedata mellem flyvekontrolenheder, der benytter flyvedatabehandlingssystemer som omhandlet i stk. 2, hvor de flyvedata, der er omfattet af denne forordning, synkroniseres ved hjælp af et fælles system.

Artikel 2

Definitioner

1. Med henblik på denne forordning finder definitionerne i forordning (EF) nr. 549/2004 anvendelse.

2. Ud over de i stk. 1 nævnte definitioner finder følgende definitioner anvendelse:

1) »anmeldelse«: den overdragende enheds transmission af data til opdatering af systemet i den modtagende enhed som forberedelse til koordination

2) »koordination«: flyvekontrolenhedernes indbyrdes koordination af flyvningers planlagte passage over den fælles grænse for at varetage flyvesikkerheden

3) »flyvekontrolenhed«: kontrolcentral, indflyvningskontrolenhed eller kontroltårn for en flyveplads

4) »civil-militær koordination«: koordination mellem civile og militære instanser, der er bemyndigede til at træffe afgørelser og aftale en fremgangsmåde

5) »flyvedatabehandlingssystem«: den del af et lufttrafiktjenestesystem, der modtager flyveplandata og meddelelser i forbindelse hermed, automatisk behandler dem og udsender dem til arbejdspladser i flyvekontrolenheder

6) »lufttrafiktjenesteenhed« (i det følgende benævnt »ATS-enhed«): en civil eller militær enhed, der leverer lufttrafiktjenester

7) »militær kontrolenhed«: en fast eller mobil militær enhed, der er afvikler den militære lufttrafik og/eller foretager andre aktiviteter, som på grund af deres særlige karakter eventuelt kræver reservering af luftrum eller luftrumsrestriktion

8) »overdragende enhed«: flyvekontrolenhed, der er i færd med at overdrage ansvaret for ydelsen af en flyvekontroltjeneste over for et luftfartøj til den næste flyvekontrolenhed på flyvevejen

9) »modtagende enhed«: den flyvekontrolenhed, der modtager data

10) »grænse«: et horisontalt eller vertikalt plan, der afgrænser det luftrum, hvor flyvekontrolenheden udøver lufttrafiktjeneste

11) »kontrolcentral« (ACC): en enhed, der er oprettet for at yde flyvekontroltjeneste for kontrollerede flyvninger i et kontrolområde under dens ansvarsområde

12) »arbejdsplads«: møbler og teknisk udstyr, hvor lufttrafiktjenestens personale udfører deres arbejdsopgaver

13) »flyveplan«: specificerede oplysninger vedrørende et luftfartøjs påtænkte flyvning eller en del heraf afgivet til en lufttrafiktjenesteenhed

14) »advarsel«: en meddelelse, der vises ved en arbejdsplads, når den automatiske koordinationsrutine har svigtet

15) »estimatdata«: koordinationspunktet, det estimerede tidspunkt og det estimerede flyveniveau for et luftfartøj på koordinationspunktet

16) »Sekundær Radar (Secondary Surveillance Radar)«: et overvågningsradarsystem, der benytter sendere eller modtagere og transpondere

17) »aftalebrev«: en aftale mellem to flyvekontrolenheder, der støder op til hinanden, om, hvordan deres flyvekontroloppgaver skal koordineres

18) »kontroloverdragelsespunkt«: det punkt på et luftfartøjs flyvevej, hvor ansvaret for at betjene luftfartøjet med lufttrafiktjenester overdrages fra en flyvekontrolenhed til den næste

19) »koordinationsdata«: data, der er relevante for driftspersonalet i forbindelse med anmeldelse, koordination og overdragelse af flyvninger og i forbindelse med den civil-militære koordination

20) »flyveniveau ved overdragelsen«: ved horisontalflyvning, det flyveniveau, der er aftalt under koordinationen; ved flyvninger under op- eller nedstigning på koordinationspunktet, det klarerede flyveniveau, som flyvningen er på vej til

21) »overtagende enhed«: den næste flyvekontrolenhed, der skal overtage kontrollen med flyet

22) »koordinationspunkt«: et punkt på eller nær grænsen, som benyttes af flyvekontrolenhederne, og som der henvises til i koordinationsrutinerne

23) »underretningsenheden«: den flyvekontrolenhed, der har modtaget anmeldelsesoplysninger

24) »korrelation«: sammenholdning af oplysningerne i en flyveplan med radarsporet efter samme flyvning

25) »frigivelse«: det, at den flyveleder, der overdrager et luftfartøj, bemyndiger en flyveleder i den overtagende enhed til at udstede flyvelederanvisninger til luftfartøjet, før det passerer kontroloverdragelsespunktet

26) »tilgængelighed«: den grad, hvori et system eller en komponent er klar til brug og tilgængelig, når der er brug for den

27) »pålidelighed«: sandsynligheden for, at anlæggene på landjorden fungerer inden for de specificerede tolerancegrænser.

Artikel 3

Interoperabilitets- og præstationskrav

1. Luftfartstjenesteudøverne sørger for, at de systemer, der er omhandlet i artikel 1, stk. 2, litra a), og som anvendes i kontrolcentralerne, opfylder interoperabilitets- og præstationskravene i bilag I, del A og B.

2. Luftfartstjenesteudøvere, der i deres aftalebrev har anført, at de vil implementere rutinerne for anmeldelse, indledende koordination, rettelser i koordination, afbrydelse af koordination, grundlæggende flyvedata eller ændring af grundlæggende flyvedata mellem andre flyvekontrolenheder end kontrolcentraler, sørger for, at de i artikel 1, stk. 2, litra a), nævnte systemer opfylder interoperabilitets- og præstationskravene i bilag I, del A og B.

3. Luftfartstjenesteudøvere, der i deres aftalebrev har anført, at de vil implementere rutinerne for anmeldelse og koordination før afgang, frekvensændring eller overgang til manuelt styret kommunikation, sikrer, at de i artikel 1, stk. 2, litra a), nævnte systemer opfylder interoperabilitets- og præstationskravene i bilag I, del A og B.

