KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 1032/2006

av den 6 juli 2006

om krav avseende automatiska system för utbyte av färdplansdata för anmälan, samordning och överlämning av flygningar mellan enheter för flygkontrolltjänst

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst (”förordning om driftskompatibilitet”) ([1]), särskilt artikel 3.1,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (”ramförordningen”) ([2]), särskilt artikel 8.2, och

av följande skäl:

(1) För att flygledningstjänsten skall fungera väl krävs säkra och effektiva metoder för anmälan, samordning och överlämning av flygningar mellan enheter för flygkontrolltjänst. För att man skall kunna inrätta sådana metoder inom det europeiska nätverket för flygledningstjänst (*European Air Traffic Management Network* – EATMN) måste färdplansdata kunna utbytas automatiskt mellan färdplansdatasystem. En genomgång av det nuvarande läget i gemenskapen visar att dessa metoder ännu inte har nått en tillfredsställande nivå i en del medlemsstater och därför måste förbättras. Det måste därför fastläggas krav avseende färdplansdatasystem. Kraven gäller driftskompatibilitet, prestanda och driftskvalitet hos systemens funktioner för utbyte av färdplansdata.

(2) Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol) har i enlighet med artikel 8.1 i förordning (EG) nr 549/2004 fått kommissionens uppdrag att utarbeta krav avseende automatiska system för utbyte av färdplansdata för anmälan, samordning och överlämning av flygningar. Den här förordningen bygger på den rapport av den 31 mars 2005 som blev resultatet av uppdraget.

(3) Eurocontrol-standarden för utbyte online av data finns som bilaga till kommissionens förordning (EG) nr 2082/2000 av den 6 september 2000 om antagande av Eurocontrol-standarder och om ändring av direktiv 97/15/EG om antagande av Eurocontrol-standarder och om ändring av rådets direktiv 93/65/EEG ([3]). Enligt förordningen blev det obligatoriskt att följa standarden inom gemenskapen vid anskaffning av nya färdplansdatasystem. Eftersom förordning (EG) nr 2082/2000 upphörde att gälla den 20 oktober 2005 måste gemenskapslagstiftningen uppdateras för att enhetliga bestämmelser skall kunna upprätthållas inom luftfartsområdet.

(4) Denna förordning bör inte omfatta militära operationer och militär träning som avses i artikel 1.2 i förordning (EG) nr 549/2004.

(5) I ett uttalande från medlemsstaterna om militära frågor avseende det gemensamma europeiska luftrummet ([4]) förklarade medlemsstaterna att de skall samarbeta med varandra, med beaktande av nationella militära krav, så att systemet för en flexibel användning av luftrummet tillämpas fullt ut och enhetligt i alla medlemsstater av alla användare av luftrummet.

(6) För att man skall kunna tillämpa en flexibel användning av luftrummet enligt definitionen i artikel 2.22 i förordning (EG) nr 549/2004, måste man inrätta system för rättidigt utbyte av färdplansdata mellan flygtrafikledningsenheter och enheter för militär kontroll.

(7) För att enhetliga färdplansdata skall kunna tillhandahållas vid både den överlämnande och den mottagande enheten, och för att samordningen av planerade överlämningar av flygningar skall kunna stödjas, bör områdeskontrollerna (ACC-enheterna) införa automatiserade rutiner för anmälan och inledande samordning. Sådana rutiner ingår i de standarder som fastställs i förordning (EG) nr 2082/2000 och bör därför följas från det att den här förordningen träder i kraft.

(8) Färdplansdata som överförs under den inledande samordningsfasen bör hållas uppdaterade. Automatiserade rutiner bör därför införas successivt så att det är möjligt att uppdatera data om flygningar som tidigare omfattats av inledande samordning, eller så att samordningen av en flygning kan avbrytas när den accepterande enheten inte längre berörs av flygningen.

([1]) EUT L 96, 31.3.2004, s. 26.
([2]) EUT L 96, 31.3.2004, s. 1.
([3]) EGT L 254, 9.10.2000, s. 1.
([4]) EUT L 96, 31.3.2004, s. 9.

(9) Även andra enheter för flygkontrolltjänst än områdeskontroller (ACC-enheter) kan ha nytta av införandet av automatiserade rutiner för anmälan, inledande samordning, uppdatering av samordning och avbrytande av samordning av flygningar. Om även dessa övriga enheter väljer att införa de automatiserade rutinerna, gör behovet av driftskompatibilitet hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst (EATMN) att de måste tillämpa samma krav som dem som gäller för områdeskontroller (ACC-enheter).

(10) Ett rättidigt utbyte av färdplansdata mellan flygtrafikledningsenheter och enheter för militär kontroll bör bygga på ett successivt införande av automatiserade rutiner. Mellan sådana civila och militära enheter bör man som ett första steg införa överföring av grundläggande färdplansdata med möjlighet till löpande uppdatering.

(11) Man har funnit att det går att automatisera fler rutiner som ytterligare skulle stärka samordningen mellan enheter för flygkontrolltjänst eller mellan flygtrafikledningsenheter och enheter för militär kontroll. Om dessa enheter väljer att införa ytterligare automatiserade rutiner, gör behovet av driftskompatibilitet hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst (EATMN) att de måste tillämpa harmoniserade krav för dessa rutiner.

(12) Genomförandet av denna förordning bör möjliggöra fortsatt utveckling i riktning mot högre nivåer av driftskompatibilitet.

(13) För att verksamhetens säkerhetsnivå skall kunna bibehållas eller förbättras bör medlemsstaterna åläggas se till att berörda parter genomför en säkerhetsbedömning som omfattar identifiering av riskområden, riskbedömning och kompenserande åtgärder för riskreducering. För ett harmoniserat införande av dessa rutiner för de system som omfattas av den här förordningen måste man specificera säkerhetskrav för alla obligatoriska krav som rör driftskompatibilitet, prestanda och driftskvalitet.

(14) Enligt artikel 3.3 d i förordning (EG) nr 552/2004 skall man i genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet beskriva de särskilda förfaranden som skall användas för att bedöma komponenternas överensstämmelse med fastställda krav eller lämplighet, och för att kontrollera systemen.

(15) Enligt artikel 10.1 och 10.2 i förordning (EG) nr 552/2004 får datumen för tillämpningen av övergångsbestämmelserna anges i de aktuella genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitet.

(16) Leverantörer av flygtrafiktjänster och tillverkare bör beredas tid för att utveckla nya komponenter och system som uppfyller de nya tekniska kraven.

