

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 1032/2006

z dnia 6 lipca 2006 r.

ustanawiające wymagania dla automatycznych systemów wymiany danych lotniczych dla celów powiadamiania, koordynacji i przekazywania kontroli nad lotem pomiędzy organami kontroli ruchu lotniczego

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (Rozporządzenie w sprawie interoperacyjności) ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 3 ust. 1,uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie ramowe) ⁽²⁾, w szczególności jego art. 8 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Działalność w zakresie zarządzania ruchem lotniczym wymaga bezpiecznych i skutecznych mechanizmów powiadamiania, koordynacji i przekazywania kontroli nad lotem pomiędzy organami kontroli ruchu lotniczego. Zapewnienie takich mechanizmów w ramach europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym wymaga automatycznej wymiany danych o locie pomiędzy systemami przetwarzania danych (planu lotu). Ocena aktualnej sytuacji we Wspólnocie wykazała, że w niektórych państwach członkowskich mechanizmy te nie działają na zadowalającym poziomie i wymagają dalszej poprawy. Konieczne jest zatem ustanowienie wymagań dla systemów przetwarzania danych planu lotu, uwzględniając interoperacyjność, sprawność i jakość usługi wymiany danych o locie.
- (2) Na mocy art. 8 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Europejska Organizacja ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (Eurocontrol) została upoważniona do opracowania wymagań dla automatycznych systemów wymiany danych o locie dla celów powiadamiania, koordynacji i przekazywania kontroli nad lotem. Niniejsze rozporządzenie oparte jest na sprawozdaniu z dnia 31 marca 2005 r. wynikającym z tego zlecenia.
- (3) Norma Eurocontrol dotycząca wymiany danych *on-line* została dołączona w postaci załącznika do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2082/2000 z dnia 6 września

2000 r. przyjmującego normy Eurocontrol i zmieniającego dyrektywę 97/15/WE przyjmującą normy Eurocontrol oraz zmieniającą dyrektywę Rady 93/65/EWG ⁽³⁾, wprowadzając obowiązek jej stosowania na terenie Wspólnoty w przypadku dostaw nowych systemów przetwarzania danych o locie. Ze względu na uchylenie z dniem 20 października 2005 r. rozporządzenia (WE) nr 2082/2000 konieczna jest aktualizacja prawodawstwa wspólnotowego dla zapewnienia spójności odpowiednich przepisów wykonawczych.

- (4) Niniejsze rozporządzenie nie obejmuje wojskowej działalności operacyjnej i szkolenia, o których mowa w art. 1 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004.
- (5) W oświadczeniu państw członkowskich na temat kwestii wojskowych odnoszących się do Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej ⁽⁴⁾ państwa członkowskie zobowiązały się do wzajemnej współpracy, przy uwzględnieniu krajowych wymagań wojskowych, w celu pełnego i jednolitego stosowania koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej we wszystkich państwach członkowskich przez wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej.
- (6) Stosowanie koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej, określonej w art. 2 ust. 22 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, wymaga utworzenia systemów bieżącej wymiany danych lotniczych pomiędzy organami służb ruchu lotniczego a wojskowymi organami kontroli.
- (7) Zautomatyzowane procesy odnoszące się do powiadamiania i wstępnej koordynacji powinny być wdrażane w centrach kontroli obszaru celem dostarczenia spójnych informacji dotyczących lotu organom przekazującym i przejmującym oraz wspomagania procesu koordynacji planowanego transferu lotów. Stanowiły one część norm ustanowionych na mocy rozporządzenia (WE) nr 2082/2000, a zatem powinny być stosowane od dnia wejścia w życie tego rozporządzenia.
- (8) Informacje dotyczące lotu przesyłane we wstępnej fazie procedury koordynacji powinny być stale aktualizowane. W związku z tym zautomatyzowane procedury powinny być wdrażane stopniowo, aby możliwa była weryfikacja informacji dotyczących lotów będących uprzednio przedmiotem wstępnej koordynacji lub uchylenie procedury koordynacji, w przypadku gdy lot już nie dotyczy organu przejmującego.

⁽¹⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 26.⁽²⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 1.⁽³⁾ Dz.U. L 254 z 9.10.2000, str. 1.⁽⁴⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 9.

- (9) Organy kontroli ruchu lotniczego, inne niż centra kontroli obszaru, mogłyby skorzystać na wdrożeniu zautomatyzowanych procedur powiadomienia, wstępnej koordynacji, korekty koordynacji i uchylenia koordynacji lotów. Jeśli tak zdecydują, interoperacyjność europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (dalej nazywanej „EATMN”) oznacza, że muszą one stosować te same wymagania, co centra kontroli obszaru.
- (10) Bieżąca wymiana danych lotniczych pomiędzy organami służb ruchu lotniczego a wojskowymi organami kontroli powinna opierać się na stopniowym wdrażaniu zautomatyzowanych procedur. Pierwszym krokiem powinno być wprowadzenie systemu przesyłania podstawowych danych lotniczych pomiędzy cywilnymi i wojskowymi organami, wraz z możliwością ich aktualizowania w razie konieczności.
- (11) Opracowano dodatkowe zautomatyzowane procedury, które w jeszcze większym stopniu uprościłyby koordynację pomiędzy organami kontroli ruchu lotniczego lub organami służb ruchu lotniczego i wojskowymi organami kontroli. Jeśli zdecydują się one wykorzystać dodatkowe zautomatyzowane procedury, interoperacyjność EATMN oznacza, że muszą one stosować jednolite wymagania w odniesieniu do tych procedur.
- (12) Wdrożenie niniejszego rozporządzenia powinno umożliwić dalszy postęp w osiągnięciu wyższego poziomu interoperacyjności.
- (13) Ze względu na utrzymanie lub poprawienie istniejących poziomów bezpieczeństwa operacji państw członkowskie powinny być zobowiązane do zapewnienia przeprowadzenia przez właściwe podmioty oceny bezpieczeństwa, w tym procesów identyfikacji zagrożeń oraz oceny i ograniczania ryzyka. Zharmonizowane włączenie tych procedur do systemów objętych niniejszym rozporządzeniem wymaga opracowania szczegółowych wymagań bezpieczeństwa w ramach obowiązujących wymagań w zakresie interoperacyjności, sprawności i jakości usługi.
- (14) Na mocy art. 3 ust. 3 lit. d) rozporządzenia (WE) nr 552/2004 przepisy wykonawcze dotyczące interoperacyjności powinny opisywać określone procedury oceny zgodności stosowane do oceny zgodności lub przydatności do wykorzystania części składowych jak również weryfikacji systemów.
- (15) Na mocy art. 10 ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE) nr 552/2004, terminy stosowania ustaleń przejściowych mogą zostać określone przez odpowiednie przepisy wykonawcze dotyczące interoperacyjności.
- (16) Producentom i instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej powinno się pozostawić czas na opracowanie nowych elementów i systemów zgodnie z nowymi wymaganiami technicznymi.

- (17) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, ustanowionej w art. 5 rozporządzenia (WE) nr 549/2004,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres

- Niniejsze rozporządzenie ustanawia wymagania w zakresie automatycznej wymiany danych lotniczych dla celów powiadomienia, koordynacji i przekazywania kontroli nad lotem pomiędzy służbami kontroli ruchu lotniczego oraz dla celów cywilno-wojskowej koordynacji lotów.
- Niniejsze rozporządzenie stosuje się do:
 - systemów przetwarzania danych lotniczych (FDPS) wykorzystywanych przez organy kontroli ruchu lotniczego zapewniające służby w stosunku do ogólnego ruchu lotniczego (GAT);
 - systemów wymiany danych lotniczych wspomagających procedury koordynacyjne pomiędzy cywilnymi organami służb ruchu lotniczego i wojskowymi organami kontroli.
- Niniejsze rozporządzenie nie stosuje się do wymiany danych lotniczych pomiędzy organami kontroli ruchu lotniczego wykorzystującymi systemy przetwarzania danych lotniczych, określone w pkt 2, dla których dane lotnicze objęte niniejszym rozporządzeniem są zsynchronizowane poprzez wspólny system.