4. Medlemsstaterne sikrer, at de i artikel 1, stk. 2, litra b), nævnte systemer opfylder interoperabilitets- og præstationskravene i bilag I, del A og B med hensyn til rutinerne for grundlæggende flyvedata og ændring af grundlæggende flyvedata.

5. Når lufttrafiktjenesteenheder og militære kontrolenheder har implementeret rutinerne for anmeldelse af passagehensigt, anmodning om passageklarering, modforslag om passage eller aflysning af passage mellem deres systemer, jf. artikel 1, stk. 2, litra b), sørger medlemsstaterne for, at disse systemer opfylder interoperabilitets- og præstationskravene i bilag I, del A og C.

Artikel 4

Krav til tjenestekvalitet

1. Luftfartstjenesteudøverne sikrer, at de systemer, der er anført i artikel 1, stk. 2, litra a), opfylder kravene til tjenestekvalitet i bilag II.

2. Medlemsstaterne sikrer, at de i artikel 1, stk. 2, litra b), nævnte systemer opfylder kravene til tjenestekvalitet i bilag II.

Artikel 5

Tilhørende procedurer

1. Når der er foretaget indledende koordination for en flyvning, er de aftalte overdragelsesvilkår for en flyvning operationelt bindende for begge flyvekontrolenheder, medmindre koordinationen afbrydes eller rettes.

2. Når der er gennemført rettelser til koordinationen for en flyvning, er de aftalte overdragelsesvilkår for en flyvning operationelt bindende for begge flyvekontrolenheder, medmindre koordinationen afbrydes eller vilkårene rettes yderligere.

3. Hvis det ikke er bekræftet i overensstemmelse med de gældende krav til tjenestekvaliteten, at rutinen for rettelse af koordinationen eller for afbrydelse af koordinationen er afsluttet, indleder den overdragende enhed verbal koordination.

Artikel 6

Sikkerhedskrav

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at der foretages en sikkerhedsvurdering, som omfatter fareidentifikation, risikovurdering og risikoreduktion, forud for ændring af de eksisterende automatiske systemer til udveksling af flyvedata omfattet af denne forordning og forud for indførelse af sådanne nye systemer.

Under sikkerhedsvurderingen tages der som minimum hensyn til sikkerhedskravene i bilag III.

Artikel 7

Komponenternes overensstemmelse eller anvendelsesegnethed

Inden der udstedes en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed som omhandlet i artikel 5 i forordning (EF) nr. 552/2004, vurderer fabrikanterne af komponenter til de i artikel 1, stk. 2, litra a) og b), nævnte systemer disse komponenters overensstemmelse eller anvendelsesegnethed efter kravene i bilag IV, del A.

Artikel 8

Systemverifikation

1. Luftfartstjenesteudøvere, der kan påvise, at de opfylder betingelserne i bilag V, verificerer de i artikel 1, stk. 2, litra a), nævnte systemer efter kravene i bilag IV, del B.

2. Luftfartstjenesteudøvere, der ikke kan påvise, at de opfylder betingelserne i bilag V, indgår aftale med et bemyndiget organ om verifikation af de i artikel 1, stk. 2, litra a), nævnte systemer. Verifikationen skal gennemføres efter kravene i bilag IV, del C.

3. Medlemsstaterne sørger for, at det under verifikationen af de i artikel 1, stk. 2, litra b), nævnte systemer påvises, at de opfylder interoperabilitets- og præstationskravene, tjenestekvalitetskravene og sikkerhedskravene i denne forordning.

Artikel 9

Overholdelse af forordningen

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at denne forordning overholdes.

Artikel 10

Overgangsordninger

1. Overgangsordningen, der er truffet bestemmelse om i artikel 10, stk. 1, i forordning (EF) nr. 552/2004, finder anvendelse på de i artikel 1, stk. 2, nævnte systemer for det europæiske lufttrafikstyringsnet (herefter »EATMN-systemer«) fra nærværende forordnings ikrafttrædelse, for så vidt angår rutinerne for anmeldelse og indledende koordination.

Ordningen finder anvendelse på EATMN-systemer fra den 1. januar 2009, for så vidt angår rutinerne for rettelse til koordination, afbrydelse af koordination, grundlæggende flyvedata og ændring af grundlæggende flyvedata.

2. Overgangsordningen, der er truffet bestemmelse om i artikel 10, stk. 2, i forordning (EF) nr. 552/2004, finder anvendelse på systemerne i artikel 1, stk. 2, fra den 31. december 2012.

Artikel 11

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den finder anvendelse på ibrugtagning af de i artikel 1, stk. 2, nævnte EATMN-systemer fra den 1. januar 2009, for så vidt angår rutinerne for rettelser til koordination, afbrydelse af koordination, grundlæggende flyvedata og ændring af grundlæggende flyvedata.

Fra den 31. december 2012 finder den anvendelse på alle de i artikel 1, stk. 2, nævnte systemer i det europæiske lufttrafikstyringsnet, der er i drift på denne dato.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 6. juli 2006.

På Kommissionens vegne
Jacques BARROT
Næstformand

BILAG I

Interoperabilitets- og præstationskrav

(jf. artikel 3)

DEL A: GENERELLE KRAV

1. SYSTEMKRAV

1.1. Systemet skal tilvejebringe alle de informationer, der skal til for at vise, behandle og kompilere de informationer, der udveksles i de specificerede rutiner.

1.2. Systemet skal være i stand til automatisk at modtage, lagre, behandle, uddrage, levere til visning og transmittere flyveinformationer, der er relevante for anmeldelses-, koordinations- og overdragelsesrutinerne og rutinen for civil-militær koordination.

