

## РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 1206/2011 НА КОМИСИЯТА

от 22 ноември 2011 година

за определяне на изисквания за идентификация на въздухоплавателните средства с цел наблюдение в рамките на системата Единно европейско небе

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 552/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 година относно оперативната съвместимост на европейската мрежа за управление на въздушното движение (Регламент за оперативна съвместимост)<sup>(1)</sup>, и по-специално член 3, параграф 5 от него,

като има предвид, че:

- (1) Комисията даде мандат на Евроконтрол съгласно член 8, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за определяне на рамката за създаването на единно европейско небе (Рамков регламент)<sup>(2)</sup> да разработи изисквания за функционирането и оперативната съвместимост на наблюдението в рамките на европейската мрежа за управление на въздушното движение (ЕМУВД). Настоящият регламент се основава на представения в рамките на този мандат доклад от 9 юли 2010 г.
- (2) Преди на дадено въздухоплавателно средство да бъде предоставено обслужване на въздушното движение с помощта на система за наблюдение следва да се установи неговата идентификация в съответствие с процедурите на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО).
- (3) Непрекъснатостта на работа зависи от еднозначното и непрекъснато идентифициране на отделните въздухоплавателни средства, които оперират като общо въздушно движение съгласно правилата за полети по прибори в рамките на въздушното пространство на Единното европейско небе.
- (4) Настоящият метод за идентифициране на индивидуални въздухоплавателни средства използва дискретни кодове за транспондери на вторични обзорни РЛС („SSR кодове“), разпределени съгласно процедурите на ИКАО и аеронавигационния план за европейския регион.
- (5) Ръстът на трафика през последното десетилетие доведе до хроничен недостиг на дискретни SSR кодове, които да удовлетворят търсенето през пиковите периоди, и понастоящем идентифицирането на индивидуални въздухоплавателни средства в европейското въздушно пространство не може да бъде гарантирано.
- (6) Като начало в рамките на определена част от Единното европейско небе следва да се изгради хармонизирана

възможност за ефективно използване на технологията въздух-земя за идентифициране на въздухоплавателни средства, с цел да се намали общата нужда от дискретни SSR кодове за постигането на индивидуална идентификация на въздухоплавателни средства.

- (7) С цел да се оптимизира наличността на дискретни SSR кодове, доставчиците на аеронавигационно обслужване, които няма да могат да използват технологията въздух-земя за идентифициране на въздухоплавателни средства, следва да осигурят по-добри и хармонизирани функции за автоматично предоставяне на SSR кодове на въздухоплавателни средства.
- (8) Следва да се осигури възможност за използване на технологията въздух-земя за идентифициране на въздухоплавателни средства в цялото въздушно пространство на Единното европейско небе, за да бъде задоволена нуждата от дискретни SSR кодове за идентифициране на общия въздушен трафик, опериращ по правилата за полети по прибори.
- (9) Облекчаването на изискванията за предоставяне на дискретни SSR кодове, когато се използва технологията въздух-земя за идентифициране на въздухоплавателни средства, може най-добре да бъде постигнато от интегрираната система за обработка на начални полетни планове, която идентифицира полетите, отговарящи на условията за предоставяне на съгласуван идентификационен код, и от доставчиците на аеронавигационно обслужване, които предоставят съгласувания идентификационен код на тези полети, след като идентифицирането на въздухоплавателното средство с помощта на технологията въздух-земя е извършено успешно.
- (10) Идентифицирането на въздухоплавателно средство с помощта на технологията въздух-земя може да бъде използвано само за идентифициране на дадено въздухоплавателно средство в случаите, в които доставчиците на аеронавигационно обслужване разполагат с подходящи сензори за наблюдение, функции на системата за обработка и разпространение на данните от наблюдение, функции на системата за обработка на полетни данни, комуникации въздух-земя и земя-земя, функции на дисплея на контролора, и предвиждат процедури и обучение на личния състав.
- (11) Степента, в която един доставчик на аеронавигационно обслужване може действително да използва възможностите на технологията въздух-земя за намаляване на необходимостта от дискретни SSR кодове, зависи от нивото на оборудване на въздухоплавателното средство за използване на тази технология за идентифициране, от

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

степената, в която маршрутите на това въздухоплавателно средство са покрити от системи, предоставящи такава функционална възможност, и от основното изискване да се осигури ефикасна и безопасна експлоатация.

