31993L0065

L 187/52 *DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH* 29.7.1993

# 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

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 84 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji ([1]),

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego ([2]),

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([3]),

a także mając na uwadze, co następuje:

transport lotniczy w Europie znajduje się obecnie w szczególnie trudnej sytuacji ze względu na zagęszczenie ruchu powietrznego;

do tej pory systemy zarządzania były opracowywane i przekazywane do eksploatacji zgodnie z przepisami Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego, które pozwalają na ich krajową lub lokalną interpretację;

zdefiniowanie i wprowadzenie norm wspólnotowych jest skutecznym podejściem do zarządzania ogólnym ruchem powietrznym, ponieważ obecna sytuacja, oparta na systemach krajowych i lokalnych, spowodowała techniczne i operacyjne niezgodności utrudniające transfer lotów kontrolowanych między organami kontroli ruchu powietrznego w różnych Państwach Członkowskich;

należy pamiętać o ważnych pracach podjętych w ramach Europejskiej Konferencji na temat Lotnictwa Cywilnego (ECAC) oraz przez Eurocontrol w dziedzinie zarządzania ruchem powietrznym oraz o stosownych wnioskach przyjętych przez Ministrów ECAC w kwietniu 1990 r. i w marcu 1992 r.;

należy dokonać funkcjonalnej integracji w celu poradzenia sobie z zagęszczeniem ruchu oraz osiągnięcia poprawy przepływu ruchu w krótkiej perspektywie;

proces harmonizacji i integracji byłby łatwiejszy, gdyby wszystkie Państwa Członkowskie przystąpiły do Międzynarodowej konwencji dotyczącej współpracy na rzecz bezpieczeństwa nawigacji lotniczej;

przyjęcie rezolucji 89/C 189/02 ([4]) przyspieszyłoby proces przystępowania wszystkich Państw Członkowskich jako Umawiających się Stron do Międzynarodowej konwencji dotyczącej współpracy na rzecz bezpieczeństwa nawigacji lotniczej, gdyby Państwa Członkowskie będące obecnie Umawiającymi się Stronami tej Konwencji dążyły w ramach Eurocontrol do przyjęcia, tam gdzie to możliwe, środków służących przyspieszeniu takiego przystępowania państw;

specyfikacje techniczne przyjęte przez Eurocontrol są zgodne ze standardami i praktykami zalecanymi przez ICAO;

Komisja, wspomagana przez Komitet przedstawicieli Państw Członkowskich, powinna zostać upoważniona w trybie określonym w decyzji Rady 87/373/EWG z dnia 13 lipca 1987 r. ustanawiającej warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ([5]), do uczynienia niektórych norm Eurocontrol obowiązkowymi na szczeblu Wspólnoty;

europejska normalizacja jest kluczowym czynnikiem konsekwentnego poziomu bezpieczeństwa zarządzania ruchem powietrznym; organy Eurocontrol i normalizacji europejskiej powinny współpracować ze sobą;

([1]) Dz.U. C 244 z 23.9.1992, str. 16.
([2]) Opinia wydana dnia 25 czerwca 1993 r. (dotychczas niepublikowana w Dzienniku Urzędowym).
([3]) Dz.U. C 19 z 25.1.1993, str. 39.
([4]) Dz.U. C 189 z 26.7.1989, str. 3.
([5]) Dz.U. C 197 z 18.7.1987, str. 33.

należy określić, że zgodnie z dyrektywą Rady 83/189/EWG z dnia 28 marca 1983 r. ustanawiająca procedurę udzielania informacji w dziedzinie norm i przepisów technicznych ([1]) Komisja może, po konsultacjach z Eurocontrol, udzielić organom normalizacji europejskiej upoważnienia do sporządzania europejskich norm w ramach wspierania systemów zarządzania ruchem powietrznym;

każdy sprzęt legalnie wprowadzany na rynek w jednym Państwie Członkowskim musi mieć możliwość swobodnego poruszania się na terytoriach innych Państw Członkowskich;