1.3. Systemet skal udsende en advarsel, når det opdager svigt eller uregelmæssigheder i informationsudvekslingsudstyret.

1.4. Systemet skal kunne udsende advarsler til de relevante arbejdspladser om informationsudvekslingen.

1.5. Systemet skal give ATC-personalet mulighed for at ændre de flyveinformationer, der er relevante for rutinerne.

1.6. Systemet skal kunne give ATC-personalet statusoplysninger for relevante informationsudvekslingsrutiner.

2. REGISTRERING AF DATA UDVEKSLET GENNEM INFORMATIONSSYSTEMET

2.1. Luftfartstjenesteudøveren skal gemme de data, der udveksles gennem informationssystemet, på en måde, der gør det muligt at genfinde og vise de registrerede data.

DEL B: KRAV TIL OBLIGATORISKE RUTINER, SOM INFORMATIONSUDVEKSLINGSSYSTEMET SKAL KUNNE UDFØRE

1. ANMELDELSE

1.1. Berørte flyveinformationer

1.1.1. Anmeldelsesrutinen skal mindst omfatte følgende informationer:

— luftfartøjsidentifikation

— SSR-mode og -kode (hvis de foreligger)

— afgangsflyveplads

— estimatdata

— destinationsflyveplads

— luftfartøjsnummer og -type

— flyvningens art

— udstyrets egenskaber og status.

1.1.2. Informationerne om »udstyrets egenskaber og status« skal mindst omfatte evne til at operere ved reducerede vertikale adskillelsesminima (herefter »RVSM«) og evne til at operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz.

1.1.3. Derudover kan informationerne om »udstyrets egenskaber og status« indeholde andre oplysninger i overensstemmelse med aftalebrevet.

1.2. Regler for anvendelse

1.2.1. Anmeldelsesrutinen skal gennemføres mindst én gang for hver flyvning, der kommer i betragtning, og som planmæssigt skal passere grænsen, undtagen flyvninger, for hvilke rutinen for anmeldelse og koordination før afgang er gennemført.

1.2.2. Kriterierne for hvilke flyvninger, der kommer i betragtning for anmeldelse hen over grænsen, skal være i overensstemmelse med aftalebrevene.

1.2.3. Når anmeldelsesrutinen ikke kan gennemføres inden et bilateralt aftalt tidspunkt før den indledende koordination, integreres den i rutinen for indledende koordination.

1.2.4. Gennemføres anmeldelsesrutinen, skal den gå forud for rutinen for indledende koordination.

1.2.5. Anmeldelsesrutinen skal gentages, hver gang der inden den indledende koordination sker en ændring i nogen af følgende data:

— koordinationspunktet

— forventet SSR-kode på kontroloverdragelsespunktet

— destinationsflyveplads

— flytype

— udstyrets egenskaber og status.

1.2.6. Opdages det, at de fremsendte data ikke stemmer overens med tilsvarende data i det modtagende system — eller foreligger der ikke oplysninger om sådanne afvigelser — således at der er behov for at gribe korrigerende ind ved den efterfølgende modtagelse af de indledende koordinationsdata, så skal uoverensstemmelsen forelægges en passende arbejdsplads med henblik på løsning.

1.3. Tidsmæssige kriterier for iværksættelse af anmeldelsesrutinen

1.3.1. Anmeldelsesrutinen skal indledes et fastsat antal minutter før den forventede tid ved koordinationspunktet.

1.3.2. Det skal fremgå af aftalebrevene mellem de berørte flyvekontrolenheder, hvilke oplysninger anmeldelsen skal indeholde.

1.3.3. De oplysninger der skal findes i anmeldelsen kan defineres særskilt for hvert koordinationspunkt.

2. INDLEDENDE KOORDINATION

2.1. Berørte flyveinformationer

2.1.1. Rutinen for indledende koordination skal mindst omfatte følgende informationer:

— luftfartøjsidentifikation

— SSR-mode og -kode

— afgangsflyveplads

— estimatdata

— destinationsflyveplads

— luftfartøjsnummer og -type

— flyvningens art

— udstyrets egenskaber og status.

2.1.2. Informationerne om »udstyrets egenskaber og status« skal mindst omfatte evne til at operere ved RVSM og evne til at operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz.

2.1.3. Derudover kan informationerne om »udstyrets egenskaber og status« indeholde andre oplysninger i overensstemmelse med de bilaterale aftalebreve.

2.2. Regler for anvendelse

2.2.1. Rutinen for indledende koordination skal gennemføres for alle flyvninger, der kommer i betragtning, og som planmæssigt skal passere grænserne.

2.2.2. Kriterierne for, hvilke flyvninger der kommer i betragtning for indledende koordination hen over grænsen, skal være i overensstemmelse med aftalebrevene.

2.2.3. Hvis ikke rutinen for indledende koordination allerede er iværksat manuelt, iværksættes den automatisk:

— på et bilateralt aftalt tidspunkt før det forventede tidspunkt for passage af koordinationspunktet, eller

— på det tidspunkt, hvor luftfartøjet befinder sig på en bilateralt aftalt afstand af koordinationspunktet

i overensstemmelse med aftalebrevene.

2.2.4. Rutinen for indledende koordination udføres kun én gang for en given flyvning, medmindre rutinen for afbrydelse af koordination sættes i gang.

2.2.5. Efter en rutine for afbrydelse af koordination, kan rutinen for indledende koordination iværksættes igen med den samme enhed.

2.2.6. Den overdragende enhed får meddelelse om, at rutinen for indledende koordination er afsluttet, herunder en bekræftelse fra den modtagende enhed; herefter anses flyvningen for »koordineret«.

2.2.7. Hvis ikke afslutningen af rutinen for indledende koordination bekræftes i overensstemmelse med de gældende krav til tjenestekvaliteten, modtager den arbejdsplads, der i den overdragende enhed er ansvarlig for, at flyvningen koordineres, en advarsel.

2.2.8. Informationerne i en indledende koordination skal gøres tilgængelige for den kompetente arbejdsplads i den modtagende enhed.

3. RETTELSER TIL KOORDINATION

3.1. Berørte flyveinformationer

3.1.1. Det skal sikres, at rutinen for rettelser til koordination knytter an til den forudgående koordination af samme flyvning.