(17) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från kommittén för det gemensamma luftrummet som inrättats genom artikel 5 i förordning (EG) nr 549/2004.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. Denna förordning innehåller bestämmelser om krav avseende automatiskt utbyte av färdplansdata för anmälan, samordning och överlämning av flygningar mellan enheter för flygkontrolltjänst och för samordning mellan civila och militära enheter.

2. Denna förordning gäller

a) sådana färdplansdatasystem som betjänar enheter för flygkontrolltjänst för allmän flygtrafik,

b) system för utbyte av färdplansdata som tjänar som underlag för rutiner för samordning mellan flygtrafikledningsenheter och enheter för militär kontroll.

3. Förordningen gäller inte utbyte av färdplansdata mellan enheter för flygkontrolltjänst som betjänas av sådana färdplansdatasystem som avses i punkt 2 för vilka de färdplansdata som omfattas av denna förordning behandlas i ett gemensamt system.

Artikel 2

Definitioner

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

2. I tillägg till de definitioner som avses i punkt 1 gäller följande definitioner:

1. *anmälan:* överföring av data från en överlämnande enhet för att uppdatera systemet hos en mottagande enhet som förberedelse för en samordning.

2. *samordning:* samordning mellan enheter för flygkontrolltjänst av planerade passager av flygningar över en gemensam gräns i syfte att säkerställa flygsäkerheten.

3. *flygkontrollenhet (nedan kallad "ATC-enhet"):* beroende på sammanhanget antingen en enhet för områdeskontroll, terminalkontroll eller flygplatskontroll.

4. *samordning mellan civila och militära enheter:* samordning mellan civila och militära parter med befogenhet att fatta beslut och träffa överenskommelser om åtgärder.

5. *färdplansdatasystem:* den del av ett flygtrafikledningssystem som tar emot och automatiskt bearbetar färdplansdata och tillhörande meddelanden och därefter vidarebefordrar dem till ATC-enheternas arbetspositioner.

6. *flygtrafikledningsenhet (nedan kallad "ATS-enhet"):* en civil eller militär enhet som ansvarar för att tillhandahålla flygtrafikledning.

7. *enhet för militär kontroll:* fast eller mobil militär enhet som kontrollerar militär flygtrafik och/eller bedriver annan verksamhet vars karaktär gör att den kräver reservering eller begränsning av luftrummet.

8. *överlämnande enhet:* ATC-enhet som är i färd med att överlåta ansvaret för en flygkontrolltjänst avseende ett givet luftfartyg till nästa ATC-enhet längs flygvägen.

9. *mottagande enhet:* ATC-enhet som tar emot data.

10. *gräns:* horisontellt eller vertikalt plan som avgränsar det luftrum inom vilket en ATC-enhet tillhandahåller flygtrafikledning.

11. *områdeskontroll (nedan kallad "ACC-enhet"):* enhet för tillhandahållande av flygtrafikledning för kontrollerade flygningar inom dess geografiska ansvarsområde.

12. *arbetsposition:* arbetsplats med möbler och teknisk utrustning där personal inom flygtrafikledningstjänsten utför sina arbetsuppgifter.

13. *färdplan:* detaljerad information som lämnas in till en ATS-enhet och som beskriver ett luftfartygs planerade flygning eller del av en flygning.

14. *varning:* meddelande som visas vid en arbetsposition när den automatiska samordningen har drabbats av ett fel.

15. *ATS-beräkning:* samordningspunkt (COP), den beräknade tidpunkt när luftfartyget kommer att befinna sig där samt förväntad flygnivå i samordningspunkten (COP).

16. *sekundär övervakningsradar (i fortsättningen kallad SSR):* övervakningsradar som arbetar med sändare eller mottagare och transpondrar.

17. *samarbetsavtal:* överenskommelse (*Letter of Agreement* – LoA) mellan två angränsande ATC-enheter där det anges hur deras respektive ansvar för flygkontrolltjänsterna skall samordnas.

18. *överlämningspunkt:* punkt i ett luftfartygs flygväg i vilken ansvaret för tillhandahållande av flygtrafikledning till luftfartyget överlämnas från en ATC-enhet till nästa.

19. *data för samordning:* data av betydelse för operativ personal vid anmälan, samordning och överlämning av flygningar, och vid samordning mellan civila och militära enheter.

20. *flygnivå för överlämning:* vid planflykt den flygnivå som överenskommits vid samordningen, eller den klarerade flygnivå luftfartyget håller på att inta om det befinner sig i stig- eller sjunkfasen i samordningspunkten (COP).

21. *accepterande enhet:* ATC-enhet som står näst i tur att ta över kontrollen av ett luftfartyg.

22. *samordningspunkt (nedan kallad "COP"):* punkt som ligger på eller nära den gräns som används av ATC-enheterna och som samordningen hänför sig till.

23. *underrättad enhet:* ATC-enhet som har tagit emot data i en anmälan.

24. *korrelering:* färdplansdata kopplas samman med radarspåret för samma flygning.

25. *överlämning:* bemyndigande ("*release*") från den flygledare som överlämnar ett luftfartyg till flygledaren vid den accepterande enheten att lämna klareringar till luftfartyget innan det passerar överlämningspunkten.

26. *tillgänglighet:* den grad med vilken ett system eller en komponent är funktionsduglig och tillgänglig när den behövs.

27. *tillförlitlighet:* sannolikhet för att markanläggningar fungerar inom givna toleranser.

Artikel 3

Krav avseende driftskompatibilitet och prestanda

1. Leverantörer av flygtrafiktjänster skall sörja för att de system som avses i artikel 1.2 a och som används i ACC-enheter uppfyller de krav avseende driftskompatibilitet och prestanda som är angivna i delarna A och B i bilaga I.

2. Leverantörer av flygtrafiktjänster som i sitt samarbetsavtal har angett att de skall införa rutiner för anmälan, för inledande samordning, för uppdatering av samordning, för avbrytande av samordning, för grundläggande färdplansdata eller för uppdatering av grundläggande färdplansdata i förhållandet mellan ATC-enheter – ACC-enheter undantagna – skall sörja för att de system som avses i artikel 1.2 a uppfyller de krav avseende driftskompatibilitet och prestanda som är angivna i delarna A och B i bilaga I.

3. Leverantörer av flygtrafiktjänster som i sitt samarbetsavtal har angett att de skall införa rutiner för anmälan och samordning före start, för frekvensbyte eller för övergång till manuellt styrd kommunikation, skall sörja för att de system som avses i artikel 1.2 a uppfyller de krav avseende driftskompatibilitet och prestanda som är angivna i delarna A och C i bilaga I.

