

**ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 1207/2011**

z dnia 22 listopada 2011 r.

**ustanawiające wymogi dotyczące skuteczności działania i interoperacyjności systemów dozorowania w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

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) <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 3 ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Na mocy art. 8 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie ramowe) <sup>(2)</sup> Komisja upoważniła Eurocontrol do opracowania wymogów dotyczących skuteczności działania i interoperacyjności systemów dozorowania w ramach europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym („EATMN”). Niniejsze rozporządzenie oparte jest na sprawozdaniu z dnia 9 lipca 2010 r. przygotowanym w związku z tym upoważnieniem.

(2) Płynność operacji uzależniona jest od spójności minimalnych wymogów separacji między statkami powietrznymi stosowanych w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

(3) W celu zapewnienia interoperacyjności należy stosować wspólne zasady wymiany danych dozorowania między systemami. Należy także określić minimalne funkcje i minimalną skuteczność działania dla pokładowych części składowych systemów dozorowania.

(4) Funkcje pokładowych części składowych systemów dozorowania powinny dawać instytucjom zapewniającym służbę żeglugi powietrznej swobodę wyboru najbardziej odpowiednich w danych warunków rozwiązań w zakresie naziemnych systemów dozorowania.

(5) Wykonanie niniejszego rozporządzenia powinno odbywać się bez uszczerbku dla wdrożenia innych aplikacji i technologii dozorowania zapewniających korzyści w określonych warunkach.

(6) Należy z odpowiednim wyprzedzeniem uprzedzić operatorów, aby wyposażyli nowe statki powietrzne oraz

istniejącą flotę w nowe urządzenia. Element ten należy wziąć pod uwagę przy ustalaniu terminów wprowadzenia obowiązkowego wyposażenia.

(7) Należy ustalić kryteria ewentualnych wyłączeń, dotyczące w szczególności uwarunkowań ekonomicznych lub technicznych, które pozwolą operatorom na uzyskanie wyjątkowego zwolnienia z obowiązku wyposażenia określonych typów statków powietrznych w niektóre wymagane funkcje. Należy ustanowić odpowiednie procedury pozwalające Komisji na podejmowanie decyzji w tym zakresie.

(8) Należy przydzielić i obsługiwać 24-bitowy adres ICAO statku powietrznego zgodnie z wymogami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego („ICAO”) w celu zapewnienia interoperacyjności pokładowych i naziemnych systemów dozorowania.

(9) Podstawy ustanowione poprzez wprowadzenie przez operatorów statków powietrznych funkcji „ADS-B Out” powinny umożliwić wdrożenie aplikacji naziemnych, a także ułatwić wdrożenie w przyszłości aplikacji pokładowych.

(10) Systemy EATMN powinny wspierać wdrażanie zaawansowanych, uzgodnionych i zatwierdzonych koncepcji operacyjnych dla wszystkich faz lotu, w szczególności zgodnie z założeniami centralnego planu ATM w celu opracowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR).

(11) Skuteczność działania systemów objętych zakresem niniejszego rozporządzenia oraz ich części składowych powinna podlegać regularnej ocenie uwzględniającej lokalne warunki, w których systemy te są użytkowane.

(12) Jednolite stosowanie określonych procedur w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej ma kluczowe znaczenie dla uzyskania interoperacyjności i płynności operacji.

(13) Częstotliwości wykorzystywane przez systemy dozorowania powinny być chronione, aby zapobiec szkodliwym interferencjom. Państwa członkowskie powinny przedsięwziąć niezbędne środki w tym zakresie.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 26.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.

- (14) Niniejsze rozporządzenie nie obejmuje wojskowych działań operacyjnych i szkoleniowych, o których mowa w art. 1 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004.
- (15) W celu utrzymania lub podniesienia istniejących poziomów bezpieczeństwa operacji należy zobowiązać państwa członkowskie do zapewnienia przeprowadzania przez właściwe podmioty oceny bezpieczeństwa, w tym procesów identyfikacji zagrożeń oraz oceny i ograniczania ryzyka. Zharmonizowane wdrożenie tych procesów do systemów objętych zakresem niniejszego rozporządzenia wymaga określenia szczegółowych wymogów bezpieczeństwa w odniesieniu do wszystkich wymogów dotyczących interoperacyjności i skuteczności działania.
- (16) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 552/2004 przepisy wykonawcze dotyczące interoperacyjności powinny opisywać określone procedury oceny zgodności stosowane do oceny zgodności lub przydatności do wykorzystania części składowych, a także do weryfikacji systemów.
- (17) W przypadku służb ruchu lotniczego zapewnianych przede wszystkim na rzecz statków powietrznych eksploatowanych w ramach ogólnego ruchu lotniczego pod nadzorem wojskowym, ograniczenia związane z udzielaniem zamówień mogłyby uniemożliwić stosowanie się do niniejszego rozporządzenia.
- (18) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej,
- c) systemów przetwarzania danych dozorowania, ich części składowych i procedur towarzyszących;
- d) systemów łączności naziemnej stosowanych do rozpoznawania danych dozorowania, ich części składowych i procedur towarzyszących.
2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich lotów wykonywanych w ramach ogólnego ruchu lotniczego zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów w przestrzeni powietrznej przewidzianej w art. 1 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(1)</sup>, z wyjątkiem art. 7 ust. 3 i 4, który stosuje się do wszystkich lotów wykonywanych w ramach ogólnego ruchu lotniczego.
3. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego, które zapewniają służby kontroli ruchu lotniczego w oparciu o dane dozorowania, a także do instytucji zapewniających służby łączności, nawigacji lub dozorowania, które korzystają z systemów określonych w ust. 1.

### Artykuł 3

#### Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje zawarte w art. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004.

Stosuje się ponadto następujące definicje:

- 1) „dane dozorowania” oznaczają wszelkie pozycje danych, oznaczone bądź nieoznaczone godziną, w ramach systemu dozorowania, które dotyczą:
  - a) położenia statku powietrznego (azymut i odległość);
  - b) położenia pionowego statku powietrznego;
  - c) wysokości statku powietrznego;
  - d) identyfikacji statku powietrznego;
  - e) 24-bitowego adresu ICAO statku powietrznego;
  - f) zamiaru statku powietrznego;
  - g) prędkości statku powietrznego;
  - h) przyspieszenia statku powietrznego;
- 2) „operator” oznacza osobę, organizację lub przedsiębiorstwo zajmujące się eksploatacją lub oferujące eksploatację statku powietrznego;

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

### Artykuł 1

#### Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wymogi dla systemów służących dostarczaniu danych dozorowania, dla ich części składowych i procedur towarzyszących w celu zapewnienia harmonizacji skuteczności działania, interoperacyjności i efektywności tych systemów w ramach Europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (EATMN) oraz na potrzeby koordynacji cywilno-wojskowej.

### Artykuł 2

#### Zakres

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do sieci dozorowania składającej się z:

- a) pokładowych systemów dozorowania, ich części składowych i procedur towarzyszących;
- b) naziemnych systemów dozorowania, ich części składowych i procedur towarzyszących;

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20.