3.1.2. Rettelser til koordination skal omfatte følgende flyveinformationer, hvis de har ændret sig:

— SSR-mode og -kode

— det forventede tidspunkt og flyveniveau

— udstyrets egenskaber og status.

3.1.3. Har parterne aftalt det, skal rettelserne til koordinationen også omfatte følgende oplysninger, ifald de har ændret sig:

— koordinationspunkt

— flyvevej.

3.2. Regler for anvendelse

3.2.1. Rutinen for rettelser til koordination kan udføres en eller flere gange sammen med den enhed, flyvningen aktuelt koordineres med.

3.2.2. Rutinen for rettelser til koordination skal udføres, når:

— det forventede tidspunkt for luftfartøjets passage af koordinationspunktet adskiller sig fra det tidligere oplyste med mere end en bilateralt aftalt værdi

— flyveniveauet eller -niveauerne ved overdragelsen, SSR-koden eller udstyrets egenskaber og status adskiller sig fra det tidligere oplyste.

3.2.3. Har de to parter aftalt det, skal rutinen for rettelser til koordination også udføres, når følgende forhold har ændret sig:

— koordinationspunkt

— flyvevej.

3.2.4. Den overdragende enhed får meddelelse om, at rutinen for rettelser til koordination er afsluttet, herunder en bekræftelse fra den modtagende enhed.

3.2.5. Hvis ikke det bekræftes, at rutinen for rettelser til koordination er afsluttet i overensstemmelse med de gældende krav til tjenestekvaliteten, modtager den arbejdsplads, der i den overdragende enhed er ansvarlig for, at flyvningen koordineres, en advarsel.

3.2.6. Rutinen for rettelser til koordination skal udføres umiddelbart efter relevant input eller opdatering.

3.2.7. Rutinen for rettelser til koordination skal blokeres, når flyvningen har nået et punkt på en bilateralt aftalt afstand i tid eller rum fra kontroloverdragelsespunktet i overensstemmelse med aftalebrevene.

3.2.8. Informationerne i en rettelse til koordinationen skal gøres tilgængelige for den kompetente arbejdsplads i den modtagende enhed.

4. AFBRYDELSE AF KOORDINATION

4.1. Berørte flyveinformationer

4.1.1. Det skal sikres, at rutinen for afbrydelse af koordination knytter an til den forudgående anmeldelse eller koordination, der afbrydes.

4.2. Regler for anvendelse

4.2.1. For en koordineret flyvning udføres rutinen for afbrydelse af koordination sammen med vedkommende enhed, når:

— enheden ikke længere er den næste enhed i koordinationsfølgen

— flyveplanen annulleres i den afsendende enhed, hvorefter der ikke længere er behov for koordination

— der modtages informationer om afbrydelse af koordination fra den foregående enhed med kompetence for flyvningen.

4.2.2. For en anmeldt flyvning udføres rutinen for afbrydelse af koordination sammen med vedkommende enhed, når:

— enheden ikke længere er den næste enhed i koordinationsfølgen

— flyveplanen annulleres i den afsendende enhed, hvorefter der ikke længere er behov for koordination

— der modtages afbrydelse af koordination fra den foregående enhed med kompetence for flyvningen

— flyvningen forsinkes en route, uden at det er muligt at fastlægge et revideret estimat automatisk.

4.2.3. Den overdragende enhed får meddelelse om, at rutinen for afbrydelse af koordination er afsluttet, herunder en bekræftelse fra den modtagende enhed.

4.2.4. Hvis ikke det bekræftes, at rutinen for afbrydelse af koordination er afsluttet i overensstemmelse med de gældende krav til tjenestekvaliteten, modtager den arbejdsplads, der i den overdragende enhed er ansvarlig for, at flyvningen koordineres, en advarsel.

4.2.5. Oplysning om afbrydelse af koordination skal gøres tilgængelig for den kompetente arbejdsplads i underretningsenheden eller i den enhed, som man aflyser koordinationen med.

5. GRUNDLÆGGENDE FLYVEDATA

5.1. Berørte flyveinformationer

5.1.1. En rutine for grundlæggende flyvedata skal mindst omfatte følgende informationer:

— luftfartøjsidentifikation

— SSR-mode og -kode

5.1.2. Tilvejebringes der yderligere informationer via rutinen for grundlæggende flyvedata, skal dette ske på grundlag af en bilateral aftale.

5.2. Regler for anvendelse

5.2.1. Rutinen for grundlæggende flyvedata skal udføres automatisk for hver flyvning, der kommer i betragtning.

5.2.2. Kriterierne for, hvilke flyvninger der kommer i betragtning for rutinen grundlæggende flyvedata, skal være i overensstemmelse med aftalebrevene.

5.2.3. Den enhed, der har leveret dataene, får meddelelse om, at rutinen for grundlæggende flyvedata er afsluttet, herunder en bekræftelse fra den modtagende enhed.

5.2.4. Hvis ikke det bekræftes, at rutinen for grundlæggende flyvedata er afsluttet i overensstemmelse med de gældende krav til tjenestekvaliteten, modtager den kompetente arbejdsplads i den enhed, der har leveret dataene, en advarsel.

6. ÆNDRING AF GRUNDLÆGGENDE FLYVEDATA

6.1. Berørte flyveinformationer

6.1.1. Det skal sikres, at rutinen for ændring af grundlæggende flyvedata knytter an til den forudgående rutine for grundlæggende flyvedata vedrørende samme flyvning.

6.1.2. Hvilke andre informationer, der tilvejebringes som led rutinen for ændring af grundlæggende flyvedata, og kriterierne for, hvornår de skal tilvejebringes, skal fastlægges i en bilateral aftale.

6.2. Regler for anvendelse

6.2.1. Rutinen for ændring af grundlæggende flyvedata må kun ændres for en flyvning, der tidligere er blevet anmeldt ved en rutine for grundlæggende flyvedata.

6.2.2. En rutine for ændring af grundlæggende flyvedata iværksættes automatisk i overensstemmelse med de bilateralt aftalte kriterier.

