

Переклад затверджений

Заступник генерального директора Урядового офісу  
координації європейської та  
євроатлантичної інтеграції  
Секретаріату Кабінету Міністрів України  
(найменування посади)



(ініціали)

О.В. Генчев  
(ініціали та прізвище)

29 березня 2021 р.

2006R1032 — UA — 06.02.2009 — 001.001

**Цей документ слугує суто засобом документування, і установи не несуть жодної  
відповідальності за його зміст**

► В

**РЕГЛАМЕНТ КОМІСІЇ (ЄС) № 1032/2006**

**від 6 липня 2006 року**

**про встановлення вимог до систем автоматизованого обміну польотними даними  
для цілей сповіщення, координації та передачі польотів між органами  
диспетчерського обслуговування повітряного руху**

(Текст стосується ЄПІ)

(ОВ L 186, 07.07.2006, с.27)

Зі змінами, внесеними:

Офіційний вісник

№ сторінка дата

► АИ

**РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 30/2009 від  
16 січня 2009 року**

L 13 20 17.01.2009

З виправленнями, внесеними:

► С I

Виправленням, ОВ L 153, 17.06.2009, с. 29 (30/09)

▼ В

**РЕГЛАМЕНТ КОМІСІЇ (ЄС) № 1032/2006**

**від 6 липня 2006 року**

**про встановлення вимог до систем автоматизованого обміну польотними даними для  
цілей сповіщення, координації та передачі польотів між органами диспетчерського  
обслуговування повітряного руху**

(Текст стосується ЄПІ)

Цей документ слугує суто засобом документування, і установи не несуть жодної відповідальності за його зміст

► В

## РЕГЛАМЕНТ КОМІСІЇ (ЄС) № 1032/2006

від 6 липня 2006 року

про встановлення вимог до систем автоматизованого обміну польотними даними для цілей сповіщення, координації та передачі польотів між органами диспетчерського обслуговування повітряного руху

(Текст стосується ЄЕП)

(ОБ L 186, 07.07.2006, с.27)

Зі змінами, внесеними:

		Офіційний вісник		
		№	сторінка	дата
► М1	РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 30/2009 від 16 січня 2009 року	L 13	20	17.01.2009

З виправленнями, внесеними:

► С1      Виправленням, ОБ L 153, 17.06.2009, с. 29 (30/09)

▼ В

## РЕГЛАМЕНТ КОМІСІЇ (ЄС) № 1032/2006

від 6 липня 2006 року

про встановлення вимог до систем автоматизованого обміну польотними даними для цілей сповіщення, координації та передачі польотів між органами диспетчерського обслуговування повітряного руху

(Текст стосується ЄЕП)

КОМІСІЯ ЄВРОПЕЙСЬКИХ СПІВТОВАРИСТВ,

Беручи до уваги Договір про заснування Європейського Співтовариства,

Беручи до уваги Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 552/2004 від 10 березня 2004 року про взаємодійність Європейської мережі організації повітряного руху (Регламент про взаємодійність) ( <sup>1</sup> ), і зокрема його статтю 3(1),

Беручи до уваги Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 549/2004 від 10 березня 2004 року про встановлення рамки для створення Єдиного європейського неба (рамковий Регламент) ( <sup>2</sup> ), і зокрема його статтю 8(2),

Оскільки:

(1) Діяльність з організації повітряного руху вимагає безпечних і ефективних механізмів сповіщення, координації та передачі польотів між органами диспетчерського обслуговування повітряного руху. Надання таких механізмів в рамках Європейської мережі організації повітряного руху вимагає

автоматичного обміну польотними даними між системами опрацювання польотних даних. Вивчення нинішньої ситуації у Співтоваристві показало, що в деяких державах-членах такі механізми ще не досягли задовільного рівня і потребують подальшого вдосконалення. Тому необхідно сформулювати вимоги до систем опрацювання польотних даних в частині взаємодійності, робочих характеристик і якості обслуговування їхніх функцій обміну польотними даними.

- (2) Європейська організація з безпеки аеронавігації (Євроконтроль) отримала мандат згідно зі статтею 8(1) Регламенту (ЄС) № 549/2004 на розробку вимог до автоматичних систем обміну польотними даними для цілей сповіщення, координації та передачі польотів. Цей Регламент ґрунтується на підсумковому звіті про виконання мандату від 31 березня 2005 року.
- (3) Стандарт Євроконтролю для онлайн-обміну даними було включено до додатка до Регламенту Комісії (ЄС) № 2082/2000 від 6 вересня 2000 року про затвердження стандартів Євроконтролю та внесення змін до Директиви 97/15/ЄС, про затвердження стандартів Євроконтролю та про внесення змін до Директиви Ради 93/65/ЄЕС ( <sup>3</sup> ), відповідно до якого використання стандарту стало обов'язковим у рамках Співтовариства в разі закупівлі нових систем опрацювання польотних даних. Оскільки Регламент (ЄС) № 2082/2000 було скасовано з 20 жовтня 2005 року, необхідно оновити законодавство Співтовариства з тим, щоб забезпечити узгодженість відповідних нормативних положень.
- (4) Цей Регламент не має регулювати військові операції і підготовку, згадані в статті 1(2) Регламенту (ЄС) № 549/2004.
- (5) У заяві держав-членів з військових питань, що стосуються Єдиного європейського неба ( <sup>4</sup> ), держави-члени взяли на себе зобов'язання співпрацювати одна з одною, беручи до уваги національні військові потреби, щоб забезпечити повне й однакове застосування концепції гнучкого використання повітряного простору в усіх державах-членах усіма користувачами повітряного простору.
- (6) Застосування концепції гнучкого використання повітряного простору, як визначено в статті 2(22) Регламенту (ЄС) № 549/2004, вимагає створення систем для своєчасного обміну польотними даними між органами обслуговування повітряного руху та контролюючими військовими органами.
- (7) Функціонування автоматизованих процесів, пов'язаних зі сповіщенням і початковою координацією, мають забезпечувати районні диспетчерські центри для надання послідовної польотної інформації як для органу, що передає, так і для органу, що отримує, а також для підтримки координації запланованої передачі польотів. Такі процеси були частиною стандартів, встановлених Регламентом (ЄС) № 2082/2000, а тому вони мають застосовуватися з дати набуття чинності цим Регламентом.
- (8) Польотну інформацію, передану під час процесу початкової координації, необхідно постійно оновлювати. Тому необхідно послідовно впроваджувати автоматизовані процеси, щоб забезпечити можливість перегляду інформації, яка стосується польотів, які раніше підлягали початковій координації, або скасування координації в тих випадках, коли орган, що приймає, більше не пов'язаний з польотом.
- (9) Органи диспетчерського обслуговування повітряного руху, які не є районними диспетчерськими центрами, можуть отримати вигоду від впровадження автоматизованих процесів сповіщення, початкової координації, перегляду координації та скасування координації польотів. Якщо вони вирішать це зробити, то виникне потреба у забезпеченні взаємодійності з Європейською мережею організації повітряного руху (далі — «ЕАТМН») із обов'язковим застосуванням таких самих вимог, які застосовують до районних диспетчерських центрів.
- (10) Своєчасний обмін польотними даними між органами обслуговування повітряного руху та контролюючими військовими органами повинен ґрунтуватися на поступовому впровадженні автоматизованих процесів. Першим кроком має стати запровадження передачі основних польотних

даних між такими цивільними і військовими органами, поряд із можливістю їх оновлення при необхідності.

