

32004R0552

L 96/26

DZIENNIK URZĘDOWY UNII EUROPEJSKIEJ

31.3.2004

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)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽³⁾,działając zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽⁴⁾, w świetle wspólnego tekstu przyjętego przez komitet pojednawczy w dniu 11 grudnia 2003 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) W celu stworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej należy podjąć działania w odniesieniu do systemów, części składowych i procedur towarzyszących w celu zapewnienia interoperacyjności sieci zarządzania europejskim ruchem lotniczym („EATMN”) stosownie do przepisów o zapewnianiu służb nawigacji lotniczej, jak określono w rozporządzeniu (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej ⁽⁵⁾ (Rozporządzenie w sprawie zapewniania służb) oraz stosownie do przepisów o organizacji i wykorzystaniu przestrzeni powietrznej, jak określono w rozporządzeniu (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10

marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej ⁽⁶⁾ (Rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej).

(2) Raport Grupy Wysokiego Szczebla w sprawie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej potwierdził potrzebę opracowania regulacji technicznych w oparciu o „nowe podejście”, stosownie do rezolucji Rady z dnia 7 maja 1985 r. w sprawie nowego podejścia do standaryzacji technicznej oraz do standardów ⁽⁷⁾, gdzie zasadnicze wymogi, przepisy i standardy mają charakter uzupełniający i są ze sobą zgodne.

(3) Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. („Rozporządzenie ramowe”) ⁽⁸⁾ określa podstawy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.

(4) Raport Grupy Wysokiego Szczebla potwierdził, iż mimo postępu osiągniętego w ciągu kilku ostatnich lat w zakresie zapewniania jednolitego działania EATMN sytuacja ciągle pozostaje niezadowolająca i obserwuje się niski poziom integracji pomiędzy narodowymi systemami zarządzania ruchem lotniczym oraz powolne tempo wprowadzania nowych koncepcji operacyjnych i technologii niezbędnych do zapewnienia dodatkowej wymaganej przepustowości.

(5) Zwiększenie poziomu integracji na szczeblu Wspólnoty spowodowałoby większą skuteczność oraz mniejsze koszty nabywania i obsługi systemów, jak również lepsze współdziałanie operacyjne.

⁽¹⁾ Dz.U. C 103 E z 30.4.2002, str. 41.

⁽²⁾ Dz.U. C 241 z 7.10.2002, str. 24.

⁽³⁾ Dz.U. C 278 z 14.11.2002, str. 13.

⁽⁴⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 3 września 2002 r. (Dz.U. C 272 E z 13.11.2003, str. 325), wspólne stanowisko Rady z dnia 18 marca 2003 r. (Dz.U. C 129 E z 3.6.2003, str. 26) oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 3 lipca 2003 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym). Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 29 stycznia 2004 r. i decyzja Rady z dnia 2 lutego 2004.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 10.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 20.

⁽⁷⁾ Dz.U. C 136 z 4.6.1985, str. 1.

⁽⁸⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 1.

- (6) Dominacja narodowych specyfikacji technicznych wykorzystywanych w nabywaniu systemów doprowadziła do fragmentacji rynku systemów i nie ułatwia ona współpracy przemysłowej na szczeblu Wspólnoty; w konsekwencji dotyczy to szczególnie przemysłu, który musi w sposób znaczący przystosowywać swoje produkty do każdego rynku narodowego; praktyki takie powodują, że rozwój i wdrażanie nowych technologii stają się niepotrzebnie skomplikowane i spowalniają tempo wprowadzania nowych koncepcji operacyjnych, które są niezbędne dla zwiększenia przepustowości.
- (7) W interesie wszystkich stron zaangażowanych w zarządzanie ruchem lotniczym leży opracowanie nowego partnerskiego podejścia umożliwiającego równomierne zaangażowanie wszystkich stron, jak również stymulującego kreatywność oraz dzielenie się wiedzą, doświadczeniami i zagrożeniami; partnerstwo takie powinno mieć na celu zdefiniowanie, we współpracy z przemysłem, spójnego zestawu specyfikacji Wspólnoty, który może sprostać możliwie najszerszemu spektrum potrzeb.
- (8) Wewnętrzny rynek stanowi cel Wspólnoty, stąd też działania podejmowane w ramach niniejszego rozporządzenia powinny przyczynić się do jego stopniowego rozwoju w tym sektorze.
- (9) Właściwe jest zdefiniowanie zasadniczych wymogów, które powinny mieć zastosowanie w europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym, jej systemach, częściach składowych i stosownych procedurach.
- (10) Przepisy wykonawcze dotyczące interoperacyjności powinny zostać sporządzone dla systemów w sytuacji, gdy konieczne jest uzupełnienie lub dalsza poprawa zasadniczych wymogów; przepisy te powinny zostać również sporządzone w sytuacji, gdy konieczne jest ułatwienie wprowadzenia nowych, uzgodnionych i zatwierdzonych koncepcji operacyjnych i technologii; zgodność z tymi przepisami powinna być zachowana w sposób ciągły; przepisy te powinny bazować na przepisach i standardach opracowanych przez organizacje międzynarodowe, tj. Eurocontrol lub ICAO.
- (11) Opracowanie i przyjęcie specyfikacji Wspólnoty dotyczących EATMN, jej systemów i części składowych oraz stosownych procedur stanowi właściwy środek zdefiniowania technicznych i operacyjnych warunków niezbędnych dla spełnienia zasadniczych wymogów i stosownych przepisów wykonawczych dotyczących interoperacyjności; zgodność z opublikowanymi specyfikacjami Wspólnoty, która ma charakter dobrowolny, tworzy domniemanie zgodności z zasadniczymi wymogami oraz stosownymi przepisami wykonawczymi dotyczącymi interoperacyjności.
- (12) Specyfikacje Wspólnoty powinny zostać opracowane przez europejskie instytucje standaryzacyjne wspólnie z Europejską Organizacją Wyposażenia Lotnictwa Cywilnego („Eurocae”) i Eurocontrole, zgodnie z ogólnymi procedurami standaryzacyjnymi Wspólnoty.
- (13) Procedury rządzące oceną zgodności lub przydatności do wykorzystania części składowych powinny opierać się na zastosowaniu modułów opisanych w decyzji Rady 93/465/EWG z dnia 22 lipca 1993 r. dotyczącej modułów stosowanych w różnych fazach procedur oceny zgodności oraz zasad umieszczania i używania oznakowania zgodności WE, które mają być stosowane w dyrektywach harmonizacji technicznej ⁽¹⁾; do stopnia, w jakim jest to konieczne, moduły te powinny zostać rozbudowane, aby obejmowały one konkretne wymogi wszystkich zainteresowanych branż.
- (14) Opisywany rynek jest małych rozmiarów i składa się z systemów i ich części składowych stosowanych prawie wyłącznie dla celów zarządzania ruchem lotniczym i nieprzeznaczonych do powszechnego użytku; stąd też zbędne byłoby umieszczanie oznaczenia WE na częściach składowych, ponieważ na podstawie oceny zgodności i/lub przydatności do wykorzystania deklaracja producenta o zgodności jest wystarczająca; nie powinno to mieć wpływu na obowiązek producenta w zakresie umieszczania oznaczenia WE na niektórych częściach składowych dla certyfikacji ich zgodności z innymi, dotyczącymi ich regulacjami prawnymi Wspólnoty.
- (15) Wprowadzenie do użytku systemów zarządzania ruchem lotniczym powinno podlegać weryfikacji zgodności z zasadniczymi wymogami i stosownymi przepisami wykonawczymi dotyczącymi interoperacyjności; zastosowanie specyfikacji Wspólnoty tworzy domniemanie zgodności z zasadniczymi wymogami oraz stosownymi przepisami wykonawczymi dotyczącymi interoperacyjności.
- (16) Pełne zastosowanie niniejszego rozporządzenia powinno być realizowane z pomocą strategii przejściowej, mającej za zadanie osiągnięcie celów niniejszego rozporządzenia, nie powodując przy tym nieuzasadnionych przeszkód w utrzymaniu istniejącej infrastruktury wynikających z kalkulacji kosztów i zysków.