6.2.3. Den enhed, der har leveret dataene, får meddelelse om, at rutinen for ændring af grundlæggende flyvedata er afsluttet, herunder en bekræftelse fra den modtagende enhed.

6.2.4. Hvis ikke det bekræftes. at en rutine for ændring af grundlæggende flyvedata er afsluttet i overensstemmelse med de gældende krav til tjenestekvaliteten, modtager den kompetente arbejdsplads i den enhed, der har leveret dataene, en advarsel.

6.2.5. Informationerne i en ændring af grundlæggende flyvedata skal gøres tilgængelige for den kompetente arbejdsplads i den modtagende enhed.

DEL C: KRAV TIL VALGFRIE RUTINER, SOM INFORMATIONSUDVEKSLINGSSYSTEMET SKAL KUNNE UDFØRE

1. ANMELDELSE OG KOORDINATION FØR AFGANG

1.1. Berørte flyveinformationer

1.1.1. Rutinen for anmeldelse og koordination før afgang skal mindst omfatte følgende informationer:

— luftfartøjsidentifikation

— SSR-mode og -kode (hvis de foreligger)

— afgangsflyveplads

— forventet starttid eller estimatdata, efter bilateral aftale

— destinationsflyveplads

— luftfartøjsnummer og type.

1.1.2. Rutinen for anmeldelse og koordination før afgang fra en terminalområdekontrolenhed (TMA) eller en kontrolcentral skal omfatte følgende informationer:

— flyvningens art

— udstyrets egenskaber og status.

1.1.3. Informationerne om »udstyrets egenskaber og status« skal mindst omfatte evne til at operere ved RVSM og evne til at operere med en kanaladskillelse på 8,33 kHz.

1.1.4. Derudover kan informationerne om »udstyrets egenskaber og status« indeholde andre oplysninger i overensstemmelse med de bilaterale aftalebreve.

1.2. Regler for anvendelse

1.2.1. Rutinen for anmeldelse og koordination før afgang skal finde sted mindst én gang for hver flyvning, der kommer i betragtning, og som planmæssigt skal passere grænserne, når flyvetiden fra afgang til koordinationspunkt ikke tillader gennemførelse af rutinerne for indledende koordination eller anmeldelse.

1.2.2. Kriterierne for, hvilke flyvninger der kommer i betragtning for anmeldelse og koordination hen over grænsen før afgang, skal være i overensstemmelse med aftalebrevene.

1.2.3. Rutinen for anmeldelse og koordination før afgang skal udføres igen, hver gang der før afgangen sker en ændring med nogen del af de data, der har været omfattet af den foregående anmeldelse og koordination før afgang.

1.2.4. Den overdragende enhed får meddelelse om, at rutinen for anmeldelse og koordination før afgang er afsluttet, herunder en bekræftelse fra den modtagende enhed.

1.2.5. Hvis ikke det bekræftes, at rutinen for anmeldelse og koordination før afgang er afsluttet i overensstemmelse med de gældende krav til tjenestekvaliteten, modtager den arbejdsplads, der i den overdragende enhed er ansvarlig for, at flyvningen anmeldes/koordineres, en advarsel.

1.2.6. Informationerne i anmeldelse og koordination før afgang skal gøres tilgængelige for den kompetente arbejdsplads i underretningsenheden.

2. FREKVENSÆNDRING

2.1. Berørte flyveinformationer

2.1.1. En frekvensændringsrutine skal mindst omfatte følgende informationer:

— luftfartøjsidentifikation.

2.1.2. Frekvensændringsrutinen skal omfatte følgende informationer, i det omfang de foreligger:

— frigivelsesindikation

— klareret flyveniveau

— anvist kurs eller direkte klarering

— anvist hastighed

— anvist op- eller nedstigningsvinkel.

2.1.3. Foreligger der en bilateral aftale om det, skal en frekvensændringsrutine indeholde følgende data:

— aktuel kursposition

— foreskreven frekvens.

2.2. Regler for anvendelse

2.2.1. Frekvensændringsrutinen skal iværksættes manuelt af den overdragende flyveleder.

2.2.2. Den overdragende enhed får meddelelse om, at frekvensændringsrutinen er afsluttet, herunder en bekræftelse fra den modtagende enhed.

2.2.3. Hvis ikke det bekræftes, at frekvensændringsrutinen er afsluttet i overensstemmelse med de gældende krav til tjenestekvaliteten, modtager den kompetente arbejdsplads i den overdragende flyvekontrolenhed en advarsel.

2.2.4. Informationerne om frekvensændring skal omgående gøres tilgængelige for den overtagende flyveleder.

3. OVERGANG TIL MANUELT STYRET KOMMUNIKATION

3.1. Berørte flyveinformationer

3.1.1. Rutinen overgang til manuelt styret kommunikation skal mindst omfatte følgende informationer:

3.2. Regler for anvendelse

3.2.1. Den overtagende enhed tager initiativ til at iværksætte rutinen for overgang til manuelt styret kommunikation, når kommunikationen er bragt i stand.

3.2.2. Den modtagende flyvekontrolenhed får meddelelse om, at rutinen for overgang til manuelt styret kommunikation er afsluttet, herunder en bekræftelse fra den overdragende enhed.

3.2.3. Hvis ikke afslutningen af rutinen for overgang til manuelt styret kommunikation bekræftes i overensstemmelse med de gældende krav til tjenestekvaliteten, modtager den kompetente arbejdsplads i den overtagende flyvekontrolenhed en advarsel.

3.2.4. Informationerne om overgang til manuelt styret kommunikation skal omgående forelægges for flyvelederen i den overdragende enhed.

4. ANMELDELSE AF PASSAGEHENSIGT

4.1. Berørte flyveinformationer

4.1.1. Rutinen for anmeldelse af passagehensigt skal mindst omfatte følgende informationer:

— luftfartøjsidentifikation

— SSR-mode og -kode

— luftfartøjsnummer og -type

— identifikationskode for den kompetente sektor

— passageflyvevej, herunder forventede tidspunkter og flyveniveauer for hvert punkt på flyvevejen.