- (12) Контрольорите следва да получават предупреждения за непреднамерено предоставяне на един и същ SSR код на повече от едно въздухоплавателно средство, за да се предотврати погрешното идентифициране на въздухоплавателни средства.
- (13) Еднородното прилагане на специфични процедури във въздушното пространство на Единното европейско небе е от изключително значение за постигането на оперативна съвместимост и непрекъснатост на работата.
- (14) Всички промени в съоръжения и услуги вследствие прилагането на настоящия регламент, следва да бъдат отразени от държавите-членки в Европейския план за въздухоплаване на ИКАО чрез обичайната процедура за изменения.
- (15) Настоящият регламент не следва да обхваща военните операции и учения, посочени в член 1, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 549/2004.
- (16) С оглед на поддържането или повишаването на съществуващите равнища на безопасност на операциите от държавите-членки следва да се изисква да гарантират, че заинтересованите страни извършват оценка на безопасността, включваща процеси за определяне на опасностите и за оценка и намаляване на риска. Хармонизираното прилагане на тези процеси спрямо системите, обхванати от настоящия регламент, налага определянето на конкретни изисквания за безопасност по отношение на всички изисквания за оперативна съвместимост и експлоатационни характеристики.
- (17) В съответствие с Регламент (ЕО) № 552/2004 правилата за въвеждане на оперативната съвместимост следва да описват конкретните процедури за оценка на съответствието, които се прилагат за оценка на съответствието или на годността за използване на компонентите, както и за проверка на системите.
- (18) Когато обслужването на въздушното движение се предоставя предимно на въздухоплавателни средства, опериращи като общ въздушен трафик под военно наблюдение, е възможно ограничения, свързани с възлагането на поръчки, да попречат на спазването на настоящия регламент.
- (19) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета за единно небе,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

#### Член 1

##### Предмет

Настоящият регламент определя изискванията относно системите, подпомагащи предоставянето на информация за наблюдение, техните компоненти и свързаните с тях процедури, с цел осигуряване на еднозначна и непрекъсната индивидуална идентификация на въздухоплавателни средства в рамките на ЕМУВД.

#### Член 2

##### Приложно поле

1. Настоящият регламент се прилага за верига за наблюдение, състояща се от:
- бордови компоненти на системи за наблюдение, както и свързаните с тях процедури;
  - наземни системи за наблюдение, техните компоненти и свързаните с тях процедури;
  - системи и процедури за обслужване на въздушното движение и по-специално системи за обработка на полетни данни, системи за обработка на данни от наблюдения и системи за взаимодействие човек-машина;
  - комуникационни системи земя-земя, въздух-земя, техните компоненти и свързаните с тях процедури, използвани за разпространението на данните от наблюдението.
2. Настоящият регламент се прилага за всички полети, изпълнявани като общо въздушно движение съгласно правилата за полети по прибори в рамките на въздушното пространство, определено в член 1, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(1)</sup>.

#### Член 3

##### Определения

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

Прилагат се също и следните определения:

- „идентификация на въздухоплавателното средство“ означава група от букви, цифри или комбинация от тях, която или е идентична на или е кодираният еквивалент на позивната на въздухоплавателното средство, която трябва да се употребява в комуникацията въздух-земя и която се използва, за да се идентифицира въздухоплавателното средство в комуникациите земя-земя по обслужването на въздушното движение;
- „SSR код“ означава един от 4 096 кода за идентифициране на вторични обзорни РЛС, който може да бъде предаван от бордови компоненти на системи за наблюдение;
- „дискретен SSR код“ означава четирицифрен код за идентифициране на вторична обзорна РЛС, чиито две последни цифри не са „00“;
- „идентификация въздух-земя на въздухоплавателни средства“ означава идентификацията на въздухоплавателно средство, която се предава от бордови компоненти на системите за наблюдение посредством система за наблюдение въздух-земя;
- „идентификационен код“ означава индивидуален SSR код, предоставен със специално предназначение;
- „прелитане“ означава полет, който навлиза в даден участък от въздушното пространство, идвайки от прилежащ участък, преминава през дадения участък и го напуска, навлизайки в съседен участък;