⁽¹⁾ Dz.U. L 220 z 30.8.1993, str. 23.

(17) W ramach prawodawstwa Wspólnoty należy uwzględnić potrzebę zapewnienia:

- jednolitych warunków w zakresie dostępności i skutecznego wykorzystania widma częstotliwości radiowych, jakie niezbędne jest dla wdrożenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, włącznie z aspektami kompatybilności elektromagnetycznej,
- ochrony służb ratowniczych przed szkodliwymi zakłóceniami,
- skutecznego i właściwego wykorzystania częstotliwości przydzielonych i zarządzanych wyłącznie przez sektor lotniczy.

(18) Dyrektywa Rady 93/65/EWG z dnia 19 lipca 1993 r. w sprawie definicji i korzystania ze zgodnych specyfikacji technicznych dla zamówień na sprzęt i systemy zarządzania ruchem powietrznym ⁽¹⁾ ogranicza się do obowiązków instytucji nadrzędnych; niniejsze rozporządzenie ma charakter bardziej całościowy, ponieważ określa ono obowiązki wszystkich stron uczestniczących, włącznie z instytucjami zapewniającymi służby nawigacji lotniczej, użytkownikami przestrzeni powietrznej, przemysłem i portami lotniczymi oraz uwzględnia przepisy mające zastosowanie dla nich wszystkich, jak również przyjęcie specyfikacji Wspólnoty, które mając charakter dobrowolny, tworzy domniemanie zgodności z zasadniczymi wymogami. Stąd też dyrektywa 93/65/EWG, przyjmująca normy Eurocontrolu oraz zmieniająca dyrektywę Rady 93/65/EWG w sprawie definicji i korzystania ze zgodnych specyfikacji technicznych dla zamówień na sprzęt i systemy zarządzania ruchem powietrznym ⁽²⁾ oraz rozporządzenie Komisji (WE) nr 2082/2000 z dnia 6 września 2000 r. przyjmujące normy Eurocontrolu i zmieniające dyrektywę 97/15/WE ⁽³⁾ oraz (WE) nr 980/2002 z dnia 4 czerwca 2002 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2082/2000 powinny zostać anulowane po upływie okresu przejściowego.

(19) Dla zachowania pewności prawnej ważne jest zapewnienie, aby treść niektórych przepisów prawodawstwa

Wspólnoty przyjęta na podstawie dyrektywy 93/65/EWG pozostała w mocy w formie niezmienionej. Przyjęcie w ramach niniejszego rozporządzenia przepisów wykonawczych korespondujących z takimi przepisami będzie wymagać pewnego czasu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Cel i zakres

1. W zakresie rozporządzenia ramowego, niniejsze rozporządzenie dotyczy interoperacyjności EATMN.
2. Niniejsze rozporządzenie będzie mieć zastosowanie w odniesieniu do systemów, ich części składowych i stosownych procedur określonych w załączniku I.
3. Niniejsze rozporządzenie ma na celu osiągnięcie interoperacyjności pomiędzy różnymi systemami, częściami składowymi i stosownymi procedurami EATMN, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych. Niniejsze rozporządzenie ma również na celu zapewnienie skoordynowanego i szybkiego wprowadzenia nowych, uzgodnionych i zatwierdzonych koncepcji operacyjnych bądź technologii w zarządzaniu ruchem lotniczym.

ROZDZIAŁ II

ZASADNICZE WYMOGI, PRZEPISY WYKONAWCZE DOTYCZĄCE INTEROPERACYJNOŚCI ORAZ SPECYFIKACJE WSPÓLNOTY

Artykuł 2

Zasadnicze wymogi

Sieć EATMN, jej systemy i ich części składowe oraz stosowne procedury spełniają zasadnicze wymogi. Zasadnicze wymogi zostały przedstawione w załączniku II.

Artykuł 3

Przepisy wykonawcze dotyczące interoperacyjności

1. Przepisy wykonawcze dotyczące interoperacyjności są sporządzane, gdy jest to niezbędne dla osiągnięcia w sposób spójny celów niniejszego rozporządzenia.

⁽¹⁾ Dz.U. L 187 z 29.7.1993, str. 52. Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1).

⁽²⁾ Dz.U. L 95 z 10.4.1997, str. 16. Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 2082/2000 (Dz.U. L 254 z 9.10.2000, str. 1).

⁽³⁾ Dz.U. L 254 z 9.10.2000, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 980/2002 (Dz.U. L 150 z 8.6.2002, str. 38).

2. Systemy, części składowe oraz procedury towarzyszące są zgodne ze stosownymi przepisami wykonawczymi dotyczącymi interoperacyjności w trakcie ich całego okresu użytkowania.