4.2. Regler for anvendelse

4.2.1. En rutine for anmeldelse af passagehensigt skal indledes manuelt af flyvelederen eller automatisk som beskrevet i aftalebrevene.

4.2.2. Den anmeldende enhed får meddelelse om, at rutinen for anmeldelse af passagehensigt er afsluttet, herunder en bekræftelse fra underretningsenheden.

4.2.3. Hvis ikke afslutningen af rutinen for anmeldelse af passagehensigt bekræftes i overensstemmelse med de gældende krav til tjenestekvaliteten, modtager den anmeldende enhed en advarsel

4.2.4. Informationerne i en rutine for anmeldelse af passagehensigt skal gøres tilgængelige for den kompetente arbejdsplads i underretningsenheden.

5. ANMODNING OM PASSAGEKLARERING

5.1. Berørte flyveinformationer

5.1.1. Rutinen for anmodning om passageklarering skal mindst omfatte følgende informationer:

— luftfartøjsidentifikation

— SSR-mode og -kode

— luftfartøjsnummer og -type

— identifikationskoden for den kompetente sektor

— passageflyvevej, herunder forventede tidspunkter og flyveniveauer for hvert punkt på flyvevejen.

5.1.2. Hvis det er aftalt bilateralt, skal en anmodning om passageklarering oplyse udstyrets egenskaber og status.

5.1.3. Informationerne om »udstyrets egenskaber og status« skal mindst omfatte evne til at operere ved RVSM.

5.1.4. Oplysningerne om »udstyrets egenskaber og status« kan indeholde andre punkter efter bilateral aftale.

5.2. Regler for anvendelse

5.2.1. Anmodning om passageklarering indledes på flyvelederens initiativ i overensstemmelse med vilkårene i aftalebrevene.

5.2.2. Den anmodende enhed får meddelelse om, at en rutine for anmodning om passageklarering er afsluttet, herunder en bekræftelse fra den enhed, der har modtaget anmodningen.

5.2.3. Hvis ikke det bekræftes, at en rutine for anmodning om passageklarering er afsluttet i overensstemmelse med de gældende krav til tjenestekvaliteten, modtager den kompetente arbejdsplads i den anmodende enhed en advarsel.

5.2.4. Informationerne i en anmodning om passageklarering skal gøres tilgængelige for den kompetente arbejdsplads i den enhed, der har modtaget anmodningen.

5.3. Operationelt svar

5.3.1. En rutine for anmodning om passageklarering besvares ved:

— en accept af den foreslåede definition af flyvevej/luftrumspassage eller

— et modforslag med definition af en anden flyvevej/luftrumspassage som anført i afsnit 6 eller

— en afvisning af den foreslåede definition af flyvevej/luftrumspassage

5.3.2. Hvis der ikke er indløbet et operationelt svar inden for et bilateralt aftalt tidsrum udsendes der en advarsel på den kompetente arbejdsplads i den anmodende enhed.

6. MODFORSLAG OM PASSAGE

6.1. Berørte flyveinformationer

6.1.1. Det skal sikres, at rutinen for modforslag om passage knytter an til den forudgående koordination af samme flyvning.

6.1.2. Rutinen for modforslag om passage skal mindst omfatte følgende informationer:

— luftfartøjsidentifikation

— passageflyvevej, herunder forventede tidspunkter og flyveniveauer for hvert punkt på flyvevejen.

6.2. Regler for anvendelse

6.2.1. Modforslaget skal indeholde forslag til nyt flyveniveau og/eller ny flyvevej.

6.2.2. Den modforslagsstillende enhed får meddelelse om, at rutinen for modforslag om passage er afsluttet, herunder en bekræftelse fra den oprindeligt anmodende enhed.

6.2.3. Hvis ikke det bekræftes, at en rutine for modforslag om passage er afsluttet i overensstemmelse med de gældende krav til tjenestekvaliteten, modtager den kompetente arbejdsplads i den modforslagsstillende enhed en advarsel.

6.2.4. Informationerne i en rutine for modforslag om passage skal gøres tilgængelige for den kompetente arbejdsplads i den oprindeligt anmodende enhed.

6.3. Operationelt svar

6.3.1. Bekræftelse af, at bearbejdningen af informationerne i modforslaget om passage er fuldført i den oprindeligt anmodende enhed, følges op med et operationelt svar fra den oprindeligt anmodende enhed.

6.3.2. Det operationelle svar på et modforslag om passage skal være enten en accept eller en afvisning.

6.3.3. Hvis der ikke er indløbet et operationelt svar inden for et bilateralt aftalt tidsrum udsendes der en advarsel på den kompetente arbejdsplads i den modforslagsstillende enhed.

7. AFLYSNING AF PASSAGE

7.1. Berørte flyveinformationer

7.1.1. Det skal sikres, at en rutine for aflysning af passage knytter an til den forudgående anmeldelse eller koordination, der aflyses.

7.2. Regler for anvendelse

7.2.1. Rutinen for aflysning af passage iværksættes af den enhed, der er ansvarlig for flyvningen, når en af følgende situationer forekommer:

— Den flyvning, der forud er anmeldt ved en rutine for grundlæggende flyvedata, vil alligevel ikke komme ind i underretningsenhedens luftrum eller er ikke længere af interesse for underretningsenheden.

— Passagen vil ikke blive gennemført ad den flyvevej, der er angivet i informationerne i passageanmeldelsen.

— Passagen vil ikke blive gennemført på de vilkår, der er under forhandling, eller på de betingelser, der er aftalt efter en dialog om luftrumspassage.

7.2.2. En rutine for aflysning af passage skal udløses automatisk eller manuelt ved input fra en flyveleder i overensstemmelse med aftalebrevene.

7.2.3. Den aflysende enhed får meddelelse om, at rutinen for aflysning af passage er afsluttet, herunder en bekræftelse fra den enhed, der har modtaget anmeldelsen eller anmodningen.