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

7. „пристигащ полет“ означава полет, който навлиза в даден участък от въздушното пространство, идвайки от прилежащ участък, преминава през дадения участък и се приземява в точка, намираща се в този участък;
8. „заминаващ полет“ означава полет, който започва на летище в даден участък от въздушното пространство, преминава през този участък, след което или се приземява на летище в същия участък или го напуска, навлизайки в съседен участък;
9. „оператор“ означава лице, организация или предприятие, осъществяващо или предлагащо услуги по експлоатация на въздухоплавателни средства;
10. „списък за разпределяне на кодове“ означава документ, в който е описано общото разпределение на SSR кодовете по държави-членки и органи за обслужване на въздушното движение, които са съгласувани между държавите-членки и публикувани в аеронавигационен план на ИКАО за европейския регион.
11. „верига за съвместно наблюдение“ означава верига на наблюдение, изискваща както наземни, така и бордови компоненти за определяне на елементите на данните от наблюдението;
12. „интегрирана система за обработка на начални полетни планове“ означава система в Европейската мрежа за управление на въздушното движение, посредством която се предоставя централизирана услуга за полетно планиране и разпространение и която се занимава с приемане, потвърждаване и разпространение на полетни планове във въздушното пространство, попадащо в обхвата на настоящия регламент;

#### Член 4

##### Изисквания относно експлоатационните характеристики

1. Държавите-членки, отговорни за предоставяне на обслужване на въздушното движение във въздушното пространство, определено в приложение I, гарантират, че е създадена възможност за използване на индивидуална идентификация на въздухоплавателни средства с помощта на технологията за идентифициране въздух-земя при:
  - а) поне 50 % от всички прелитания на определения участък от въздушното пространство на дадената държава-членка; и
  - б) поне 50 % от общия брой на всички пристигащи и заминаващи полети в рамките на определения участък от въздушното пространство на дадената държава-членка.
2. Доставчиците на аеронавигационно обслужване гарантират, че най-късно до 2 януари 2020 г. съвместната верига за наблюдение ще разполага с необходимите функционални възможности, позволяващи на доставчиците да прилагат индивидуална идентификация на въздухоплавателни средства с помощта на технологията въздух-земя за идентифициране на въздухоплавателни средства.
3. Доставчиците на аеронавигационно обслужване, използващи индивидуална идентификация на въздухоплавателни средства с помощта на технологията въздух-земя за идентифициране на въздухоплавателни средства, гарантират, че спазват изискванията, определени в приложение II.

4. Доставчиците на аеронавигационно обслужване, ползващи индивидуална идентификация на въздухоплавателни средства с помощта на дискретни SSR кодове извън въздушното пространство, определено в приложение I, гарантират, че спазват изискванията, определени в приложение III.

5. Доставчиците на аеронавигационно обслужване гарантират, че:

- а) са инсталирани системите, посочени в член 2, параграф 1, букви б), в) и г), доколкото това е необходимо за спазване на изискванията, определени в параграфи 3 и 4 от настоящия член;
- б) са инсталирани системите или са въведени процедурите, посочени в член 2, параграф 1, букви б), в) и г), доколкото това е необходимо, за да бъдат информирани контролорите, когато е налице непреднамерено повторно предоставяне на SSR кодове.

6. Държавите-членки гарантират, че:

- а) частите от въздушното пространство, посочени в точка 1 от приложение II, са декларирани пред службата за централизирано планиране на полети и разпределение, с цел подкрепа на изискванията на параграфи 1 и 2 от настоящия член и буква б) от настоящия параграф;
- б) интегрираната система за обработка на начални полетни планове информира всички заинтересовани доставчици на аеронавигационно обслужване за полетите, които отговарят на условията за ползване на идентификационния код, посочен в буква в);
- в) даден идентификационен код се съгласува между всички държави-членки и се координира с трети европейски държави с цел определянето му само на въздухоплавателни средства, при които индивидуалната идентификация се извършва с помощта на технологията въздух-земя за идентифициране на въздухоплавателни средства.

#### Член 5

##### Изисквания за безопасност

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

2. За целите на оценката на безопасността, посочена в параграф 1, се спазват най-малко изискванията, определени в приложение IV.

#### Член 6

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

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

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

#### Член 7

##### Проверка на системите

1. Доставчиците на аеронавигационно обслужване, които могат да докажат или са доказали, че изпълняват условията, посочени в приложение VI, провеждат проверка на системите, посочени в член 2, параграф 1, букви б), в) и г), съгласно изискванията, изложени в приложение VII, част А.

