Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

►B

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 1206/2011

z dnia 22 listopada 2011 r.

ustanawiające wymogi dotyczące identyfikacji statków powietrznych do celów dozorowania w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 305 z 23.11.2011, s. 23)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►M1	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/587 z dnia 29 kwietnia 2020 r.	L 138	1	30.4.2020

▼B

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 1206/2011

z dnia 22 listopada 2011 r.

ustanawiające wymogi dotyczące identyfikacji statków powietrznych do celów dozorowania w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wymogi dotyczące systemów służących do dostarczania informacji o dozorowaniu, ich części składowych i procedur towarzyszących w celu zapewnienia jednoznacznej i ciągłej indywidualnej identyfikacji statków powietrznych w ramach EATMN.

Artykuł 2

Zakres

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

a) pokładowych części składowych systemów dozorowania oraz ich procedur towarzyszących;

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

c) systemów i procedur służb ruchu lotniczego, w szczególności systemów przetwarzania danych o locie, systemów przetwarzania danych dozorowania oraz systemów interfejsów człowiek-maszyna;

d) systemów łączności ziemia-ziemia i powietrze-ziemia, ich części składowych i procedur towarzyszących wykorzystywanych do rozpowszechniania danych dozorowania.

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 określonej w art. 1 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ([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) „identyfikacja statku powietrznego” oznacza grupę liter, cyfr lub kombinację obu tych rodzajów znaków, która jest identyczna ze znakiem wywoławczym statku powietrznego używanym w łączności ziemia-powietrze, lub stanowi jego zakodowany odpowiednik, i wykorzystywana jest do identyfikowania statku powietrznego w łączności ziemia-ziemia służb ruchu lotniczego;

([1]) Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20.

▼B

2) „kod SSR” oznacza jeden z 4 096 kodów identyfikacyjnych wtórnego radaru dozorowania, który może być przesyłany przez pokładowe części składowe systemów dozorowania;

3) „indywidualny kod SSR” oznacza czterocyfrowy kod identyfikacyjny wtórnego radaru dozorowania, w którym ostatnie dwie cyfry są różne od „00”;

4) „identyfikacja statku powietrznego „łączem w dół”” oznacza identyfikację statku powietrznego przesyłaną przez pokładowe części składowe systemów dozorowania za pomocą systemu dozorowania powietrze-ziemia;

5) „kod wyróżniony” oznacza indywidualny kod SSR przeznaczony do celów specjalnych;

6) „lot tranzytowy” oznacza lot, który wkracza w określoną przestrzeń powietrzną z sąsiedniego sektora, a następnie przelatuje przez określoną przestrzeń powietrzną i opuszcza określoną przestrzeń powietrzną, wkraczając w sąsiedni sektor poza określoną przestrzenią powietrzną;

7) „lot przylatujący” oznacza lot, który wkracza w określoną przestrzeń powietrzną z sąsiedniego sektora, a następnie przelatuje przez określoną przestrzeń powietrzną i ląduje w miejscu przeznaczenia znajdującym się w określonej przestrzeni powietrznej;

8) „lot odlatujący” oznacza lot, który rozpoczyna się na lotnisku znajdującym w określonej przestrzeni powietrznej, a następnie przelatuje przez określoną przestrzeń powietrzną i albo ląduje na lotnisku znajdującym się w określonej przestrzeni powietrznej, albo opuszcza określoną przestrzeń powietrzną, wkraczając w sąsiedni sektor poza określoną przestrzenią powietrzną;

9) „operator” oznacza osobę, instytucję lub przedsiębiorstwo zajmujące się eksploatacją lub oferujące eksploatację statku powietrznego;

10) „wykaz przydzielonych kodów” oznacza dokument zawierający ogólny podział kodów SSR pomiędzy państwami członkowskimi i organami służb ruchu lotniczego (ATS), uzgodniony przez państwa członkowskie i opublikowany w planie żeglugi powietrznej dla regionu Europy;

11) „sieć dozorowania współpracującego” oznacza sieć dozorowania wymagającą do ustalenia pozycji danych dozorowania zarówno naziemnych, jak i pokładowych części składowych;

12) „zintegrowany system wstępnego opracowywania planu lotu” oznacza system będący częścią europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym, poprzez który w ramach przestrzeni powietrznej podlegającej niniejszemu rozporządzeniu działa scentralizowany system opracowania i rozprowadzania planów lotu, do którego zadań należy odbieranie, zatwierdzanie i rozprowadzanie planów lotu.