4. Medlemsstaterna skall sörja för att de system som avses i artikel 1.2 b i fråga om rutinerna för grundläggande färdplansdata och uppdatering av grundläggande färdplansdata uppfyller de krav avseende driftskompatibilitet och prestanda som är angivna i delarna A och B i bilaga I.

5. När ATS-enheter och enheter för militär kontroll i sina respektive system, som avses i artikel 1.2 b, har infört rutiner för anmälan om planerad passage, för begäran om klarering av passage, för förslag om alternativ passage eller för annullering av passage, skall medlemsstaterna sörja för att dessa system uppfyller de krav avseende driftskompatibilitet och prestanda som är angivna i delarna A och C i bilaga I.

Artikel 4

Krav på driftskvalitet

1. En leverantör av flygtrafiktjänster skall sörja för att de system som avses i artikel 1.2 a uppfyller de krav på driftskvalitet som är angivna i bilaga II.

2. Medlemsstaterna skall sörja för att de system som avses i artikel 1.2 b uppfyller de krav på driftskvalitet som är angivna i bilaga II.

Artikel 5

Andra tillämpliga rutiner

1. För en flygning som omfattas av inledande samordning skall de överenskomna villkoren för överlämning vara operativt bindande för de båda ATC-enheterna, såvida inte samordningen avbryts eller uppdateras.

2. För en flygning som omfattas av uppdatering av samordning, skall de överenskomna villkoren för överlämning vara operativt bindande för de båda ATC-enheternas operativa verksamhet, såvida inte samordningen avbryts, eller villkoren uppdateras ytterligare.

3. Om inte slutförandet av rutinerna för uppdatering eller avbrytande av samordning bekräftas i enlighet med de tillämpliga kraven på driftskvalitet, skall den överlämnande enheten övergå till muntlig samordning.

Artikel 6

Säkerhetskrav

Medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att se till att alla ändringar i de existerande systemen för automatiskt utbyte av färdplansdata som omfattas av denna förordning eller införandet av nya system föregås av en säkerhetsbedömning, inklusive kartläggning av riskkällor, riskbedömning och riskreducering, som genomförs av berörda parter.

För denna säkerhetsbedömning skall säkerhetskraven i bilaga III gälla som minimikrav.

Artikel 7

Bedömning av systemkomponenters överensstämmelse eller lämplighet för användning

Tillverkare av komponenter till de system som avses i artikel 1.2 a och 1.2 b skall innan de lämnar en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet enligt artikel 5 i förordning (EG) nr 552/2004, göra en bedömning av dessa komponenters överensstämmelse eller lämplighet för användning i enlighet med bestämmelserna i del A i bilaga IV.

Artikel 8

Verifiering av system

1. Leverantörer av flygtrafiktjänster, som kan styrka att de uppfyller villkoren i bilaga V, skall verifiera de system som avses i artikel 1.2 a i enlighet med kraven i del B i bilaga IV.

2. Leverantörer av flygtrafiktjänster, som inte kan styrka att de uppfyller villkoren i bilaga V, skall i stället uppdra åt ett anmält organ att verifiera de system som avses i artikel 1.2 a. Verifieringen skall utföras i enlighet med kraven i del C i bilaga IV.

3. Medlemsstaterna skall sörja för att verifieringen av de system som avses i artikel 1.2 b visar att systemen uppfyller denna förordnings krav avseende driftskompatibilitet, prestanda, driftskvalitet och säkerhet.

Artikel 9

Efterlevnad

Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som krävs för att bestämmelserna i denna förordning skall efterlevas.

Artikel 10

Övergångsordning

1. I fråga om rutiner för anmälan och inledande samordning skall övergångsbestämmelserna i artikel 10.1 i förordning (EG) nr 552/2004 tillämpas på de system i det europeiska nätverket för flygledningstjänst (nedan kallat ”EATMN”) som avses i artikel 1.2 från och med ikraftträdandet av denna förordning.

I fråga om rutiner för uppdatering av samordning, avbrytande av samordning, grundläggande färdplansdata och uppdatering av grundläggande färdplansdata skall övergångsbestämmelserna gälla för EATMN-systemen från och med den 1 januari 2009.

2. Övergångsbestämmelserna i artikel 10.2 i förordning (EG) nr 552/2004 skall tillämpas på de system som avses i artikel 1.2 från och med den 31 december 2012.

Artikel 11

Ikraftträdande

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

Den skall tillämpas från och med den 1 januari 2009 på samtliga EATMN-system som avses i artikel 1.2 vad gäller rutiner för uppdatering av samordning, för avbrytande av samordning, för grundläggande färdplansdata och för uppdatering av grundläggande färdplansdata.

Den skall tillämpas från och med den 31 december 2012 på alla EATMN-system som avses i artikel 1.2 och som är i drift vid den tidpunkten.

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

Utfärdad i Bryssel den 6 juli 2006.

På kommissionens vägnar

Jacques BARROT

Vice ordförande

BILAGA I

Krav avseende driftskompatibilitet och prestanda

(som avses i artikel 3)

DEL A: ALLMÄNNA KRAV

1. SYSTEMKRAV

1.1 Systemet skall leverera alla data som behövs för presentation, bearbetning och sammanställning av systeminformation som utväxlas i de aktuella rutinerna.

1.2 När det gäller rutiner för anmälan, samordning och överlämning, samt för samordning mellan civila och militära enheter, skall systemet automatiskt kunna överföra färdplansdata samt ta emot, lagra, bearbeta, extrahera och leverera färdplansdata för presentation.

1.3 Systemet skall sända ut en varning när det uppstår ett fel i utrustningen för datautbyte eller när systemet upptäcker en avvikelse eller störning.

1.4 Systemet skall kunna skicka ut varningar till berörda arbetspositioner beträffande utbyte av systeminformation.

1.5 ATC-personalen skall med hjälp av systemet kunna uppdatera de flygdata som används i rutinerna.

1.6 Systemet skall kunna informera ATC-personalen om status hos aktuella rutiner för utbyte av systeminformation.

2. REGISTRERING AV DATA OM UTBYTE AV SYSTEMINFORMATION

2.1 Data om utbyte av systeminformation skall registreras av leverantören av flygtrafiktjänster på ett sådant sätt att registrerade data kan hämtas fram och visas.

DEL B: KRAV AVSEENDE OBLIGATORISKA RUTINER SOM BYGGER PÅ UTBYTE AV SYSTEMINFORMATION

1. ANMÄLAN

1.1 Krav avseende färdplansdata

1.1.1 Anmälan skall innehålla minst följande uppgifter:

— Luftfartygets beteckning.

— SSR-mod och SSR-kod (om uppgifter finns).

— Startflygplats.

— ATS-beräkning.

— Destinationsflygplats.