- (11) Були визначені додаткові автоматизовані процеси, які дадуть змогу ще більше посилити координацію між органами диспетчерського обслуговування повітряного руху або між органами обслуговування повітряного руху та контролюючими військовими органами. Якщо вони вирішать застосувати додаткові автоматизовані процеси, то виникне потреба у забезпеченні взаємодійності з EATMN із обов'язковим застосуванням гармонізованих вимог до таких процесів.
- (12) Впровадження цього Регламенту має призвести до подальшого розвитку для досягнення більш високого рівня взаємодійності.
- (13) З метою підтримки або підвищення існуючих рівнів безпеки операцій, від держав-членів доцільно вимагати забезпечення проведення заінтересованими сторонами оцінювання безпеки, включно з виявленням небезпечних факторів, процесами оцінювання і пом'якшенням ризиків. Гармонійне впровадження таких процесів у системи, на які поширюється цей Регламент, вимагає визначення конкретних вимог до безпеки для всіх обов'язкових вимог до взаємодійності, робочих характеристик і якості обслуговування.
- (14) Відповідно до статті 3(3)(d) Регламенту (ЄС) № 552/2004, імплементаційні правила для взаємодійності повинні описувати конкретні процедури оцінювання відповідності, які будуть використовуватися для оцінювання або відповідності, або придатності до використання компонентів, а також для перевірки систем.
- (15) Відповідно до статті 10(1) і (2) Регламенту (ЄС) № 552/2004, дати застосування перехідних положень можуть бути вказані у відповідних імплементаційних правилах для взаємодійності.
- (16) Виробникам і провайдерам аеронавігаційного обслуговування необхідно надати певний період часу для розробки нових компонентів і систем відповідно до нових технічних вимог.
- (17) Заходи, передбачені в цьому Регламенті, відповідають висновку Комітету Єдиного неба, заснованого відповідно до статті 5 Регламенту (ЄС) № 549/2004,

УХВАЛИЛА ЦЕЙ РЕГЛАМЕНТ:

### *Стаття 1*

#### **Предмет та сфера застосування**

1. Цей Регламент встановлює вимоги до автоматичного обміну польотними даними для цілей сповіщення, координації та передачі польотів між органами диспетчерського обслуговування повітряного руху та для цілей цивільно-військової координації.
2. Цей Регламент застосовують до:
  - (a) систем опрацювання польотних даних, які обслуговують органи диспетчерського обслуговування повітряного руху, що надають послуги з обслуговування загального повітряного руху;
  - (b) систем обміну польотними даними, які підтримують процедури координації між органами обслуговування повітряного руху і контролюючими військовими органами.
3. Цей Регламент не застосовують до обміну польотними даними між органами диспетчерського обслуговування повітряного руху, які обслуговуються системами опрацювання польотних даних, зазначеними у параграфі 2, для яких польотні дані, на які поширюється дія цього Регламенту, синхронізуються за допомогою загальної системи.

### *Стаття 2*

#### **Терміни та означення**

1. Для цілей цього Регламенту застосовують терміни та означення, викладені в Регламенті (ЄС) № 549/2004.
2. На додаток до термінів та означень, зазначених у параграфі 1, застосовують такі терміни та означення:
  1. «сповіщення» означає передавання органом, що передає, даних для оновлення системи органом, що отримує, у рамках підготовки до координації;
  2. «координація» означає координацію між органами диспетчерського обслуговування повітряного руху планованого проходження польотів через спільну межу з метою забезпечення безпеки польоту;
  3. «орган диспетчерського обслуговування повітряного руху» (далі — «орган диспетчерського ОПР») у відповідних випадках означає: районний диспетчерський центр, диспетчерський орган підходу, або аеродромну диспетчерську вишку;
  4. «цивільно-військова координація» означає координацію між цивільними та військовими сторонами, уповноваженими ухвалювати рішення і погоджувати курс дій;
  5. «система опрацювання польотних даних» означає частину системи обслуговування повітряного руху, яка отримує, автоматично опрацьовує та розповсюджує по робочих місцях органів диспетчерського обслуговування повітряного руху дані плану польоту і пов'язані з ним повідомлення;
  6. «орган обслуговування повітряного руху» (далі — «орган ОПР») означає цивільний або військовий орган, що відповідає за надання послуг з обслуговування повітряного руху;
  7. «контролюючий військовий орган» означає будь-який стаціонарний або мобільний військовий орган, що здійснює управління військовим повітряним рухом та/або веде іншу діяльність, яка в силу свого специфічного характеру може вимагати резервування або обмеження повітряного простору;
  8. «орган, що передає» означає орган диспетчерського обслуговування повітряного руху у процесі передачі відповідальності за надання послуг з обслуговування повітряного руху для повітряного судна наступному органу диспетчерського ОПР по маршруту польоту;
  9. «орган, що отримує» означає орган диспетчерського обслуговування повітряного руху, який приймає дані;
  10. «межа» означає бічну або вертикальну площину, що окреслює повітряний простір, в якому орган диспетчерського ОПР надає послуги з обслуговування повітряного руху;
  11. «районний диспетчерський центр» (далі — «РДЦ») означає орган, утворений для забезпечення диспетчерського обслуговування контрольованих польотів у диспетчерських районах, що перебувають під його відповідальністю;
  12. «робоче місце» означає меблі та технічне обладнання, на якому член персоналу служби обслуговування повітряного руху виконує завдання, пов'язані з його посадовими обов'язками;
  13. «план польоту» означає визначену інформацію, що її надають органам обслуговування повітряного руху стосовно запланованого польоту або частини польоту повітряного судна;
  14. «попередження» означає повідомлення, що відображається на робочому місці, коли процес автоматичної координації дав збій;
  15. «розрахункові дані» означають координаційну точку, розрахунковий час повітряного судна й очікуваний ешелон польоту повітряного судна в точці координації;
  16. «вторинний оглядовий радіолокатор» (далі — «ВОРЛ») означає радіолокаційну систему спостереження, що використовує передавачі або приймачі та прийомовідповідачі (транспондери);

17. «лист-угода» означає угоду між двома сусідніми органами диспетчерського ОНР, в якій зазначено, яким чином вони координують свої відповідні обов'язки щодо ОНР;
18. «точка передачі контролю» означає точку на траєкторії польоту повітряного судна, в якій відповідальність за забезпечення обслуговування повітряного руху для конкретного повітряного судна передається від одного органу диспетчерського ОНР до іншого;
19. «дані про координацію» означають дані, які становлять інтерес для оперативного персоналу в зв'язку з процесом сповіщення, координації та передачі польотів, а також у зв'язку з процесом цивільно-військової координації;
20. «ешелон передачі» означає ешелон польоту, погоджений у ході координації, якщо він знаходиться в горизонтальному польоті, або дозволений ешелон польоту, до якого прямує політ, якщо в точці координації він набирає висоту або знижується;
21. «орган, що приймає» означає наступний орган диспетчерського обслуговування повітряного руху, що перебирає на себе контроль за ПС;
22. «точка координації» (далі — «ТКО») означає точку, що розташована на або примикає до межі, яку використовують органи диспетчерського ОНР та яка зазначена у процесах координації;
23. «сповіщений орган» означає орган диспетчерського ОНР, який отримав інформаційне сповіщення;
24. «кореляція» означає процес пов'язування даних плану польоту і радіолокаційної траєкторії одного і того самого польоту;
25. «випуск» означає дозвіл диспетчера, який передає повітряне судно диспетчеру органу, що приймає, на видачу диспетчерських інструкцій повітряному судну до проходження ним точки передачі контролю;
26. «доступність» означає ступінь, в якій система або компонент перебувають в робочому стані і доступні, коли це необхідно, для використання;
27. «надійність» означає ймовірність того, що наземна установка працює в межах визначених допусків.