Artykuł 4

Wymogi w zakresie skuteczności działania

1. Państwa członkowskie odpowiedzialne za zapewnianie służb ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej określonej w załączniku I zapewniają możliwość ustalenia indywidualnej identyfikacji statków powietrznych za pomocą identyfikacji statku powietrznego poprzez „łącze w dół” w odniesieniu do:

▼B

a) co najmniej 50 % wszystkich lotów tranzytowych w określonej przestrzeni powietrznej danego państwa członkowskiego; oraz

b) co najmniej 50 % ogólnej łącznej liczby wszystkich lotów przylatujących i odlatujących w określonej przestrzeni powietrznej danego państwa członkowskiego.

2. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej zapewniają, najpóźniej do dnia 2 stycznia 2020 r., niezbędny potencjał sieci dozorowania współpracującego umożliwiający im indywidualną identyfikację statków powietrznych dzięki funkcji identyfikacji statku powietrznego „łączem w dół".

3. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej ustalające indywidualną identyfikację statków powietrznych dzięki funkcji identyfikacji statku powietrznego „łączem w dół" zapewniają zgodność z wymogami określonymi w załączniku II.

4. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej ustalające indywidualną identyfikację statków powietrznych przy użyciu indywidualnych kodów SSR poza przestrzenią powietrzną określoną w załączniku I zapewniają zgodność z wymogami określonymi w załączniku III.

5. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej zapewniają:

a) wdrożenie systemów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b), c) i d), w sposób konieczny do spełnienia wymogów określonych w ust. 3 i 4 niniejszego artykułu;

b) wdrożenie systemów lub procedur, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b), c) i d), w sposób konieczny do informowania kontrolerów w razie niezamierzonego przydzielenia takich samych kodów SSR.

6. Państwa członkowskie zapewniają:

a) zgłaszanie rejonów przestrzeni powietrznej do centralnej służby przetwarzania i dystrybucji planów lotu, o której mowa w pkt 1 załącznika II, tak by spełnić wymogi ust. 1 i 2 niniejszego artykułu oraz lit. b) niniejszego ustępu;

b) informowanie przez zintegrowany system wstępnego opracowywania planu lotu wszystkich zainteresowanych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej o lotach kwalifikujących się do zastosowania kodu wyróżnionego, o którym mowa w lit. c);

c) uzgodnienie pojedynczego kodu wyróżnionego przez wszystkie państwa członkowskie i koordynację z europejskimi państwami trzecimi w celu przydzielania go jedynie statkom powietrznym, których indywidualna identyfikacja ustalana jest za pomocą funkcji identyfikacji statku powietrznego „łączem w dół".

▼B

Artykuł 5

Wymogi bezpieczeństwa

1. Państwa członkowskie zapewniają przeprowadzenie przez zainteresowane podmioty oceny bezpieczeństwa, w tym identyfikacji zagrożeń, 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.

2. W trakcie oceny, o której mowa w ust. 1, bierze się pod uwagę przynajmniej wymogi ustanowione w załączniku IV.

Artykuł 6

Zgodność części składowych lub ich przydatność do wykorzystania

Przed wydaniem deklaracji WE o zgodności lub przydatności do wykorzystania 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 autoryzowani przedstawiciele mający siedzibę w Unii, oceniają zgodność tych części składowych lub ich przydatność do wykorzystania zgodnie z wymogami ustanowionymi w załączniku V.

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

Artykuł 7

Weryfikacja systemów

1. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, które mogą wykazać lub już wykazały, iż spełniają warunki ustanowione w załączniku VI, przeprowadzają weryfikację systemów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b), c) i d), zgodnie z wymogami ustanowionymi w części A załącznika VII.

2. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, które nie mogą wykazać, iż spełniają warunki określone w załączniku VI, zlecają wyznaczonej instytucji 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 VII.