Artykuł 2

Definicje

- Dla celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje zawarte w rozporządzeniu (WE) nr 549/2004.
- Oprócz definicji, o których mowa w ust. 1, stosuje się następujące definicje:
 - „powiadomienie” oznacza przesłanie przez organ przekazujący dane aktualizujących system organu przejmującego w celu przygotowania do koordynacji lotniczej;
 - „koordynacja” oznacza koordynację pomiędzy organami kontroli ruchu lotniczego planowanego postępu lotu przecinającego wspólną granicę, w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotu;
 - „organ kontroli ruchu lotniczego” (dalej zwany „organem ATC”), w zależności od przypadku oznacza centrum kontroli obszaru, organ kontroli zbliżania lub organ kontroli lotniska;

- 4) „koordynacja cywilno-wojskowa” oznacza koordynację pomiędzy cywilnymi i wojskowymi podmiotami uprawnionymi do podejmowania decyzji i ustalania kierunku działań;
- 5) „system przetwarzania danych lotniczych” oznacza część systemu zarządzania ruchem lotniczym, który odbiera, automatycznie przetwarza i przekazuje na stanowiska robocze organów kontroli ruchu lotniczego dane planu lotu oraz związane z nimi informacje;
- 6) „organ służby ruchu lotniczego” (dalej zwany „organem ATS”) oznacza cywilny lub wojskowy organ odpowiedzialny za zapewnienie służb ruchu lotniczego;
- 7) „wojskowy organ kontroli” oznacza każdy stacjonarny lub mobilny organ wojskowy kontrolujący wojskowy ruch lotniczy i/lub wykonujący inną działalność, która ze względu na swój szczególnie charakter może wymagać rezerwacji lub wprowadzenia ograniczeń w przestrzeni powietrznej;
- 8) „organ przekazujący” oznacza organ kontroli ruchu lotniczego w procesie przekazywania kolejnemu organowi ATC odpowiedzialności za zapewnienie służby kontroli ruchu lotniczego dla statków powietrznych na trasie lotu;
- 9) „organ przejmujący” oznacza organ kontroli ruchu lotniczego, który otrzymuje dane;
- 10) „granica” oznacza płaszczyznę w poziomie lub pionie wyznaczającą przestrzeń powietrzną, w którym organ ATC zapewnia służby ruchu lotniczego;
- 11) „centrum kontroli obszaru” (dalej zwane „ACC”) oznacza organ ustanowiony w celu zapewniania służby kontroli ruchu lotniczego w obszarze jego odpowiedzialności;
- 12) „stanowisko robocze” oznacza wyposażenie i sprzęt techniczny wykorzystywany przez członka personelu służb ruchu lotniczego do wykonywania zadań związanych z jego pracą;
- 13) „plan lotu” oznacza określone informacje przekazane organom służb ruchu lotniczego, dotyczące planowanego całego lub części lotu statku powietrznego;
- 14) „ostrzeżenie” oznacza wiadomość wyświetlaną na stanowisku roboczym w przypadku awarii automatycznego systemu koordynacji;
- 15) „dane o przewidywanym czasie” oznaczają spodziewany czas przybycia statku powietrznego nad punktem koordynacji oraz spodziewany poziom lotu statku powietrznego nad tym punktem;
- 16) „wtórny radar dozoru” (dalej zwany „SSR”) oznacza system radarowego nadzoru, który wykorzystuje nadajniki lub odbiorniki i transpondery;
- 17) „porozumienie o współpracy” oznacza porozumienie pomiędzy dwoma sąsiadującymi ze sobą organami ATC, które określa sposoby koordynowania zakresu odpowiedzialności poszczególnych ATC;
- 18) „punkt przekazania kontroli” oznacza punkt na torze lotu statku powietrznego, w którym odpowiedzialność za zapewnienie służb ruchu lotniczego dla statku powietrznego jest przekazywana z jednego organu ATC do drugiego;
- 19) „dane koordynacyjne” oznaczają dane istotne dla personelu operacyjnego w związku z procedurą powiadomienia, koordynacji i przekazywania lotów oraz procedurą koordynacji cywilno-wojskowej;
- 20) „poziom przekazania kontroli lotu” oznacza poziom lotu uzgodniony w trakcie procedury koordynacji, gdy poziom lotu, na którym statek powietrzny wykonuje lot, lub poziom lotu, na który wydano zezwolenie i do którego statek powietrzny wykonuje lot w czasie wznoszenia lub zniżania nad punktem koordynacji;
- 21) „organ przyjmujący” oznacza następny w kolejności organ kontroli ruchu lotniczego przejmujący kontrolę nad statkiem powietrznym;
- 22) „punkt koordynacyjny” (dalej zwany COP) oznacza punkt na granicy lub w jej pobliżu wykorzystywany przez organy ATC i do którego odnoszą się procedury koordynacyjne;
- 23) „organ powiadamiany” oznacza organ ATC, który został powiadomiony o locie;
- 24) „korelacja” oznacza proces przypisania danych z planu lotu do echa (*tracku*) radarowego tego samego lotu;
- 25) „zwolnienie” oznacza upoważnienie kontrolera przekazującego statek powietrzny wydane dla kontrolera organu przyjmującego do wydawania instrukcji załodze statku powietrznego zanim przekroczy on punkt przekazania kontroli;
- 26) „dostępność” oznacza stopień, w jakim system lub jego element są sprawne i dostępne w razie konieczności ich użycia;
- 27) „niezawodność” oznacza prawdopodobieństwo funkcjonowania urządzeń naziemnych w granicach określonych tolerancji.

Artykuł 3

Wymagania w zakresie interoperacyjności i sprawności

1. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej zapewniają spełnianie przez systemy, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. a) i obsługujące ACC, wymagań w zakresie interoperacyjności i sprawności, określonych w załączniku I części A i B.
2. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, które w porozumieniu o współpracy zgodziły się na wprowadzenie systemu powiadamiania, wstępnej koordynacji, korekty koordynacji, uchylenia koordynacji, przekazywania podstawowych danych lotniczych lub zmiany podstawowych danych lotniczych pomiędzy organami ATC, innymi niż ACC, zapewniają spełnianie przez systemy, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. a), wymagań w zakresie interoperacyjności i eksploatacji, określonych w załączniku I części A i B.
3. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, które w porozumieniu o współpracy zgodziły się na wprowadzenie procedur powiadomienia poprzedzającego start statku powietrznego oraz koordynacji, zmiany częstotliwości lub ręcznego przejęcia łączności, zapewniają spełnianie przez systemy, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. a), wymagań w zakresie interoperacyjności i sprawności, określonych w załączniku I części A i C.
4. Państwa członkowskie zapewniają spełnianie przez systemy, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. b), wymagań w zakresie interoperacyjności i sprawności, określonych w załączniku I części A i B, w odniesieniu do podstawowych danych lotniczych oraz zmian w przetwarzaniu podstawowych danych lotniczych.
5. W przypadku gdy organy służb ruchu lotniczego i wojskowe organy kontroli wdrożyły w swoich systemach, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. b), procedury powiadomienia o zamiarze przekroczenia, wnioskowania o zezwolenie na przekroczenie, kontrpropozycji dotyczącej przekroczenia lub anulowania zezwolenia na przekroczenie, państwa członkowskie zapewniają spełnianie przez te systemy wymagań w zakresie interoperacyjności i sprawności, określonych w załączniku I części A i C.