Międzynarodowa konwencja dotycząca współpracy na rzecz bezpieczeństwa nawigacji lotniczej wyznacza Eurocontrol jako odpowiedni instrument do podejmowania koniecznych środków służących rozwiązywaniu obecnych problemów w Europie;

bezpieczeństwo jest kluczowym czynnikiem transportu powietrznego we Wspólnocie; niniejsza Dyrektywa bierze również pod uwagę istnienie Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisanej w Chicago w dniu 7 grudnia 1944 r., która przewiduje wprowadzenie w życie wszelkich niezbędnych środków wymaganych do zapewnienia bezpiecznego i uporządkowanego rozwoju międzynarodowego lotnictwa cywilnego;

dyrektywa Rady 77/62/EWG z dnia 21 grudnia 1976 r. koordynująca procedury udzielania zamówień publicznych na dostawy ([2]) i dyrektywa Rady 90/531/EWG z dnia 17 września 1990 r. w sprawie procedur udzielania zamówień publicznych przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i telekomunikacji ([3]) dotyczą również sektora zarządzania ruchem powietrznym. Należy zatem wskazać podmioty przyznające kontrakty;

w pewnych Państwach Członkowskich zamówienia sprzętu do nawigacji lotów nie są objęte wymienionymi dyrektywami; normy Eurocontrol zawarte w systemie prawnym Wspólnoty muszą być jednak przestrzegane przez wszystkie Państwa Członkowskie,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

*Artykuł 1*

Niniejsza dyrektywa stosuje się do definicji i korzystania ze zgodnych specyfikacji technicznych dla zamówień sprzętu i systemów zarządzania ruchem powietrznym, a w szczególności:

— systemów łączności,

— systemów kontroli,

— systemów automatycznego wspomagania kontroli ruchu powietrznego, oraz

— systemów nawigacyjnych.

*Artykuł 2*

Do celów niniejszej dyrektywy:

a) specyfikacja techniczna oznacza techniczne wymagania zawarte w szczególności w dokumentacji przetargowej określającej cechy pracy, materiału, produktu lub dostawy, oraz umożliwiające opisanie danej pracy, materiału, produktu czy dostawy w sposób obiektywny i odpowiadający zastosowaniu, do którego ma być przeznaczony przez zamawiającego. Takie techniczne opisy mogą obejmować jakość, wyniki, bezpieczeństwo oraz wymiary, jak również wymagania dotyczące materiału, produktu lub dostawy w zakresie zapewnienia jakości, terminologii, symboli, testów oraz metod testowania, pakowania, oznaczania i etykietowania;

b) norma oznacza specyfikację techniczną zatwierdzoną przez uznany organ normalizacyjny do wielokrotnego lub ciągłego stosowania, przy czym zgodność z normą zasadniczo nie jest obowiązkowa;

c) norma Eurocontrol oznacza obowiązkowe elementy specyfikacji Eurocontrol dotyczące fizycznych cech, konfiguracji, materiału, wyników, personelu lub procedury, której jednolite zastosowanie jest uznawane za podstawowe dla wdrażania zintegrowanego systemu służby ruchu powietrznego (ATS) (obowiązkowe elementy tworzą część dokumentu normy Eurocontrol).

*Artykuł 3*

1. Komisja zgodnie z trybem określonym w art. 6 wskaże i przyjmie normy Eurocontrol oraz późniejsze zmiany Eurocontrol do takich norm, w szczególności te, które dotyczą obszarów wymienionych w załączniku I, które to normy następnie staną się obowiązkowe zgodnie z prawem Wspólnoty. Komisja opublikuje odniesienia do wszystkich obowiązkowych technicznych specyfikacji w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

2. W celu zapewnienia, by załącznik I wymieniający normy Eurocontrol, które mają zostać opracowane tak, by były jak najbardziej kompletne, Komisja w trybie określonym w art. 6 oraz w porozumieniu z Eurocontrol może, tam gdzie to stosowne, dostosować załącznik I zgodnie ze zmianami dokonanymi przez Eurocontrol.