3. Przepisy wykonawcze dotyczące interoperacyjności w szczególności:

a) określają wszystkie specyficzne wymagania stanowiące uzupełnienie lub udoskonalenie zasadniczych wymogów, szczególnie w odniesieniu do bezpieczeństwa, jednolitych operacji i działań; i/lub

b) opisują, gdzie ma to zastosowanie, wszystkie specyficzne wymagania stanowiące uzupełnienie lub udoskonalenie zasadniczych wymogów, szczególnie w odniesieniu do skoordynowanego wprowadzania nowych, uzgodnionych i zatwierdzonych koncepcji operacyjnych lub technologii; i/lub

c) określają części składowe w odniesieniu do systemów; i/lub

d) opisują określone procedury oceny zgodności, obejmujące, gdzie ma to zastosowanie, wyznaczone instytucje, jak określono w art. 8, na podstawie modułów zdefiniowanych w decyzji 93/465/EWG, stosowanych do oceny zgodności lub przydatności do wykorzystania części składowych, jak również weryfikacji systemów; i/lub

e) określają warunki wdrażania, obejmujące, gdzie ma to zastosowanie, datę, do której wszystkie właściwe instytucje uczestniczące mają wymóg ich przestrzegania.

4. Na etapie przygotowania, przyjęcia oraz przeglądu przepisów wykonawczych dotyczących interoperacyjności uwzględnione są szacunkowe koszty oraz korzyści rozwiązań technicznych, dzięki którym przepisy te mogą być przestrzegane, mając na uwadze zdefiniowanie najbardziej praktycznego rozwiązania przy zachowaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa. Ocena kosztów i korzyści wynikających z tych rozwiązań dla wszystkich zainteresowanych stron zostanie dołączona do każdego projektu przepisów wykonawczych dotyczących interoperacyjności.

5. Przepisy wykonawcze dotyczące interoperacyjności zostaną opracowane zgodnie z procedurami określonymi w art. 8 rozporządzenia ramowego.

Artykuł 4

Specyfikacje Wspólnoty

1. Dla osiągnięcia celu niniejszego rozporządzenia istnieje możliwość opracowania specyfikacji Wspólnoty. Specyfikacje takie mogą zawierać:

a) standardy europejskie dotyczące systemów lub części składowych wraz ze stosownymi procedurami, sporządzone

przez europejskie instytucje standaryzacyjne we współpracy z Eurocae, na podstawie mandatu Komisji, zgodnie z art. 6 ust. 4 dyrektywy 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającej procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych⁽¹⁾ oraz zgodnie z ogólnymi wytycznymi na temat współpracy pomiędzy Komisją a instytucjami standaryzacyjnymi, podpisanymi w 13 grudnia 1984 r.;

lub

b) specyfikacje sporządzane przez Eurocontrol w sprawie uzgodnień operacyjnych pomiędzy instytucjami zapewniającymi służby nawigacji lotniczej, w odpowiedzi na wnioski Komisji, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 5 ust. 2 rozporządzenia ramowego.

2. Zgodność z zasadniczymi wymogami i/lub przepisami wykonawczymi dotyczącymi interoperacyjności zostanie wstępnie określona dla systemów, wraz z procedurami towarzyszącymi lub częściami składowymi, które spełniają wymogi stosownych specyfikacji Wspólnoty i których numery porządkowe zostały opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

3. Komisja publikuje odnośniki do standardów europejskich określonych w ust. 1 lit. a) w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

4. Odnośniki do specyfikacji Eurocontrolu określone w ust. 1 lit. b) będą publikowane przez Komisję w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* zgodnie z procedurą określoną w art. 5 ust. 2 rozporządzenia ramowego.

5. W sytuacji gdy Państwo Członkowskie lub Komisja uzna, iż zgodność z opublikowaną specyfikacją nie gwarantuje przestrzegania zasadniczych wymogów i/lub przepisów wykonawczych dotyczących interoperacyjności, które wspomniana specyfikacja Wspólnoty ma za zadanie obejmować, stosowana jest procedura określona w art. 5 ust. 2 rozporządzenia ramowego.

6. W przypadku niedociągnięć w publikowanych standardach można podjąć decyzję o częściowym lub całościowym wycofaniu odpowiednich standardów z publikacji, które je zawierają, względnie ze zmian do tych publikacji, zgodnie z procedurą określoną w art. 5 ust. 2 rozporządzenia ramowego, po konsultacji ze składem komitetu ustanowionego zgodnie z art. 5 dyrektywy 98/34/WE.

⁽¹⁾ Dz.U. L 204 z 21.7.1998, str. 37. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 98/48/WE (Dz.U. L 217 z 5.8.1998, str. 18).

7. W przypadku niedociągnięć w publikowanych specyfikacjach Eurocontrolu można podjąć decyzję o częściowym lub całkowitym wycofaniu odpowiednich standardów z publikacji, które je zawierają, względnie ze zmian do tych publikacji, zgodnie z procedurą określoną w art. 5 ust. 2 rozporządzenia ramowego.

ROZDZIAŁ III

WERYFIKACJA ZGODNOŚCI

Artykuł 5

Deklaracja WE o zgodności lub przydatności do wykorzystania części składowych

1. Częściom składowym towarzyszy deklaracja WE o zgodności lub przydatności do wykorzystania. Poszczególne części tej deklaracji zostały przedstawione w załączniku III.

2. Producent, lub jego autoryzowany przedstawiciel ustanowiony we Wspólnocie, zapewnia i deklaruje, za pomocą deklaracji WE o zgodności lub przydatności do wykorzystania, że stosował on przepisy zawarte w zasadniczych wymogach oraz w stosownych przepisach wykonawczych dotyczących interoperacyjności.

3. Zgodność z zasadniczymi wymogami i stosownymi przepisami wykonawczymi dotyczącymi interoperacyjności zostanie wstępnie określona w odniesieniu do tych części składowych, do których dołączona jest deklaracja WE o zgodności i przydatności do wykorzystania.

4. Stosowne przepisy wykonawcze dotyczące interoperacyjności określają, gdzie ma to zastosowanie, zadania dotyczące oceny zgodności lub przydatności do wykorzystania części składowych, która będzie wykonywana przez wyznaczone instytucje określone w art. 8.