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

([1]) Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

▼B

Artykuł 8

Dodatkowe wymogi dotyczące instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej

1. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej zapewniają należyte zaznajomienie wszystkich odpowiednich pracowników z wymogami ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu oraz właściwie ich przeszkolenie 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.

Artykuł 9

Dodatkowe wymogi dotyczące operatorów

1. Operatorzy podejmują niezbędne środki, aby zapewnić znajomość właściwych przepisów niniejszego rozporządzenia wśród swoich pracowników obsługujących urządzenia dozorowania oraz zajmujących się ich obsługą techniczną, a także właściwe przeszkolenie tych pracowników na potrzeby wykonywanych przez nich zadań, a także dostępność w kabinie pilota instrukcji dotyczących korzystania z tych urządzeń.

2. Operatorzy podejmują niezbędne środki, aby zapewnić działanie w statku powietrznym funkcji identyfikacji statku powietrznego „łączem w dół”, jeśli z operacyjnego punktu widzenia jest to wymagane w oparciu o art. 4 ust. 1 i 2.

3. Operatorzy zapewniają zgodność ustawień funkcji identyfikacji statku powietrznego „łączem w dół”, o której mowa w ust. 4, z pozycją 7 „identyfikacja statku powietrznego” planu lotu, o którym mowa w pkt 2 załącznika do rozporządzenia Komisji (WE) nr 1033/2006 ([1]).

4. Operatorzy statków powietrznych wyposażonych w możliwość zmiany funkcji identyfikacji statku powietrznego „łączem w dół”, o której mowa w ust. 2, gdy statek znajduje się w powietrzu, dbają o to, by funkcja identyfikacji statku powietrznego „łączem w dół” nie była zmieniania w trakcie lotu, chyba że zażąda tego instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej.

Artykuł 10

Dodatkowe wymogi dotyczące państw członkowskich

Państwa członkowskie zapewniają zgodność z niniejszym rozporządzeniem, w tym publikują odpowiednie informacje w krajowych zbiorach informacji lotniczych.

([1]) Dz.U. L 186 z 7.7.2006, s. 46.

▼B

Artykuł 11

Wyłączenia

1. W szczególnych przypadkach dotyczących stref podejścia, gdzie służby ruchu lotniczego są zapewniane przez jednostki wojskowe lub podlegają nadzorowi wojskowemu, oraz gdy ograniczenia związane z udzielaniem zamówień uniemożliwiają spełnienie wymogów art. 4 ust. 2, państwa członkowskie przekazują Komisji najpóźniej do dnia 31 grudnia 2017 r. termin dostosowania do identyfikacji statku powietrznego „łączem w dół", co nie może nastąpić później niż do dnia 2 stycznia 2025 r.

2. W porozumieniu z menedżerem sieci i nie później niż do dnia 31 grudnia 2018 r. Komisja może dokonać weryfikacji wyłączeń zgłoszonych na podstawie ust. 1, mogących mieć istotny wpływ na EATMN.

Artykuł 12

Wejście w życie i stosowanie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 9 lutego 2012 r.

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

▼B

ZAŁĄCZNIK I

Przestrzeń powietrzna określona w artykule 4 ust. 1 i 4

Przestrzeń powietrzna, o której mowa w art. 4 ust. 1 i 4, obejmuje rejony informacji powietrznej (FIR) oraz górne rejony informacji powietrznej (UIR):

(1) Wien FIR;

(2) Praha FIR;

(3) Brussels FIR/UIR;

(4) Bordeaux, Brest, Marseille, Paris oraz Reims FIR, a także France UIR;

(5) Bremen, Langen and Munchen FIRs, oraz Hannover i Rhein UIRs;

(6) Athinai FIR oraz Hellas UIR;

(7) Budapest FIR;

(8) Brindisi FIR/UIR, Milano FIR/UIR i Roma FIR/UIR;

(9) Amsterdam FIR;

(10) Bucharest FIR.

▼B

ZAŁĄCZNIK II

Wymogi w zakresie skuteczności działania, o których mowa w art. 4 ust. 3

1. Rejony przestrzeni powietrznej, w których indywidualna identyfikacja statków powietrznych odbywa się poprzez funkcję identyfikacji statków powietrznych „łączem w dół", są zgłaszane do centralnej służby przetwarzania i dystrybucji planów lotu, aby zasilić zintegrowany system wstępnego opracowywania planu lotu.