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

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

#### Член 8

##### Допълнителни изисквания за доставчиците на аеронавигационно обслужване

1. Доставчиците на аеронавигационно обслужване гарантират, че всички техни ангажирани в тази област служители, са надлежно запознати с изискванията, определени в настоящия регламент и са подходящо обучени за служебните си задължения.

2. Доставчиците на аеронавигационно обслужване:

а) изготвят и поддържат работни наръчници, съдържащи необходимите инструкции и информация, позволяващи на съответните служители да прилагат настоящия регламент;

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

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

#### Член 9

##### Допълнителни изисквания за операторите

1. Операторите предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че персоналът, експлоатиращ и поддържащ оборудване за наблюдение, е надлежно запознат със съответните

разпоредби на настоящия регламент, че е подходящо обучен за служебните си задължения, както и че в пилотската кабина са на разположение инструкции за използване на това оборудване.

2. Операторите предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че идентификация по технологията въздух-земя за идентифициране на въздухоплавателни средства е предоставена на въздухоплавателно средство, когато това се изисква оперативно, както е посочено в член 4, параграфи 1 и 2.

3. Операторите гарантират, че настройките за идентифициране на въздухоплавателното средство по технологията въздух-земя, посочена в параграф 4, са в съответствие с точка 7 „идентификация на въздухоплавателното средство“ на полетния план, посочена в точка 2 от приложението към Регламент (ЕО) № 1033/2006 на Комисията <sup>(2)</sup>.

4. Операторите на въздухоплавателните средства, които могат да променят по време на полета своята идентификация по технологията въздух-земя, посочена в параграф 2, гарантират, че тази идентификация не се променя по време на полета, освен ако това не бъде изискано от доставчика на аеронавигационно обслужване.

#### Член 10

##### Допълнителни изисквания за държавите-членки

Държавите-членки гарантират спазването на настоящия регламент, включително публикуването на съответната информация в националните сборници за публикуване на аеронавигационна информация.

#### Член 11

##### Изключения

1. В специалния случай на участъци, в които обслужването на въздушното движение се извършва от военни единици или под военен надзор и когато ограничения, свързани с възлагането на поръчки, препятстват спазването на член 4, параграф 2, държавите-членки съобщават на Комисията най-късно до 31 декември 2017 г. датата за постигане на съвместимост с технологията въздух-земя за идентифициране на въздухоплавателни средства, която не може да бъде по-късно от 2 януари 2025 г.

2. След консултация с управителния орган на мрежата и не по-късно от 31 декември 2018 г., Комисията може да направи преглед на изключенията, съобщени по параграф 1, които могат да се отразят значително на ЕМУВД.

#### Член 12

##### Влизане в сила и прилагане

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

Той се прилага от 9 февруари 2012 г.

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

<sup>(2)</sup> ОВ L 186, 7.7.2006 г., стр. 46.

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

Съставено в Брюксел на 22 ноември 2011 година.

*За Комисията*  
*Председател*  
José Manuel BARROSO

---

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

**Въздушно пространство, посочено в член 4, параграфи 1 и 4**

Въздушното пространство, посочено в член 4, параграфи 1 и 4, включва следните райони за полетна информация (FIR) и горни райони за полетна информация (UIR):

1. FIR Виена;
  2. FIR Прага;
  3. FIR/UIR Брюксел;
  4. FIR Бордо, Брест, Марсилия, Париж и Реймс, и UIR Франция;
  5. FIR Ланген, Бремен и Мюнхен, и UIR ХанOVER и Рейн;
  6. FIR Атина и UIR Гърция;
  7. FIR Будапеща;
  8. FIR/UIR Бриндизи, FIR/UIR Милано, FIR/UIR Рим;
  9. FIR Амстердам;
  10. FIR Букурещ.
-