Artykuł 4

Wymagania w zakresie jakości obsługi

1. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej zapewniają spełnianie przez systemy, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. a), wymagań w zakresie jakości usługi, określonych w załączniku II.
2. Państwa członkowskie zapewniają spełnianie przez systemy, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. b), wymagań w zakresie jakości usługi, określonych w załączniku II.

Artykuł 5

Procedury towarzyszące

1. W odniesieniu do lotu będącego przedmiotem wstępnej koordynacji uzgodnione warunki przekazania są wiążące

z punktu widzenia operacyjnego dla obydwu organów ATC, chyba że koordynacja została uchylona lub skorygowana.

2. W odniesieniu do lotu będącego przedmiotem korekty koordynacji uzgodnione warunki przekazania są wiążące z punktu widzenia operacyjnego dla obydwu organów ATC, chyba że koordynacja została uchylona lub dodatkowo skorygowana.

3. W przypadku niepotwierdzenia korekty koordynacji lub uchylenia procedur koordynacji zgodnie z obowiązującymi wymaganiami w zakresie jakości usługi organ przekazujący uruchamia procedurę wstępnej koordynacji ustnej.

Artykuł 6

Wymogi bezpieczeństwa

Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki, aby przed wszelkimi zmianami do objętych niniejszym rozporządzeniem istniejących automatycznych systemów wymiany danych lotniczych lub przed wprowadzeniem nowych systemów zapewnić przeprowadzenie przez podmioty zainteresowane procedur oceny bezpieczeństwa, w tym identyfikacji zagrożeń oraz oceny i ograniczania ryzyka.

W trakcie oceny bezpieczeństwa uwzględnione zostaną przynajmniej wymagania bezpieczeństwa określone w załączniku III.

Artykuł 7

Zgodność lub przydatność do wykorzystania elementów systemów

Przed wydaniem deklaracji WE zgodności lub przydatności do użytku, o której mowa w art. 5 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, producenci elementów systemów, określonych w art. 1 ust. 2 lit. a) i b) oceniają zgodność lub przydatność do użytku tych elementów zgodnie z wymaganiami podanymi w załączniku IV część A.

Artykuł 8

Weryfikacja systemów

1. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, które mogą wykazać, iż spełniają warunki określone w załączniku V, przeprowadzają weryfikację systemów, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. a) zgodnie z wymaganiami podanymi w załączniku IV część B.

2. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, które nie mogą wykazać, iż spełniają warunki określone w załączniku V, zlecają wyznaczonemu organowi weryfikację systemów, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. a). Weryfikację należy przeprowadzić zgodnie z wymaganiami podanymi w załączniku IV część C.

3. Państwa członkowskie wykazują poprzez weryfikację systemów, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. b), zgodność tych systemów z wymaganiami bezpieczeństwa oraz wymaganiami w zakresie interoperacyjności i sprawności oraz jakości usługi, określonymi niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 9**Zgodność**

Państwa członkowskie podejmują środki konieczne do zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 10**Przepisy przejściowe**

1. Przepisy przejściowe określone w art. 10 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 552/2004 stosuje się do systemów europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (dalej nazywanej „EATMN”), o których mowa w art. 1 ust. 2, od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do procedur powiadomienia i wstępnej koordynacji.

Przepisy te stosuje się do systemów EATMN od dnia 1 stycznia 2009 r. w odniesieniu do procedur korekty koordynacji, uchylecia koordynacji, podstawowych danych lotniczych i zmiany podstawowych danych lotniczych.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 6 lipca 2006 r.

2. Przepisy przejściowe określone w art. 10 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 552/2004 stosuje się w odniesieniu do systemów, o których mowa w art. 1 ust. 2, od dnia 31 grudnia 2012 r.

Artykuł 11**Wejście w życie**

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2009 r. w odniesieniu do wszystkich systemów EATMN, o których mowa w art. 1 ust. 2, w zakresie procedur korekty koordynacji, uchylecia koordynacji, podstawowych danych lotniczych i zmiany przetwarzania podstawowych danych lotniczych.

Rozporządzenie stosuje się od dnia 31 grudnia 2012 r. w odniesieniu do wszystkich systemów EATMN, o których mowa w art. 1 ust. 2, działających na ten dzień.

W imieniu Komisji

Jacques BARROT

Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK 1

**Wymagania w zakresie interoperacyjności i eksploatacji
(o których mowa w art. 3)****CZĘŚĆ A: WYMAGANIA OGÓLNE**

1. WYMAGANIA SYSTEMU

- 1.1. System dostarcza wszelkich informacji niezbędnych do wyświetlania, przetwarzania i kompilacji informacji systemowych podlegających wymianie w podanych procedurach.
 - 1.2. System jest w stanie automatycznie odbierać, przechowywać, przetwarzać, pobierać i przekazywać do wyświetlania oraz przysyłać informacje dotyczące lotu istotne w procedurach powiadomienia, koordynacji i przekazania oraz koordynacji cywilno-wojskowej.
 - 1.3. System przesyła ostrzeżenie w przypadku stwierdzenia awarii lub nieprawidłowego działania funkcji wymiany informacji.
 - 1.4. System jest w stanie przysyłać ostrzeżenia dotyczące wymiany informacji systemowych do odpowiednich stanowisk roboczych.
 - 1.5. System dostarcza członkom personelu ATC narzędzia niezbędne do modyfikowania informacji dotyczących lotu istotnych dla procedur.
 - 1.6. System jest w stanie dostarczyć członkom personelu ATC informacji na temat statusu procedur wymiany istotnych informacji systemowych.
2. REJESTRACJA DANYCH ZWIĄZANYCH Z WYMIANĄ INFORMACJI SYSTEMOWYCH
- 2.1. Dane związane z wymianą informacji systemowych są rejestrowane przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej w sposób umożliwiający wyszukanie i wyświetlenie zarejestrowanych danych.

CZĘŚĆ B: WYMAGANIA DLA OBOWIĄZKOWYCH PROCEDUR WSPOMAGANYCH PRZEZ WYMIANĘ INFORMACJI SYSTEMOWYCH

1. POWIADOMIENIE

1.1. Powiadomienie obejmuje następujące informacje dotyczące lotu

1.1.1. Informacje wchodzące w zakres procedury powiadomienia obejmują przynajmniej:

- identyfikację statku powietrznego,
- tryb i kod SSR (jeśli są dostępne),
- lotnisko odlotu,
- dane o przewidywanym czasie,
- lotnisko docelowe,
- numer i typ statku powietrznego,
- rodzaj lotu,
- zdolność możliwości sprzętu i jego stan.

1.1.2. Informacje dotyczące „zdolności możliwości sprzętu i jego stanu” obejmują przynajmniej zmniejszone minima separacji pionowej („dalej zwane” „RVSM”) i separacji kanałowej 8,33 kHz.

1.1.3. Informacje dotyczące „zdolności sprzętu i jego stanu” mogą zawierać inne elementy zgodnie z porozumieniami o współpracy.

1.2. Zasady stosowania

- 1.2.1. Procedura powiadomienia przeprowadzana jest przynajmniej raz dla każdego kwalifikującego się lotu, który ma zgodnie z planem przekroczyć granicę, chyba, że lot podlega procedurze powiadomienia poprzedzającego start statku powietrznego oraz koordynacji.
- 1.2.2. Kryteria kwalifikacji w zakresie powiadomienia o przekroczeniu granicy przez loty są zgodne z porozumieniami o współpracy.