2. Z wyjątkiem sytuacji, gdy ma zastosowanie jeden z warunków podanych w pkt 3, kod wyróżniony, ustalony zgodnie z art. 4 ust. 6 lit. c), przydziela się odlatującemu statkowi powietrznemu lub statkowi powietrznemu, w odniesieniu do którego zgodnie z pkt 6 wymagana jest zmiana kodu, jeżeli ziściły się następujące warunki:

   a) identyfikacja statku powietrznego „łączem w dół" odpowiada właściwemu wpisowi w planie lotu dla tego statku powietrznego;

   b) zintegrowany system wstępnego opracowywania planu lotu przekazał, że statek powietrzny kwalifikuje się do przydzielenia mu kodu wyróżnionego.

3. Kodu wyróżnionego nie przydziela się statkom powietrznym, o których mowa w pkt 2, jeżeli ziścił się którykolwiek z następujących warunków:

   a) instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej, doświadczająca nieplanowanych przerw w funkcjonowaniu naziemnego czujnika dozorowania, uruchomiła środki awaryjne wymagające przydzielenia statkom powietrznym indywidualnych kodów SSR;

   b) specjalne wojskowe środki awaryjne wymagają przydzielenia statkom powietrznym indywidualnych kodów SSR przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej;

▼M1

   c) statek powietrzny kwalifikujący się do przydzielenia kodu wyróżnionego, ustalonego zgodnie z art. 4 ust. 6 lit. c), opuszcza lub został w inny sposób przekierowany poza rejon przestrzeni powietrznej, o którym mowa w pkt 1;

   d) państwowy statek powietrzny zaangażowany w newralgiczne operacje lub szkolenia na szczeblu krajowym, wymagające ochrony i poufności.

▼B

4. Statkom powietrznym, którym nie przydzielono kodu wyróżnionego, ustalonego zgodnie z art. 4 ust. 6 lit. c), przydziela się kod SSR zgodny z wykazem przydzielonych kodów uzgodnionym przez państwa członkowskie i skoordynowanym z europejskimi państwami trzecimi.

5. Po przydzieleniu statkowi powietrznemu kodu SSR, przy najbliższej możliwej okazji dokonuje się sprawdzenia, czy kod SSR ustalony przez pilota jest identyczny, jak kod przydzielony temu lotowi.

6. Kody SSR przydzielone statkom powietrznym przekazywanym z instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w sąsiednich państwach są automatycznie kontrolowane, aby sprawdzić, czy przydzielone kody mogą zostać zachowane zgodnie z wykazem przydzielonych kodów uzgodnionym przez państwa członkowskie i skoordynowanym z europejskimi państwami trzecimi.

▼B

7. Z sąsiednimi instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, ustalającymi indywidualną identyfikację statków powietrznych przy użyciu indywidualnych kodów SSR, dokonuje się formalnych uzgodnień obejmujących co najmniej następujące elementy:

   a) zobowiązanie sąsiedniej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej do przekazywania statków powietrznych ze zweryfikowanymi indywidualnymi kodami SSR, przydzielonymi zgodnie z wykazem przydzielonych kodów uzgodnionym przez państwa członkowskie i skoordynowanym z europejskimi państwami trzecimi;

   b) zobowiązanie do informowania organów przejmujących o wszelkich stwierdzonych nieprawidłowościach w działania pokładowych części składowych systemów dozorowania.

▼B

ZAŁĄCZNIK III

Wymogi w zakresie skuteczności działania, o których mowa w art. 4 ust. 4

Poszczególne systemy stosowane do przydzielania kodów SSR muszą posiadać następujące funkcje:

a) kody SSR przydzielane są automatycznie statkom powietrznym zgodnie z wykazem przydzielonych kodów uzgodnionym przez państwa członkowskie i skoordynowanym z europejskimi państwami trzecimi;

b) kody SSR przydzielone statkom powietrznym przekazywanym z instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w sąsiednich państwach są weryfikowane, aby sprawdzić, czy przydzielone kody mogą zostać zachowane zgodnie z wykazem przydzielonych kodów uzgodnionym przez państwa członkowskie i skoordynowanym z europejskimi państwami trzecimi;

c) kody SSR klasyfikowane są do różnych kategorii, aby umożliwić przydział zróżnicowanych kodów;

d) kody SSR z różnych kategorii, o których mowa w lit. c), są przydzielane zgodnie z kierunkami lotów;

e) wielokrotnego równoczesnego przydzielenia tego samego kodu SSR dokonuje się w odniesieniu do lotów wykonywanych w niekolizyjnych kierunkach.