7.2.4. Hvis ikke det bekræftes, at en rutine for aflysning af passage er afsluttet i overensstemmelse med de gældende krav til tjenestekvaliteten, modtager den kompetente arbejdsplads i den aflysende enhed en advarsel.

7.2.5. Informationerne i en rutine for aflysning af passage skal gøres tilgængelige for den kompetente arbejdsplads i den enhed, der har modtaget anmeldelsen eller anmodningen.

BILAG II

Krav til tjenestekvalitet

(jf. artikel 4)

1. Tilgængelighed, pålidelighed, datasikkerhed og dataintegritet

1.1. Informationsudvekslingsudstyret skal stå til rådighed i enhedens arbejdstid.

1.2. Eventuelle planlagte nedlukningsperioder skal aftales mellem de to berørte enheder.

1.3. Informationsudvekslingsforbindelsen skal have en pålidelighed på mindst 99,86 %.

1.4. For de informationer, der udveksles gennem informationsudvekslingsudstyret, skal integriteten og sikkerheden holdes på et rimeligt niveau i overensstemmelse med anerkendt praksis.

2. Svartider

2.1. Svartiderne defineres som den tid, der går mellem, at rutinen iværksættes, og at den påkrævede bekræftelse foreligger i den iværksættende enhed.

2.2. Når der er krav om operationelle svar, indgår disse ikke i svartiderne.

2.3. Der aftales bilateralt en maksimal svartid, inden der genereres en advarsel.

BILAG III

Sikkerhedskrav

(jf. artikel 6)

1. Informationsudvekslingssystemerne og talekommunikationsforbindelserne mellem anlæg på landjorden skal være konstrueret på en måde, som i den udstrækning, det er praktisk gennemførligt, udelukker muligheden af samtidige svigt.

2. Interoperabilitets- og præstationskravene i bilag I, del B, afsnit 3.2.4, 3.2.5, 4.2.3, 4.2.4, 5.2.3, 5.2.4, 6.2.3 og 6.2.4, gælder også som sikkerhedskrav.

3. For rutinerne for rettelser til koordination, afbrydelse af koordination, grundlæggende flyvedata og ændring af grundlæggende flyvedata gælder tjenestekvalitetskravene i bilag II også som sikkerhedskrav.

BILAG IV

DEL A: KRAV TIL VURDERING AF OVERENSSTEMMELSE ELLER ANVENDELSESEGNETHED FOR DE KOMPONENTER, DER NÆVNES I ARTIKEL 7

1. Verifikationen skal påvise, at komponenterne lever op til interoperabilitets- og præstations-, tjenestekvalitets- og sikkerhedskravene i denne forordning eller er anvendelsesegnede i testmiljøet.

2. Overensstemmelsesvurderingen tilrettelægges af fabrikanten, som herunder bl.a. skal:

   — fastlægge et velegnet testmiljø

   — verificere, at testplanen beskriver komponenterne i testmiljøet

   — verificere, at testplanen omfatter alle gældende krav

   — sikre, at der er god sammenhæng og at den tekniske kvalitet er høj i den tekniske dokumentation og testplanen

   — planlægge testens forløb, personaleressourcerne samt installation og konfiguration af testplatformen

   — udføre inspektioner og test efter testplanens specifikationer

   — skrive en rapport, hvor resultaterne af inspektioner og test forelægges.

3. Fabrikanten skal sikre, at de komponenter, der varetager informationsudvekslinger, som tilvejebringer grundlaget for rutinerne for anmeldelse, koordination og overdragelse af flyvninger samt rutinen for civil-militær koordination, opfylder denne forordnings krav til interoperabilitet og præstationer, tjenestekvalitet og sikkerhed i testmiljøet.

4. Når verifikationen af overensstemmelsen eller anvendelsesegnetheden er fuldført med tilfredsstillende resultat, skal fabrikanten på eget ansvar udforme en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed, hvori de krav i forordningen, som komponenten opfylder, og de dertil knyttede anvendelsesbetingelser specificeres, jf. interoperabilitetsforordningens bilag III, afsnit 3.

DEL B: KRAV TIL VERIFIKATION AF DE SYSTEMER, DER NÆVNES I ARTIKEL 8, STK. 1

1. Systemverifikationen skal påvise systemernes overensstemmelse med denne forordnings krav til interoperabilitet og præstationer, tjenestekvalitet og sikkerhed i et simuleret miljø, der svarer til disse systemers driftsomgivelser.

2. Verifikationen af systemer, der varetager informationsudvekslinger, som tilvejebringer grundlaget for rutinerne for anmeldelse, koordination og overdragelse af flyvninger samt rutinen for civil-militær koordination, skal udføres efter velegnede og anerkendte testmetoder.

3. Testværktøj til verifikation af systemer, der varetager informationsudvekslinger, som tilvejebringer grundlaget for rutinerne for anmeldelse, koordination og overdragelse af flyvninger samt rutinen for civil-militær koordination, skal være udstyret med egnede funktioner.

4. Verifikationen af systemer, der varetager informationsudvekslinger, som tilvejebringer grundlaget for rutinerne for anmeldelse, koordination og overdragelse af flyvninger samt rutinen for civil-militær koordination, skal resultere i det indhold af den tekniske beskrivelse, der forlanges i interoperabilitetsforordningens bilag IV, afsnit 3, samt:

   — en beskrivelse af systemkonstruktionen

   — en rapport om de inspektioner og test, der er gennemført inden ibrugtagningen af systemet.