- 1.2.3. W przypadku gdy procedura powiadomienia nie może być przeprowadzona przed procedurą wstępnej koordynacji w dwustronnie uzgodnionym czasie, ta ostatnia zastępuje procedurę powiadomienia.
- 1.2.4. W przypadku przeprowadzania procedury powiadomienia poprzedza ją procedura wstępnej koordynacji.
- 1.2.5. Procedurę powiadomienia ponawia się każdorazowo, w przypadku gdy przed uruchomieniem procedury wstępnej koordynacji pojawiają się zmiany dotyczące poniższych danych:
- COP,
 - spodziewany kod SSR w momencie przekroczenia punktu kontroli,
 - lotnisko docelowe,
 - typ statku powietrznego,
 - zdolność sprzętu i jego stan.
- 1.2.6. W przypadku stwierdzenia rozbieżności pomiędzy przesłanymi danymi a odpowiadającymi im danymi w systemie przejmującym, lub w przypadku braku takich informacji, konieczne są działania naprawcze w momencie otrzymania danych koordynacji wstępnej, a rozbieżności są zgłaszane na odpowiednie stanowisko celem ich usunięcia.
- 1.3. Kryteria czasowe dotyczące uruchomienia procedury powiadomienia.
- 1.3.1. Procedura powiadomienia jest uruchamiana ustaloną ilością minut przed przewidywanym czasem w COP.
- 1.3.2. Zasady dotyczące powiadomienia określone są w porozumieniach o współpracy pomiędzy zainteresowanymi organami ATC.
- 1.3.3. Zasady dotyczące powiadomienia mogą być ustalone odrębnie dla każdego punktu koordynacyjnego.
2. WSTĘPNA KOORDYNACJA
- 2.1. Wstępna koordynacja obejmuje następujące informacje dotyczące lotu
- 2.1.1. Informacje wchodzące w zakres procedury wstępnej koordynacji obejmują przynajmniej:
- identyfikację statku powietrznego,
 - tryb i kod SSR,
 - lotnisko odlotu,
 - dane o przewidywanym czasie,
 - lotnisko docelowe,
 - numer i typ statku powietrznego,
 - rodzaj lotu,
 - zdolność możliwości sprzętu i jego stan.
- 2.1.2. Informacje dotyczące „zdolności możliwości sprzętu i jego stanu” obejmują przynajmniej RVSM i separację kanałową 8,33 kHz.
- 2.1.3. Informacje dotyczące „zdolności możliwości sprzętu i jego stanu” mogą zawierać inne elementy zgodnie z dwustronnymi porozumieniami o współpracy.

- 2.2. Zasady stosowania
- 2.2.1. Procedura wstępnej koordynacji jest przeprowadzana dla wszystkich kwalifikujących się lotów, które zgodnie z planem mają przekroczyć granicę.
- 2.2.2. Kryteria kwalifikacji w zakresie wstępnej koordynacji przekroczenia granicy przez loty są zgodne z porozumieniami o współpracy.
- 2.2.3. O ile procedura wstępnej koordynacji nie została uruchomiona ręcznie, jest ona automatycznie uruchamiana:
- z dwustronnie uzgodnionym wyprzedzeniem spodziewanego czasu przybycia statku powietrznego nad punkt koordynacji, lub
 - w momencie, gdy lot znajduje się w dwustronnie uzgodnionej odległości od punktu koordynacji,
- zgodnie z porozumieniami o współpracy.
- 2.2.4. Procedura wstępnej koordynacji lotu jest uruchamiana wyłącznie raz, chyba że zainicjowano uchylenie procedury koordynacji.
- 2.2.5. Po uchyleniu procedury koordynacji procedura wstępnej koordynacji może być ponownie uruchomiona przez ten sam organ.
- 2.2.6. O zakończeniu procedury koordynacji, obejmującym potwierdzenie organu przejmującego, informowany jest organ przekazujący – wówczas lot uważa się za „skoordynowany”.
- 2.2.7. Brak potwierdzenia zakończenia procedury wstępnej koordynacji, zgodnie z obowiązującymi wymaganiami w zakresie jakości obsługi, skutkuje ostrzeżeniem na stanowisku roboczym odpowiedzialnym za koordynację lotu w ramach organu przekazującego.
- 2.2.8. Informacje dotyczące wstępnej koordynacji są udostępniane na właściwym stanowisku roboczym organu przejmującego.
3. KOREKTA KOORDYNACJI
- 3.1. Korekta koordynacji obejmuje następujące informacje dotyczące lotu
- 3.1.1. Procedura korekty koordynacji zapewnia powiązanie z poprzednio skoordynowanym lotem.
- 3.1.2. Korekta koordynacji obejmuje następujące informacje dotyczące lotu, jeśli uległy one zmianie:
- tryb i kod SSR,
 - spodziewany czas i poziom lotu,
 - zdolność sprzętu i jego stan.
- 3.1.3. Pod warunkiem że tak dwustronnie uzgodniono, dane dotyczące korekty koordynacji obejmują następujące informacje, jeśli uległy one zmianie:
- punkt koordynacji,
 - trasa lotu.
- 3.2. Zasady stosowania
- 3.2.1. Procedura korekty koordynacji może być przeprowadzana jeden lub kilka razy z organem, z którym aktualnie koordynuje się lot.
- 3.2.2. Procedura korekty koordynacji ma miejsce, gdy:
- spodziewany czas w punkcie koordynacji różni się od poprzednio podanego o więcej niż dwustronnie uzgodniona wartość,
 - poziom(-y) przekazania kontroli lotu, kod SSR lub zdolność sprzętu i jego stan różnią się od poprzednio podanych.

- 3.2.3. Pod warunkiem że tak dwustronnie uzgodniono, procedura korekty koordynacji ma miejsce, jeśli uległy zmianie następujące dane:
- punkt koordynacji,
 - trasa lotu.
- 3.2.4. O zakończeniu procedury koordynacji, obejmującym potwierdzenie organu przejmującego, informowany jest organ przekazujący.
- 3.2.5. Brak potwierdzenia zakończenia procedury korekty koordynacji, zgodnie z obowiązującymi wymaganiami w zakresie jakości obsługi, skutkuje ostrzeżeniem na stanowisku roboczym odpowiedzialnym za koordynację lotu w ramach organu przekazującego.
- 3.2.6. Procedura korekty koordynacji ma miejsce bezpośrednio po otrzymaniu odpowiedniego sygnału lub aktualizacji danych.
- 3.2.7. Procedura korekty koordynacji zostaje wstrzymana z chwilą przekroczenia przez lot punktu przekazania kontroli w dwustronnie uzgodnionym czasie/odległości, zgodnie z porozumieniami o współpracy.
- 3.2.8. Informacje dotyczące korekty koordynacji są udostępniane na właściwym stanowisku roboczym organu przejmującego.
4. UCHYLENIE KOORDYNACJI
- 4.1. Uchylenie koordynacji obejmuje następujące informacje dotyczące lotu
- 4.1.1. Procedura uchylenia koordynacji zapewnia powiązanie z tą procedurą powiadomienia lub koordynacji, którą anuluje.
- 4.2. Zasady stosowania
- 4.2.1. Procedura uchylenia koordynacji stosowana jest przez organ dla koordynowanego lotu, gdy:
- organ nie jest już następnym w kolejności w łańcuchu koordynacji,
 - plan lotu jest odwołany w organie wysyłającym, a koordynacja jest już bezprzedmiotowa,
 - informację o uchyleniu koordynacji lotu otrzymano od poprzedniego organu.
- 4.2.2. Procedura uchylenia koordynacji stosowana jest przez organ dla lotu będącego przedmiotem powiadomienia, gdy:
- organ nie jest już następnym w kolejności w łańcuchu koordynacji,
 - plan lotu jest odwołany w organie wysyłającym, a koordynacja jest już bezprzedmiotowa,
 - informację o uchyleniu koordynacji lotu otrzymano od poprzedniego organu,
 - lot jest opóźniony na trasie i automatycznie nie można określić nowych danych o przewidywanym czasie.
- 4.2.3. O zakończeniu procedury uchylenia koordynacji, obejmującym potwierdzenie organu przejmującego, informowany jest organ przekazujący.
- 4.2.4. Brak potwierdzenia zakończenia procedury uchylenia koordynacji, zgodnie z obowiązującymi wymaganiami w zakresie jakości obsługi, skutkuje ostrzeżeniem na stanowisku roboczym odpowiedzialnym za koordynację lotu w ramach organu przekazującego.
- 4.2.5. Informacja o uchyleniu koordynacji jest udostępniana na właściwym stanowisku roboczym w organie powiadamianym lub organie, który anulował koordynację.