([1]) Dz.U. L 109 z 26.4.1983, str. 8. Dyrektywa ostatnio zmieniona decyzją Komisji 92/400/EWG (Dz.U. L 221 z 6.8.1992, str. 55).
([2]) Dz.U. L 13 z 15.1.1977, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 92/50/EWG (Dz.U. L 209 z 24.7.1992, str. 1).
([3]) Dz.U. L 297 z 29.10.1990, str. 1.

3. Republika Włoch i Królestwo Hiszpanii mogą opóźnić stosowanie niniejszego artykułu o jeden rok. Jeżeli po upływie tego okresu wymienione Państwa Członkowskie nie będą mogły zastosować norm Eurocontrol, wówczas Rada zgodnie z Traktatem zadecyduje o podjęciu stosownych działań.

*Artykuł 4*

W celu uzupełnienia, tam gdzie to konieczne, procesu wprowadzania w życie norm Eurocontrol Komisja może wydać upoważnienia normalizacyjne europejskim organom normalizacyjnym zgodnie z dyrektywą 83/189/EWG oraz w porozumieniu z Eurocontrol.

*Artykuł 5*

1. Bez uszczerbku dla dyrektyw 77/62/EWG i 90/531/EWG Państwa Członkowskie podejmą wszelkie niezbędne działania celem zapewnienia, aby w ogólnych dokumentach i specyfikacjach dotyczących każdego kontraktu, cywilne organy przyznające zdefiniowane w załączniku II, odwoływały się do specyfikacji przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą przy okazji zakupu sprzętu do nawigacji lotów.

2. W celu zapewnienia, że załącznik II jest możliwie kompletny, Państwa Członkowskie powiadomią Komisję o wszelkich zmianach wprowadzonych do swoich wykazów. Komisja dokonuje zmian w załączniku II zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 6.

*Artykuł 6*

1. Komisję wspomaga Komitet złożony z przedstawicieli Państw Członkowskich, któremu przewodniczy przedstawiciel Komisji.

2. Przedstawiciel Komisji przedkłada Komitetowi projekt środków, które należy podjąć. Komitet dostarczy swoją opinię na temat tego projektu w terminie, który przewodniczący ustali w zależności od pilności sprawy. W przypadku decyzji, które Rada musi przyjąć na podstawie wniosku Komisji, opinia zostanie przedstawiona przez większość określoną w art. 148 ust. 2 Traktatu. Głosy oddane przez przedstawicieli Państw Członkowskich w Komitecie ważone są w sposób przewidziany w niniejszym artykule. Przewodniczący nie bierze udziału w głosowaniu.

3. Komisja przyjmie przewidziane środki, pod warunkiem, że są one zgodne z opinią komitetu.

4. Jeżeli przewidziane środki nie są zgodne z opinią Komitetu lub, jeśli Komitet nie przedstawi swojej opinii, Komisja niezwłocznie przedłoży Radzie wniosek dotyczący proponowanych środków. Rada podejmie decyzję kwalifikowaną większością głosów.

5. Jeżeli Rada nie podejmie decyzji w terminie trzech miesięcy od daty przedłożenia jej wniosku, Komisja przyjmie proponowane środki, chyba, że Rada zwykłą większością głosów wypowie się przeciwko nim.

*Artykuł 7*

Przy wykonywaniu swoich uprawnień Komisja regularnie konsultować się będzie ze stosownymi przedstawicielami europejskich organów nawigacji lotów, użytkowników przestrzeni powietrznej oraz organizacji zawodowych. Następnie poinformuje Komitet, przewidziany w art. 6, o wynikach takich konsultacji.

*Artykuł 8*

1. Komisja będzie regularnie przedstawiać Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdania na temat funkcjonowania rozwiązań przewidzianych niniejszą dyrektywą, wraz z projektami służącymi do wprowadzenia w życie art. 3 i 4, o ile jest to konieczne.

2. Każdego roku Państwa Członkowskie powiadomią Komisję o wszelkich środkach, wprowadzonych w celu osiągnięcia zamierzeń określonych w niniejszej dyrektywie.