- 3) „ADS-B” (automatyczne zależne dozоровanie – rozgłaszanie) oznacza rodzaj dozоровania, w którym statek powietrzny przekazuje automatycznie poprzez łącza transmisji danych (datelinki) dane z systemów pokładowych;
- 4) „ADS-B Out” oznacza przekazywanie przez statek powietrzny danych dozоровania ADS-B;
- 5) „szkodliwe zakłócenie” oznacza zakłócenie uniemożliwiające osiągnięcie wymogów dotyczących skuteczności działania;
- 6) „sieć dozоровania” oznacza pokładowe i naziemne urządzenia dozоровania tworzące system wytwarzający odpowiednie pozycje danych dozоровania o statku powietrznym; w skład tego systemu mogą też wchodzić urządzenia i systemy przetwarzania danych dozоровania;
- 7) „sieć dozоровania współpracującego” oznacza sieć współpracujących ze sobą naziemnych i pokładowych urządzeń dozоровania wymaganych do wytworzenia pozycji danych dozоровania;
- 8) „system przetwarzania danych dozоровania” oznacza system przetwarzający wejściowe dane dozоровania w celu jak najlepszego zobrazowania bieżących danych dozоровania o statku powietrznym;
- 9) „identyfikacja statku powietrznego” oznacza ciąg liter, cyfr lub kombinację obu tych rodzajów znaków, która jest identyczna ze znakiem wywoławczym dla statku powietrznego używanym w łączności ziemia-powietrze (lub jego zakodowanym odpowiednikiem) wykorzystywanym do identyfikacji statku powietrznego w łączności ziemia-ziemia służb ruchu lotniczego;
- 10) „państwowy statek powietrzny” oznacza dowolny statek powietrzny wykorzystywany do celów wojska, urzędu celnego i policji;
- 11) „państwowy transportowy statek powietrzny” oznacza państwowy statek powietrzny zaprojektowany w celu przewożenia osób lub towarów;
- 12) „ekstrapolować” oznacza zaplanować, przewidzieć lub rozwinąć znane dane w oparciu o wartości już obserwowane w określonym odstępie czasu;
- 13) „utracony” oznacza ekstrapolowany przez okres dłuższy niż okres uaktualniania naziemnych systemów dozоровania;
- 14) „czas odniesienia” oznacza czas, w którym pozycja danych dozоровania została zmierzona przez urządzenia sieci dozоровania lub czas, dla którego została ona obliczona przez urządzenia sieci dozоровania;
- 15) „dokładność” oznacza stopień zgodności podanej wartości pozycji danych dozоровania z jej rzeczywistą wartością w momencie, gdy pozycja danych jest na wyjściu urządzenia sieci dozоровania;
- 16) „dostępność” oznacza stopień, w jakim system lub jego element są sprawne i dostępne w razie konieczności ich użycia;
- 17) „integralność” oznacza stopień niewykrytych (na poziomie systemu) niezgodności pozycji danych wejściowych w stosunku do wartości pozycji danych wyjściowych;
- 18) „ciągłość” oznacza prawdopodobieństwo, że system wykona konieczną funkcję bez nieprzewidzianej przerwy, przy założeniu, że system jest dostępny w chwili rozpoczęcia zamierzonej operacji;
- 19) „aktualność” oznacza różnicę między czasem wyjścia pozycji danych a czasem odniesienia dla tej pozycji danych.

#### Artykuł 4

#### Wymogi dotyczące skuteczności działania

1. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej zapewniają płynność operacji w ramach przestrzeni powietrznej podlegającej ich kompetencjom oraz na granicy z sąsiednimi przestrzeniami powietrznymi poprzez stosowanie odpowiednich minimalnych wymogów separacji między statkami powietrznymi.
2. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej zapewniają, w razie konieczności, wdrożenie systemów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b), c) i d), w celu wspierania minimów separacji stosowanych zgodnie z ust. 1.
3. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej zapewniają zgodność danych wyjściowych sieci dozоровania, o której mowa w art. 2 ust. 1, z wymogami dotyczącymi skuteczności działania ustanowionymi w załączniku I, pod warunkiem że używane funkcje pokładowej części składowej są zgodne z wymogami ustanowionymi w załączniku II.
4. Jeżeli instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej wykryje statek powietrzny, którego awionika wykazuje nieprawidłowe funkcjonowanie, zawiadamia operatora lotu o naruszeniu wymogów dotyczących skuteczności działania. Operator bada sprawę przed rozpoczęciem kolejnego lotu i wprowadza wszelkie niezbędne korekty zgodnie z normalnymi procedurami obsługi technicznej i procedurami naprawczymi dla statku powietrznego i jego awioniki.

## Artykuł 5

**Wymogi dotyczące interoperacyjności**

1. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej zapewniają zgodność z wymogami ustanowionymi w załączniku III wszystkich danych dozorowania przekazanych z ich systemów, określonych w art. 2 ust. 1 lit. b) i c), innym instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej.

2. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, przekazując dane dozorowania z ich systemów, określonych w art. 2 ust. 1 lit. b) i c), innym instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej, dokonują z nimi formalnych uzgodnień na temat wymiany danych zgodnie z wymogami ustanowionymi w załączniku IV.

3. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej zapewniają, najpóźniej do dnia 2 stycznia 2020 r., niezbędne funkcje współpracującej sieci dozorowania umożliwiające im indywidualną identyfikację statków powietrznych za pomocą funkcji identyfikacji statku powietrznego poprzez „łącze w dół”, udostępnianej przez statek powietrzny wyposażony zgodnie z załącznikiem II.

4. Operatorzy zapewniają:

a) wyposażenie statków powietrznych wykonujących loty, o których mowa w art. 2 ust. 2, z indywidualnymi certyfikatami zdatności do lotu wydanymi po raz pierwszy w dniu 8 stycznia 2015 r. lub później, w transpondery wtórnego radaru dozorowania posiadające funkcje określone w części A załącznika II;

b) wyposażenie statków powietrznych z indywidualnymi certyfikatami zdatności do lotu wydanymi po raz pierwszy w dniu 8 stycznia 2015 r. lub później, o maksymalnej certyfikowanej masie startowej powyżej 5 700 kg lub zdolnych rozwinąć rzeczywistą prędkość przelotową ponad 250 węzłów, wykonujących loty, o których mowa w art. 2 ust. 2, w transpondery wtórnego radaru dozorowania posiadające, oprócz funkcji określonych w części A załącznika II, funkcje określone w części B tego załącznika;

c) wyposażenie stałopłatów z indywidualnymi certyfikatami zdatności do lotu wydanymi po raz pierwszy w dniu 8 stycznia 2015 r. lub później, o maksymalnej certyfikowanej masie startowej powyżej 5 700 kg lub zdolnych rozwinąć rzeczywistą prędkość przelotową ponad 250 węzłów, wykonujących loty, o których mowa w art. 2 ust. 2, w transpondery wtórnego radaru dozorowania posiadające, oprócz funkcji określonych w części A załącznika II, funkcje określone w części C tego załącznika.