▼B

ZAŁĄCZNIK IV

Wymogi, o których mowa w art. 5

1. Wymogi w zakresie skuteczności działania określone w art. 4 ust. 3, 4, 5 lit. b) i ust. 6.

2. Dodatkowe wymogi określone w art. 9 ust. 1, 2, 3 i 4.

▼B

ZAŁĄCZNIK V

Wymogi dotyczące oceny zgodności lub przydatności do wykorzystania części składowych określone w art. 6

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 zbioru dokumentów technicznych 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. 6, wprowadzonych do środowiska testowego, z odpowiednimi wymogami niniejszego rozporządzenia.

4. Po pomyślnym zakończeniu weryfikacji zgodności lub przydatności do wykorzystania producent, na własną odpowiedzialność, sporządza deklarację WE o zgodności lub przydatności do wykorzystania, w której określa w szczególności zgodność części składowych z odpowiednimi wymogami niniejszego rozporządzenia i powiązane warunki zastosowania, zgodnie z załącznikiem III pkt 3 rozporządzenia (WE) nr 552/2004.

▼B

ZAŁĄCZNIK VI

Warunki, o których mowa w art. 7 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 zapewnić 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 zadbać, by pracownicy zaangażowani w proces weryfikacji posiadali 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.

▼B

ZAŁĄCZNIK VII

CZĘŚĆ A

Wymogi w zakresie weryfikacji systemów, o których mowa w art. 7 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 zbiór dokumentów technicznych wymagany na podstawie pkt 3 załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 552/2004, obejmujący 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 badań 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 skuteczności działania i bezpieczeństwa ustanowione w niniejszym rozporządzeniu;

   d) zapewnia zgodność i jakość zbioru dokumentów technicznych oraz planu testów;

   e) planuje organizację testów, personel, instalację i konfigurację platformy testowej;

   f) przeprowadza inspekcje i badania 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 w zakresieskuteczności działania i bezpieczeństwa, ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu.

7. Po pomyślnym zakończeniu weryfikacji zgodności instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej sporządzają deklarację WE o weryfikacji systemów i przedkładają ją państwowym władzom nadzorującym wraz ze zbiorem dokumentów technicznych wymaganym na podstawie art. 6 rozporządzenia (WE) nr 552/2004.

▼B

CZĘŚĆ B

Wymogi w zakresie weryfikacji systemów, o których mowa w art. 7 ust. 2

1. Weryfikacja systemów określonych w art. 2 ust. 1 lit. b), c) i d) wykazuje zgodność tych systemów z wymogami dotyczącymi skuteczności działania i bezpieczeństwa określonymi 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 zbiór dokumentów technicznych wymagany na podstawie pkt 3 załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 552/2004, obejmujący 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 wyznaczonej instytucji przeprowadzenie działań weryfikacyjnych.

6. Wyznaczona instytucja 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 skuteczności działania i bezpieczeństwa ustanowione w niniejszym rozporządzeniu;

   c) zapewnia zgodność i jakość zbioru dokumentów technicznych 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. Wyznaczona instytucja zapewnia zgodność systemów określonych w art. 2 ust. 1 lit. b), c) i d), użytkowanych w środowisku oceny operacyjnej z wymogami w zakresie skuteczności działania i bezpieczeństwa ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu.

8. Po pomyślnym zakończeniu zadań weryfikacyjnych wyznaczona instytucja sporządza świadectwo zgodności w odniesieniu do wykonanych zadań.

9. Następnie instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej sporządza deklarację WE o weryfikacji systemu i przedkłada ją państwowym władzom nadzorującym wraz ze zbiorem dokumentów technicznych wymaganym na podstawie art. 6 rozporządzenia (WE) nr 552/2004.