5. PODSTAWOWE DANE LOTNICZE
 - 5.1. Podstawowe dane lotnicze obejmują następujące informacje dotyczące lotu
 - 5.1.1. Informacje wchodzące w zakres procedury podstawowych danych lotniczych obejmują przynajmniej:
 - identyfikację statku powietrznego,
 - tryb i kod SSR.
 - 5.1.2. Wszelkie dodatkowe informacje przekazane w ramach procedury podstawowych danych lotniczych są przedmiotem dwustronnego porozumienia.
 - 5.2. Zasady stosowania
 - 5.2.1. Procedura podstawowych danych lotniczych jest realizowana automatycznie dla każdego kwalifikującego się lotu.
 - 5.2.2. Kryteria kwalifikacji w zakresie podstawowych danych lotniczych są zgodne z porozumieniami o współpracy.
 - 5.2.3. O zakończeniu procedury podstawowych danych lotniczych, obejmującym potwierdzenie organu przejmującego, informowany jest organ przekazujący te dane.
 - 5.2.4. Brak potwierdzenia zakończenia procedury podstawowych danych lotniczych, zgodnie z obowiązującymi wymaganiami w zakresie jakości obsługi, skutkuje ostrzeżeniem na stanowisku roboczym organu przekazującego podstawowe dane lotnicze.
6. ZMIANA PODSTAWOWYCH DANYCH LOTNICZYCH
 - 6.1. Zmiany podstawowych danych lotniczych obejmują następujące informacje dotyczące lotu
 - 6.1.1. Zmiana procedury podstawowych danych lotniczych zapewnia powiązanie z lotem poprzednio podlegającym procedurze podstawowych danych lotniczych.
 - 6.1.2. Wszelkie pozostałe informacje podlegające zmianom w procedurze podstawowych danych lotniczych i powiązane kryteria ich przekazywania są przedmiotem dwustronnych porozumień.
 - 6.2. Zasady stosowania
 - 6.2.1. Zmiana w procedurze podstawowych danych lotniczych ma miejsce wyłącznie w odniesieniu do lotu, który poprzednio był przedmiotem powiadomienia w ramach procedury przekazania podstawowych danych lotniczych.
 - 6.2.2. Zmiana w procedurze podstawowych danych lotniczych jest automatycznie uruchamiana zgodnie z dwustronnie uzgodnionymi kryteriami.
 - 6.2.3. O zakończeniu procedury zmiany podstawowych danych lotniczych, obejmującym potwierdzenie organu przejmującego, informowany jest organ przekazujący te dane.
 - 6.2.4. Brak potwierdzenia zakończenia procedury zmiany podstawowych danych lotniczych, zgodnie z obowiązującymi wymaganiami w zakresie jakości obsługi, skutkuje ostrzeżeniem na stanowisku roboczym organu przekazującego podstawowe dane lotnicze.
 - 6.2.5. Informacje o zmianie podstawowych danych lotniczych są udostępniane na właściwym stanowisku roboczym organu przejmującego.

CZĘŚĆ C: WYMAGANIA DLA NIEOBOWIĄZKOWYCH PROCEDUR WSPOMAGANYCH PRZEZ WYMIANĘ INFORMACJI SYSTEMOWYCH

1. POWIADOMIENIE POPRZEDZAJĄCE START I KOORDYNACJA
 - 1.1. Powiadomienie poprzedzające start i koordynacja obejmują następujące informacje dotyczące lotu
 - 1.1.1. Informacje wchodzące w zakres procedury powiadomienia poprzedzającego start i koordynacji obejmują przynajmniej:
 - identyfikację statku powietrznego,
 - tryb i kod SSR (jeśli są dostępne),
 - lotnisko odlotu,
 - przewidywany czas startu lub dane o przewidywanym czasie, zgodnie z dwustronnymi porozumieniami,

- lotnisko docelowe,
 - numer i typ statku powietrznego.
- 1.1.2. Informacje wchodzące w zakres procedury powiadomienia poprzedzającego start i koordynacji przekazane przez organ kontroli rejonu lotniska (TMA) lub organ ACC obejmują:
- rodzaj lotu,
 - zdolność możliwości sprzętu i jego stan.
- 1.1.3. Informacje dotyczące „zdolności sprzętu i jego stanu” obejmują przynajmniej RVSM i separację kanałową 8,33 kHz.
- 1.1.4. Informacje dotyczące „zdolności sprzętu i jego stanu” mogą zawierać inne elementy zgodnie z dwustronnymi porozumieniami o współpracy.
- 1.2. Zasady stosowania
- 1.2.1. Procedura powiadomienia poprzedzającego start i koordynacji ma miejsce jeden lub kilka razy dla każdego kwalifikującego się lotu, który ma przekroczyć granicę, a czas lotu od miejsca startu do punktu koordynacji byłby niewystarczający dla przeprowadzenia procedury wstępnej koordynacji lub powiadomienia.
- 1.2.2. Kryteria kwalifikacji w zakresie powiadomienia poprzedzającego start i koordynacji przekroczenia granicy przez loty są zgodne z porozumieniami o współpracy.
- 1.2.3. Procedura powiadomienia poprzedzającego start i koordynacji ma miejsce każdorazowo, gdy nastąpi zmiana któregośkolwiek z elementów wchodzących w zakres danych podlegających poprzedniej procedurze powiadomienia poprzedzającego start i koordynacji przed startem.
- 1.2.4. O zakończeniu procedury powiadomienia poprzedzającego start i koordynacji, obejmującym potwierdzenie organu przejmującego, informowany jest organ przekazujący.
- 1.2.5. Brak potwierdzenia zakończenia procedury powiadomienia poprzedzającego start i koordynacji, zgodnie z obowiązującymi wymaganiami w zakresie jakości obsługi, skutkuje ostrzeżeniem na stanowisku roboczym odpowiedzialnym za powiadomienie/koordynację lotu w ramach organu przekazującego.
- 1.2.6. Informacje dotyczące powiadomienia poprzedzającego lot i koordynacji są udostępniane na właściwym stanowisku roboczym organu powiadamianego.
2. ZMIANA CZĘSTOTLIWOŚCI
- 2.1. Zmiana częstotliwości obejmuje następujące informacje dotyczące lotu
- 2.1.1. Informacje wchodzące w zakres procedury zmiany częstotliwości obejmują przynajmniej:
- identyfikację statku powietrznego.
- 2.1.2. Informacje wchodzące w zakres procedury zmiany częstotliwości obejmują następujące dane, jeśli są one dostępne:
- wskazanie zwolnienia,
 - poziom lotu, na który wydano zezwolenie,
 - przydzielony kierunek/linia drogi lub bezpośrednie zezwolenie,
 - przydzielona prędkość,
 - przydzielony wskaźnik wznoszenia lub zniżania.
- 2.1.3. Pod warunkiem że tak dwustronnie uzgodniono, zmiana częstotliwości obejmuje następujące dane:
- aktualną pozycję na linii drogi,
 - przydzieloną częstotliwość.