— Antal och typ av luftfartyg.

— Typ av flygning.

— Typ av utrustning och status.

1.1.2 I punkten ”Typ av utrustning och status” skall minst ingå information om utrustning för reducerade vertikala separationsminima (i fortsättningen kallade ”RVSM”) samt 8,33 kHz.

1.1.3 Punkten ”Typ av utrustning och status” kan innehålla ytterligare uppgifter enligt samarbetsavtalen.

1.2 Tillämpningsföreskrifter

1.2.1 Anmälan skall genomföras minst en gång för varje behörig flygning med planerad gränspassage, såvida inte flygningen omfattas av anmälan och samordning före start.

1.2.2 Behörighetskriterierna för anmälan av flygningars gränspassage skall överensstämma med samarbetsavtalen.

1.2.3 Om anmälan inte kan genomföras senast på en bilateralt överenskommen tidpunkt före den inledande samordningen, skall den integreras med den inledande samordningen.

1.2.4 I de fall anmälan utförs måste den föregå den inledande samordningen.

1.2.5 Anmälan skall göras på nytt närhelst någon av följande uppgifter ändras före den inledande samordningen:

— COP.

— Förväntad SSR-kod vid punkten för kontrollöverlämning.

— Destinationsflygplats.

— Typ av luftfartyg.

— Typ av utrustning och status.

1.2.6 Om man upptäcker en avvikelse mellan överförda data och motsvarande data i det mottagande systemet – eller om man inte får sådan information – vilken skulle nödvändiggöra en korrigerande åtgärd vid mottagandet av efterföljande data för den inledande samordningen, skall ett meddelande om detta skickas vidare till berörd arbetsposition för åtgärd.

1.3 Tidskriterier för initiering av anmälan.

1.3.1 Anmälan skall initieras ett fastställt antal minuter före den tidpunkt luftfartyget beräknas befinna sig vid en COP.

1.3.2 Vilka uppgifter som skall finnas i anmälan skall specificeras i samarbetsavtalen mellan de berörda ATC-enheterna.

1.3.3 De uppgifter som skall finnas i anmälan får fastläggas separat för varje COP.

2. INLEDANDE SAMORDNING

2.1 Krav avseende färdplansdata

2.1.1 Informationen för den inledande samordningen skall omfatta minst följande delar:

— Luftfartygets beteckning.

— SSR-mod och SSR-kod.

— Startflygplats.

— ATS-beräkning.

— Destinationsflygplats.

— Antal och typ av luftfartyg.

— Typ av flygning.

— Typ av utrustning och status.

2.1.2 I punkten ”Typ av utrustning och status” skall minst ingå information om utrustning för RVSM samt 8,33 kHz.

2.1.3 Punkten ”Typ av utrustning och status” kan innehålla ytterligare uppgifter enligt samarbetsavtalen.

2.2 Tillämpningsföreskrifter

2.2.1 Inledande samordning skall utföras för varje behörig flygning med planerad gränspassage.

2.2.2 Behörighetskriterierna för inledande samordning av flygningars gränspassage skall överensstämma med samarbetsavtalen.

2.2.3 Såvida inledande samordning inte redan initierats manuellt, skall den initieras automatiskt

— under loppet av en bilateralt överenskommen tidsperiod före den tidpunkt då luftfartyget beräknas befinna sig vid en COP, eller

— vid den tidpunkt då flygningen befinner sig på ett bilateralt överenskommet avstånd från en COP,

varvid initieringen skall ske i enlighet med samarbetsavtalen.

2.2.4 Inledande samordning av en flygning skall utföras bara en gång, såvida inte en samordning avbryts.

2.2.5 Efter avbrytande av en samordning får den inledande samordningen initieras på nytt med samma enhet.

2.2.6 Ett meddelande om att den inledande samordningen har slutförts, inklusive en bekräftelse från den mottagande enheten, skall skickas till den överlämnande enheten; flygningen skall då anses vara ”samordnad”.

2.2.7 Om inte slutförandet av den inledande samordningen bekräftas i enlighet med de tillämpliga kraven på driftskvalitet, skall en varning skickas till den arbetsposition som ansvarar för samordningen av flygningen i den överlämnande enheten.

2.2.8 Informationen för den inledande samordningen skall skickas till berörd arbetsposition i den mottagande enheten.

3. UPPDATERING AV SAMORDNING

3.1 Krav avseende färdplansdata

3.1.1 Rutinen för uppdatering av samordning skall säkerställa kopplingen till tidigare samordnade data.

3.1.2 Uppdateringen skall innehålla följande färdplansdata om de har ändrats:

— SSR-mod och SSR-kod.

— Beräknad tid och flygnivå.

— Typ av utrustning och status.

3.1.3 Om så har överenskommits bilateralt skall uppdateringen av data för samordningen innehålla följande uppgifter om de har ändrats:

— COP.

— Flygväg.

3.2 Tillämpningsföreskrifter

3.2.1 Uppdateringen av samordning kan ske en eller flera gånger med den enhet som samordnar flygningen vid respektive tidpunkt.

3.2.2 Uppdatering av samordning skall ske när

— den tidpunkt då luftfartyget beräknas befinna sig vid COP avviker med mer än ett bilateralt överenskommet värde från den tidpunkt som tidigare meddelats,

— uppgifterna om flygnivåer (en eller flera), SSR-kod eller typen av utrustning och status skiljer sig från vad som tidigare meddelats.

3.2.3 Om så har överenskommits bilateralt skall uppdatering av samordning ske när något av följande har ändrats:

— COP.

— Flygväg.

3.2.4 Ett meddelande om att uppdateringen av samordning har slutförts, inklusive en bekräftelse från den mottagande enheten, skall skickas till den överlämnande enheten.

3.2.5 Om inte slutförandet av uppdateringen av samordning bekräftas i enlighet med de tillämpliga kraven på driftskvalitet, skall en varning skickas till den arbetsposition som ansvarar för samordningen av flygningen i den överlämnande enheten.

3.2.6 Uppdateringen av samordning skall ske omedelbart efter motsvarande inmatning av nya data.

3.2.7 Uppdateringen av samordning skall upphöra efter det att flygningen har passerat en fastställd tid eller distans räknat från överlämningspunkten, varvid avbrytandet skall ske i enlighet med samarbetsavtalen.

3.2.8 Information för uppdatering av samordning skall skickas till berörd arbetsposition i den mottagande enheten.

4. AVBRYTANDE AV SAMORDNING

4.1 Krav avseende färdplansdata

4.1.1 Rutinen för avbrytande av en samordning skall säkerställa kopplingen till en tidigare gjord anmälan eller samordning.