Artykuł 6

Deklaracja WE o weryfikacji systemów

1. Po zintegrowaniu z EATMN systemy będą podlegać weryfikacji WE przez instytucję zapewniającą służby nawigacji lotniczej zgodnie ze stosownymi przepisami wykonawczymi dotyczącymi interoperacyjności, w celu zapewnienia, iż spełniają one zasadnicze wymogi niniejszego rozporządzenia oraz przepisy wykonawcze dotyczące interoperacyjności.

2. Zanim system zostanie wprowadzony do użytku, właściwa instytucja zapewniająca służby nawigacji lotniczej opracowuje deklarację WE o weryfikacji, potwierdzającą zgodność, i przedstawia ją państwowym władzom nadzorującym

wraz z ewidencją techniczną. Elementy tej deklaracji oraz zbiór dokumentów technicznych zostały przedstawione w załączniku IV. Państwowe władze nadzorujące mogą wymagać wszelkich dodatkowych informacji w celu nadzorowania tej zgodności.

3. Stosowne przepisy wykonawcze dotyczące interoperacyjności określają, gdzie ma to zastosowanie, zadania dotyczące weryfikacji systemów, która będzie dokonywana przez wyznaczone instytucje określone w art. 8.

4. Deklaracja WE o weryfikacji nie stanowi uszczerbku dla żadnych ocen, które państwowe władze nadzorujące będą musiały dokonać, jeśli zaistnieje taka możliwość, z powodów innych aniżeli interoperacyjność.

Artykuł 7

Gwarancje bezpieczeństwa

1. W sytuacji gdy państwowe władze nadzorujące stwierdzają, że:

a) część składowa z dołączoną deklaracją WE o zgodności lub przydatności do wykorzystania;

lub

b) system z dołączoną deklaracją WE o weryfikacji;

nie spełnia zasadniczych wymogów i/lub stosownych przepisów wykonawczych dotyczących interoperacyjności, mając na uwadze potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa i ciągłości działań, podejmują wszelkie niezbędne czynności w celu ograniczenia zakresu zastosowania danej części składowej lub systemu bądź w celu wprowadzenia zakazu ich stosowania przez instytucje będące w zakresie odpowiedzialności tych władz.

2. Zainteresowane Państwo Członkowskie niezwłocznie informuje Komisję o wszelkich działaniach tego typu, wskazując ich powody oraz, w szczególności, określając, czy w jego opinii niezgodność z zasadniczymi wymogami wynika z:

a) niemożności sprostania zasadniczym wymogom;

b) niewłaściwego zastosowania przepisów wykonawczych dotyczących interoperacyjności i/lub specyfikacji Wspólnoty;

c) niedociągnięć w przepisach wykonawczych dotyczących interoperacyjności i/lub specyfikacji Wspólnoty.

3. Komisja niezwłocznie konsultuje się ze wszystkimi zainteresowanymi stronami. Po przeprowadzeniu konsultacji Komisja informuje Państwo Członkowskie o wnioskach i przedstawia swoją opinię, czy uważa środki podjęte przez państwowe władze nadzorujące za usprawiedliwione.

4. W sytuacji gdy Komisja uzna, iż środki podjęte przez państwowe władze nadzorujące nie są usprawiedliwione, prosi ona zainteresowane Państwo Członkowskie o zapewnienie niezwłocznego ich wstrzymania. Informuje ona również o tym producenta bądź autoryzowanego przedstawiciela ustanowionego we Wspólnocie.

5. W sytuacji gdy Komisja uzna, iż niezgodność z zasadniczymi wymogami wynika z niewłaściwego zastosowania przepisów wykonawczych dotyczących interoperacyjności i/lub specyfikacji Wspólnoty, zainteresowane Państwo Członkowskie podejmuje odpowiednie działania w stosunku do wydawcy deklaracji zgodności i przydatności do wykorzystania lub deklaracji WE o weryfikacji i informuje o tym Komisję oraz inne Państwa Członkowskie.

6. W sytuacji gdy Komisja uzna, iż niezgodność z zasadniczymi wymogami wynika z niedociągnięć w specyfikacji Wspólnoty, stosowane są procedury określone w art. 4 ust. 6 lub 7.

Artykuł 8

Wyznaczone instytucje

1. Państwa Członkowskie powiadają Komisję oraz pozostałe Państwa Członkowskie o instytucjach, jakie wyznaczyły do realizacji zadań dotyczących oceny zgodności lub przydatności do wykorzystania przedstawionych w art. 5 i/lub zadań dotyczących weryfikacji przedstawionych w art. 6, wskazując obszar odpowiedzialności każdej instytucji oraz jej numer identyfikacyjny otrzymany od Komisji. Komisja publikuje w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* listę instytucji, ich numery identyfikacyjne i obszary odpowiedzialności oraz aktualizuje tę listę.

2. Państwa Członkowskie stosują kryteria określone w załączniku V do oceny wyznaczonej instytucji. Instytucje spełniające kryteria oceny określone w odpowiednich standardach europejskich są uznawane za spełniające wspomniane kryteria.

3. Państwa Członkowskie wycofują zawiadomienie o wyznaczonej instytucji, która przestała spełniać kryteria określone w załączniku V. Informują o tym również niezwłocznie Komisję oraz pozostałe Państwa Członkowskie.

4. Bez uszczerbku dla wymogów określonych w ust. 1, 2 i 3, Państwa Członkowskie mogą zadecydować o mianowaniu organizacji uznanych zgodnie z art. 3 rozporządzenia o zapewnianiu służb jako wyznaczonych instytucji.

ROZDZIAŁ IV

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 9

Przegląd załączników

W przypadku jakichkolwiek udoskonaleń technicznych bądź operacyjnych do załączników I i II można wprowadzić poprawki zgodnie z procedurą określoną w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego.

Artykuł 10

Przepisy przejściowe

1. Poczynając od 20 października 2005 r., zasadnicze wymogi mają zastosowanie w przypadku wprowadzania do użytku systemów i części składowych EATMN, jeżeli nie zostało to inaczej określone w stosownych przepisach wykonawczych dotyczących interoperacyjności.

2. Zgodność z zasadniczymi wymogami jest wymagana w przypadku wszystkich systemów i części składowych EATMN będących obecnie w użyciu do 20 kwietnia 2011 r., jeżeli nie zostało to inaczej określone w stosownych przepisach wykonawczych dotyczących interoperacyjności.