5. Operatorzy zapewniają najpóźniej do dnia 7 grudnia 2017 r.:

a) wyposażenie statków powietrznych wykonujących loty, o których mowa w art. 2 ust. 2, z indywidualnymi certyfi-

katami zdatności do lotu wydanymi po raz pierwszy przed dniem 8 stycznia 2015 r., w transpondery wtórnego radaru dozorowania posiadające funkcje określone w części A załącznika II;

b) wyposażenie statków powietrznych z indywidualnymi certyfikatami zdatności do lotu wydanymi po raz pierwszy przed dniem 8 stycznia 2015 r., o maksymalnej certyfikowanej masie startowej powyżej 5 700 kg lub zdolnych rozwinąć rzeczywistą prędkość przelotową ponad 250 węzłów, wykonujących loty, o których mowa w art. 2 ust. 2, w transpondery wtórnego radaru dozorowania posiadające, oprócz funkcji określonych w części A załącznika II, funkcje określone w części B tego załącznika;

c) wyposażenie stałopłatów z indywidualnymi certyfikatami zdatności do lotu wydanymi po raz pierwszy przed dniem 8 stycznia 2015 r., o maksymalnej certyfikowanej masie startowej powyżej 5 700 kg lub zdolnych rozwinąć rzeczywistą prędkość przelotową ponad 250 węzłów, wykonujących loty, o których mowa w art. 2 ust. 2, w transpondery wtórnego radaru dozorowania posiadające, oprócz funkcji określonych w części A załącznika II, funkcje określone w części C tego załącznika.

6. Operatorzy dopilnowują, aby statki powietrzne wyposażone zgodnie z ust. 4 i 5 o maksymalnej certyfikowanej masie startowej powyżej 5 700 kg lub zdolne rozwinąć maksymalną rzeczywistą prędkość przelotową ponad 250 węzłów, działały z podwójną anteną, zgodnie z ppkt 3.1.2.10.4 załącznika 10 do Konwencji chicagowskiej, tom IV, wydanie czwarte wraz ze zmianami do numeru 85 włącznie.

7. Państwa członkowskie mogą nakładać wymogi dotyczące wyposażenia pokładowego, zgodnie z ust. 4 lit. b) i ust. 5 lit. b), w odniesieniu do wszystkich statków powietrznych wykonujących loty, o których mowa w art. 2 ust. 2, w obszarach, w których instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej zapewniają służby dozorowania przy użyciu danych dozorowania określonych w części B załącznika II.

8. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej zapewniają, przed oddaniem do użytku systemów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b), c) i d), stosowanie najbardziej efektywnych rozwiązań wdrożeniowych uwzględniających lokalne uwarunkowania, ograniczenia i potrzeby, a także urządzenia, w jakie wyposażeni są użytkownicy przestrzeni powietrznej.

## Artykuł 6

**Ochrona częstotliwości**

1. Najpóźniej do dnia 5 lutego 2015 r. państwa członkowskie gwarantują, że transponder wtórnego radaru dozorowania na pokładzie każdego statku powietrznego przelatującego nad państwem członkowskim nie jest przedmiotem nadmiernych wywołań przez naziemne interogatory dozorowania, które wymuszałyby odpowiedź albo, nie wymuszając odpowiedzi, miały moc przekraczającą próg czułości odbiornika tego transpondera.

2. Do celów ust. 1 suma takich wywołań nie powoduje przekroczenia przez transponder wtórnego radaru dozoru poziomu odpowiedzi na sekundę, z wyłączeniem przekazów typu *squitter*, określonych w ppkt 3.1.1.7.9.1 (odpowiedzi modu A/C) oraz w ppkt 3.1.2.10.3.7.3 (odpowiedzi modu S) załącznika 10 do Konwencji chicagowskiej, tom IV, wydanie czwarte.

3. Najpóźniej do dnia 5 lutego 2015 r. państwa członkowskie gwarantują, że korzystanie z naziemnego nadajnika użytkowanego w państwie członkowskim nie powoduje szkodliwych interferencji dla innych systemów dozoru.

4. W razie zaistnienia konfliktu pomiędzy państwami członkowskimi, dotyczącego środków wymienionych w ust. 1 i 3, zainteresowane państwa członkowskie przekazują sprawę Komisji do rozpatrzenia.

#### Artykuł 7

##### Procedury towarzyszące

1. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oceniają poziom skuteczności działania naziemnej sieci dozoru przed jej wdrożeniem, a także regularnie oceniają ten poziom, zgodnie z wymogami ustanowionymi w załączniku V.

2. Operatorzy zapewniają przeprowadzanie kontroli przynajmniej raz na dwa lata oraz każdorazowo w przypadku wykrycia nieprawidłowości w danym statku powietrznym, tak aby pozycje danych określone w pkt 3 części A załącznika II, w pkt 3 części B załącznika II i w pkt 2 części C załącznika II, w stosownych przypadkach, były prawidłowo przekazywane na wyjściu z transponderów wtórnego radaru dozoru zainstalowanych na pokładzie ich statków powietrznych. Jeśli jakiegokolwiek pozycje danych nie są prawidłowo przekazywane, operator bada sprawę przed rozpoczęciem kolejnego lotu i wprowadza wszelkie niezbędne korekty zgodnie z normalnymi procedurami obsługi technicznej i procedurami naprawczymi dla statku powietrznego i jego awioniki.

3. Państwa członkowskie zapewniają zgodność przydzielonego 24-bitowego adresu ICAO statkowi powietrznemu wyposażonemu w transponder modu S z rozdziałem 9 i jego dodatkiem do załącznika 10 do Konwencji chicagowskiej, tom III, wydanie drugie wraz ze zmianami do numeru 85 włącznie.

4. Operatorzy gwarantują, że na pokładach eksploatowanych przez nich statków powietrznych transponder modu S działa z 24-bitowym adresem ICAO statku powietrznego, który odpowiada znakowi rejestracyjnemu przydzielonemu przez państwo, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany.

#### Artykuł 8

##### Państwowe statki powietrzne

1. Państwa członkowskie zapewniają, najpóźniej do dnia 7 grudnia 2017 r., wyposażenie państwowych statków powietrznych, eksploatowanych zgodnie z art. 2 ust. 2, w transpondery wtórnego radaru dozoru o funkcjach określonych w części A załącznika II.

2. Państwa członkowskie zapewniają, najpóźniej do dnia 1 stycznia 2019 r., wyposażenie państwowych transportowych statków powietrznych, o maksymalnej certyfikowanej masie startowej powyżej 5 700 kg lub zdolnych rozwinać maksymalną rzeczywistą prędkość przelotową ponad 250 węzłów, eksploatowanych zgodnie z art. 2 ust. 2, w transpondery wtórnego radaru dozoru posiadające oprócz funkcji określonych w części A załącznika II funkcje określone w części B i części C tego załącznika.

3. Państwa członkowskie przekazują Komisji, najpóźniej do dnia 1 lipca 2016 r., wykaz państwowych statków powietrznych, które nie mogą być wyposażone w transpondery wtórnego radaru dozoru spełniające wymogi ustanowione w części A załącznika II, wraz z uzasadnieniem braku takiej możliwości.

Państwa członkowskie przekazują Komisji, najpóźniej do dnia 1 lipca 2018 r., wykaz państwowych transportowych statków powietrznych, o maksymalnej certyfikowanej masie startowej powyżej 5 700 kg lub zdolnych rozwinać maksymalną rzeczywistą prędkość przelotową ponad 250 węzłów, które nie mogą być wyposażone w transpondery wtórnego radaru dozoru spełniające wymogi ustanowione w części B i części C załącznika II, wraz z uzasadnieniem braku takiego wyposażenia.