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

**Експлоатационни изисквания, посочени в член 4, параграф 3**

1. Участъци от въздушното пространство, в които е установена индивидуална идентификация на въздухоплавателни средства с помощта на технологията въздух-земя за идентифициране на въздухоплавателни средства, се декларират пред службата за централизирано планиране на полети и разпределение, за да бъдат въведени в интегрираната система за обработка на начални полетни планове.
2. С изключение на случаите, когато някое от условията, определени в точка 3, се прилага, идентификационният код, установен в съответствие с член 4, параграф 6, буква в), се задава на заминаващо въздухоплавателно средство или на въздухоплавателно средство, за което се изисква промяна на кода в съответствие с параграф 6, когато:
  - а) идентификацията на въздухоплавателното средство по технологията въздух-земя отговаря на съответните данни в полетния план за това въздухоплавателно средство;
  - б) интегрираната система за обработка на начални полетни планове е подала информация, че въздухоплавателното средство отговаря на условията за задаване на идентификационния код.
3. Въздухоплавателните средства, посочени в точка 2, не получават идентификационен код, ако едно от следните условия е приложимо:
  - а) в резултат на непредвидени смущения в работата на наземния датчик за наблюдения доставчикът на аеронавигационно обслужване е въвел аварийни мерки, които изискват задаването на дискретни SSR кодове на въздухоплавателни средства;
  - б) извънредни спешни военни мерки изискват доставчиците на аеронавигационно обслужване да задават на въздухоплавателните средства индивидуални SSR кодове;
  - в) въздухоплавателно средство, което отговаря на условията за задаване на идентификационния код, установен в съответствие с член 4, параграф 6, буква в), напусне по какъвто и да е начин въздушното пространство, посочено в точка 1.
4. Въздухоплавателните средства, на които не е зададен идентификационен код, установен в съответствие с член 4, параграф 6, буква в), получават SSR код, който е съобразен със списъка за разпределяне на кодове, съгласуван между държавите-членки и координиран с трети държави в Европа.
5. Когато на въздухоплавателното средство бъде зададен SSR код, при първа възможност се извършва проверка, потвърждаваща, че SSR кодът, въведен от пилота, е идентичен със зададения на полета.
6. SSR кодове, зададени на въздухоплавателни средства, прехвърлени от доставчици на аеронавигационно обслужване от съседни държави, се проверяват автоматично, за да се установи дали зададените кодове могат да бъдат запазени в съответствие със списъка за разпределяне на кодове, съгласуван между държавите-членки и координиран с трети държави в Европа.
7. Със съседните доставчици на аеронавигационно обслужване, които осъществяват индивидуална идентификация на въздухоплавателни средства с помощта на дискретни SSR кодове, се сключват официални договорености, които съдържат като минимум:
  - а) задължение за съседните доставчици на аеронавигационно обслужване въздухоплавателните средства, да прехвърлят въздухоплавателните средства с проверени дискретни SSR кодове, зададени в съответствие със списъка за разпределяне на кодове, съгласуван между държавите-членки и координиран с трети държави в Европа;
  - б) задължение да се уведомяват приемащите органи за всяка наблюдавана нередност в работата на бордови компоненти на системите за наблюдение.

---

ПРИЛОЖЕНИЕ III

**Експлоатационни изисквания, посочени в член 4, параграф 4**

Отделните системи, използвани за оценка на SSR кодове, трябва да имат следните функционални възможности:

- a) на въздухоплавателните средства се задават автоматично SSR кодове в съответствие със списъка за разпределяне на кодове, съгласуван между държавите-членки и координиран с трети държави в Европа;
- b) SSR кодове, зададени на въздухоплавателни средства, прехвърлени от доставчици на аеронавигационно обслужване от съседни държави, се проверяват, за да се установи дали зададените кодове могат да бъдат запазени в съответствие със списъка за разпределяне на кодове, съгласуван между държавите-членки и координиран с трети държави в Европа;
- в) SSR кодовете се класифицират в различни категории, за да се даде възможност за диференцирано задаване на кодове;
- г) SSR кодовете от различните категории, посочени в буква в), се задават съобразно направлението на полетите;
- д) едновременното задаване на един и същи SSR код на множество полети се прави за полети, изпълнявани в посоки, които не водят до несъвместимости.