3. Jeżeli systemy EATMN zostały nakazane lub podpisane zostały w tym celu wiążące umowy

— przed datą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, lub, gdzie ma to zastosowanie,

— przed datą wejścia w życie jednej lub większej liczby stosownych przepisów wykonawczych dotyczących interoperacyjności,

w taki sposób, że nie można zagwarantować zgodności z zasadniczymi wymogami i/lub stosownymi przepisami wykonawczymi dotyczącymi interoperacyjności w ramach czasowych określonych w ust. 1, zainteresowane Państwo Członkowskie przekaże Komisji szczegółowe informacje na temat zasadniczych wymogów i/lub przepisów wykonawczych dotyczących interoperacyjności, w których stwierdzono wątpliwości co do zachowania zgodności.

Komisja konsultuje się z zainteresowanymi stronami przed podjęciem decyzji zgodnie z procedurą określoną w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego.

Artykuł 11**Uchylenie**

Dyrektywy 93/65/EWG i 97/15/WE oraz rozporządzenia (EC) nr 2082/2000 i 980/2002 tracą moc z dniem 20 października 2005 r.

Artykuł 12**Wejście w życie**

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

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzone w Strasburgu, dnia 10 marca 2004 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

P. COX

Przewodniczący

W imieniu Rady

D. ROCHE

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

LISTA SYSTEMÓW DLA SŁUŻB NAWIGACJI LOTNICZEJ

Dla celów niniejszego rozporządzenia EATMN został podzielony na osiem systemów.

1. Systemy i procedury zarządzania przestrzenią powietrzną.
 2. Systemy i procedury zarządzania przepływem ruchu lotniczego.
 3. Systemy i procedury służb ruchu lotniczego, w szczególności systemy przetwarzania danych o lotach; systemy przetwarzania danych nadzorowania oraz systemy interfejsów człowiek-maszyna.
 4. Systemy łączności oraz procedury łączności ziemia-ziemia, powietrze-ziemia i powietrze-powietrze.
 5. Systemy i procedury nawigacji.
 6. Systemy i procedury nadzorowania.
 7. Systemy i procedury służb informacji lotniczej.
 8. Systemy i procedury wykorzystania informacji meteorologicznej.
-

ZAŁĄCZNIK II

ZASADNICZE WYMOGI

Część A: Wymogi ogólne

Są to wymogi dla całej sieci, które są stosowane w odniesieniu do każdego systemu określonego w załączniku I.

1. Jednolite działanie

Systemy zarządzania ruchem lotniczym oraz ich części składowe są projektowane, budowane, utrzymywane i obsługiwane z wykorzystaniem odpowiednich i zatwierdzonych procedur w taki sposób, aby zapewnić jednolite działanie sieci EATMN nieprzerwanie dla każdej fazy lotu. Jednolite działanie można wyrazić w szczególności w odniesieniu do dzielenia się informacjami obejmującymi dane o statusie operacyjnym, wspólnego rozumienia informacji, porównywalnych charakterystyk przetwarzania oraz procedur towarzyszących, które umożliwiają wspólne działania operacyjne uzgodnione dla całości lub części sieci EATMN.

2. Wsparcie nowych koncepcji operacyjnych

EATMN, jej systemy i ich części składowe zabezpieczają w sposób skoordynowany nowe, uzgodnione i zatwierdzone koncepcje operacyjne, które przyczyniają się do poprawy jakości i skuteczności służb nawigacji lotniczej, szczególnie w odniesieniu do bezpieczeństwa i przepustowości.

Potencjał wynikający z nowych koncepcji, takich jak wspólne podejmowanie decyzji, zwiększona automatyzacja oraz alternatywne metody delegowania odpowiedzialności za separację, zostanie sprawdzony z uwzględnieniem postępu technologicznego i jego bezpiecznego wdrażania, po uprzednim zatwierdzeniu.

3. Bezpieczeństwo

Systemy oraz działanie EATMN spełniają uzgodnione wysokie standardy bezpieczeństwa. Dla osiągnięcia tego celu ustanowiona zostaje wspólna metodologia zarządzania bezpieczeństwem i meldowania.

W odniesieniu do odpowiednich systemów naziemnych lub ich części te wysokie standardy bezpieczeństwa są wzmocnione przez sieci bezpieczeństwa, które stanowią przedmiot ustalonej wspólnej charakterystyki działania.

W celu osiągnięcia ustalonych poziomów bezpieczeństwa dla wszystkich faz lotu i dla całej sieci EATMN definiuje się jednolity zestaw wymogów bezpieczeństwa dotyczący projektowania, wdrażania, utrzymania i obsługi systemów oraz ich części składowych, zarówno dla normalnych, jak i awaryjnych trybów pracy.

Systemy są projektowane, budowane, utrzymywane i obsługiwane z wykorzystaniem odpowiednich i zatwierdzonych procedur, w taki sposób, aby zadania przydzielone personelowi kontroli były współmierne do możliwości ludzkich, zarówno w normalnych, jak i awaryjnych trybach pracy, oraz aby były one zgodne z wymaganymi poziomami bezpieczeństwa.

Systemy są projektowane, budowane, utrzymywane i obsługiwane z wykorzystaniem odpowiednich i zatwierdzonych procedur, w taki sposób, aby były one wolne od szkodliwych zakłóceń w swoim normalnym środowisku operacyjnym.

4. *Współpraca cywilno-wojskowa*

EATMN, jej systemy i ich części składowe wspierają stopniowe wdrażanie współpracy cywilno-wojskowej do stopnia, jaki niezbędny jest do efektywnego zarządzania przestrzenią powietrzną i przepływem ruchu lotniczego przez wszystkich użytkowników, poprzez zastosowanie koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej.

Dla osiągnięcia tych celów EATMN, jej systemy i ich części składowe zabezpieczają udostępnianie na czas pomiędzy stroną cywilną i wojskową poprawnych i spójnych informacji obejmujących wszystkie fazy lotu.

Należy uwzględnić narodowe wymogi bezpieczeństwa.

5. *Ograniczenia środowiskowe*

Systemy oraz działanie EATMN uwzględniają potrzebę ograniczenia do minimum wpływu na środowisko stosownie do prawodawstwa Wspólnoty.

6. *Przepisy rządzące logiczną architekturą systemów*

Systemy są projektowane i stopniowo integrowane w celu osiągnięcia spójnej i w coraz większym stopniu ujednoliconej, rozwijającej się oraz zatwierdzonej logicznej architektury EATMN.