Brak wyposażenia uzasadnia jeden z następujących elementów:

- a) ważne przyczyny techniczne;
- b) państwowe statki powietrzne eksploatowane zgodnie z art. 2 ust. 2, które zostaną wycofane z eksploatacji najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020 r.;
- c) ograniczenia związane z udzielaniem zamówień.

4. Jeżeli państwowe statki powietrzne nie mogą być wyposażone w transpondery wtórnego radaru dozoru zgodnie z ust. 1 lub ust. 2 z powodów wymienionych w ust. 3 lit. c), państwa członkowskie uwzględniają w uzasadnieniu swoje plany zamówień dotyczące tych statków powietrznych.

5. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej zapewniają możliwość przyjęcia państwowych statków powietrznych określonych w ust. 3, pod warunkiem że mogą one być bezpiecznie obsługiwane w ramach możliwości systemu zarządzania ruchem lotniczym.

6. Państwa członkowskie publikują w krajowych zbiorach informacji lotniczych procedury dotyczące obsługi państwowych statków powietrznych, które nie są wyposażone zgodnie z ust. 1 lub ust. 2.

7. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej przekazują raz w roku państwu członkowskiemu, które je wyznaczyło, swoje plany dotyczące obsługi państwowych statków powietrznych niewyposażonych zgodnie z ust. 1 lub ust. 2. Plany te są ustalane z uwzględnieniem ograniczeń związanych z procedurami, o których mowa w ust. 6.

#### Artykuł 9

##### Wymogi bezpieczeństwa

1. Państwa członkowskie zapewniają, najpóźniej do dnia 5 lutego 2015 r., przeprowadzenie przez zainteresowane strony oceny bezpieczeństwa dla wszystkich istniejących systemów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b), c) i d).

2. Państwa członkowskie zapewniają przeprowadzenie przez zainteresowane strony oceny bezpieczeństwa, w tym identyfikacji zagrożeń oraz oceny i ograniczania ryzyka, przed wprowadzeniem jakichkolwiek zmian do istniejących systemów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b), c) i d), bądź przed wprowadzeniem nowych systemów.

3. W trakcie oceny, o której mowa w ust. 1 i 2, uwzględnia się przynajmniej wymogi ustanowione w załączniku VI.

#### Artykuł 10

##### Zgodność części składowych lub ich przydatność do użytku

Przed wydaniem wspólnotowej deklaracji zgodności lub przydatności do użytku przewidzianej w art. 5 rozporządzenia (WE) nr 552/2004, producenci części składowych systemów, o których mowa w art. 2 ust. 1 niniejszego rozporządzenia, bądź ich upoważnieni przedstawiciele mający siedzibę w Unii, oceniają zgodność tych części składowych lub ich przydatność do użytku zgodnie z wymogami ustanowionymi w załączniku VII.

Procesy certyfikacyjne zgodne z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 <sup>(1)</sup> uznaje się jednak za dopuszczalne procedury dla oceny zgodności części składowych, jeśli obejmują one wykazanie zgodności z obowiązującymi wymogami dotyczącymi interoperacyjności, skuteczności działania i bezpieczeństwa ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu.

#### Artykuł 11

##### Weryfikacja systemów

1. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, które mogą wykazać lub już wykazały, iż spełniają warunki ustanowione

wione w załączniku VIII, przeprowadzają weryfikację systemów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b), c) i d), zgodnie z wymogami ustanowionymi w części A załącznika IX.

2. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, które nie mogą wykazać, iż spełniają warunki określone w załączniku VIII, zlecają notyfikowanemu organowi weryfikację systemów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b), c) i d). Weryfikację przeprowadza się zgodnie z wymogami ustanowionymi w części B załącznika IX.

3. Procesy certyfikacyjne zgodne z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 uznaje się za dopuszczalne procedury dla weryfikacji systemów, jeśli obejmują one wykazanie zgodności z obowiązującymi wymogami dotyczącymi interoperacyjności, skuteczności działania i bezpieczeństwa ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu.

#### Artykuł 12

##### Wymogi dodatkowe

1. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej dopilnowują, aby wszyscy odpowiedni pracownicy zostali w należyty sposób zaznajomieni z wymogami ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu oraz właściwie przeszkoleni na potrzeby wykonywanych przez nich zadań.

2. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej:

a) opracowują i przechowują podręczniki obsługi zawierające konieczne instrukcje i informacje umożliwiające wszystkim odpowiednim pracownikom stosowanie niniejszego rozporządzenia;

b) dopilnowują, aby podręczniki, o których mowa w lit. a), były dostępne i uaktualniane, a ich aktualizacja i dystrybucja podlegały właściwemu zarządzaniu jakością i konfiguracją dokumentów;

c) dopilnowują, aby metody pracy i procedury operacyjne były zgodne z niniejszym rozporządzeniem.

3. Operatorzy podejmują niezbędne środki, aby zapewnić należytą znajomość przepisów niniejszego rozporządzenia wśród swoich pracowników obsługujących urządzenia dozoru i nadzoru oraz zajmujących się ich obsługą techniczną, a także właściwe przeszkolenie tych pracowników na potrzeby wykonywanych przez nich zadań, jak również, w miarę możliwości, dostępność instrukcji dotyczących korzystania z tych urządzeń w kabinie pilota.

4. Państwa członkowskie zapewniają zgodność z niniejszym rozporządzeniem, w tym publikują odpowiednie informacje na temat urządzeń dozoru i nadzoru w krajowych zbiorach informacji lotniczych.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

## Artykuł 13

**Wyłączenia z sieci dozorowania współpracującego**

1. W szczególnych przypadkach dotyczących stref podejścia, gdzie służby żeglugi powietrznej są zapewniane przez jednostki wojskowe lub podlegają nadzorowi wojskowemu, oraz gdy ograniczenia związane z udzielaniem zamówień uniemożliwiają spełnienie wymogów art. 5 ust. 3, państwa członkowskie przekazują Komisji najpóźniej do dnia 31 grudnia 2017 r. termin dostosowania sieci dozorowania współpracującego, co nie powinno nastąpić później niż do dnia 2 stycznia 2025 r.

2. W porozumieniu z menedżerem sieci i nie później niż dnia 31 grudnia 2018 r., Komisja może zweryfikować wyłączenia zgłoszone na podstawie ust. 1 mogące mieć istotny wpływ na EATMN.

## Artykuł 14

**Wyłączenia w odniesieniu do statków powietrznych**

1. Statki powietrzne określonego typu z certyfikatem zdatości do lotu wydanym po raz pierwszy przed dniem 8 stycznia 2015 r., o maksymalnej masie startowej powyżej 5 700 kg lub zdolne rozwinąć maksymalną rzeczywistą prędkość przelotową ponad 250 węzłów, które nie posiadają kompletnego zestawu parametrów wymienionych w części C załącznika II dostępnego na pokładowej magistrali cyfrowej, mogą zostać zwolnione z obowiązku spełnienia wymogów art. 5 ust. 5 lit. c).

2. Statki powietrzne określonego typu z certyfikatem zdatości do lotu wydanym po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 1990 r., o maksymalnej masie startowej powyżej 5 700 kg lub zdolne rozwinąć maksymalną rzeczywistą prędkość przelotową ponad 250 węzłów, mogą zostać zwolnione z obowiązku spełnienia wymogów art. 5 ust. 6.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 22 listopada 2011 r.