---

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

**Изисквания, посочени в член 5**

- 1. Изискванията към експлоатационните характеристики, определени в член 4, параграфи 3 и 4, член 4, параграф 5, буква б) и член 4, параграф 6.
  - 2. Допълнителните изисквания, определени в член 9, параграфи 1, 2, 3 и 4.
-



## ПРИЛОЖЕНИЕ V

**Изисквания за оценка на съответствието или годността за използване на компонентите, посочени в член 6**

1. Дейностите по проверката доказват съответствието на компонентите с приложимите изисквания на настоящия регламент или тяхната годност за използване, когато тези компоненти са в режим на експлоатация в условия на изпитване.
  2. Производителят управлява дейностите по оценка на съответствието и по-специално:
    - а) определя подходящата среда за изпитване;
    - б) удостоверява, че планът на изпитването описва компонентите в средата на изпитване;
    - в) удостоверява, че планът на изпитването осигурява пълно покриване на приложимите изисквания;
    - г) осигурява съвместимостта и качеството на техническата документация и на плана за изпитване;
    - д) планира организацията на изпитването, персонала, инсталирането и конфигурирането на изпитателната платформа;
    - е) извършва инспекциите и изпитванията в съответствие с плана на изпитването;
    - ж) изготвя протокола, представящ резултатите от проверките и изпитванията.
  3. Производителят гарантира, че посочените в член 6 компоненти, включени в изпитателната среда, отговарят на приложимите изисквания на настоящия регламент.
  4. При удовлетворително приключване на проверката за съответствие или годност за използване, производителят изготвя на своя отговорност декларацията на ЕО за съответствие или годност за използване, като посочва по-специално приложимите изисквания на настоящия регламент, които са удовлетворени от компонента, и свързаните с това условия за използване в съответствие с приложение III, точка 3 от Регламент (ЕО) № 552/2004.
-

## ПРИЛОЖЕНИЕ VI

**Условия, посочени в член 7, параграфи 1 и 2**

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

## ПРИЛОЖЕНИЕ VII

## ЧАСТ А

**Изисквания за проверката на системите, посочена в член 7, параграф 1**

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

## ЧАСТ Б

**Изисквания за проверката на системите, посочена в член 7, параграф 2**

1. Проверката на системите, определени в член 2, параграф 1, букви б), в) и г), доказва съответствието на тези системи с изискванията относно експлоатационните характеристики и безопасността на настоящия регламент, в среда за изпитване, която отразява особеностите на работната среда на тези системи.
2. Проверката на системите, определени в член 2, параграф 1, букви б), в) и г), се извършва в съответствие с подходящи и утвърдени практики за изпитване.

3. Инструментите, които се използват при проверката на системите, определени в член 2, параграф 1, букви б), в) и г), трябва да притежават подходящи функционални възможности.
  4. Проверката на системите, определени в член 2, параграф 1, букви б), в) и г), възпроизвежда елементите на техническото досие, което се изисква съгласно приложение IV, точка 3 от Регламент (ЕО) № 552/2004, и включва следните елементи:
    - а) описание на изпълнението;
    - б) протокол от проверките и изпитванията, извършени преди пускането на системата в експлоатация.
  5. Доставчикът на аеронавигационно обслужване определя подходящата работна среда и средата за техническа оценка, отразяваща особеностите на работната среда, и осигурява извършването на дейностите по проверката от нотифициран орган.
  6. Нотифицираният орган управлява дейностите по проверката, и по-специално:
    - а) проверява дали планът за изпитване описва интегрирането на системите, определени в член 2, параграф 1, букви б), в) и г), в работна среда и среда за техническа оценка;
    - б) проверява дали планът за изпитване осигурява пълно покриване на приложимите изисквания за експлоатационните характеристики и безопасността на настоящия регламент;
    - в) осигурява съвместимостта и качеството на техническата документация и на плана за изпитване;
    - г) планира организацията на изпитването, персонала, инсталирането и конфигурирането на изпитателната платформа;
    - д) извършва проверките и изпитванията в съответствие с плана на изпитването;
    - е) изготвя протокола, представящ резултатите от проверките и изпитванията.
  7. Нотифицираният орган гарантира, че системите, определени в член 2, параграф 1, букви б), в) и г), работещи в среда за оценка на работата, отговарят на изискванията за оперативна съвместимост, експлоатационни характеристики и безопасност от настоящия регламент.
  8. При удовлетворително приключване на задачите по проверката нотифицираният орган изготвя сертификат за съответствие по отношение на задачите, които е изпълнил.
  9. След това доставчикът на аеронавигационно обслужване изготвя декларацията на ЕО за проверка на системата и я представя на националния надзорен орган заедно с техническото досие, в съответствие с изискванията на член 6 от Регламент (ЕО) № 552/2004.
-