### *Стаття 3*

#### **Вимоги до взаємодійності та робочих характеристик**

1. Провайдери аеронавігаційного обслуговування повинні забезпечити, щоб системи, які зазначені у статті 1(2)(а) та які обслуговують РДЦ, відповідали вимогам взаємодійності та робочих характеристик, вказаних у частинах А і В додатка І.
2. Провайдери аеронавігаційного обслуговування, які у своєму листі-угоді вказали, що вони будуть виконувати процеси сповіщення, початкової координації, перегляду координації, скасування координації, надання основних польотних даних або змінення основних польотних даних між органами диспетчерського ОНР, що не входять до складу РДЦ, повинні забезпечити, щоб системи, зазначені у статті 1(2)(а), відповідали вимогам взаємодійності та робочих характеристик, вказаних у частинах А і В додатка І.
3. Провайдери аеронавігаційного обслуговування, які у своєму листі-угоді вказали, що вони будуть виконувати передпольотні процеси сповіщення і координації, зміни частоти або ручного прийняття зв'язку, повинні забезпечити, щоб системи, зазначені у статті 1(2)(а), відповідали вимогам взаємодійності та робочих характеристик, визначених у частинах А і С додатка І.

▼МІ



Провайдери аеронавігаційного обслуговування, що надають послуги лінії передачі даних відповідно до Регламенту (ЄС) № 29/2009, повинні забезпечити, щоб системи, зазначені у статті 1(2)(а), та районні диспетчерські центри, що надають послуги, відповідали вимогам взаємодійності та робочих характеристик, вказаних у частинах А і D додатка I.

## ▼В

4. Держави-члени повинні забезпечити, щоб системи, зазначені у статті 1(2)(b), відповідали вимогам взаємодійності та робочих характеристик, вказаних у частинах А і В додатка, у частині процесів надання основних польотних даних та змінення основних польотних даних.

5. У разі запровадження між системами органів обслуговування повітряного руху та контролюючих військових органів, які зазначені у статті 1(2)(b), процесів сповіщення про намір перетину, запиту дозволу на перетин, зустрічної пропозиції про перетин або скасування перетину, держави-члени повинні забезпечити, щоб такі системи відповідали вимогам взаємодійності та робочих характеристик, вказаних у частинах А і С додатка I.

### *Стаття 4*

#### **Вимоги до якості обслуговування**

1. Провайдери аеронавігаційного обслуговування повинні забезпечити, щоб системи, зазначені у статті 1(2)(а), відповідали вимогам щодо якості обслуговування, вказаним у додатку II.

2. Держави-члени повинні забезпечити, щоб системи, зазначені у статті 1(2)(b), відповідали вимогам щодо якості обслуговування, вказаним у додатку II.

### *Стаття 5*

#### **Супутні процедури**

1. Для польоту, що підлягає початковій координації, узгоджені умови передачі польоту є операційно обов'язковими для обох органів диспетчерського ОНР, крім випадків, коли таку координацію відмінено або переглянуто.

2. Для польоту, що підлягає переглянутій координації, узгоджені умови передачі польоту є операційно обов'язковими для обох органів диспетчерського ОНР, крім випадків, коли таку координацію відмінено або умови додатково переглянуто.

3. Якщо завершення процесу перегляду або скасування координації не підтверджено відповідно до застосовних вимог до якості послуг, орган, що передає, ініціює усну координацію.

### *Стаття 6*

#### **Вимоги щодо безпеки**

Держави-члени вживають необхідних заходів для забезпечення того, щоб будь-яким змінам в існуючих автоматичних системах обміну польотними даними, на які поширюється дія цього Регламенту, або введенню в дію нових систем передувало оцінювання безпеки, включно з ідентифікацією небезпечних факторів, оцінюванням та пом'якшенням ризиків, здійснене залученими сторонами.

У ході такого оцінювання безпеки враховують щонайменше вимоги щодо безпеки, вказані у додатку III.

### *Стаття 7*

#### **Відповідність або придатність для використання компонентів**

Перед видачею декларації ЄС про відповідність або про придатність до використання, зазначеної у статті 5 Регламенту (ЄС) № 552/2004, виробники компонентів систем, зазначених у статті 1(2)(а) і (b), повинні здійснити оцінювання відповідності або придатності до використання таких компонентів згідно з вимогами, визначеними у частині А додатка IV.

## Стаття 8

### Перевірка систем

1. Провайдери аеронавігаційного обслуговування, які можуть продемонструвати, що вони відповідають умовам, визначеним у додатку V, повинні виконати перевірку систем, зазначених у статті 1(2)(а), відповідно до вимог, викладених у частині В додатка IV.
2. Провайдери аеронавігаційного обслуговування, які не можуть довести, що вони відповідають умовам, визначеним у додатку V, повинні доручити перевірку систем, зазначених у статті 1(2)(а), нотифікованому органу. Таку перевірку виконують відповідно до вимог, визначених у частині С додатка IV.
3. Держави-члени повинні забезпечити, щоб перевірка систем, зазначених у статті 1(2)(b), засвідчувала відповідність таких систем вимогам цього Регламенту щодо взаємодійності та робочих характеристик, якості обслуговування та безпеки.

## Стаття 9

### Відповідність

Держави-члени вживають заходів, необхідних для забезпечення відповідності цьому Регламенту.

## Стаття 10

### Перехідні положення

1. Перехідні положення, передбачені статтею 10(1) Регламенту (ЄС) № 552/2004, застосовують до систем Європейської мережі організації повітряного руху (далі — «ЕАТМН»), згаданих у статті 1(2), з моменту набуття чинності цим Регламентом у частині процесів сповіщення і початкової координації. Їх застосовують до систем ЕАТМН з 1 січня 2009 року в частині процесів перегляду координації, скасування координації, надання основних польотних даних та змінення основних польотних даних.
2. Перехідні положення, передбачені статтею 10(2) Регламенту (ЄС) № 552/2004, застосовують до систем, зазначених у статті 1(2), з 31 грудня 2012 року.

## Стаття 11

### Набуття чинності

Цей Регламент набуває чинності на 20-ий день після його публікації в *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

Його застосовують з 1 січня 2009 року до всіх систем ЕАТМН, зазначених у статті 1(2), у частині процесів перегляду координації, скасування координації, надання основних польотних даних та змінення основних польотних даних.

Його застосовують з 31 грудня 2012 року до всіх систем ЕАТМН, зазначених у статті 1(2), що були в експлуатації станом на зазначену дату.

Цей Регламент обов'язковий у повному обсязі та підлягає прямому застосуванню у всіх державах-членах.

## ДОДАТОК I

### Вимоги до взаємодійності та робочих характеристик

(зазначені в статті 3)



## **ЧАСТИНА А: ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ**

### **1. ВИМОГИ ДО СИСТЕМИ**

- 1.1. Система повинна надавати всю інформацію, необхідну для відображення, опрацювання та компіляції системної інформації, обмін якою було здійснено у рамках визначених процесів.
- 1.2. Система повинна бути здатна автоматично отримувати, зберігати, опрацьовувати, вилучати і передавати для відображення, а також надсилати польотну інформацію, яка стосується процесів сповіщення, координації, передачі та цивільно-військової координації.
- 1.3. Система повинна видавати попередження при виявленні збоїв або аномалій у роботі обладнання з обміну інформацією.
- 1.4. Система повинна бути здатна видавати попередження, пов'язані з обміном системною інформацією, на відповідні робочі місця.
- 1.5. Система повинна надавати персоналу ОНР засоби для модифікації польотної інформації, пов'язаної з конкретними процесами.
- 1.6. Система повинна бути здатна надавати персоналу ОНР інформацію про стан відповідних процесів обміну системною інформацією.