3. Zainteresowane państwa członkowskie przekazują Komisji, najpóźniej do dnia 1 lipca 2017 r., szczegółowe informacje uzasadniające konieczność przyznania wyłączenia w odniesieniu do określonych typów statków powietrznych w oparciu o kryteria podane w ust. 5.

4. Komisja analizuje wnioski o wyłączenie, o którym mowa w ust. 3, i po konsultacji z zainteresowanymi stronami podejmuje decyzję.

5. Kryteria, o których mowa w ust. 3, obejmują następujące elementy:

- a) określone typy statków powietrznych, których produkcja dobiega końca;
- b) określone typy statków powietrznych produkowanych w ograniczonych ilościach;
- c) nieproporcjonalne koszty przeprojektowania.

## Artykuł 15

**Wejście w życie i stosowanie**

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

Artykuł 4, art. 5 ust. 1 i 2 oraz art. 7 ust. 1 stosuje się od dnia 13 grudnia 2013 r.

W imieniu Komisji  
José Manuel BARROSO  
Przewodniczący

## ZAŁĄCZNIK I

**Wymogi dotyczące skuteczności działania, o których mowa w art. 4 ust. 3****1. Wymogi dotyczące danych dozorowania**

1.1. Wszystkie sieci dozorowania, o których mowa w art. 4 ust. 3, zapewniają przynajmniej następujące dane dozorowania:

- a) dane o położeniu statku powietrznego (azymut i odległość);
- b) status danych dozorowania:
  - współpracujące/niewspółpracujące/łączone,
  - utracone lub nieutracone,
  - czas odniesienia danych o położeniu (azymut i odległość).

1.2. Ponadto wszystkie sieci dozorowania współpracującego, o których mowa w art. 4 ust. 3, zapewniają przynajmniej następujące dane dozorowania:

- a) dane o położeniu pionowym (w oparciu o wysokość ciśnieniową otrzymaną ze statku powietrznego);
- b) operacyjne dane identyfikacyjne (identyfikacja statku powietrznego przesłana przez statek powietrzny, np. identyfikacja statku powietrznego lub kod modu A);
- c) wskaźniki uzupełniające:
  - wskaźniki awaryjne (tj. bezprawna ingerencja, awaria łączności radiowej i ogólna sytuacja awaryjna),
  - specjalny wskaźnik położenia,
- d) status danych dozorowania (czas odniesienia danych o położeniu pionowym).

**2. Wymogi dotyczące skuteczności działania w zakresie danych dozorowania**

2.1. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej określają wymogi dotyczące skuteczności działania w zakresie dokładności, dostępności, spójności, ciągłości i terminowości danych dozorowania przekazanych przez systemy, o których mowa w art. 4 ust. 3, i używanych w celu umożliwienia działania aplikacji dozorowania.

2.2. Ocena dokładności położenia poziomego przekazana przez systemy, o których mowa w art. 4 ust. 3, obejmuje co najmniej ocenę błędu położenia poziomego.

2.3. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej sprawdzają zgodność z wymogami dotyczącymi skuteczności działania określonymi zgodnie z pkt 2.1 i 2.2.

2.4. Weryfikację zgodności przeprowadza się na podstawie danych dozorowania przekazanych na końcu sieci dozorowania użytkownikowi danych dozorowania.

---

## ZAŁĄCZNIK II

**Część A: Funkcje transpondera wtórnego radaru dozorowania, o których mowa w art. 4 ust. 3, art. 5 ust. 4 lit. a) i ust. 5 lit. a), art. 7 ust. 2, art. 8 ust. 1 i 2**

1. Minimalna funkcja transpondera wtórnego radaru dozorowania to poziom 2s modu S, certyfikowanego zgodnie z ppkt 2.1.5.1.2, 2.1.5.1.7 i 3.1.2.10 załącznika 10 do Konwencji chicagowskiej, tom IV (wydanie czwarte wraz ze zmianami do numeru 85 włącznie).
2. Każdy zaimplementowany rejestr transpondera musi spełniać wymogi stosownej sekcji dokumentu 9871 ICAO (wydanie drugie).
3. Poniższe pozycje danych są dostępne dla transpondera i są przez transponder przesyłane za pomocą protokołu modu S oraz zgodnie z formatem określonym w dokumencie 9871 ICAO (wydanie drugie):
  - a) 24-bitowy adres ICAO statku;
  - b) kod modu A;
  - c) wysokość ciśnieniowa;
  - d) status lotu (na ziemi lub w powietrzu);
  - e) raport o funkcji łącza danych:
    - funkcja pokładowego systemu zapobiegania kolizjom (ACAS),
    - funkcja usług specjalnych modu S,
    - funkcja identyfikacji statku powietrznego,
    - funkcja sygnału typu *squatter*,
    - funkcja identyfikatora dozorowania,
    - raport o funkcji wspólnego wykorzystania komend inicjowanych na ziemi Comms.-B (GICB) (informacja o zmianie),
    - numer wersji podsieci modu S;
  - f) raport o funkcji wspólnego wykorzystania GICB;
  - g) identyfikacja statku powietrznego;
  - h) specjalny wskaźnik położenia (SPI);
  - i) status awaryjny (ogólna awaria, brak łączności, bezprawna ingerencja), w tym stosowanie kodów modu A dla wskazania różnych sytuacji awaryjnych;
  - j) aktywne wskazania ACAS zalecanego manewru, jeżeli statek powietrzny jest wyposażony w system kontroli ruchu i unikania kolizji II (TCAS II).
4. Transponder może mieć dostęp do innych pozycji danych.
5. Pozycje danych, o których mowa w pkt 4, są przesyłane przez transponder tylko za pomocą protokołu modu S, jeżeli proces certyfikacji statku powietrznego i wyposażenia obejmuje transmisję tych pozycji danych za pomocą protokołu modu S.
6. Ciągłość funkcjonalności transpondera obsługującego protokół modu S jest równa lub niższa niż  $2 \cdot 10^{-4}$  na godzinę lotu (tj. średni czas pomiędzy awarią równą lub dłuższą niż 5 000 godzin lotu).

**Część B: Funkcje transpondera wtórnego radaru dozorowania, o których mowa w art. 4 ust. 3, art. 5 ust. 4 lit. b), ust. 5 lit. b) i ust. 7, art. 7 ust. 2 i art. 8 ust. 3**