7. *Przepisy rządzące konstrukcją systemów*

Systemy są projektowane, budowane i utrzymywane w oparciu o obowiązujące zasady inżynierii, w szczególności te odnoszące się do modułowości, umożliwiające wymiennalność części składowych, dużą dostępność, zabezpieczenie przez zwielokrotnienie oraz tolerowanie uszkodzeń krytycznych części składowych.

Część B: Specyficzne wymogi

Są to wymogi, które są specyficzne dla każdego systemu i które stanowią uzupełnienie bądź dalszą udoskonaloną wersję zasadniczych wymogów.

1. *Systemy i procedury zarządzania przestrzenią powietrzną*

1.1. *Jednolite działanie*

Informacje dotyczące przedtaktycznych i taktycznych aspektów dostępności przestrzeni powietrznej zostają zapewnione wszystkim zainteresowanym stronom w sposób właściwy i punktualny w celu zapewnienia efektywnego przydzielania i wykorzystania przestrzeni powietrznej przez wszystkich jej użytkowników. Powinny one uwzględniać narodowe przepisy bezpieczeństwa.

2. *Systemy i procedury zarządzania przepływem ruchu lotniczego*

2.1. *Jednolite działanie*

Systemy i procedury zarządzania przepływem ruchu lotniczego zabezpieczają udostępnianie poprawnych, spójnych, odpowiednio strategicznych, przedtaktycznych i taktycznych informacji o locie, obejmujących wszystkie jego etapy, oraz oferują możliwości dialogu w celu optymalnego wykorzystania przestrzeni powietrznej.

3. Systemy i procedury służb ruchu lotniczego

3.1. Systemy przetwarzania danych o lotach

3.1.1. Jednolite działanie

Systemy przetwarzania danych o lotach są interoperacyjne w zakresie udostępniania na czas poprawnych i spójnych informacji oraz w zakresie wspólnego rozumienia operacyjnego tych informacji dla zapewnienia spójnego i konsekwentnego procesu planowania oraz koordynacji taktycznej z efektywnym wykorzystaniem zasobów w całej sieci EATMN podczas wszystkich etapów lotu.

Dla zapewnienia bezpiecznego, płynnego i szybkiego przetwarzania w całej sieci EATMN charakterystyka przetwarzania danych o lotach jest równoznaczna i odpowiednia dla danego środowiska (powierzchnia, rejon kontrolowany lotniska, lot po trasie) ze znaną charakterystyką ruchu oraz eksploatowana zgodnie z ustaloną i zatwierdzoną koncepcją operacyjną, szczególnie w odniesieniu do dokładności i tolerancji błędów wyników przetwarzania.

3.1.2. Wsparcie nowych koncepcji operacyjnych

Systemy przetwarzania danych o lotach umożliwiają stopniowe wdrażanie zaawansowanych, uzgodnionych i zatwierdzonych koncepcji operacyjnych dla wszystkich faz lotu.

Charakterystyka zautomatyzowanych narzędzi musi być taka, aby umożliwiała spójne i skuteczne przedtaktyczne i taktyczne przetwarzanie informacji o lotach w częściach EATMN.

Systemy powietrzne i naziemne oraz ich części składowe wspierające nowe, uzgodnione i zatwierdzone koncepcje operacyjne są projektowane, budowane, utrzymywane i obsługiwane w taki sposób, aby były one interoperacyjne w odniesieniu do udostępniania na czas poprawnych i spójnych informacji oraz wspólnego rozumienia bieżącej i prognozowanej sytuacji operacyjnej.

3.2. Systemy przetwarzania danych nadzorowania

3.2.1. Jednolite działanie

Systemy przetwarzania danych nadzorowania są projektowane, budowane, utrzymywane i obsługiwane z wykorzystaniem odpowiednich i zatwierdzonych procedur w taki sposób, aby zapewnić wymagane działanie i jakość usługi w danym środowisku (powierzchnia, rejon kontrolowany lotniska, lot po trasie) ze znaną charakterystyką ruchu, szczególnie w odniesieniu do dokładności i wiarygodności wyliczonych wyników, poprawności i spójności, dostępności, ciągłości oraz dostarczania na czas informacji na stanowisko kontrolne.

Systemy przetwarzania danych nadzorowania będą umożliwiać udostępnianie na czas stosownych, dokładnych, zgodnych i spójnych informacji pomiędzy nimi w celu zapewnienia optymalnego działania w różnych częściach EATMN.

3.2.2. Wsparcie nowych koncepcji operacyjnych

Systemy przetwarzania danych nadzorowania umożliwiają stopniową dostępność nowych źródeł informacji nadzorowania w taki sposób, aby poprawić ogólną jakość usługi.

3.3. Systemy interfejsów człowiek-maszyna

3.3.1. Jednolite działanie

Interfejsy człowiek-maszyna w naziemnych systemach zarządzania ruchem lotniczym są projektowane, budowane, utrzymywane i obsługiwane z wykorzystaniem odpowiednich i zatwierdzonych procedur w taki sposób, aby oferowały one całemu personelowi kontroli stopniowo ujednoczone środowisko pracy, włącznie z funkcjami i ergonomią, spełniające wymagane działanie dla danego środowiska (powierzchnia lotniska, rejon kontrolowany lotniska, lot po trasie) ze znaną charakterystyką ruchu.

3.3.2. Wsparcie nowych koncepcji operacyjnych

Systemy interfejsów człowiek-maszyna umożliwiają stopniowe wprowadzanie nowych, uzgodnionych i zatwierdzonych koncepcji operacyjnych oraz automatyzacji w taki sposób, aby zapewnić, iż zadania przydzielone personelowi kontroli są współmierne do możliwości ludzkich, zarówno w normalnych, jak i awaryjnych trybach pracy.

4. *Systemy łączności oraz procedury łączności ziemia-ziemia, powietrze-ziemia i powietrze-powietrze*

4.1. Jednolite działanie

Systemy łączności są projektowane, budowane, utrzymywane i obsługiwane z wykorzystaniem odpowiednich i zatwierdzonych procedur w taki sposób, aby osiągnąć wymagane działanie w danym rejonie przestrzeni powietrznej lub dla konkretnej aplikacji, szczególnie w odniesieniu do czasu przetwarzania łączności, integralności, dostępności i ciągłości funkcjonowania.

Sieć łączności EATMN jest tak skonstruowana, aby spełniała wymogi w zakresie jakości usługi, pokrycia i zabezpieczenia przez zwielokrotnienie.