### **2. РЕЄСТРАЦІЯ ДАНИХ ОБМІНУ СИСТЕМНОЮ ІНФОРМАЦІЄЮ**

- 2.1. Дані обміну системною інформацією реєструє провайдер аеронавігаційного обслуговування таким чином, щоб можна було відтворювати і відображати зареєстровані дані.

## **ЧАСТИНА В: ВИМОГИ ДО ОBOB'ЯЗКОВИХ ПРОЦЕСІВ, ЯКІ ПІДТРИМУЄ ОБМІН СИСТЕМНОЮ ІНФОРМАЦІЄЮ**

### **1. СПОВІЩЕННЯ**

#### **1.1. Відповідна польотна інформація**

- 1.1.1. Інформація, яка надається під час процесу сповіщення, повинна включати щонайменше такі дані:
  - пізнавальний індекс повітряного судна,
  - режим і код ВОРЛ (за наявності),
  - аеродром вильоту,
  - розрахункові дані,
  - аеродром призначення,
  - номер і тип повітряного судна,
  - тип польоту,
  - можливості та статус обладнання.
- 1.1.2. Зміст інформації щодо «можливостей та статусу обладнання» має включати щонайменше скорочений мінімум вертикального ешелонування (далі — «RVSM/CMBE») і можливість роботи каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц.
- 1.1.3. Інформація щодо «можливостей та статусу обладнання» може містити інші пункти відповідно до листів-угод.

#### **1.2. Правила застосування**

- 1.2.1. Процес сповіщення необхідно здійснювати принаймні один раз для кожного допустимого польоту, запланованого для перетину межі, за винятком випадків, коли політ підлягає процесу сповіщення та координації перед вильотом.

- 1.2.2. Критерії допустимості для трансмежового сповіщення про польоти повинні відповідати листам-угодам.
- 1.2.3. Коли процес сповіщення не може бути здійснено до узгодженого на двосторонній основі часу до початку процесу початкової координації, його включають у процес початкової координації.
- 1.2.4. У разі здійснення, процес сповіщення повинен передувати процесу початкової координації.
- 1.2.5. Процес сповіщення повинен відбуватися знову кожного разу, коли відбувається зміна будь-яких із перелічених нижче даних до початку процесу початкової координації:
- ТКО,
  - очікуваний код ВОРЛ у точці передачі контролю,
  - аеродром призначення,
  - тип повітряного судна,
  - можливості та статус обладнання.
- 1.2.6. Якщо виявлено розбіжність між переданими даними і відповідними даними в системі, що отримує, або якщо така інформація не доступна, і така розбіжність може привести до потреби вжиття коригувальних дій з отримання відповідних даних початкової координації, інформація про таку розбіжність передається на належне робоче місце для врегулювання.

### **1.3. Часові критерії для ініціювання процесу сповіщення**

- 1.3.1. Процес сповіщення ініціюють за певну кількість хвилин до розрахункового часу в ТКО.
- 1.3.2. Параметр(и) сповіщення включають в листи-угоди між відповідними органами диспетчерського ОПР.
- 1.3.3. Параметр(и) сповіщення може бути визначено окремо для кожної з точок координації.

## **2. ПОЧАТКОВА КООРДИНАЦІЯ**

### **2.1. Відповідна польотна інформація**

- 2.1.1. Інформація, яка надається під час процесу початкової координації, повинна щонайменше включати такі дані:
- пізнавальний індекс повітряного судна,
  - режим і код ВОРЛ,
  - аеродром вильоту,
  - розрахункові дані,
  - аеродром призначення,
  - номер і тип повітряного судна,
  - тип польоту,
  - можливості та статус обладнання.
- 2.1.2. Зміст інформації щодо «можливостей та статусу обладнання» повинен включати щонайменше RVSM/CMBE і можливість роботи каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц.
- 2.1.3. Інформація щодо «можливостей та статусу обладнання» може містити інші пункти відповідно до двосторонньої домовленості у листах-угодах.

### **2.2. Правила застосування**

- 2.2.1. Процес початкової координації необхідно проводити для всіх допустимих польотів, які заплановані для перетину меж.

- 2.2.2. Критерії допустимості для трансмежової початкової координації польотів повинні відповідати листам-угодам.
- 2.2.3. Якщо ще не ініційовано вручну, процес початкової координації повинен бути ініційований автоматично в:
- узгоджений на двосторонній основі часовий період за параметрами до розрахункового часу в точці координації, або
  - час, коли політ знаходиться на узгодженій обома сторонами відстані від точки координації, відповідно до листів-угод.
- 2.2.4. Процес початкової координації для будь-якого польоту виконують тільки один раз, якщо не було ініційовано процес скасування координації.
- 2.2.5. Після процесу скасування координації, процес початкової координації може бути знову розпочато з тим самим органом.
- 2.2.6. Інформація про завершення процесу початкової координації, включно з підтвердженням від органу, що отримує, надається органу, що передає, — після чого політ вважається «координованим».
- 2.2.7. Якщо під час процесу початкової координації не було надано підтвердження його завершення відповідно до застосовних вимог до якості обслуговування, на робочому місці, відповідальному за координацію польоту в органі, що передає, з'являється попередження.
- 2.2.8. Інформація про початкову координацію повинна надаватися на належному робочому місці в органі, що отримує.

### **3. ПЕРЕГЛЯД КООРДИНАЦІЇ**

#### **3.1. Відповідна польотна інформація**

- 3.1.1. Процес перегляду координації повинен забезпечити зв'язок з раніше координованим польотом.
- 3.1.2. У разі перегляду координації необхідно надати таку польотну інформацію, якщо вона змінилась:
- режим і код ВОРЛ,
  - розрахунковий час та ешелон,
  - можливості та статус обладнання.
- 3.1.3. Якщо існує двостороння домовленість, подають такі дані перегляду координації, якщо вони змінились:
- точка координації,
  - маршрут.

#### **3.2. Правила застосування**

- 3.2.1. Процес перегляду координації може відбуватися один або більше разів з органом, з яким на той момент координується політ.
- 3.2.2. Процес перегляду координації повинен відбуватись, коли:
- розрахунковий час у точці координації відрізняється від раніше наданого більш ніж на величину, яка була узгоджена на двосторонній основі,
  - ешелон(и) передачі, код ВОРЛ або можливості та статус обладнання відрізняються від наданих раніше.
- 3.2.3. Якщо існує двостороння домовленість, процес перегляду координації повинен відбуватися, коли настає будь-яка зміна такого:

— точки координації,

— маршруту.

- 3.2.4. Завершення процесу перегляду координації, включно з підтвердженням від органу, що отримує, здійснюється в органі, що передає.
- 3.2.5. Якщо під час процесу перегляду координації не було надано підтвердження його завершення відповідно до застосовних вимог до якості обслуговування, на робочому місці, відповідальному за координацію польоту в органі, що передає, з'являється попередження.
- 3.2.6. Процес перегляду координації повинен відбуватися негайно після відповідного введення чи оновлення даних.
- 3.2.7. Процес перегляду координації блокується після того, як політ буде знаходитися в/на узгоджений/ній обома сторонами час/відстані від точки передачі контролю відповідно до листів-угод.
- 3.2.8. Інформація про перегляд координації повинна надаватися на належному робочому місці в органі, що отримує.

## **4. СКАСУВАННЯ КООРДИНАЦІЇ**

### **4.1. Відповідна польотна інформація**

- 4.1.1. Процес скасування координації повинен забезпечити зв'язок із попереднім сповіщенням або процесом координації, який скасовується.