2.2. Zasady stosowania

- 2.2.1. Procedura zmiany częstotliwości jest uruchamiana ręcznie przez kontrolera przekazującego.
- 2.2.2. O zakończeniu procedury zmiany częstotliwości, obejmującym potwierdzenie organu przejmującego, informowany jest organ przekazujący ATC.
- 2.2.3. Brak potwierdzenia zakończenia procedury zmiany częstotliwości, zgodnie z obowiązującymi wymaganiami w zakresie jakości obsługi, skutkuje ostrzeżeniem na stanowisku roboczym organu przekazującego ATC.
- 2.2.4. Informacje o zmianie częstotliwości są niezwłocznie udostępniane kontrolerowi przejmującemu.

3. RĘCZNE PRZYJMOWANIE KOMUNIKATÓW

- 3.1. Ręcznie przyjmowane komunikaty obejmują następujące informacje dotyczące lotu
 - 3.1.1. Informacje wchodzące w zakres procedury ręcznego przyjmowania komunikatów obejmują przynajmniej identyfikację statku powietrznego.
- 3.2. Zasady stosowania
 - 3.2.1. Procedurę ręcznego przyjmowania komunikatów uruchamia organ przejmujący w momencie nawiązania łączności.
 - 3.2.2. O zakończeniu procedury ręcznego przyjmowania komunikatów, obejmującym potwierdzenie organu przekazującego, informowany jest organ przejmujący ATC.
 - 3.2.3. Brak potwierdzenia zakończenia procedury ręcznego przyjmowania komunikatów, zgodnie z obowiązującymi wymaganiami w zakresie jakości obsługi, skutkuje ostrzeżeniem na odpowiednim stanowisku roboczym organu przejmującego ATC.
 - 3.2.4. Informacje o ręcznym przyjmowaniu komunikatów są niezwłocznie przekazywane kontrolerowi organu przekazującego.

4. POWIADOMIENIE O ZAMIARZE PRZEKROCZENIA

- 4.1. Powiadomienie o zamiarze przekroczenia obejmuje następujące informacje dotyczące lotu
 - 4.1.1. Informacje wchodzące w zakres procedury powiadomienia o zamiarze przekroczenia obejmują przynajmniej:
 - identyfikację statku powietrznego,
 - tryb i kod SSR,
 - numer i typ statku powietrznego,
 - identyfikator odpowiedzialnego sektora,
 - trasę przelotu, obejmującą spodziewane czasy i poziomy lotu dla każdego punktu na trasie.
- 4.2. Zasady stosowania
 - 4.2.1. Procedurę powiadomienia o zamiarze przekroczenia uruchamia ręcznie kontroler, lub jest ona uruchamiana automatycznie zgodnie z porozumieniami o współpracy.
 - 4.2.2. O zakończeniu procedury powiadomienia o zamiarze przekroczenia, obejmującym potwierdzenie organu powiadamianego, informowany jest organ powiadamiający.
 - 4.2.3. Brak potwierdzenia zakończenia procedury powiadomienia o zamiarze przekroczenia, zgodnie z obowiązującymi wymaganiami w zakresie jakości obsługi, skutkuje ostrzeżeniem dla organu powiadamiającego.
 - 4.2.4. Informacje dotyczące powiadomienia o zamiarze przekroczenia są udostępniane na właściwym stanowisku roboczym organu powiadamianego.

5. WNIOSEK O ZEZWOLENIE NA PRZEKROCZENIE

5.1. Wniosek o zezwolenie na przekroczenie obejmuje następujące informacje dotyczące lotu

5.1.1. Informacje wchodzące w zakres procedury wnioskowania o zezwolenie na przekroczenie obejmują przynajmniej:

- identyfikację statku powietrznego,
- tryb i kod SSR,
- numer i typ statku powietrznego,
- identyfikator odpowiedzialnego sektora,
- trasę przelotu, obejmującą spodziewane czasy i poziomy lotu dla każdego punktu na trasie.

5.1.2. Pod warunkiem że tak dwustronnie uzgodniono, wniosek o zezwolenie na przekroczenie zawiera zdolności sprzętu i jego stan.

5.1.3. Informacje dotyczące „zdolności możliwości sprzętu i jego stanu” obejmują przynajmniej możliwości RVSM.

5.1.4. Informacje dotyczące „zdolności sprzętu i jego stanu” mogą obejmować inne elementy, zgodnie z dwustronnymi uzgodnieniami.

5.2. Zasady stosowania

5.2.1. Procedura wnioskowania o zezwolenie na przekroczenie jest uruchamiana według uznania kontrolera, zgodnie z warunkami podanymi w porozumieniu o współpracy.

5.2.2. O zakończeniu procedury wnioskowania o zezwolenie na przekroczenie, obejmującym potwierdzenie organu otrzymującego wniosek, informowany jest organ wnioskujący.

5.2.3. Brak potwierdzenia zakończenia procedury wnioskowania o zezwolenie na przekroczenie, zgodnie z obowiązującymi wymaganiami w zakresie jakości obsługi, skutkuje ostrzeżeniem na stanowisku roboczym organu wnioskującego.

5.2.4. Informacje dotyczące wniosku o zezwolenie na przekroczenie są udostępniane na właściwym stanowisku roboczym organu otrzymującego wniosek.

5.3. Odpowiedź operacyjna

5.3.1. Odpowiedzią na procedurę wnioskowania o zezwolenie na przekroczenie jest:

- zgoda na proponowaną trasę/dane dotyczące przekroczenia przestrzeni powietrznej, lub
- kontrproponycja zawierająca inną trasę/inne dane dotyczące przekroczenia przestrzeni powietrznej, zgodnie z sekcją 6 poniżej, lub
- odrzucenie proponowanej trasy/danych dotyczących przekroczenia przestrzeni powietrznej.

5.3.2. Jeśli w dwustronnie uzgodnionym terminie nie otrzymano odpowiedzi operacyjnej, na właściwym stanowisku roboczym organu wnioskującego pojawia się ostrzeżenie.

6. KONTRPROPOZYCJA DOTYCZĄCA PRZEKROCZENIA

6.1. Kontrproponycja dotycząca przekroczenia obejmuje następujące informacje dotyczące lotu

6.1.1. Procedura kontrproponycji dotyczącej przekroczenia zapewnia powiązanie z lotem poprzednio będącym przedmiotem koordynacji.

6.1.2. Informacje wchodzące w zakres procedury kontrproponycji dotyczącej przekroczenia obejmują przynajmniej:

- identyfikację statku powietrznego,
- trasę przelotu, obejmującą spodziewane czasy i poziomy lotu dla każdego punktu na trasie.