1. Minimalna funkcja transpondera radaru wtórnego to poziom 2es modu S, certyfikowanego zgodnie z ust. 2.1.5.1.2, 2.1.5.1.6, 2.1.5.1.7 i 3.1.2.10 załącznika 10 do Konwencji chicagowskiej, tom IV (wydanie czwarte wraz ze zmianami do numeru 85 włącznie).
2. Każdy zaimplementowany rejestr transpondera spełnia wymogi stosownej sekcji dokumentu 9871 ICAO (wydanie drugie).
3. Poniższe pozycje danych są dostępne dla transpondera i są przez transponder przesyłane w wersji drugiej protokołu ADS-B z sygnałem rozszerzony *squitter* (ES), zgodnie z formatem określonym w dokumencie 9871 ICAO (wydanie drugie):
  - a) 24-bitowy adres ICAO statku;
  - b) identyfikacja statku powietrznego;
  - c) kod modu A;
  - d) specjalny wskaźnik położenia (SPI) przy użyciu tego samego źródła jak w przypadku tego samego parametru podanego w części A;
  - e) stan awaryjny (ogólna awaria, brak łączności, bezprawna ingerencja) przy użyciu tego samego źródła jak w przypadku tego samego parametru podanego w części A;
  - f) numer wersji ADS-B (równiej 2);
  - g) kategoria nadajnika ADS-B;
  - h) geodezyjne położenie poziome zgodnie z długością i szerokością geograficzną wyrażoną na podstawie globalnego geocentrycznego układu odniesienia w wersji z 1984 r. (WGS84), zarówno na ziemi, jak i w powietrzu;
  - i) wskaźniki jakości geodezyjnej położenia poziomego (odpowiadających ograniczeniom integralności (NIC), kategorii dokładności nawigacyjnej dla pozycji ( $NAC_p$ ) na poziomie 95 %, poziomowi integralności źródła (SIL) i poziomowi gwarancji projektu systemu (SDA));
  - j) wysokość ciśnieniowa przy użyciu tego samego źródła jak w przypadku tego samego parametru podanego w części A;
  - k) wysokość geometryczna zgodnie z globalnym geocentrycznym układem odniesienia w wersji z 1984 r. (WGS84), podana dodatkowo i zakodowana jako różnica wysokości ciśnieniowej;
  - l) dokładność pionowa geometryczna (GVA);
  - m) prędkość względem ziemi, gdy statek powietrzny jest w powietrzu (prędkość przelotowa względem ziemi w kierunkach wschód/zachód i północ/południe) lub na ziemi (kurs na ziemi/naziemy kierunek i ruch);
  - n) wskaźnik jakości prędkości odpowiadający kategorii dokładności nawigacyjnej dla prędkości ( $NAC_v$ );
  - o) zakodowana długość i szerokość statku powietrznego;
  - p) przesunięcie anteny globalnego nawigacyjnego systemu satelitarnego (GNSS);
  - q) prędkość pionowa: barometryczna prędkość pionowa przy użyciu tego samego źródła jak w przypadku tego samego parametru podanego w pozycji danych określonej w pkt 2 lit. g) części C, jeżeli statek powietrzny jest zobowiązany i zdolny do przesłania tej pozycji danych za pomocą protokołu modu S, lub prędkość pionowa według globalnego nawigacyjnego systemu satelitarnego (GNSS);
  - r) wysokość wybrana za pomocą interfejsu MCP/FCU (*mode control panel/flight control unit*) przy użyciu tego samego źródła jak w przypadku tego samego parametru podanego w części C, jeżeli statek powietrzny jest zobowiązany i zdolny do przesłania tej pozycji danych za pomocą protokołu modu S;

- s) ustawienie ciśnienia barometrycznego (minus 800 hektopaskali) przy użyciu tego samego źródła jak w przypadku tego samego parametru podanego w części C, jeżeli statek powietrzny jest zobowiązany i zdolny do przesłania tej pozycji danych za pomocą protokołu modu S;
- t) aktywne wskazanie ACAS zalecanego manewru, jeżeli statek powietrzny jest wyposażony w system TCAS II przy użyciu tego samego źródła jak w przypadku tego samego parametru podanego w części A.
4. Pozycje danych dozorowania (pozycje danych określone w pkt 3 lit. h), k) i m)) i ich pozycje danych wskaźnika jakości (pozycje danych określone w pkt 3 lit. i), l) i n)) są przekazywane do transponderów na tym samym fizycznym interfejsie.
5. Źródło danych połączone z transponderem i przekazujące pozycje danych określone w pkt 3 lit. h) i i) spełnia następujące wymogi dotyczące spójności danych:
- a) położenie poziome (pozycja danych określona w pkt 3 lit. h)): poziom spójności źródła (SIL, wyrażony w odniesieniu do NIC) jest równy lub niższy niż  $10^{-7}$  na godzinę lotu;
- b) położenie poziome (pozycja danych określona w pkt 3 lit. h)): czas oczekiwania na ostrzeżenie związane ze spójnością (skutkujące zmianą wskaźnika jakości NIC), jeśli monitorowanie pokładowe musi odpowiadać poziomowi spójności źródła położenia poziomego, jest równe lub niższe niż 10 sekund).
6. Pierwotne źródło danych przekazujące pozycje danych określone w pkt 3 lit. h) i i) jest przynajmniej kompatybilne z odbiornikami GNSS, które realizują RAIM (autonomiczne monitorowanie integralności odbiornika) oraz FDE (wykrywanie i usuwanie awarii), a także przekazywanymi informacjami o statusie odpowiednich pomiarów oraz ograniczeniach integralności i wskaźnikach dokładności na poziomie 95 %.
7. Poziom spójności systemu źródeł danych, przekazujących pozycje danych określone w pkt 3 lit. f), g), k)–p), jest równy lub niższy niż  $10^{-5}$  na godzinę lotu.
8. Informacje dotyczące wskaźników jakości (NIC, NACp, SIL, SDA, NACv i GVA) (pozycje danych określone w pkt 3 lit. i), l) i n)) określają rzeczywistą skuteczność działania wybranych źródeł danych jako odpowiednią we właściwym momencie pomiaru pozycji danych określonych w pkt 3 lit. h), k) i m)).
9. Jeśli chodzi o przetwarzanie pozycji danych określonych w pkt 3 lit. a)–t), poziom spójności systemu transponderów dla protokołu ADS-B z sygnałem rozszerzony *squitter*, w tym połączoną z transponderem awionikę, jest równy lub niższy niż  $10^{-5}$  na godzinę lotu.
10. Całkowity czas oczekiwania danych o położeniu poziomym (pozycje danych określone w pkt 3 lit. h) i i)) jest równy lub niższy niż 1,5 sekundy w 95 % transmisji.
11. Nieskompensowany czas oczekiwania danych o położeniu poziomym (pozycja danych określona w pkt 3 lit. h)) jest równy lub niższy niż 0,6 sekundy w 95 % przypadków i jest równy lub niższy niż 1,0 sekunda w 99,9 % wszystkich transmisji.
12. Całkowity czas oczekiwania pozycji danych o prędkości względem ziemi (pozycje danych określone w pkt 3 lit. m) i n)) jest równy lub niższy niż 1,5 sekundy w 95 % wszystkich transmisji.
13. Jeżeli transponder jest ustawiony na używanie kodu wyróżnionego modu A o wartości 1000, przekazanie informacji o kodzie modu A za pomocą protokołu ADS-B z sygnałem rozszerzony *squitter* zostaje zablokowane.
14. Transponder może mieć dostęp do innych pozycji danych.
15. Z wyjątkiem formatów zarezerwowanych dla wojska, pozycje danych, o których mowa w pkt 14, są przesyłane przez transponder tylko za pomocą protokołu ADS-B z sygnałem rozszerzony *squitter*, jeżeli proces certyfikacji statku powietrznego i wyposażenia obejmuje transmisję tych pozycji danych za pomocą protokołu ADS-B z sygnałem rozszerzony *squitter*.
16. Ciągłość funkcjonalności transpondera obsługującego protokół ADS-B jest równa lub niższa niż  $2 \cdot 10^{-4}$  na godzinę lotu (tj. średni czas pomiędzy awarią równą lub dłuższą niż 5 000 godzin lotu).