### **4.2. Правила застосування**

- 4.2.1. Процес скасування координації для координованого польоту повинен відбуватися в органі у таких випадках:
- відповідний орган більше не є наступним у послідовності координації,
  - план польоту скасовано органом, що надсилає, і координація більше не актуальна,
  - інформація про скасування координації щодо польоту отримана від попереднього органу.
- 4.2.2. Процес скасування координації для сповіщеного польоту повинен відбуватися в органі у таких випадках:
- відповідний орган більше не є наступним у послідовності координації,
  - план польоту скасовано органом, що надсилає, і координація більше не актуальна,
  - від попереднього органу отримано інформацію про скасування координації щодо польоту,
  - політ затримується по маршруту, і переглянутий розрахунок не може бути визначений автоматично.
- 4.2.3. Завершення процесу скасування координації, включно з підтвердженням від органу, що отримує, здійснюється в органі, що передає.
- 4.2.4. Якщо під час процесу скасування координації не було надано підтвердження його завершення відповідно до застосовних вимог до якості обслуговування, на робочому місці, відповідальному за координацію польоту в органі, що передає, з'являється попередження.
- 4.2.5. Інформація про скасування координації повинна надаватися на належному робочому місці у сповіщеному органі або в органі, з яким координацію скасовано.

## **5. ОСНОВНІ ПОЛЬОТНІ ДАНІ**

### **5.1. Відповідна польотна інформація**

- 5.1.1. Інформація, яка надається під час процесу основних польотних даних, повинна включати щонайменше такі дані:

- пізнавальний індекс повітряного судна,
- режим і код ВОРЛ.

5.1.2. Будь-яка додаткова інформація, надана під час процесу основних польотних даних, підлягає погодженню на двосторонній основі.

## **5.2. Правила застосування**

- 5.2.1. Процес основних польотних даних виконується автоматично для кожного допустимого польоту.
- 5.2.2. Критерії допустимості для основних польотних даних повинні відповідати листам-угодам.
- 5.2.3. Інформація про завершення процесу основних польотних даних, включно з підтвердженням від органу, що отримує, надається органу, що надає.
- 5.2.4. Якщо під час процесу надання основних польотних даних не було надано підтвердження його завершення відповідно до застосовних вимог до якості обслуговування, на відповідному робочому місці в органі, що надає, з'являється попередження.

## **6. ЗМІНЕННЯ ОСНОВНИХ ПОЛЬОТНИХ ДАНИХ**

### **6.1. Відповідна польотна інформація**

- 6.1.1. Процес змінення основних польотних даних повинен забезпечити зв'язок з польотом, який раніше проходив процес основних польотних даних.
- 6.1.2. Будь-яка інша інформація, яка надається під час процесу змінення основних польотних даних, та відповідні критерії для її надання підлягають погодженню на двосторонній основі.

### **6.2. Правила застосування**

- 6.2.1. Процес змінення основних польотних даних повинен відбуватися лише для польоту, про який попередньо було сповіщено через процес основних польотних даних.
- 6.2.2. Процес змінення основних польотних даних повинен бути ініційований автоматично відповідно до узгоджених обома сторонами критеріїв.
- 6.2.3. Інформація про завершення процесу змінення основних польотних даних, включно з підтвердженням від органу, що отримує, надається органу, що надає.
- 6.2.4. Якщо під час процесу змінення основних польотних даних не було надано підтвердження його завершення відповідно до застосовних вимог до якості обслуговування, на відповідному робочому місці в органі, що надає, з'являється попередження.
- 6.2.5. Інформація про зміну основних польотних даних повинна надаватися на належному робочому місці в органі, що отримує.

## **ЧАСТИНА С: ВИМОГИ ДО НЕОБОВ'ЯЗКОВИХ ПРОЦЕСІВ, ЯКІ ПІДТРИМУЄ ОБМІН СИСТЕМОЮ ІНФОРМАЦІЄЮ**

### **1. СПОВІЩЕННЯ ТА КООРДИНАЦІЯ ПЕРЕД ВИЛЬОТОМ**

#### **1.1. Відповідна польотна інформація**

- 1.1.1. Інформація, яка надається під час процесу надання сповіщення та координації перед вильотом, повинна включати щонайменше такі дані:
- пізнавальний індекс повітряного судна,
  - режим і код ВОРЛ (за наявності),
  - аеродром вильоту,
  - розрахунковий час вильоту або розрахункова дата, на основі двосторонньої домовленості,
  - аеродром призначення,

- номер і тип повітряного судна,
- 1.1.2. Інформація, яка надається під час процесу надання сповіщення та координації перед вильотом від термінального диспетчерського району (ТМА/ТДР) або від РДЦ, повинна включати таке:
  - тип польоту,
  - можливості та статус обладнання.
- 1.1.3. Зміст інформації щодо «можливостей та статусу обладнання» повинен включати щонайменше RVSM/CMBE і можливість роботи каналами з частотним рознесенням 8,33 кГц.
- 1.1.4. Інформація щодо «можливостей та статусу обладнання» може містити інші пункти відповідно до двосторонньої домовленості у листах-угодах.

## **1.2. Правила застосування**

- 1.2.1. Процес сповіщення та координації перед вильотом повинен відбуватися один або кілька разів для кожного допустимого польоту, запланованого для перетину меж, якщо час польоту від вильоту до точки координації не дає достатнього часу для виконання процесів початкової координації або сповіщення.
- 1.2.2. Критерії допустимості для трансмежового сповіщення та координації польотів перед вильотом повинні відповідати листам-угодам.
- 1.2.3. Процес сповіщення та координації перед вильотом повинен відбуватися знову кожного разу до вильоту, коли відбувається зміна будь-якого елементу даних, які були предметом попереднього сповіщення та координації перед вильотом.
- 1.2.4. Завершення процесу сповіщення та координації польотів перед вильотом, включно з підтвердженням від органу, що отримує, здійснюється в органі, що передає.
- 1.2.5. Якщо під час процесу сповіщення та координації польотів перед вильотом не було надано підтвердження його завершення відповідно до застосовних вимог до якості обслуговування, на робочому місці, відповідальному за сповіщення/координацію польоту в органі, що передає, з'являється попередження.
- 1.2.6. Інформація щодо сповіщення та координацію польотів перед вильотом повинна надаватися на належному робочому місці в сповіщеному органі.

## **2. ЗМІНА ЧАСТОТИ**

### **2.1. Відповідна польотна інформація**

- 2.1.1. Інформація, яка надається під час процесу зміни частоти, повинна включати щонайменше такі дані:
  - пізнавальний індекс повітряного судна.
- 2.1.2. Інформація, яка надається під час процесу зміни частоти, повинна включати будь-які з таких даних, якщо вони є:
  - індикація випуску,
  - дозволений ешелон польоту,
  - заданий курс/трек або прямий проліт,
  - задана швидкість,
  - задана швидкість набору/зниження.
- 2.1.3. У разі досягнення двосторонньої домовленості, зміна даних частоти повинна включати таке:
  - поточна позиція треку,
  - задана частота.

## **2.2. Правила застосування**

- 2.2.1. Процес зміни частоти повинен вручну ініціювати диспетчер, що передає.
- 2.2.2. Завершення процесу зміни частоти, включно з підтвердженням від органу, що отримує, здійснюється в органі диспетчерського ОНР, що передає.
- 2.2.3. Якщо під час процесу зміни частоти не було надано підтвердження його завершення відповідно до застосовних вимог до якості обслуговування, на відповідному робочому місці в органі диспетчерського ОНР, що передає, з'являється попередження.
- 2.2.4. Інформація про зміну частоти повинна бути негайно доступною для диспетчера, що приймає.

## **3. РУЧНЕ ПРИЙНЯТТЯ ЗВ'ЯЗКУ**

### **3.1. Відповідна польотна інформація**

- 3.1.1. Інформація, яка надається під час процесу ручного прийняття зв'язку, повинна включати щонайменше пізнавальний індекс повітряного судна.