4.2. Wsparcie nowych koncepcji operacyjnych

Systemy łączności będą wspierać wdrażanie zaawansowanych, uzgodnionych i zatwierdzonych koncepcji operacyjnych dla wszystkich faz lotu.

5. *Systemy i procedury nawigacyjne*

5.1. Jednolite działanie

Systemy nawigacyjne są projektowane, budowane, utrzymywane i obsługiwane z wykorzystaniem odpowiednich i zatwierdzonych procedur w taki sposób, aby osiągnąć wymaganą charakterystykę nawigacyjną w płaszczyźnie poziomej i pionowej, szczególnie w kontekście dokładności i zdolności funkcjonalnej dla danego środowiska (powierzchnia lotniska, rejon kontrolowany lotniska, lot po trasie) ze znaną charakterystyką ruchu, i są one eksploatowane w ramach uzgodnionej i zatwierdzonej koncepcji operacyjnej.

6. *Systemy i procedury nadzorowania*

6.1. Jednolite działanie

Systemy nadzorowania są projektowane, budowane, utrzymywane i obsługiwane z wykorzystaniem odpowiednich i zatwierdzonych procedur w taki sposób, aby zapewnić wymagane działanie, jakie jest stosowane w danym środowisku (powierzchnia lotniska, rejon kontrolowany lotniska, lot po trasie), ze znaną charakterystyką ruchu, i są one eksploatowane zgodnie z ustaloną i zatwierdzoną koncepcją operacyjną, szczególnie w kontekście dokładności, pokrycia, zakresu oraz jakości obsługi.

Sieć dozorowania w ramach EATMN będzie taka, aby spełniała wymogi dokładności, punktualności, pokrycia i zabezpieczenia przez zwielokrotnienie. Sieć dozorowania umożliwia udostępnianie danych nadzorowania w celu wzmocnienia działań w całej sieci EATMN.

7. *Systemy i procedury służb informacji lotniczej*

7.1. Jednolite działanie

Dokładne, dostarczone na czas i spójne informacje lotnicze są dostarczane stopniowo w formie elektronicznej na podstawie wspólnie uzgodnionego i ujednoliconego pakietu danych.

Dokładne i spójne informacje lotnicze, w szczególności dotyczące pokładowych i naziemnych części składowych lub systemów, są udostępniane na czas.

7.2. Wsparcie nowych koncepcji operacyjnych

Dokładne, kompletne i aktualne informacje lotnicze są udostępniane na czas i wykorzystywane w celu współuczestniczenia w ciągłej poprawie skuteczności wykorzystania przestrzeni powietrznej i portów lotniczych.

8. *Systemy i procedury wykorzystania informacji meteorologicznej*

8.1. Jednolite działanie

Systemy i procedury wykorzystania informacji meteorologicznej przyczyniają się do poprawy zgodności i punktualności jej zapewniania oraz jakości jej prezentacji przy zastosowaniu uzgodnionego pakietu danych.

8.2. Wsparcie nowych koncepcji operacyjnych

Systemy i procedury wykorzystania informacji meteorologicznej przyczyniają się do poprawy terminowości jej dostępności oraz prędkości, z jaką może ona być zastosowana dla wsparcia ciągłej poprawy skuteczności wykorzystania przestrzeni powietrznej i portów lotniczych.

ZAŁĄCZNIK III

CZĘŚCI SKŁADOWE

Deklaracja WE

- o zgodności
- o przydatności do wykorzystania

1. Części składowe

Części składowe są określone w przepisach wykonawczych dotyczących interoperacyjności zgodnie z przepisami art. 3 niniejszego rozporządzenia.

2. Zakres

Deklaracja WE obejmuje:

- albo ocenę wewnętrznej zgodności części składowej, rozpatrywanej oddzielnie, ze specyfikacją Wspólnoty, jaka ma być spełniona, albo
- ocenę/osąd przydatności do wykorzystania części składowej, rozpatrywanej w środowisku zarządzania ruchem lotniczym.

Procedury oceny wdrożone przez wyznaczone instytucje na etapie projektowania i opracowania będą sięgać do modułów określonych w decyzji 93/465/EWG, zgodnie z warunkami określonymi w stosownych przepisach wykonawczych dotyczących interoperacyjności.

3. Zawartość deklaracji WE

Deklaracja WE o zgodności lub przydatności do wykorzystania oraz dokumenty towarzyszące muszą posiadać datę oraz podpisy.

Deklaracja ta musi być napisana w tym samym języku co instrukcje i musi zawierać następujące dane:

- odnośniki do rozporządzenia,
 - nazwę i adres producenta lub jego autoryzowanego przedstawiciela we Wspólnocie (z podaniem znaku towarowego i pełnego adresu oraz, w przypadku autoryzowanego przedstawiciela, z podaniem znaku towarowego producenta),
 - opis części składowej,
 - opis wykonywanej procedury w celu stwierdzenia zgodności lub przydatności do wykorzystania (art. 5 niniejszego rozporządzenia),
 - wszystkie odpowiednie przepisy, jakim odpowiada część składowa, a w szczególności jej warunki zastosowania,
 - jeśli ma to zastosowanie, nazwa i adres wyznaczonej instytucji zaangażowanej w procedurę wykonywaną w związku ze zgodnością lub przydatnością do wykorzystania oraz data egzaminu certyfikacyjnego wraz z, odpowiednio, okresem i warunkami obowiązywania certyfikatu,
 - gdzie ma to zastosowanie, odniesienie do przestrzeganej specyfikacji Wspólnoty,
 - tożsamość sygnatariuszy upoważnionych do zawierania zobowiązań w imieniu autoryzowanego przedstawiciela producenta ustanowionego we Wspólnocie.
-

ZAŁĄCZNIK IV

SYSTEMY

Deklaracja WE o weryfikacji systemów

Procedura weryfikacji systemów

1. Zawartość deklaracji WE o weryfikacji systemów

Deklaracja WE o weryfikacji oraz dokumenty towarzyszące muszą posiadać datę i podpisy. Deklaracja ta musi być sporządzona w tym samym języku co zbiór dokumentów technicznych i musi zawierać następujące dane:

- odniesienia do rozporządzenia,
- nazwa i adres instytucji zapewniającej służby nawigacji lotniczej (znak towarowy i pełny adres),
- krótki opis systemu,
- opis procedury wykonywanej w celu określenia zgodności systemu (art. 6 niniejszego rozporządzenia),
- nazwa i adres wyznaczonej instytucji, która wykonuje zadania dotyczące procedury weryfikacji, jeżeli ma zastosowanie,
- odniesienia do dokumentów zawartych w zbiorze dokumentów technicznych,
- gdzie ma to zastosowanie, odniesienie do specyfikacji Wspólnoty,
- wszystkie odpowiednie tymczasowe lub stałe przepisy, jakich systemy mają przestrzegać, a w szczególności, gdzie ma to zastosowanie, wszystkie uwarunkowania lub ograniczenia operacyjne,
- jeżeli ma charakter tymczasowy: okres ważności deklaracji WE,
- tożsamość sygnatariusza.