4.2 Tillämpningsföreskrifter

4.2.1 Rutinen för avbrytande av samordning skall användas med en enhet, som mottagit en samordning, när

— enheten inte längre är den närmast efterföljande i samordningskedjan,

— färdplanen har annullerats i den avsändande enheten och det följaktligen inte längre är aktuellt med någon samordning,

— ett meddelande om avbrytande av samordningen inkommer från närmast föregående enhet längs flygvägen.

4.2.2 Rutinen för avbrytande av samordning får användas med en enhet, som mottagit en anmälan om flygning, när

— enheten inte längre är den närmast efterföljande i samordningskedjan,

— färdplanen har annullerats i den avsändande enheten och det följaktligen inte längre är aktuellt med någon samordning,

— ett meddelande om avbrytande av samordningen inkommer från närmast föregående enhet längs flygvägen,

— flygningen har drabbats av försening utan att den beräknade tiden går att uppdatera automatiskt.

4.2.3 Ett meddelande om att avbrytandet av samordningen har slutförts, inklusive en bekräftelse från den mottagande enheten, skall skickas till den överlämnande enheten.

4.2.4 Om inte slutförandet av avbrytandet av samordningen bekräftas i enlighet med de tillämpliga kraven på driftskvalitet, skall en varning skickas till den arbetsposition som ansvarar för samordningen av flygningen i den överlämnande enheten.

4.2.5 Information om avbrytandet av samordningen skall skickas till berörd arbetsposition i den underrättade enheten eller i den enhet med vilken samordningen har avbrutits.

5. GRUNDLÄGGANDE FÄRDPLANSDATA

5.1 Krav avseende färdplansdata

5.1.1 Informationen som ingår i rutinen för grundläggande färdplansdata skall omfatta minst följande delar:

— Luftfartygets beteckning.

— SSR-mod och SSR-kod.

5.1.2 Ytterligare information som lämnas inom ramen för grundläggande färdplansdata skall omfattas av bilaterala överenskommelser.

5.2 Tillämpningsföreskrifter

5.2.1 Rutinen för grundläggande färdplansdata skall utföras automatiskt för varje behörig flygning.

5.2.2 Behörighetskriterierna för grundläggande färdplansdata skall överensstämma med samarbetsavtalen.

5.2.3 Ett meddelande om att rutinen för grundläggande färdplansdata har slutförts, inklusive en bekräftelse från den mottagande enheten, skall skickas till den enhet som levererat data.

5.2.4 Om inte slutförandet av rutinen för grundläggande färdplansdata bekräftas i enlighet med de tillämpliga kraven på driftskvalitet, skall en varning skickas till berörd arbetsposition i den enhet som levererar data.

6. UPPDATERING AV GRUNDLÄGGANDE FÄRDPLANSDATA

6.1 Krav avseende färdplansdata

6.1.1 Uppdateringen av grundläggande färdplansdata skall säkerställa kopplingen till den flygning som tidigare omfattats av en rutin för grundläggande färdplansdata.

6.1.2 All ytterligare information som omfattas av rutinen för uppdatering av grundläggande färdplansdata, samt kriterierna för dess tillhandahållande, skall omfattas av en bilateral överenskommelse.

6.2 Tillämpningsföreskrifter

6.2.1 Uppdatering av grundläggande färdplansdata skall endast genomföras för flygningar som tidigare anmälts genom en rutin för grundläggande färdplansdata.

6.2.2 Uppdatering av grundläggande färdplansdata skall initieras automatiskt i överensstämmelse med de bilateralt överenskomna kriterierna.

6.2.3 Ett meddelande om att uppdateringen av grundläggande färdplansdata har slutförts, inklusive en bekräftelse från den mottagande enheten, skall skickas till den enhet som levererat data.

6.2.4 Om inte slutförandet av uppdateringen av grundläggande färdplansdata bekräftas i enlighet med de tillämpliga kraven på driftskvalitet, skall en varning skickas till berörd arbetsposition i den enhet som levererar data.

6.2.5 Informationen för uppdateringen av grundläggande färdplansdata skall skickas till berörd arbetsposition i den mottagande enheten.

DEL C: KRAV AVSEENDE YTTERLIGARE RUTINER SOM SKALL KUNNA UTFÖRAS VID UTBYTE AV SYSTEMINFORMATION

1. ANMÄLAN OCH SAMORDNING FÖRE START

1.1 Krav avseende färdplansdata

1.1.1 Informationen för anmälan och samordning före start skall omfatta minst följande delar:

— Luftfartygets beteckning.

— SSR-mod och SSR-kod (om uppgifter finns).

— Startflygplats.

— Beräknad starttid eller ATS-beräkning (enligt bilateral överenskommelse).

— Destinationsflygplats.

— Antal och typ av luftfartyg.

1.1.2 Informationen för anmälan och samordning före start från en kontrollenhet för ett terminalområde (TMA) eller en ACC-enhet skall omfatta följande delar:

— Typ av flygning.

— Typ av utrustning och status.

1.1.3 I punkten ”Typ av utrustning och status” skall minst ingå information om utrustning för RVSM samt 8,33 kHz.

1.1.4 Punkten ”Typ av utrustning och status” kan innehålla ytterligare uppgifter i enlighet med samarbetsavtalen.

1.2 Tillämpningsföreskrifter

1.2.1 Anmälan och samordning skall genomföras en eller flera gånger för varje behörig flygning med planerad gränspassage där flygtiden från start till COP inte medger tillräckligt med tid för att inledande samordning eller anmälan skall kunna genomföras.

1.2.2 Behörighetskriterierna för anmälan och samordning före start av flygningars gränspassage skall överensstämma med samarbetsavtalen.

1.2.3 Anmälan och samordning före start skall genomföras på nytt varje gång det sker en förändring av någon del av uppgifterna för den tidigare gjorda anmälan och samordningen före start.

1.2.4 Ett meddelande om att anmälan och samordning före start har slutförts, inklusive en bekräftelse från den mottagande enheten, skall skickas till den överlämnande enheten.

1.2.5 Om inte slutförandet av anmälan och samordning före start bekräftas i enlighet med de tillämpliga kraven på driftskvalitet, skall en varning skickas till den arbetsposition som ansvarar för anmälan/samordningen av flygningen i den överlämnande enheten.

1.2.6 Informationen för anmälan och samordning före start skall skickas till berörd arbetsposition i den underrättade enheten.

2. FREKVENSBYTE

2.1 Krav avseende färdplansdata

2.1.1 Informationen för frekvensbytet skall omfatta minst följande delar:

— Luftfartygets beteckning.