### **3.2. Правила застосування**

- 3.2.1. Процес ручного прийняття зв'язку ініціює орган, що приймає, коли зв'язок встановлено.
- 3.2.2. Завершення процесу ручного прийняття зв'язку, включно з підтвердженням від органу диспетчерського ОНР, що передає, здійснюється в органі диспетчерського ОНР, що приймає.
- 3.2.3. Якщо під час процесу ручного прийняття зв'язку не було надано підтвердження його завершення відповідно до застосовних вимог до якості обслуговування, на відповідному робочому місці в органі диспетчерського ОНР, що приймає, з'являється попередження.
- 3.2.4. Інформація, щодо ручного прийняття зв'язку повинна бути негайно представлена диспетчеру в органі, що передає.

## **4. СПОВІЩЕННЯ ПРО НАМІР ПЕРЕТИНУ**

### **4.1. Відповідна польотна інформація**

- 4.1.1. Інформація, яка надається під час процесу сповіщення про намір перетину, повинна включати щонайменше такі дані:
  - пізнавальний індекс повітряного судна,
  - режим і код ВОРЛ,
  - номер і тип повітряного судна,
  - пізнавач відповідального сектору,
  - маршрут перетину, включно з розрахунковим часом і ешелонами польотів для кожної точки на маршруті.

### **4.2. Правила застосування**

- 4.2.1. Процес сповіщення про намір перетину ініціюється диспетчером вручну або автоматично, як це описано в листах-угодах.
- 4.2.2. Інформація про завершення процесу сповіщення про намір перетину, включно з підтвердженням від сповіщеного органу, надається органу, що сповіщає.
- 4.2.3. Якщо під час процесу сповіщення про намір перетину не було надано підтвердження його завершення відповідно до застосовних вимог до якості обслуговування, в органі, що сповіщає, з'являється попередження.
- 4.2.4. Інформація щодо сповіщення про намір перетину повинна надаватися на належному робочому місці у сповіщеному органі.

## **5. ЗАПИТ ДОЗВОЛУ НА ПЕРЕТИН**

## **5.1. Відповідна польотна інформація**

- 5.1.1. Інформація, яка надається під час процесу запиту дозволу на перетин, повинна включати щонайменше такі дані:
- пізнавальний індекс повітряного судна,
  - режим і код ВОРЛ,
  - номер і тип повітряного судна,
  - пізнавач відповідального сектору,
  - маршрут перетину, включно з розрахунковим часом і ешелонами польотів для кожної точки на маршруті.
- 5.1.2. У разі двосторонньої домовленості, запит дозволу на перетин повинен містити інформацію про можливість та статус обладнання.
- 5.1.3. Зміст інформації щодо «можливостей та статусу обладнання» повинен включати щонайменше можливість RVSM/CMBE.
- 5.1.4. Інформація щодо «можливостей та статусу обладнання» може містити інші пункти відповідно до двосторонньої домовленості.

## **5.2. Правила застосування**

- 5.2.1. Запит дозволу на перетин ініціюється на розсуд диспетчера відповідно до умов, конкретно зазначених в листах-угодах.
- 5.2.2. Інформація про завершення процесу запиту дозволу на перетин, включно з підтвердженням від органу, що отримує запит, надається органу, що подає запит.
- 5.2.3. Якщо під час процесу запиту дозволу на перетин не було надано підтвердження його завершення відповідно до застосовних вимог до якості обслуговування, на відповідному робочому місці в органі, що подає запит, з'являється попередження.
- 5.2.4. Інформація щодо запиту дозволу на перетин повинна надаватися на належному робочому місці в органі, що отримує запит.

## **5.3. Операційна відповідь**

- 5.3.1. У відповідь на запит дозволу на перетин повинно бути надано:
- повідомлення про прийняття деталей запропонованого перетину маршруту/повітряного простору, або,
  - контрпропозицію, що включає різні деталі перетину маршруту/повітряного простору, як конкретно зазначено в секції 6 нижче, або
  - повідомлення про відхилення деталей запропонованого перетину маршруту/повітряного простору.
- 5.3.2. Якщо операційну відповідь не отримано протягом узгодженого в двосторонньому порядку періоду часу, то на відповідне робоче місце в органі, що подає запит, повинно бути направлено попередження.

## **6. КОНТРПРОПОЗИЦІЯ ЩОДО ПЕРЕТИНУ**

### **6.1. Відповідна польотна інформація**

- 6.1.1. Процес контрпропозиції щодо перетину повинен забезпечити зв'язок з польотом, що раніше підлягав координації.
- 6.1.2. Інформація, яка надається під час процесу контрпропозиції щодо перетину, повинна включати щонайменше такі дані:
- пізнавальний індекс повітряного судна,



— маршрут перетину, включно з розрахунковим часом і ешелонами польотів для кожної точки на маршруті.

## **6.2. Правила застосування**

- 6.2.1. Контрпропозиція повинна включати запропонований новий ешелон польоту та/або маршрут.
- 6.2.2. Інформація про завершення процесу контрпропозиції щодо перетину, включно з підтвердженням від початкового органу, що подає запит, надається органу, що подав контрпропозицію.
- 6.2.3. Якщо під час процесу контрпропозиції щодо перетину не було надано підтвердження його завершення відповідно до застосовних вимог до якості обслуговування, на відповідному робочому місці в органі, що подав контрпропозицію, з'являється попередження.
- 6.2.4. Інформація щодо контрпропозиції щодо перетину повинна надаватися на належному робочому місці в початковому органі, що подає запит.

## **6.3. Операційна відповідь**

- 6.3.1. Після підтвердження успішного опрацювання інформації щодо контрпропозиції щодо перетину в початковому органі, що подає запит, повинна надаватися операційна відповідь від початкового органу, що подає запит.
- 6.3.2. Операційною відповіддю на контрпропозицію щодо перетину є її прийняття або відхилення, залежно від ситуації.
- 6.3.3. Якщо операційну відповідь не отримано протягом узгодженого в двосторонньому порядку періоду часу, то на відповідне робоче місце в органі, що надав контрпропозицію, повинно бути направлено попередження.

## **7. СКАСУВАННЯ ПЕРЕТИНУ**

### **7.1. Відповідна польотна інформація**

- 7.1.1. Процес скасування перетину повинен забезпечити зв'язок із попереднім процесом сповіщення або координації, який було скасовано.

### **7.2. Правила застосування**

- 7.2.1. Процес скасування перетину ініціює відповідальний за виконання польоту орган у разі, якщо відбувається одна з таких подій:
  - політ, про який раніше було повідомлено під час процесу основних польотних даних, більше не планує входити в повітряний простір сповіщеного органу, або більше не становить інтересу для сповіщеного органу,
  - перетин не буде виконано за маршрутом, вказаним в інформації сповіщення про перетин,
  - перетин не буде здійснено відповідно до умов, узгоджених в ході переговорів, або відповідно до умов, узгоджених після діалогу з питання перетину повітряного простору.
- 7.2.2. Процес скасування перетину повинен запускатися автоматично або вручну за допомогою диспетчерського вводу відповідно до листів-угод.
- 7.2.3. Завершення процесу скасування перетину, включно з підтвердженням від сповіщеного органу або органу, що надає запит, здійснюється в органі, що скасовує.
- 7.2.4. Якщо під час процесу скасування перетину не було надано підтвердження його завершення відповідно до застосовних вимог до якості обслуговування, на відповідному робочому місці в органі, що скасовує, з'являється попередження.
- 7.2.5. Інформація щодо скасування перетину повинна надаватися на належному робочому місці в сповіщеному органі або в органі, що надає запит.