5. Verifikationen tilrettelægges af luftfartstjenesteudøveren, som herunder bl.a. skal:

— fastlægge et velegnet simuleret driftsmæssigt og teknisk miljø, der svarer til det virkelige driftsmiljø

— verificere, at testplanen beskriver, hvordan informationsudvekslingerne i rutinerne for anmeldelse, koordination og overdragelse af flyvninger samt rutinen for civil-militær koordination integreres i systemet, der afprøves i et simuleret driftsmæssigt og teknisk miljø

— verificere, at testplanen omfatter alle denne forordnings krav til interoperabilitet og præstationer, tjenestekvalitet og sikkerhed

— sikre, at der er god sammenhæng, og at den tekniske kvalitet er høj i den tekniske dokumentation og testplanen

— planlægge testens forløb, personaleressourcerne samt installation og konfiguration af testplatformen

— udføre inspektioner og test efter testplanens specifikationer

— skrive en rapport, hvor resultaterne af inspektioner og test forelægges.

6. Luftfartstjenesteudøveren skal sikre, at det informationsudvekslingsudstyr, der varetager rutinerne anmeldelse, koordination og overdragelse af flyvninger samt rutinen for civil-militær koordination, opfylder denne forordnings krav til interoperabilitet og præstationer, tjenestekvalitet og sikkerhed i systemer, der drives i et simuleret driftsmiljø.

7. Når verifikationen af overensstemmelsen er fuldført med tilfredsstillende resultat, udarbejder luftfartstjenesteudøveren en EF-erklæring om systemverifikation og forelægger den for den nationale tilsynsmyndighed sammen med den tekniske beskrivelse, jf. interoperabilitetsforordningens artikel 6.

DEL C: KRAV TIL VERIFIKATION AF DE SYSTEMER, DER NÆVNES I ARTIKEL 8, STK. 2

1. Systemverifikationen skal påvise systemernes overensstemmelse med denne forordnings krav til interoperabilitet og præstationer, tjenestekvalitet og sikkerhed i et simuleret miljø, der svarer til disse systemers driftsomgivelser.

2. Verifikationen af systemer, der varetager informationsudvekslinger, som tilvejebringer grundlaget for rutinerne for anmeldelse, koordination og overdragelse af flyvninger samt rutinen for civil-militær koordination, skal udføres efter velegnede og anerkendte testmetoder.

3. Testværktøj til verifikation af systemer, der varetager informationsudvekslinger, som tilvejebringer grundlaget for rutinerne for anmeldelse, koordination og overdragelse af flyvninger samt rutinen for civil-militær koordination, skal være udstyret med egnede funktioner.

4. Verifikationen af systemer, der varetager informationsudvekslinger, som tilvejebringer grundlaget for rutinerne for anmeldelse, koordination og overdragelse af flyvninger samt rutinen for civil-militær koordination, skal resultere i det indhold af den tekniske beskrivelse, der forlanges i interoperabilitetsforordningens bilag IV, afsnit 3, samt:

— en beskrivelse af systemkonstruktionen

— en rapport om de inspektioner og test, der er gennemført inden ibrugtagningen af systemet.

5. Luftfartstjenesteudøveren skal fastlægge et velegnet simuleret driftsmæssigt og teknisk miljø, der svarer til det virkelige driftsmiljø, og lade et bemyndiget organ udføre verifikationen.

6. Verifikationen tilrettelægges af det bemyndigede organ, som herunder bl.a. skal:

— verificere, at testplanen beskriver, hvordan informationsudvekslingerne i rutinerne for anmeldelse, koordination og overdragelse af flyvninger samt rutinen for civil-militær koordination integreres i systemet, der afprøves i et simuleret driftsmæssigt og teknisk miljø

— verificere, at testplanen omfatter alle denne forordnings krav til interoperabilitet og præstationer, tjenestekvalitet og sikkerhed

— sikre, at der er god sammenhæng og at den tekniske kvalitet er høj i den tekniske dokumentation og testplanen

— planlægge testens forløb, personaleressourcerne samt installation og konfiguration af testplatformen

— udføre inspektioner og test efter testplanens specifikationer

— skrive en rapport, hvor resultaterne af inspektioner og test forelægges.

7. Det bemyndigede organ skal sikre, at det informationsudvekslingsudstyr, der varetager rutinerne anmeldelse, koordination og overdragelse af flyvninger samt rutinen for civil-militær koordination, opfylder denne forordnings krav til interoperabilitet og præstationer, tjenestekvalitet og sikkerhed i systemer, der drives i et simuleret driftsmiljø.

8. Når verifikationsopgaverne er fuldført med tilfredsstillende resultat, skal det bemyndigede organ udarbejde en overensstemmelsesattest, for så vidt angår de udførte opgaver.

9. Derefter udarbejder luftfartstjenesteudøveren en EF-erklæring om systemverifikation og forelægger den for den nationale tilsynsmyndighed sammen med den tekniske beskrivelse, jf. interoperabilitetsforordningens artikel 6.

BILAG V

Betingelser som omhandlet i artikel 8

1. Luftfartstjenesteudøveren skal have interne rapporteringsmetoder, der sikrer og påviser, at verifikationsarbejdet udføres upartisk og uafhængigt.

2. Luftfartstjenesteudøveren skal sørge for, at verifikationspersonalet udfører kontrolarbejdet med den største faglige integritet og tekniske kompetence, og at det ikke udsættes for pression eller incitamenter, navnlig af økonomisk art, som kunne få indvirkning på deres vurdering eller på resultaterne af deres kontrolarbejde, især fra personer eller grupper af personer, der har interesse i verifikationsresultaterne.

3. Luftfartstjenesteudøveren skal sørge for, at verifikationspersonalet har adgang til udstyr, der sætter det i stand til at udføre det fornødne kontrolarbejde korrekt.

4. Luftfartstjenesteudøveren skal sørge for, at verifikationspersonalet har en solid teknisk og faglig uddannelse, tilfredsstillende kendskab til kravene til de verifikationer, de skal udføre, tilstrækkelig erfaring med den type arbejde og færdighed i at udarbejde erklæringer, registreringer og rapporter, der påviser, at verifikationerne er udført.

5. Luftfartstjenesteudøveren skal sørge for, at verifikationspersonalet er i stand til at udføre kontrolarbejdet upartisk. Deres aflønning må hverken afhænge af, hvor mange kontrolopgaver de udfører, eller af, hvordan de falder ud.