**Część C: Dodatkowe funkcje danych dozorowania transpondera wtórnego radaru dozorowania, o których mowa w art. 4 ust. 3, art. 5 ust. 4 lit. c) i ust. 5 lit. c), art. 7 ust. 2, art. 8 ust. 3 i art. 14 ust. 1**

1. Każdy zaimplementowany rejestr transpondera spełnia wymogi stosownej sekcji dokumentu 9871 ICAO (wydanie drugie).

2. Poniższe pozycje danych są dostępne dla transpondera i są przez transponder przesyłane na żądanie naziemnej sieci dozorowania za pomocą protokołu modu S oraz zgodnie z formatami określonymi w dokumencie 9871 ICAO (wydanie drugie):
- a) wysokość wybrana na interfejsie MCP/FCU;
  - b) kąt wznoszenia;
  - c) kąt ścieżki prawdziwej;
  - d) prędkość względem ziemi;
  - e) kurs magnetyczny;
  - f) podana prędkość lotu (IAS) lub liczba machów;
  - g) prędkość pionowa (barometryczna lub baro-inercyjna);
  - h) ustawienie ciśnienia barometrycznego (minus 800 hektopaskali);
  - i) współczynnik kąta ścieżki prawdziwej lub rzeczywistej prędkości lotu, jeżeli współczynnik kąta ścieżki prawdziwej nie jest dostępny.
3. Transponder może mieć dostęp do innych pozycji danych.
4. Pozycje danych, o których mowa w pkt 3, są przesyłane przez transponder tylko za pomocą protokołu modu S, jeżeli proces certyfikacji statku powietrznego i wyposażenia obejmuje transmisję tych pozycji danych za pomocą protokołu modu S.
-

## ZAŁĄCZNIK III

**Wymogi dotyczące wymiany danych dozorowania, o których mowa w art. 5 ust. 1**

1. Wymiana danych dozorowania między systemami, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b) i c), podlega formatowi danych uzgodnionemu między zainteresowanymi stronami.
  2. Dane dozorowania przekazane poza systemami, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b) i c), innym instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej umożliwiają:
    - a) identyfikację źródła danych;
    - b) identyfikację typu danych.
  3. Dane dozorowania przekazane poza systemami, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b) i c), innym instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej oznaczone są godziną według czasu uniwersalnego (UTC).
-

## ZAŁĄCZNIK IV

**Wymogi dotyczące dokonania formalnych uzgodnień, o których mowa w art. 5 ust. 2**

Formalne uzgodnienia między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej dotyczące wymiany danych dozorowania obejmują co najmniej następujące elementy:

- a) strony porozumienia;
- b) okres obowiązywania porozumienia;
- c) zakres danych dozorowania;
- d) źródła danych dozorowania;
- e) format wymiany danych dozorowania;
- f) środki łączności używane do wymiany danych dozorowania;
- g) punkt przekazania danych dozorowania;
- h) wymogi jakościowe w odniesieniu do danych dozorowania obejmujące następujące elementy:
  - wskaźniki lub parametry skuteczności działania wykorzystywane do monitorowania jakości danych dozorowania,
  - metody i narzędzia stosowane do oceny jakości danych dozorowania,
  - częstotliwość oceny jakości danych dozorowania,
  - procedury sprawozdawczości dotyczącej jakości,
  - dla każdego wskaźnika dopuszczalny zakres wartości ustala się wraz z procedurą, którą stosuje się w przypadku wartości wykraczających poza określony zakres,
  - identyfikację strony odpowiedzialnej za sprawdzanie i zapewnianie zgodności z normami jakości;
- i) uzgodniony poziom obsługi odnoszący się do następujących kwestii:
  - godziny dostępności,
  - ciągłości,
  - spójności,
  - średniego czasu międzyawaryjnego,
  - czasu reakcji na przestoje,
  - procedury w zakresie planowania i przeprowadzania prewencyjnej obsługi technicznej;
- j) procedury zarządzania zmianą;
- k) uzgodnienia dotyczące sprawozdawczości w zakresie skuteczności działania i dostępności, obejmujące nieprzewidziane przestoje;
- l) uzgodnienia dotyczące zarządzania i koordynacji;
- m) uzgodnienia dotyczące ochrony naziemnej sieci dozorowania i notyfikacji.

## ZAŁĄCZNIK V

**Wymogi dotyczące oceny poziomu skuteczności działania sieci dozorowania, o których mowa w art. 7 ust. 1**

1. Ocenę poziomu bieżącej skuteczności działania systemów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b), c) i d), przeprowadza się w rejonie przestrzeni powietrznej, w którym zapewnia się odpowiednie służby dozorowania przy użyciu tych systemów.
2. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej okresowo sprawdzają system i jego części składowe oraz opracowują i realizują system zatwierdzania skuteczności działania. Częstotliwość powyższych czynności uzgadnia się z krajowym organem nadzoru z uwzględnieniem specyfiki systemu i jego części składowych.
3. Przed dokonaniem przeprojektowania przestrzeni powietrznej sprawdza się systemy, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b), c) i d), w celu stwierdzenia, czy nadal spełniają one wymogi dotyczące skuteczności działania w nowym rejonie przestrzeni powietrznej.

## ZAŁĄCZNIK VI

**Wymogi, o których mowa w art. 9**

1. Wymogi dotyczące skuteczności działania określone w art. 4.
2. Wymogi dotyczące interoperacyjności określone w art. 5 ust. 2, 3 i 7.
3. Wymogi dotyczące ochrony częstotliwości określone w art. 6.
4. Wymogi dotyczące procedur towarzyszących określone w art. 7.
5. Wymogi dotyczące państwowych statków powietrznych określone w art. 8 ust. 5.
6. Dodatkowe wymogi określone w art. 12 ust. 3.
7. Wymogi dotyczące wymiany danych dozorowania ustanowione w pkt 3 załącznika III.

## ZAŁĄCZNIK VII

**Wymogi dotyczące oceny zgodności lub przydatności do wykorzystania części składowych, o których mowa w art. 10**

1. Czynności weryfikujące zgodność muszą wykazać zgodność części składowych z odpowiednimi wymogami niniejszego rozporządzenia bądź też przydatność do wykorzystania w trakcie działania tych części składowych w środowisku testowym.
2. Producent zarządza czynnościami związanymi z oceną zgodności, a w szczególności:
  - a) określa odpowiednie środowisko testowe;
  - b) sprawdza, czy plan testów określa części składowe w środowisku testowym;
  - c) sprawdza, czy plan testów w pełni obejmuje obowiązujące wymogi;
  - d) zapewnia zgodność i jakość dokumentacji technicznej oraz planu testów;
  - e) planuje organizację testów, personel, instalację i konfigurację platformy testowej;
  - f) przeprowadza inspekcje i testy zgodnie z planem testów;
  - g) sporządza sprawozdanie prezentujące wyniki inspekcji i testów.
3. Producent zapewnia zgodność części składowych, o których mowa w art. 10, wprowadzonych do środowiska testowego, z odpowiednimi wymogami niniejszego rozporządzenia.
4. Po pomyślnym zakończeniu weryfikacji zgodności lub przydatności do wykorzystania producent, na własną odpowiedzialność, sporządza wspólnotową deklarację zgodności lub przydatności do wykorzystania, w której określa w szczególności zgodność składników i powiązanych warunków wykorzystania z odpowiednimi wymogami niniejszego rozporządzenia, zgodnie z pkt 3 załącznika III do rozporządzenia (WE) nr 552/2004.