## **ЧАСТИНА D: ВИМОГИ ДО ПРОЦЕСІВ, ЩО ПІДТРИМУЮТЬ ПОСЛУГИ ЛІНІЇ ПЕРЕДАЧІ ДАНИХ**

### **1. ПЕРЕАДРЕСАЦІЯ РЕЄСТРАЦІЇ**

#### **1.1. Відповідна польотна інформація**

1.1.1. Інформація, яка надається під час процесу переадресації реєстрації, повинна включати щонайменше такі дані:

- пізнавальний індекс повітряного судна,
- аеродром вильоту,
- аеродром призначення,
- тип реєстрації,
- параметри реєстрації.

#### **1.2. Правила застосування**

1.2.1. Для кожного польоту, із запланованим перетином межі, зареєстрованого через канал передачі даних, здійснюється один процес переадресації реєстрації.

1.2.2. Процес переадресації реєстрації повинен бути ініційований в термін або якомога швидше після більш раннього із зазначених нижче термінів:

- визначена параметрами кількість хвилин до розрахункового часу в точці координації,
  - час, коли політ знаходиться на узгодженій обома сторонами відстані від точки координації,
- відповідно до листів-угод.

1.2.3. Критерії допустимості для процесу переадресації реєстрації повинні відповідати листам-угодам.

1.2.4. Інформація про переадресацію реєстрації повинна бути включена до відповідної польотної інформації в органі, що отримує.

1.2.5. Статус переадресації реєстрації може відображатися на відповідному робочому місці в органі, що отримує.

1.2.6. Інформація про завершення процесу переадресації реєстрації, включно з підтвердженням від органу, що отримує, надається органу, що передає.

1.2.7. Якщо під час процесу переадресації реєстрації не було надано підтвердження його завершення відповідно до застосовних вимог до якості обслуговування, це призводить до ініціювання запиту повітряному судну про встановлення контакту по лінії передачі даних «повітря-земля».

### **2. ПОВІДОМЛЕННЯ НАСТУПНОМУ КОМПЕТЕНТНОМУ ОРГАНУ**

#### **2.1. Відповідна польотна інформація**

2.1.1. Інформація, яка надається під час процесу повідомлення наступному компетентному органу, повинна включати щонайменше такі дані:

- пізнавальний індекс повітряного судна,
- аеродром вильоту,
- аеродром призначення.

#### **2.2. Правила застосування**

2.2.1. Процес повідомлення наступному компетентному органу виконують для кожного допустимого польоту, що перетинає межу.

- 2.2.2. Процес повідомлення наступному компетентному органу ініціюють після того, як наступний запит компетентного органу щодо даних про повітряне судно був підтверджений бортовою системою.
- 2.2.3. Після успішного опрацювання інформації щодо повідомлення наступному компетентному органу, орган, що отримує, повинен ініціювати запит на старт через електрозв'язок «диспетчер-пілот» по лінії передачі даних (CPDLC) з повітряним судном.
- 2.2.4. Якщо інформація щодо повідомлення наступному компетентному органу не була одержана протягом погодженого на двосторонній основі періоду часу, орган, що отримує, застосовує місцеві процедури для ініціювання зв'язку з повітряним судном по лінії передачі даних.
- 2.2.5. Інформація про завершення процесу повідомлення наступному компетентному органу, включно з підтвердженням з боку органу, що отримує, надається органу, що передає.
- 2.2.6. Якщо під час процесу повідомлення наступному компетентному органу не було надано підтвердження його завершення відповідно до застосовних вимог до якості обслуговування, це призводить до ініціювання місцевих процедур в органі, що передає.



---

## *ДОДАТОК II*

### **Вимоги, що стосуються якості обслуговування**

(зазначені в статті 4)

#### **1. Доступність, надійність, безпека і цілісність даних**

- 1.1. Засоби обміну системною інформацією повинні бути доступні в часи роботи конкретного органу.
- 1.2. Будь-які заплановані періоди простою узгоджуються на двосторонній основі між двома відповідними органами.
- 1.3. Надійність каналу обміну системною інформацією повинна бути не менше 99,86%.
- 1.4. Цілісність і безпека обміну інформацією з використанням засобів обміну системною інформацією повинна бути забезпечена на належному рівні відповідно до загальновизнаної практики.

#### **2. Час на виконання процесу**

- 2.1. Час на виконання процесу становить інтервал між ініціюванням процесу і часом, коли необхідне підтвердження надійшло в орган, що ініціює.
- 2.2. Час на виконання процесу не повинен включати операційні відповіді в тих випадках, коли вони необхідні.
- 2.3. Максимальний час на виконання процесу, перш ніж буде винесено попередження, узгоджується на двосторонній основі.

---

## *ДОДАТОК III*

### **Вимоги щодо безпеки**

**(зазначені в статті 6)**

1. Функціонування каналів обміну системною інформацією і наземного голосового зв'язку повинно виключати, наскільки це практично здійснено, потенційну можливість одночасного виходу з ладу.

**▼М1**

2. Вимоги до взаємодійності та робочих характеристик, вказані у параграфах 3.2.4, 3.2.5, 4.2.3, 4.2.4, 5.2.3, 5.2.4, 6.2.3 та 6.2.4 частини В додатка I та у параграфах 1.2.6, 1.2.7, 2.2.5 та 2.2.6 частини D додатка I, повинні також вважатися як вимоги щодо безпеки.
3. При перегляді процесів координації, скасування координації, надання основних польотних даних, змінення основних польотних даних, переадресації реєстрації та повідомлення наступному компетентному органу, вимоги до якості послуг, вказані в додатку II, також повинні розглядатися як вимоги щодо безпеки.

**▼В**

*ДОДАТОК IV*

**ЧАСТИНА А: ВИМОГИ ЩОДО ОЦІНЮВАННЯ ВІДПОВІДНОСТІ АБО ПРИДАТНОСТІ ДО ВИКОРИСТАННЯ КОМПОНЕНТІВ, ЗАЗНАЧЕНИХ У СТАТТІ 7**

1. Заходи з перевірки повинні продемонструвати відповідність компонентів вимогам цього Регламенту щодо взаємодійності та робочих характеристик, якості обслуговування та вимог безпеки або їх придатності до використання в ході експлуатації таких компонентів в тестовому середовищі.
2. Виробник здійснює управління діяльністю з оцінювання відповідності та він повинен, зокрема:
  - визначити відповідне тестове середовище,
  - перевірити, що план випробувань описує компоненти в тестовому середовищі,
  - перевірити, що план тестування забезпечує повне покриття застосовних вимог,
  - забезпечити узгодженість і якість технічної документації та плану тестування,
  - спланувати організацію тестування, персонал, встановлення та конфігурацію платформи тестування,
  - виконувати інспекційні перевірки і тести як вказано в плані тестування,
  - скласти звіт з викладом результатів інспекційних перевірок і тестів.
3. Виробник повинен забезпечити, щоб компоненти, які здійснюють обмін інформацією на підтримку процесу сповіщення, координації та передачі польотів і процесу цивільно-військової координації, інтегровані в тестове середовище, відповідали вимогам цього Регламенту щодо взаємодійності та робочих характеристик, якості обслуговування та вимог безпеки.
4. Після завершення перевірки відповідності або придатності до використання, виробник під свою відповідальність складає декларацію ЄС про відповідність або придатність до використання, в якій він зазначає, зокрема, що компонент і пов'язані з ним умови використання згідно з додатком III(3) Регламенту про взаємодійність відповідають вимогам цього Регламенту.