2.1.2 Informationen för frekvensbyte skall omfatta följande delar om uppgifter finns:

— Överlämningsindikering.

— Klarerad flygnivå.

— Tilldelad kurs/färdlinje eller klarering att flyga direkt mot en punkt, destination etc.

— Tilldelad hastighet.

— Tilldelad stig-/sjunkhastighet.

2.1.3 Om så har överenskommits bilateralt skall informationen för frekvensbyte innehålla följande uppgifter:

— Aktuell position på färdlinjen.

— Anvisad frekvens.

2.2 Tillämpningsföreskrifter

2.2.1 Frekvensbytet skall initieras manuellt av den överlämnande flygledaren.

2.2.2 Ett meddelande om att frekvensbytet har slutförts, inklusive en bekräftelse från den mottagande enheten, skall skickas till den överlämnande ATC-enheten.

2.2.3 Om inte slutförandet av frekvensbytet bekräftas i enlighet med de tillämpliga kraven på driftskvalitet, skall en varning skickas till berörd arbetsposition i den överlämnande ATC-enheten.

2.2.4 Informationen för frekvensbytet skall skickas till den mottagande flygledaren utan dröjsmål.

3. ÖVERGÅNG TILL MANUELLT STYRD KOMMUNIKATION

3.1 Krav avseende färdplansdata

3.1.1 Uppgifterna för övergång till manuellt styrd kommunikation skall minst omfatta luftfartygets beteckning.

3.2 Tillämpningsföreskrifter

3.2.1 Övergången till manuell styrd kommunikation skall initieras av den accepterande enheten när kommunikationen upprättas.

3.2.2 Ett meddelande om att övergången till manuellt styrd kommunikation har slutförts, inklusive en bekräftelse från den överlämnande enheten, skall skickas till den accepterande ATC-enheten.

3.2.3 Om inte slutförandet av övergången till manuellt styrd kommunikation bekräftas i enlighet med de tillämpliga kraven på driftskvalitet, skall en varning skickas till berörd arbetsposition i den accepterande ATC-enheten.

3.2.4 Informationen för övergång till manuellt styrd kommunikation skall omedelbart skickas till flygledaren i den överlämnande enheten.

4. ANMÄLAN OM PLANERAD PASSAGE

4.1 Krav avseende färdplansdata

4.1.1 Informationen för anmälan om planerad passage skall minst omfatta följande delar:

— Luftfartygets beteckning.

— SSR-mod och SSR-kod.

— Antal och typ av luftfartyg.

— ID för ansvarig sektor.

— Korsande färdväg inklusive beräknade tider och flygnivåer för varje delsträcka.

4.2 Tillämpningsföreskrifter

4.2.1 Anmälan om planerad passage skall initieras manuellt av flygledaren, eller automatiskt i enlighet med samarbetsavtalen.

4.2.2 Ett meddelande om att anmälan om planerad passage har slutförts, inklusive en bekräftelse från den underrättade enheten, skall skickas till avsändande enhet.

4.2.3 Om inte slutförandet av anmälan av planerad passage bekräftas i enlighet med de tillämpliga kraven på driftskvalitet, skall en varning skickas till avsändande enhet.

4.2.4 Informationen för anmälan om planerad passage skall skickas till berörd arbetsposition i den underrättade enheten.

5. BEGÄRAN OM KLARERING AV PASSAGE

5.1 Krav avseende färdplansdata

5.1.1 Informationen för begäran om klarering av passage skall omfatta minst följande delar:

— Luftfartygets beteckning.

— SSR-mod och SSR-kod.

— Antal och typ av luftfartyg.

— ID för ansvarig sektor.

— Korsande färdväg inklusive beräknade tider och flygnivåer för varje delsträcka.

5.1.2 Om så har överenskommits bilateralt skall begäran om klarering av passage innehålla uppgifter om utrustningens typ och status.

5.1.3 I punkten ”Typ av utrustning och status” skall minst ingå information om utrustning för RVSM.

5.1.4 Punkten ”Typ av utrustning och status” kan innehålla ytterligare uppgifter i enlighet med bilaterala överenskommelser.

5.2 Tillämpningsföreskrifter

5.2.1 Begäran om klarering av passage skall initieras på flygledarens initiativ, i överensstämmelse med de villkor som uppställs i samarbetsavtalen.

5.2.2 Ett meddelande om att begäran om klarering av passage har slutförts, inklusive en bekräftelse från den enhet som tar emot begäran, skall skickas till begärande enhet.

5.2.3 Om inte slutförandet av begäran om klarering av passage bekräftas i enlighet med de tillämpliga kraven på driftskvalitet, skall en varning skickas till berörd arbetsposition i begärande enhet.

5.2.4 Informationen för begäran om klarering av passage skall skickas till berörd arbetsposition i den enhet som tar emot begäran.

5.3 Operativ kvittens

5.3.1 En begäran om klarering av passage skall besvaras genom

— godtagande av uppgifterna om föreslagen flygväg/luftrumspassage, eller

— ett förslag om alternativ flygväg/luftrumspassage enligt specifikationen i avsnitt 6 nedan, eller

— avvisande av uppgifterna om föreslagen flygväg/luftrumspassage.

5.3.2 Om en operativ kvittens inte har erhållits inom ett bilateralt överenskommet tidsintervall, skall en varning skickas till berörd arbetsposition i begärande enhet.

6. FÖRSLAG OM ALTERNATIV PASSAGE

6.1 Krav avseende färdplansdata

6.1.1 Rutinen för förslag om alternativ passage skall säkerställa kopplingen till den tidigare samordnade flygningen.

6.1.2 Informationen för förslaget om alternativ passage skall omfatta minst följande delar:

— Luftfartygets beteckning.

— Korsande färdväg inklusive beräknade tider och flygnivåer för varje delsträcka.

6.2 Tillämpningsföreskrifter

6.2.1 Förslaget om alternativ passage skall innehålla ett förslag till ny flygnivå och/eller flygväg.

6.2.2 Ett meddelande om att rutinen för förslag om alternativ passage har slutförts, inklusive en bekräftelse från den enhet som ursprungligen gjort begäran, skall skickas till den enhet som framfört förslaget om alternativ passage.

6.2.3 Om inte slutförandet av rutinen för förslag om alternativ passage bekräftas i enlighet med de tillämpliga kraven på driftskvalitet, skall en varning skickas till berörd arbetsposition i den enhet som framfört förslaget om alternativ passage.

6.2.4 Informationen för förslaget om alternativ passage skall skickas till berörd arbetsposition i den enhet som ursprungligen gjort begäran.