*Artykuł 9*

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy, które są dla nich niezbędne w celu dostosowania się do niniejszej dyrektywy w terminie jednego roku od jej przyjęcia. Następnie niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

Przepisy przyjmowane przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Państwa Członkowskie określają sposoby dokonywania takich odniesień.

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty głównych przepisów prawa krajowego, które przyjmują w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą. Komisja informuje o nich pozostałe Państwa Członkowskie.

*Artykuł 10*

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 19 lipca 1993 r.

*W imieniu Rady*

W. CLAES

*Przewodniczący*

*ZAŁĄCZNIK I*

**NORMY EUROCONTROL OKREŚLONE W ART. 3**

**WYKAZ ORIENTACYJNY**

**Systemy łączności**

Wymiana danych dotyczących planu lotu (format wiadomości) (**)

Wymiana danych radarowych (format wiadomości z gwiazdką) (**)

Systemy telefoniczne do ATS (**)

Wzajemna wymiana danych w czasie pracy (OLDI) (*)

Zautomatyzowane systemy przydzielania kodu SSR (**)

**Systemy nawigacji**

RNAV (**)

Oddzielenie radaru (***)

Gotowość w razie krótkotrwałego konfliktu (STCA) (***)

**Systemy kontroli**

Specyfikacje kontroli (**)

Wspólne korzystanie z urządzeń radarowych (***)

(*) Obecna
(**) Opracowywana.
(***) Nie rozpoczęto opracowywania.

*ZAŁĄCZNIK II*

**PODMIOTY PRZYZNAJĄCE KONTRAKTY, ODPOWIEDZIALNE ZA ZAKUPY SPRZĘTU DO NAWIGACJI LOTÓW**

Eurocontrol

rue de la Loi, 72
B-1040 Bruksela

**Belgia**

Régie des Voies Aériennes
CCN — Rue du Progrès 80
B-1210 Bruksela

**Dania**

Statens Luftfartsvæsen
(Administracja Lotnictwa Cywilnego)
Postbox 744
DK-Kopenhaga SV

**Niemcy**

DFS Deutsche Flugsicherung GMBH
Kaiserleistr. 29-35
D-6050 Offenbach am Main

**Grecja**

Ministerstwo Transportu i Łączności
Departament Lotnictwa Cywilnego

Dyrekcja Administracji Finansowej i Zamówień
Sekcja Zakupów

*Adres pocztowy*

Vesileos Georgiou 1
PO Box 73751
16.604-Elliniko
GR-Ateny
tel. (0030-1-) 89 47 71 21

**Hiszpania**

AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea)
Calle Santa Engracia, 120
E-Madrid

**Francja**

Le Directeur général de l'aviation civile
93 boulevard du Montparnasse
F-75270 Paris Cedex 06

który deleguje:

— Monsieur le chef du service technique de la navigation aérienne
246 rue Lecourbe
F-75732 Paris Cedex 15

— Monsieur le directeur général des aéroports de Paris
291 boulevard Raspail
F-75675 Paris Cedex 14

**Irlandia**

Departament Turystyki, Transportu i Łączności
Biuro Obsługi Nawigacji Lotów
Dział Usług Korporacyjnych
Scotch House
Hawkins Street
IRL-Dublin 2

**Włochy**

AAAVTAG
Azienda Autonoma Assistenza al Volo per il Traffico Aereo Generale
Via Salaria, 715
I-00138 Rzym

**Luksemburg**

Ministère des Transports
Direction de l'Aviation civile
L-2938 Luksemburg

**Niderlandy**

Luchtverkeersbeveiliging
Postbus 7601
NL-1118 ZJ Luchthaven Schiphol

**Portugalia**

Empresa Pública de Aeroportos e Navegação Aérea (ANAep)
Avenida Sidónio Pais, n.º 8-5.º
P-1000 Lizbona

Zakupy dla małych lotnisk i aerodromów mogą być dokonywane przez lokalne władze lub samorządy regionalne.

**Zjednoczone Królestwo**

Zarząd Lotnictwa Cywilnego
CAA House
45-59 Kingsway
UK-Londyn WC2B 6TE

Highlands & Islands Airports Ltd (HIAL)
Inverness Airport
UK-Inverness