## ZAŁĄCZNIK VIII

**Warunki, o których mowa w art. 11 ust. 1 i 2**

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 czynności sprawdzających przez członków jej personelu zaangażowanych w proces weryfikacji, z zachowaniem najwyższego stopnia uczciwości zawodowej i zastosowaniem możliwie największej 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 naciskom bądź bodźcom stwarzanym przez osoby lub grupy osób, których dotyczyć będą wyniki prowadzonych czynności sprawdzających.
3. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej musi zapewnić pracownikom zaangażowanym w proces weryfikacji dostęp do sprzętu umożliwiającego im prawidłowe przeprowadzenie wymaganych czynności kontrolnych.
4. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej musi zagwarantować, że pracownicy zaangażowani w proces weryfikacji posiadają rzetelne przeszkolenie techniczne i zawodowe, dostateczną znajomość wymogów w zakresie weryfikacji, jakie mają przeprowadzać, odpowiednie doświadczenie w prowadzeniu takich działań, a także umiejętności wymagane do sporządzania deklaracji, rejestrów i sprawozdań potwierdzających przeprowadzenie weryfikacji.
5. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej musi zapewnić w trakcie czynności kontrolnych zachowanie bezstronności przez pracowników zaangażowanych w proces weryfikacji. Ich wynagrodzenie nie może zależeć od liczby przeprowadzonych kontroli ani od ich wyników.

## ZAŁĄCZNIK IX

**Część A: Wymogi dotyczące weryfikacji systemów, o których mowa w art. 11 ust. 1**

1. Weryfikacja systemów określonych w art. 2 ust. 1 lit. b), c) i d) wykazuje zgodność tych systemów z wymogami dotyczącymi interoperacyjności, skuteczności działania i bezpieczeństwa ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu, w środowisku oceny odzwierciedlającym kontekst operacyjny tych systemów.
2. Weryfikację systemów określonych w art. 2 ust. 1 lit. b), c) i d) przeprowadza się zgodnie z odpowiednimi i uznanymi praktykami testowymi.
3. Narzędzia testowe stosowane przy weryfikacji systemów określonych w art. 2 ust. 1 lit. b), c) i d) muszą posiadać odpowiednie funkcje.
4. W wyniku weryfikacji systemów określonych w art. 2 ust. 1 lit. b), c) i d) powstaje dokumentacja techniczna wymagana na podstawie pkt 3 załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 552/2004, obejmująca następujące elementy:
  - a) opis procesu wdrażania;
  - b) sprawozdanie z inspekcji i testów zrealizowanych przed oddaniem systemu do eksploatacji.
5. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej zarządza czynnościami weryfikacyjnymi, w szczególności:
  - a) określa odpowiednie środowisko oceny operacyjnej i technicznej odzwierciedlające środowisko eksploatacyjne;
  - b) sprawdza, czy plan testów opisuje zintegrowanie systemów, określonych w art. 2 ust. 1 lit. b), c) i d), w ramach środowiska oceny operacyjnej i technicznej;
  - c) sprawdza, czy plan testów w pełni uwzględnia odpowiednie wymogi dotyczące interoperacyjności, skuteczności działania i bezpieczeństwa ustanowione w niniejszym rozporządzeniu;
  - d) zapewnia zgodność i jakość dokumentacji technicznej oraz planu testów;
  - e) planuje organizację testów, personel, instalację i konfigurację platformy testowej;
  - f) przeprowadza inspekcje i testy zgodnie z planem testów;
  - g) sporządza sprawozdanie prezentujące wyniki inspekcji i testów.
6. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej zapewnia zgodność systemów określonych w art. 2 ust. 1 lit. b), c) i d), użytkowanych w środowisku oceny operacyjnej, z wymogami dotyczącymi interoperacyjności, skuteczności działania i bezpieczeństwa ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu.
7. Po pomyślnym zakończeniu weryfikacji zgodności instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej sporządzają wspólnotową deklarację weryfikacji systemu i przedkładają ją krajowemu organowi nadzorującemu wraz z dokumentacją techniczną wymaganą na podstawie art. 6 rozporządzenia (WE) nr 552/2004.

**Część B: Wymogi dotyczące weryfikacji systemów, o których mowa w art. 11 ust. 2**

1. Weryfikacja systemów określonych w art. 2 ust. 1 lit. b), c) i d) wykazuje zgodność tych systemów z wymogami dotyczącymi interoperacyjności, skuteczności działania i bezpieczeństwa ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu, w środowisku oceny odzwierciedlającym kontekst operacyjny tych systemów.
2. Weryfikację systemów określonych w art. 2 ust. 1 lit. b), c) i d) przeprowadza się zgodnie z odpowiednimi i uznanymi praktykami testowymi.
3. Narzędzia testowe stosowane przy weryfikacji systemów określonych w art. 2 ust. 1 lit. b), c) i d) muszą posiadać odpowiednie funkcje.
4. W wyniku weryfikacji systemów określonych w art. 2 ust. 1 lit. b), c) i d) powstaje dokumentacja techniczna wymagana na podstawie pkt 3 załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 552/2004, obejmująca następujące elementy:
  - a) opis procesu wdrażania;
  - b) sprawozdanie z inspekcji i testów zrealizowanych przed oddaniem systemu do eksploatacji.

5. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej określa odpowiednie środowisko oceny operacyjnej i technicznej odzwierciedlające środowisko operacyjne oraz zleca jednostce notyfikowanej przeprowadzenie działań weryfikacyjnych.
  6. Jednostka notyfikowana zarządza działaniami weryfikacyjnymi, w szczególności:
    - a) sprawdza, czy plan testów opisuje zintegrowanie systemów, określonych w art. 2 ust. 1 lit. b), c) i d), w ramach środowiska oceny operacyjnej i technicznej;
    - b) sprawdza, czy plan testów w pełni uwzględnia odpowiednie wymogi dotyczące interoperacyjności, skuteczności działania i bezpieczeństwa ustanowione w niniejszym rozporządzeniu;
    - c) zapewnia zgodność i jakość dokumentacji technicznej oraz planu testów;
    - d) planuje organizację testów, personel, instalację i konfigurację platformy testowej;
    - e) przeprowadza inspekcje i testy zgodnie z planem testów;
    - f) sporządza sprawozdanie prezentujące wyniki inspekcji i testów.
  7. Jednostka notyfikowana zapewnia zgodność systemów określonych w art. 2 ust. 1 lit. b), c) i d), użytkowanych w środowisku oceny operacyjnej, z wymogami dotyczącymi interoperacyjności, skuteczności działania i bezpieczeństwa ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu.
  8. Po pomyślnym zakończeniu zadań weryfikacyjnych jednostka notyfikowana sporządza świadectwo zgodności w odniesieniu do wykonanych zadań.
  9. Następnie instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej sporządza wspólnotową deklarację weryfikacji systemu i przedkłada ją krajowemu organowi nadzorującemu wraz z dokumentacją techniczną wymaganą na podstawie art. 6 rozporządzenia (WE) nr 552/2004.
-