6.3 Operativ kvittens

6.3.1 Bekräftelsen på att informationen för förslaget om alternativ passage behandlats klart hos den enhet som ursprungligen gjort begäran skall följas av en operativ kvittens från den enhet som ursprungligen gjort begäran.

6.3.2 Den operativa kvittensen på ett förslag om alternativ passage skall vara antingen ett godtagande eller ett avvisande.

6.3.3 Om en operativ kvittens inte har erhållits inom ett bilateralt överenskommet tidsintervall, skall en varning skickas till berörd arbetsposition i den enhet som framfört förslaget om alternativ passage.

7. ANNULLERING AV PASSAGE

7.1 Krav avseende färdplansdata

7.1.1 Rutinen för annullering av passage skall säkerställa kopplingen till den anmälnings- eller samordningsrutin som tidigare annullerats.

7.2 Tillämpningsföreskrifter

7.2.1 Annullering av passage skall initieras av den enhet som har ansvaret för flygningen när ett av följande inträffar:

— Den flygning som tidigare anmälts genom en rutin för grundläggande färdplansdata kommer inte att passera genom den underrättade enhetens luftrum eller är inte längre av intresse för den underrättade enheten.

— Passagen kommer inte att genomföras via den flygväg som anges i samband med anmälan om planerad passage.

— Passagen kommer inte att genomföras i enlighet med de villkor som är under förhandling eller i enlighet med de villkor som överenskommits efter samordning av luftrumspassage.

7.2.2 Annullering av passage skall initieras automatiskt eller manuellt på initiativ av en flygledare i överensstämmelse med samarbetsavtalen.

7.2.3 Ett meddelande om att annulleringen av passage har slutförts, inklusive en bekräftelse från den underrättade/mottagande enheten, skall skickas till den annullerande enheten.

7.2.4 Om inte slutförandet av annulleringen av passage bekräftas i enlighet med de tillämpliga kraven på driftskvalitet, skall en varning skickas till berörd arbetsposition i den annullerande enheten.

7.2.5 Informationen för annullering av passage skall skickas till berörd arbetsposition i den underrättade/mottagande enheten.

BILAGA II

Krav avseende driftskvalitet

(som avses i artikel 4)

1. Tillgänglighet, tillförlitlighet, datasäkerhet och dataintegritet

1.1 Anläggningarna för utbyte av systeminformation skall vara tillgängliga under de tider då enheten är i drift.

1.2 Varje planerad nedstängningsperiod skall vara överenskommen mellan de två berörda enheterna.

1.3 Tillförlitligheten hos en förbindelse för utbyte av systeminformation skall vara minst 99,86 %.

1.4 För information som utbyts med hjälp av anläggningar för utbyte av systeminformation skall dataintegriteten och datasäkerheten säkerställas på lämplig nivå i enlighet med etablerad praxis.

2. Svarstider

2.1 Med svarstider avses tidsintervallet från det att rutinen initieras till den tidpunkt då erforderlig bekräftelse finns tillgänglig hos den initierande enheten.

2.2 Svarstiderna skall inte inkludera operativa kvittenser där sådana krävs.

2.3 Den längsta tillåtna svarstiden, innan en varning genereras, skall överenskommas bilateralt.

BILAGA III

Säkerhetskrav

(som avses i artikel 6)

1. Utbytet av systeminformation och förbindelserna för röstkommunikation mark–mark skall i görligaste mån utesluta möjligheten till samtidiga driftsavbrott.

2. Kraven avseende driftskompatibilitet och prestanda, som anges i punkterna 3.2.4, 3.2.5, 4.2.3, 4.2.4, 5.2.3, 5.2.4, 6.2.3 och 6.2.4 i bilaga I, del B, skall också betraktas som säkerhetskrav.

3. För rutinerna för uppdatering av samordning, avbrytande av samordning, grundläggande färdplansdata och uppdatering av grundläggande färdplansdata, skall de krav avseende driftskvalitet som anges i bilaga II också betraktas som säkerhetskrav.

BILAGA IV

DEL A: KRAV FÖR BEDÖMNINGEN AV ÖVERENSSTÄMMELSEN ELLER LÄMPLIGHETEN FÖR AVSEDD ANVÄNDNING HOS DE KOMPONENTER SOM AVSES I ARTIKEL 7

1. Systemverifieringen i testmiljö skall visa att komponenterna uppfyller denna förordnings krav avseende driftskompatibilitet, prestanda, driftskvalitet och säkerhet, eller att de är lämpliga för avsedd användning.

2. Tillverkaren svarar för verifieringen. Han skall bl.a.

   — utforma testmiljön,

   — kontrollera att testplanen innehåller en beskrivning av komponenterna i testmiljön,

   — kontrollera att testplanen täcker de tillämpliga kraven fullt ut,

   — se till att de tekniska underlagen och testplanen överensstämmer med varandra och håller god kvalitet,

   — planera organisationen av testet, personalresurser samt installationen och konfigureringen av testplattformen,

   — utföra inspektioner och test enligt testplanen,

   — utarbeta en rapport som redovisar resultaten av inspektioner och test.

3. Tillverkaren skall sörja för att de komponenter i testmiljön vilka utför informationsutbyte som behövs för anmälan, samordning och överlämning av flygningar och för samordning mellan civila och militära enheter, uppfyller denna förordnings krav avseende driftskompatibilitet, prestanda, driftskvalitet och säkerhet.

4. Om verifieringen visar att komponenterna uppfyller kraven eller att de är användbara, åligger det tillverkaren att en upprätta en EG-försäkran om överensstämmelse eller om lämplighet för användning. I försäkran skall särskilt anges att den aktuella komponenten uppfyller kraven i denna förordning och tillhörande användningsvillkor enligt punkt 3 i bilaga III till förordningen om driftskompatibilitet.

DEL B: KRAV FÖR VERIFIERING AV SYSTEM SOM AVSES I ARTIKEL 8.1

1. Systemverifieringen skall visa att systemen uppfyller denna förordnings krav avseende driftskompatibilitet, prestanda, driftskvalitet och säkerhet i en simulerad miljö som motsvarar den verkliga driftsmiljön för systemen.

2. Verifiering av system som utför det informationsutbyte som behövs för anmälan, samordning och överlämning av flygningar och för samordning mellan civila och militära enheter, skall genomföras i överensstämmelse med tillämpliga och etablerade testmetoder.

3. Testverktygen, som används för verifiering av systemen för informationsutbytet för anmälan, samordning och överlämning av flygningar och för samordning mellan civila och militära enheter, skall ha erforderlig funktionalitet.