- 6.2. Zasady stosowania
- 6.2.1. Kontrpropozycja dotycząca przekroczenia zawiera proponowany nowy poziom lotu/lub trasę.
- 6.2.2. O zakończeniu procedury kontrpropozycji dotyczącej przekroczenia, obejmującym potwierdzenie organu pierwotnie wnioskującego, informowany jest organ składający kontrpropozycję.
- 6.2.3. Brak potwierdzenia zakończenia procedury kontrpropozycji dotyczącej przekroczenia, zgodnie z obowiązującymi wymaganiami w zakresie jakości obsługi, skutkuje ostrzeżeniem na właściwym stanowisku roboczym organu składającego kontrpropozycję.
- 6.2.4. Informacje dotyczące kontrpropozycji dotyczącej przekroczenia są udostępniane na właściwym stanowisku roboczym organu pierwotnie wnioskującego.
- 6.3. Odpowiedź operacyjna.
- 6.3.1. Po potwierdzeniu prawidłowego przygotowania informacji w zakresie kontrpropozycji przez organ pierwotnie wnioskujący organ ten udziela odpowiedzi operacyjnej.
- 6.3.2. Odpowiedź operacyjna na kontrpropozycję dotyczącą przekroczenia stanowi jej przyjęcie lub odrzucenie.
- 6.3.3. Jeśli w dwustronnie uzgodnionym terminie nie otrzymano odpowiedzi operacyjnej, na właściwym stanowisku roboczym organu składającego kontrpropozycję pojawia się ostrzeżenie.
7. ANULOWANIE ZEZWOLENIA NA PRZEKROCZENIE
- 7.1. Anulowanie zezwolenia na przekroczenie obejmuje następujące informacje dotyczące lotu
- 7.1.1. Procedura anulowania zezwolenia na przekroczenie zapewnia powiązanie z poprzednią procedurą powiadomienia lub koordynacji, które podlega anulowaniu.
- 7.2. Zasady stosowania
- 7.2.1. Procedura anulowania zezwolenia na przekroczenie jest uruchamiana przez organ odpowiedzialny za lot w przypadku wystąpienia jednego z poniższych zdarzeń:
- lot, o którym powiadomiono poprzednio w ramach procedury podstawowych danych lotniczych, nie wejdzie w przestrzeń powietrzną organu powiadamianego lub w przypadku, gdy lot już go nie dotyczy,
 - przekroczenie nie nastąpi na trasie podanej w informacji dotyczącej powiadomienia o przekroczeniu,
 - przekroczenie nie nastąpi na warunkach będących przedmiotem negocjacji lub na warunkach uzgodnionych po przeprowadzonej rozmowie w sprawie przekroczenia przestrzeni powietrznej.
- 7.2.2. Procedura anulowania przekroczenia jest uruchamiana automatycznie lub ręcznie na podstawie wprowadzonych przez kontrolera danych zgodnie z porozumieniami o współpracy.
- 7.2.3. O zakończeniu procedury anulowania przekroczenia, obejmującym potwierdzenie organu powiadamianego/organu, do którego kierowany jest wniosek, informowany jest organ anulujący.
- 7.2.4. Brak potwierdzenia zakończenia procedury anulowania przekroczenia, zgodnie z obowiązującymi wymaganiami w zakresie jakości obsługi, skutkuje ostrzeżeniem na właściwym stanowisku roboczym organu anulującego.
- 7.2.5. Informacje dotyczące anulowania przekroczenia są udostępniane na właściwym stanowisku roboczym organu powiadamianego/organu, do którego kierowany jest wniosek.
-

ZAŁĄCZNIK II**Wymagania w zakresie jakości usługi****(o których mowa w art. 4)**

1. Dostępność, niezawodność, bezpieczeństwo danych i integralność danych
 - 1.1. Funkcje urządzenia wymiany informacji w systemie są dostępne w godzinach pracy organu.
 - 1.2. Wszelkie planowane terminy konserwacji systemów są dwustronnie uzgadniane pomiędzy dwoma zainteresowanymi organami.
 - 1.3. Niezawodność połączenia do wymiany informacji w systemie równa jest przynajmniej 99,86 %.
 - 1.4. Integralność i bezpieczeństwo danych przesyłanych za pomocą funkcji urządzeń wymiany informacji w systemie są zapewnione na odpowiednim poziomie, zgodnie z ustalonymi praktykami.
2. Terminy proceduralne
 - 2.1. Terminy proceduralne stanowią okres czasu pomiędzy uruchomieniem procedury a momentem, w którym wymagane potwierdzenie jest dostępne dla organu inicjującego.
 - 2.2. Terminy proceduralne nie obejmują odpowiedzi operacyjnych, jeśli te ostatnie są wymagane.
 - 2.3. Maksymalne terminy proceduralne przed wydaniem ostrzeżenia są uzgadniane dwustronnie.

ZAŁĄCZNIK III**Wymagania bezpieczeństwa****(o których mowa w art. 6)**

1. Wdrożenie wymiany informacji w systemie oraz łączności fonicznej ziemia-ziemia wyklucza tak dalece, jak to możliwe, prawdopodobieństwo wystąpienia równoczesnej niesprawności.
 2. Wymagania w zakresie interoperacyjności i eksploatacji określone w pkt 3.2.4, 3.2.5, 4.2.3, 4.2.4, 5.2.3, 5.2.4, 6.2.3 oraz 6.2.4 załącznika I, część B są również traktowane jako wymagania bezpieczeństwa.
 3. W zakresie procedur korekty koordynacji, uchylecia koordynacji, podstawowych danych lotniczych i wymiany podstawowych danych lotniczych, wymagania w zakresie jakości usługi, określone w załączniku II, są również traktowane jako wymagania bezpieczeństwa.
-

ZAŁĄCZNIK IV

CZĘŚĆ A: WYMAGANIA W ZAKRESIE OCENY ZGODNOŚCI LUB PRZYDATNOŚĆ DO WYKORZYSTANIA ELEMENTÓW, O KTÓRYCH MOWA W ART. 7

1. Działania weryfikacyjne wykazują zgodność elementów z wymaganiami w zakresie interoperacyjności i sprawności oraz jakości usługi, a także wymaganiami bezpieczeństwa, określonymi niniejszym rozporządzeniem, a także przydatność do wykorzystania tych elementów w trakcie działania w środowisku badawczym.
2. Producent zarządza czynnościami związanymi z oceną zgodności, a w szczególności:
 - określa odpowiednie środowisko badawcze,
 - sprawdza czy plan badań określa elementy w środowisku badawczym,
 - sprawdza czy plan badań w pełni obejmuje obowiązujące wymagania,
 - zapewnia zgodność i jakość dokumentacji technicznej oraz planu badań,
 - planuje organizację badań, personel, instalację i konfigurację platformy badawczej,
 - przeprowadza inspekcje i badania zgodnie z planem badań,
 - przygotowuje sprawozdanie z wyników inspekcji i badań.
3. Producent zapewnia zgodność elementów realizujących wymianę informacji wspomagających procedury powiadomienia, koordynacji i przekazywania lotów oraz koordynacji cywilno-wojskowej, włączonych do środowiska badawczego, z wymaganiami w zakresie interoperacyjności i sprawności oraz jakości usługi, a także wymaganiami bezpieczeństwa, określonymi niniejszym rozporządzeniem.
4. Po pomyślnym zakończeniu weryfikacji zgodności lub przydatności do wykorzystania, producent, na własną odpowiedzialność, sporządza deklarację zgodności WE lub przydatności do wykorzystania, w której w szczególności określa zgodność elementów i powiązanych warunków wykorzystania z wymaganiami niniejszego rozporządzenia, zgodnie z załącznikiem III (3) rozporządzenia w sprawie interoperacyjności.

CZĘŚĆ B: WYMAGANIA W ZAKRESIE WERYFIKACJI SYSTEMÓW, O KTÓREJ MOWA W ART. 8 UST. 1

1. Weryfikacja systemów wykazuje zgodność tych systemów z wymaganiami w zakresie interoperacyjności i sprawności oraz jakości usługi, a także wymaganiami bezpieczeństwa, określonymi niniejszym rozporządzeniem, w symulowanym środowisku odzwierciedlającym kontekst operacyjny tych systemów.
2. Weryfikację systemów realizujących wymianę informacji wspomagających procedury powiadomienia, koordynacji i przekazywania lotów oraz koordynacji cywilno-wojskowej przeprowadza się zgodnie z odpowiednimi i uznanymi praktykami badawczymi.
3. Narzędzia badawcze wykorzystywane do weryfikacji systemów realizujących wymianę informacji wspomagających procedury powiadomienia, koordynacji i przekazywania lotów oraz koordynacji cywilno-wojskowej posiadają odpowiednie funkcje.
4. W wyniku weryfikacji systemów realizujących wymianę informacji wspomagających procedury powiadomienia, koordynacji i przekazywania lotów oraz koordynacji cywilno-wojskowej powstaje dokumentacja techniczna wymagana na mocy załącznika IV(3) do rozporządzenia w sprawie interoperacyjności oraz następujące dokumenty:
 - opis procesu wdrażania,
 - sprawozdanie z inspekcji i badań przeprowadzonych przed uruchomieniem systemu.

5. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej zarządza czynnościami sprawdzającymi, a w szczególności:
- określa odpowiednie symulowane środowisko operacyjno-techniczne odzwierciedlające środowisko operacyjne,
 - sprawdza, czy plan badań obejmuje włączenie wymiany informacji wspomagających procedury powiadomienia, koordynacji i przekazywania lotów oraz koordynacji cywilno-wojskowej do systemu badanego w symulowanym środowisku operacyjno-technicznym,
 - sprawdza, czy plan badań w pełni obejmuje wymagania w zakresie interoperacyjności i eksploatacji oraz jakości obsługi, a także wymagania bezpieczeństwa, określone niniejszym rozporządzeniem,
 - zapewnia zgodność i jakość dokumentacji technicznej oraz planu badań,
 - planuje organizację badań, personel, instalację i konfigurację platformy badawczej,
 - przeprowadza inspekcje i badania zgodnie z planem badań,
 - przygotowuje sprawozdanie z wyników inspekcji i badań.
6. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej zapewnia zgodność procesu wymiany informacji wspomagających procedury powiadomienia, koordynacji i przekazywania lotów oraz koordynacji cywilno-wojskowej, w warunkach systemów użytkowanych w symulowanym środowisku operacyjnym, z wymaganiami w zakresie interoperacyjności i eksploatacji oraz jakości obsługi, a także wymaganiami bezpieczeństwa, określonymi niniejszym rozporządzeniem.
7. Po pomyślnym zakończeniu weryfikacji zgodności instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej sporządza deklarację weryfikacji WE systemu i przedkłada ją krajowym władzom nadzorującym wraz z dokumentacją techniczną wymaganą na mocy art. 6 rozporządzenia w sprawie interoperacyjności.

CZĘŚĆ C: WYMAGANIA W ZAKRESIE WERYFIKACJI SYSTEMÓW, O KTÓREJ MOWA W ART. 8 UST. 2

1. Weryfikacja systemów wykazuje zgodność tych systemów z wymaganiami w zakresie interoperacyjności i eksploatacji oraz jakości obsługi, a także wymaganiami bezpieczeństwa, określonymi niniejszym rozporządzeniem, w symulowanym środowisku odzwierciedlającym kontekst operacyjny tych systemów.
2. Weryfikację systemów realizujących wymianę informacji wspomagających procedury powiadomienia, koordynacji i przekazywania lotów oraz koordynacji cywilno-wojskowej przeprowadza się zgodnie z odpowiednimi i uznanymi praktykami badawczymi.
3. Narzędzia badawcze wykorzystywane do weryfikacji systemów realizujących wymianę informacji wspomagających procedury powiadomienia, koordynacji i przekazywania lotów oraz koordynacji cywilno-wojskowej posiadają odpowiednie funkcje.
4. W wyniku weryfikacji systemów realizujących wymianę informacji wspomagających procedury powiadomienia, koordynacji i przekazywania lotów oraz koordynacji cywilno-wojskowej powstaje dokumentacja techniczna wymagana na mocy załącznika IV(3) do rozporządzenia w sprawie interoperacyjności oraz następujące dokumenty:
 - opis procesu wdrażania,
 - sprawozdanie z inspekcji i badań przeprowadzonych przed uruchomieniem systemu.

5. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej określa odpowiednie symulowane środowisko operacyjno-techniczne odzwierciedlające środowisko operacyjne i zleca wykonanie czynności sprawdzających wyznaczonemu organowi.
 6. Organ wyznaczony zarządza czynnościami sprawdzającymi, a w szczególności:
 - sprawdza, czy plan badań obejmuje włączenie wymiany informacji wspomagających procedury powiadomienia, koordynacji i przekazywania lotów oraz koordynacji cywilno-wojskowej do systemu badanego w symulowanym środowisku operacyjno-technicznym,
 - sprawdza, czy plan badań w pełni obejmuje wymagania w zakresie interoperacyjności i eksploatacji oraz jakości obsługi, a także wymagania bezpieczeństwa, określone niniejszym rozporządzeniem,
 - zapewnia zgodność i jakość dokumentacji technicznej oraz planu badań,
 - planuje organizację badań, personel, instalację i konfigurację platformy badawczej,
 - przeprowadza inspekcje i badania zgodnie z planem badań,
 - przygotowuje sprawozdanie z wyników inspekcji i badań.
 7. Organ wyznaczony zapewnia zgodność procesu wymiany informacji wspomagających procedury powiadomienia, koordynacji i przekazywania lotów oraz koordynacji cywilno-wojskowej, w warunkach systemów użytkowanych w symulowanym środowisku operacyjnym, z wymaganiami w zakresie interoperacyjności i eksploatacji oraz jakości obsługi, a także wymaganiami bezpieczeństwa, określonymi niniejszym rozporządzeniem.
 8. Po pomyślnym zakończeniu czynności sprawdzających organ wyznaczony sporządza świadectwo zgodności odnośnie do przeprowadzonych czynności sprawdzających.
 9. Następnie instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej sporządza deklarację weryfikacji WE systemu i przedkłada ją krajowym władzom nadzorującym wraz z dokumentacją techniczną wymaganą na mocy art. 6 rozporządzenia w sprawie interoperacyjności.
-

ZAŁĄCZNIK V

Warunki, o których mowa w art. 8

1. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej musi w ramach swoich struktur stosować metody sprawozdawczości zapewniające i wykazujące bezstronność i niezależność ocen w odniesieniu do czynności sprawdzających.
 2. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej musi zagwarantować przeprowadzenie przez członków jej personelu, zaangażowanych w proces weryfikacji, czynności sprawdzających z zachowaniem najwyższego stopnia uczciwości zawodowej i zastosowaniem możliwie najwyższej wiedzy fachowej; nie mogą oni podlegać jakimkolwiek naciskom ani bodźcom, w szczególności natury finansowej, które mogłyby mieć wpływ na ich osąd lub wyniki przeprowadzanych przez nich kontroli, w szczególności stwarzane przez osoby lub grupy osób, których dotyczyć będą wyniki prowadzonych czynności sprawdzających.
 3. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej musi zagwarantować dostęp członków jej personelu, zaangażowanych w proces weryfikacji, do sprzętu umożliwiającego im prawidłowe przeprowadzenie wymaganych czynności sprawdzających.
 4. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej musi zagwarantować posiadanie przez członków jej personelu, zaangażowanych w procesy weryfikacji, rzetelnego wykszolenia technicznego i zawodowego, wystarczającej znajomości wymagań w zakresie weryfikacji, jaką mają przeprowadzić, odpowiedniego doświadczenia w prowadzeniu takich działań, a także umiejętności w celu sporządzenia deklaracji, rejestrów i sprawozdań potwierdzających przeprowadzenie weryfikacji.
 5. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej musi zagwarantować zachowanie bezstronności członków jej personelu, zaangażowanych w procesy weryfikacji, w trakcie czynności sprawdzających. Ich wynagrodzenie nie może zależeć od liczby przeprowadzonych kontroli ani od ich wyników.
-