**ЧАСТИНА В: ВИМОГИ ДО ПЕРЕВІРКИ СИСТЕМ, ЗАЗНАЧЕНИХ У СТАТТІ 8 (1)**

1. Перевірка систем повинна продемонструвати відповідність таких систем вимогам цього Регламенту щодо взаємодійності та робочих характеристик, якості обслуговування та вимог безпеки в модельованому середовищі, що відображає операційний контекст таких систем.

2. Перевірка систем, які забезпечують обмін інформацією, що підтримує процес сповіщення, координації та передачі польотів, а також процес цивільно-військової координації, повинна проводитися відповідно до належної і визнаної практики тестування.
3. Інструменти тестування, використовувані для перевірки систем, які забезпечують обмін інформацією, що підтримують процес сповіщення, координації та передачі польотів і процес цивільно-військової координації, повинні мати відповідні функціональні можливості.
4. У результаті перевірки систем, які забезпечують обмін інформацією, що підтримує процес сповіщення, координації та передачі польотів, а також процес цивільно-військової координації, повинні бути підготовлені елементи технічного файлу, як цього вимагає додаток IV(3) Регламенту про взаємодійність, а також такі елементи:
  - опис реалізації,
  - звіт про проведені інспекційні перевірки і тести перед введенням системи в експлуатацію.
5. Провайдер аеронавігаційного обслуговування повинен здійснювати управління діяльністю з перевірки та він повинен, зокрема:
  - визначити відповідні модельовані операційні і технічні умови, що відображають операційне середовище,
  - перевірити, щоб план тестування описував інтеграцію обміну інформацією, що підтримує процес сповіщення, координації та передачі польотів, а також процес цивільно-військової координації, у тестованій системі в змодельованому операційному і технічному середовищі,
  - перевірити, щоб план тестування забезпечував повне покриття вимог цього Регламенту щодо взаємодійності та робочих характеристик, якості обслуговування та вимог безпеки,
  - забезпечити узгодженість і якість технічної документації та плану тестування,
  - спланувати організацію тестування, персонал, встановлення та конфігурацію платформи тестування,
  - виконувати інспекційні перевірки і тести як вказано в плані тестування,
  - скласти звіт з викладом результатів інспекційних перевірок і тестів.
6. Провайдер аеронавігаційного обслуговування повинен забезпечити, щоб реалізація обміну інформацією, що підтримує процес сповіщення, координації та передачі польотів і процес цивільно-військової координації, інтегрованого в системи, які працюють в модельованому операційному середовищі, відповідала вимогам цього Регламенту щодо взаємодійності та робочих характеристик, якості обслуговування та вимог безпеки.
7. Після завершення перевірки відповідності, провайдери аеронавігаційного обслуговування складають декларацію ЄС про перевірку системи і подають її національному наглядовому органу разом з технічним файлом, як того вимагає стаття 6 Регламенту про взаємодійність.

#### **ЧАСТИНА С: ВИМОГИ ДО ПЕРЕВІРКИ СИСТЕМ, ЗАЗНАЧЕНИХ У СТАТТІ 8 (2)**

1. Перевірка систем повинна продемонструвати відповідність таких систем вимогам цього Регламенту щодо взаємодійності та робочих характеристик, якості обслуговування та вимог безпеки в модельованому середовищі, що відображає операційний контекст таких систем.
2. Перевірка систем, які забезпечують обмін інформацією, що підтримує процес сповіщення, координації та передачі польотів, а також процес цивільно-військової координації, повинна проводитися відповідно до належної і визнаної практики тестування.
3. Інструменти тестування, використовувані для перевірки систем, які забезпечують обмін інформацією, що підтримують процес сповіщення, координації та передачі польотів і процес цивільно-військової координації, повинні мати відповідні функціональні можливості.

4. У результаті перевірки систем, які забезпечують обмін інформацією, що підтримує процес сповіщення, координації та передачі польотів, а також процес цивільно-військової координації, повинні бути підготовлені елементи технічного файлу, як цього вимагає додаток IV(3) Регламенту про взаємодійність, а також такі елементи:
  - опис реалізації,
  - звіт про проведені інспекційні перевірки і тести перед введенням системи в експлуатацію.
5. Провайдер аеронавігаційного обслуговування повинен визначити належне модельоване операційне та технічне середовище, що відображає операційне середовище, і повинен доручити проведення перевірки нотифікованому органу.
6. Нотифікований орган здійснює управління діяльністю з перевірки та він повинен, зокрема:
  - перевірити, щоб план тестування описував інтеграцію обміну інформацією, що підтримує процес сповіщення, координації та передачі польотів, а також процес цивільно-військової координації, у тестованій системі в змодельованому операційному і технічному середовищі,
  - перевірити, щоб план тестування забезпечував повне покриття вимог цього Регламенту щодо взаємодійності та робочих характеристик, якості обслуговування та вимог безпеки,
  - забезпечити узгодженість і якість технічної документації та плану тестування,
  - спланувати організацію тестування, персонал, встановлення та конфігурацію платформи тестування,
  - виконувати інспекційні перевірки і тести як вказано в плані тестування,
  - скласти звіт з викладом результатів інспекційних перевірок і тестів.
7. Нотифікований орган повинен забезпечити, щоб реалізація обміну інформацією, що підтримує процес сповіщення, координації та передачі польотів і процес цивільно-військової координації, інтегрованого в системи, які працюють в модельованому операційному середовищі, відповідала вимогам цього Регламенту щодо взаємодійності та робочих характеристик, якості обслуговування та вимог безпеки.
8. Після виконання вимог щодо проведення перевірочних завдань, нотифікований орган повинен скласти сертифікат відповідності щодо виконаних ним завдань.
9. Після цього провайдер аеронавігаційного обслуговування складає декларацію ЄС про перевірку системи і подає її національному наглядовому органу разом з технічним файлом, як того вимагає стаття 6 Регламенту про взаємодійність.

## *ДОДАТОК V*

### **Умови, зазначені в статті 8**

1. Провайдер аеронавігаційного обслуговування повинен мати в своєму розпорядженні такі методи звітності в межах організації, які забезпечують і демонструють неупередженість і незалежність суджень щодо діяльності з перевірки.
2. Провайдер аеронавігаційного обслуговування повинен забезпечити, щоб персонал, який бере участь в процесах перевірки, проводив контрольні перевірки з максимально можливою професійною сумлінністю і максимальною технічною компетентністю та не піддавався будь-якому тиску і стимулам, зокрема фінансового характеру, які могли б вплинути на його судження або результати контрольних перевірок, зокрема, з боку осіб або груп осіб, яких стосуються результати перевірок.

3. Провайдер аеронавігаційного обслуговування повинен забезпечити, щоб персонал, який бере участь в процесах перевірки, мав доступ до обладнання, що дозволяє йому належним чином виконувати необхідні перевірки.
4. Провайдер аеронавігаційного обслуговування повинен забезпечити, щоб персонал, який бере участь в процесах перевірки, мав добру технічну і професійну підготовку, задовільні знання вимог, що пред'являються до проведення перевірки, яку вони повинні проводити, достатній досвід таких операцій і спроможність, необхідну для складання декларацій, записів і звітів, що підтверджують, що перевірку було проведено.
5. Провайдер аеронавігаційного обслуговування повинен забезпечити, щоб персонал, який бере участь в процесах перевірки, міг проводити свої перевірки неупереджено. Розмір винагороди не повинен залежати від кількості проведених перевірок або результатів таких перевірок.

---

(<sup>1</sup>) ОВ L 96, 31.03.2004, с. 26.

(<sup>2</sup>) ОВ L 96, 31.03.2004, с. 1.

(<sup>3</sup>) ОВ L 254, 09.10.2000, с. 1.

(<sup>4</sup>) ОВ L 96, 31.03.2004, с. 9.