4. Verifieringen av systemen för informationsutbyte för anmälan, samordning och överlämning av flygningar och för samordning mellan civila och militära enheter, skall resultera i de delar av den tekniska dokumentationen som krävs enligt punkt 3 i bilaga IV i förordningen om driftskompatibilitet. Dessutom skall följande delar finnas med:

   — Beskrivning av genomförandet av verifieringen.

   — Redogörelse för inspektioner och test som genomförts innan systemet togs i drift.

5. Leverantörerna av flygtrafiktjänster skall svara för verifieringarna. Viktiga delar:

— Utforma en simulerad driftsmiljö och teknisk miljö som motsvarar den verkliga driftsmiljön.

— Kontrollera att testplanen för systemet, som testas i en simulerad driftsmiljö och teknisk miljö, beskriver integrationen av de informationsutbyten som utgör underlag för anmälan, samordning och överlämning av flygningar och för samordning mellan civila och militära enheter.

— Kontrollera att testplanen fullt ut täcker denna förordnings krav avseende driftskompatibilitet, prestanda, driftskvalitet och säkerhet.

— Se till att de tekniska underlagen och testplanen överensstämmer med varandra och håller god kvalitet.

— Planera organisationen av testet, personalresurser samt installation och konfigurering av testplattformen.

— Utföra inspektioner och test enligt testplanen.

— Utarbeta en rapport som redovisar resultaten av inspektioner och test.

6. Leverantörerna av flygtrafiktjänster skall sörja för att det informationsutbyte som behövs som underlag för anmälan, samordning och överlämning av flygningar och för samordning mellan civila och militära enheter, och som utförs via system som drivs i en simulerad driftsmiljö, uppfyller denna förordnings krav avseende driftskompatibilitet, prestanda, driftskvalitet och säkerhet.

7. Om verifieringen visar att kraven uppfylls, skall leverantören av flygtrafiktjänster upprätta en EG-försäkran om kontroll av systemen och överlämna den till den nationella tillsynsmyndigheten tillsammans med en akt med teknisk dokumentation i enlighet med artikel 6 i förordningen om driftskompatibilitet.

DEL C: KRAV FÖR VERIFIERING AV SYSTEM SOM AVSES I ARTIKEL 8.2

1. Systemverifieringen skall visa att systemen uppfyller denna förordnings krav avseende driftskompatibilitet, prestanda, driftskvalitet och säkerhet i en simulerad miljö som motsvarar den verkliga driftsmiljön för systemen.

2. Verifiering av system som utför det informationsutbyte som behövs för anmälan, samordning och överlämning av flygningar och för samordning mellan civila och militära enheter, skall genomföras i överensstämmelse med tillämpliga och etablerade testmetoder.

3. Testverktygen, som används för verifiering av systemen för informationsutbytet för anmälan, samordning och överlämning av flygningar och för samordning mellan civila och militära enheter, skall ha erforderlig funktionalitet.

4. Verifieringen av systemen för informationsutbyte för anmälan, samordning och överlämning av flygningar och för samordning mellan civila och militära enheter, skall resultera i de delar av den tekniska dokumentationen som krävs enligt punkt 3 i bilaga IV i förordningen om driftskompatibilitet. Dessutom skall följande delar finnas med:

— Beskrivning av genomförandet av verifieringen.

— Redogörelse för inspektioner och test som genomförts innan systemet togs i drift.

5. Leverantören av flygtrafiktjänsterna skall utforma den simulerade driftsmiljö och tekniska miljö som skall motsvara den verkliga driftsmiljön. Han skall låta ett anmält organ utföra verifieringarna.

6. Det anmälda organet skall leda verifieringarna. Viktiga delar:

   — Verifiera att testplanen för systemet, som testas i en simulerad driftsmiljö och teknisk miljö, beskriver integrationen av de informationsutbyten som utgör underlag för anmälan, samordning och överlämning av flygningar och för samordning mellan civila och militära enheter.

   — Verifiera att testplanen fullt ut täcker denna förordnings krav avseende driftskompatibilitet, prestanda, driftskvalitet och säkerhet.

   — Se till att de tekniska underlagen och testplanen överensstämmer med varandra och håller god kvalitet.

   — Planera organisationen av testet, personalresurser samt installation och konfigurering av testplattformen.

   — Utföra inspektioner och test enligt testplanen.

   — Utarbeta en rapport som redovisar resultaten av inspektioner och test.

7. Det anmälda organet skall sörja för att det informationsutbyte som behövs som underlag för anmälan, samordning och överlämning av flygningar och för samordning mellan civila och militära enheter, och som utförs via system som drivs i en simulerad driftsmiljö, uppfyller denna förordnings krav avseende driftskompatibilitet, prestanda, driftskvalitet och säkerhet.

8. Om verifieringarna visar att kraven uppfylls, skall det anmälda organet upprätta ett EG-intyg om överensstämmelse beträffande de uppgifter organet utfört.

9. Därefter skall leverantören av flygtrafiktjänster upprätta en EG-försäkran om kontroll av systemen och överlämna den till den nationella tillsynsmyndigheten tillsammans med teknisk dokumentation i enlighet med artikel 6 i förordningen om driftskompatibilitet.

BILAGA V

Villkor som avses i artikel 8

1. Leverantören av flygtrafiktjänster måste ha interna rapporteringsrutiner som garanterar och visar att bedömningarna i verifieringsverksamheten är opartiska och självständiga.

2. Leverantören av flygtrafiktjänster måste sörja för att den personal som deltar i verifieringarna utför dem med största möjliga yrkesintegritet och tekniska kunnande och står fria från alla former av påtryckningar eller incitament, särskilt av ekonomisk art, som kan påverka deras bedömning eller resultatet av deras inspektioner, framför allt från personer eller grupper av personer som påverkas av verifieringarnas resultat.

3. Leverantören av flygtrafiktjänster måste sörja för att den personal som deltar i verifieringarna har tillgång till utrustning som gör att de kan utföra erforderliga kontrollåtgärder på ett riktigt sätt.

4. Leverantören av flygtrafiktjänster måste sörja för att den personal som deltar i verifieringarna har god teknisk och yrkesmässig utbildning, tillfredsställande kunskap om kraven beträffande de verifieringar de skall utföra, tillräcklig erfarenhet av sådan verksamhet samt den förmåga som krävs för att upprätta EG-försäkran, registrera uppgifter och utarbeta rapporter som bevis på att verifieringarna har utförts.

5. Leverantören av flygtrafiktjänster måste sörja för att den personal som deltar i verifieringarna är kapabla att utföra kontrollåtgärderna på ett opartiskt sätt. Deras ersättning skall inte vara beroende av antalet utförda kontrollåtgärder eller resultatet av dessa.