2. Procedura weryfikacji systemów

Weryfikacja systemów to procedura, w trakcie której instytucja zapewniająca służby nawigacji lotniczej sprawdza i zaświadcza, że system jest zgodny z rozporządzeniem i może on zostać wprowadzony do użytku na podstawie niniejszego rozporządzenia.

System jest sprawdzany w każdym spośród następujących aspektów:

- całościowy projekt,
- rozwój i integracja systemu, włącznie z montażem części składowych i całościowymi poprawkami,
- integracja systemu operacyjnego,
- specyficzne przepisy dotyczące utrzymania systemu, jeżeli mają zastosowanie.

Kiedy zaangażowanie wyznaczonej instytucji jest wymagane przez stosowny przepis wykonawczy dotyczący interoperacyjności, wyznaczona instytucja, po wykonaniu zadań, do których jest zobowiązana zgodnie z tym przepisem, sporządza certyfikat zgodności w odniesieniu do zadań, które wykonała. Certyfikat ten jest przeznaczony dla instytucji zapewniającej służby nawigacji lotniczej. Następnie instytucja ta sporządza deklarację WE o weryfikacji przeznaczoną dla państwowych władz nadzorujących.

3. Zbiór dokumentów technicznych

Zbiór dokumentów technicznych towarzyszący deklaracji WE o weryfikacji musi zawierać wszystkie niezbędne dokumenty dotyczące charakterystyki systemu, włącznie z warunkami i ograniczeniami zastosowania, jak również dokumenty poświadczające zgodność części składowych, gdzie ma to zastosowanie.

Jako obowiązkowe minimum, należy dołączyć następujące dokumenty:

- zestawienie odpowiednich części specyfikacji technicznej wykorzystywanych przy nabywaniu systemu, zapewniających zgodność ze stosowanymi przepisami wykonawczymi dotyczącymi interoperacyjności oraz, gdzie ma to zastosowanie, ze specyfikacją Wspólnoty,
- lista części składowych stosownie do art. 3 niniejszego rozporządzenia,
- kopie deklaracji WE o zgodności lub przydatności do wykorzystania, z którymi muszą być dostarczone wspomniane powyżej części składowe, stosownie do art. 5 niniejszego rozporządzenia z dołączoną, gdzie ma to zastosowanie, kopią ewidencji testów i inspekcji przeprowadzonych przez wyznaczone instytucje,
- w sytuacji gdy wyznaczona instytucja była zaangażowana w weryfikację systemu(-ów), certyfikat podpisany przez tę instytucję stwierdzający, iż system jest zgodny z niniejszym rozporządzeniem, i wymieniający wszelkie zastrzeżenia zarejestrowane podczas wykonywania działań i dotychczas nieusunięte,
- w sytuacji braku zaangażowania ze strony wyznaczonej instytucji – zapis testów i konfiguracji instalacji sporządzony w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami i wszelkimi specyficznymi wymogami zawartymi w stosownych przepisach wykonawczych dotyczących interoperacyjności.

4. Złożenie dokumentów

Zbiór dokumentów technicznych musi być dołączony do deklaracji WE o weryfikacji, którą instytucja zapewniająca służby nawigacji lotniczej przedstawia państwowej władzy nadzorującej.

Kopia zbioru dokumentów technicznych musi być przechowywana przez tę instytucję przez cały okres użytkowania tego systemu. Musi ona zostać przesłana do wszystkich innych Państw Członkowskich, które o to wnioskuje.

ZAŁĄCZNIK V

WYZNACZONE INSTYTUCJE

1. Instytucja, jej dyrektor oraz personel odpowiedzialny za przeprowadzanie kontroli nie muszą być zaangażowani w projektowanie, produkcję, marketing lub obsługę części składowych lub systemów bądź w ich wykorzystanie ani w sposób bezpośredni, ani poprzez autoryzowanego przedstawiciela. Nie wyklucza to możliwości wymiany informacji technicznych pomiędzy producentem lub konstruktorem a tą instytucją.
 2. Instytucja oraz personel odpowiedzialny za kontrole muszą je przeprowadzać z możliwie największą rzetelnością zawodową i możliwie największymi kompetencjami technicznymi oraz muszą być wolni od jakichkolwiek nacisków i wpływów, szczególnie o charakterze finansowym, co mogłoby mieć wpływ na osąd lub wyniki ich inspekcji, szczególnie w stosunku do osób lub grup osób, których wyniki tych kontroli bezpośrednio dotyczą.
 3. Instytucja ta musi zatrudniać personel i posiadać środki wymagane do odpowiedniej realizacji zadań o charakterze technicznym i administracyjnym, mających związek z kontrolami; powinna również posiadać dostęp do wyposażenia wymaganego do realizacji kontroli nadzwyczajnych.
 4. Personel odpowiedzialny za inspekcje musi posiadać:
 - solidne przeszkolenie techniczne i zawodowe,
 - wystarczającą wiedzę na temat wymogów inspekcji, jakie wykonują, i odpowiednie doświadczenie w takich działaniach,
 - umiejętności wymagane do sporządzania deklaracji, ewidencji i raportów w celu udokumentowania wykonania inspekcji.
 5. Bezstronność personelu inspekcjonującego musi zostać zagwarantowana. Jego wynagrodzenie nie może zależeć od liczby przeprowadzonych inspekcji lub od wyników takich inspekcji.
 6. Instytucja musi wykupić ubezpieczenie od odpowiedzialności, chyba że Państwo Członkowskie przejmuje odpowiedzialność zgodnie z prawem krajowym bądź Państwo Członkowskie jest samo bezpośrednio odpowiedzialne za inspekcje.
 7. Personel instytucji musi zachować tajemnicę zawodową w odniesieniu do wszystkich informacji uzyskanych w trakcie wykonywania swoich zadań w zakresie niniejszego rozporządzenia.
-