

Переклад затверджений

Заступник генерального директора Урядового офісу
координації європейської та
євроатлантичної інтеграції
Секретаріату Кабінету Міністрів України
(найменування посади)



(ініціали)

О.В. Генчев
(ініціали та прізвище)

29 березня 2021 р.

2004R0552 - UA - 04.12.2009 - 001.001

Цей документ слугує суто засобом документування, і установи не несуть жодної
відповідальності за його зміст

РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (СЄ) № 552/2004

від 10 березня 2004 року

про взаємодійність Європейської мережі організації повітряного руху

(Регламент про взаємодійність)

(Текст стосується СЄП)

(ОВ L 096, 31.03.2004, с.26)

Зі змінами, внесеними:

Офіційний вісник

№ сторінка дата

РЕГЛАМЕНТОМ ЄВРОПЕЙСЬКОГО
ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (СЄ) № 1070/2009 від
21 жовтня 2009 року

L 300 34 14.11.2009

РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (СЄ) № 552/2004

від 10 березня 2004 року

про взаємодійність Європейської мережі організації повітряного руху

(Регламент про взаємодійність)

(Текст стосується СЄП)

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Цей документ слугує суто засобом документування, і установи не несуть жодної відповідальності за його зміст

► В РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 552/2004

від 10 березня 2004 року

про взаємодійність Європейської мережі організації повітряного руху

(Регламент про взаємодійність)

(Текст стосується ЄЕП)

(ОВ L 096, 31.03.2004, с.26)

Зі змінами, внесеними:

	Офіційний вісник		
	№	сторінка	дата
► МІ РЕГЛАМЕНТОМ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 1070/2009 від 21 жовтня 2009 року	L 300	34	14.11.2009

▼ В

РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 552/2004

від 10 березня 2004 року

про взаємодійність Європейської мережі організації повітряного руху

(Регламент про взаємодійність)

(Текст стосується ЄЕП)

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про заснування Європейського Співтовариства, зокрема його статтю 80(2),

Беручи до уваги пропозицію Комісії (¹),

Беручи до уваги висновок Європейського економічно-соціального комітету (²),

Беручи до уваги висновок Комітету регіонів (³),

Діючи згідно з процедурою, встановленою у статті 251 Договору (⁴), на підставі спільного тексту, затвердженого Погоджувальним комітетом 11 грудня 2003 року.

Оскільки:

- (1) Для створення Єдиного європейського неба необхідно вжити заходів щодо систем, компонентів та пов'язаних із ними процедур з метою забезпечення взаємодійності Європейської мережі організації повітряного руху (ЕАТМН), яка повинна забезпечувати надання аеронавігаційних послуг, як це передбачено Регламентом Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 550/2004 від 10 березня 2004 року про надання аеронавігаційних послуг в Єдиному європейському небі (Регламент про надання послуг) (⁵), та організацією і використанням повітряного простору, як це передбачено Регламентом (ЄС) Європейського Парламенту і Ради № 551/2004 від 10 березня 2003

року про організацію і використання повітряного простору в Єдиному європейському небі (Регламент про повітряний простір) (⁶).

- (2) Звіт Групи високого рівня щодо Єдиного європейського неба підтвердив потребу у запровадженні технічного регулювання на основі «нового підходу» відповідно до резолюції Ради від 7 травня 1985 року про новий підхід до технічної гармонізації та стандартів (⁷), яким передбачається, що суттєві вимоги, правила і стандарти повинні бути комплементарними та узгодженими.
- (3) Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 549/2004 від 10 березня 2004 року (рамковий Регламент) (⁸) встановлює рамки для створення Єдиного європейського неба.
- (4) У звіті Групи високого рівня підтверджується, що незважаючи на досягнутий за останні кілька років прогрес у забезпеченні безперебійного функціонування EATMN, ситуація все ще залишається незадовільною: низький рівень інтеграції між національними системами організації повітряного руху та повільні темпи впровадження нових концепцій експлуатації і технологій, необхідних для забезпечення додаткової необхідної пропускну здатності.
- (5) Результатом підвищення рівня інтеграції на рівні Співтовариства стануть краща ефективність та нижчі витрати на закупівлю і технічне обслуговування систем, а також поліпшення функціональної координації.
- (6) Домінування національних технічних специфікацій, які використовують при купівлях, призвело до фрагментації ринку систем і не сприяє промисловій співпраці на рівні Співтовариства; в результаті цього особливо постраждала промисловість, оскільки їй необхідно суттєво адаптувати свою продукцію для кожного національного ринку; така практика робить розробку і впровадження нових технологій невиправдано важкою справою і уповільнює впровадження нових функціональних концепцій, які необхідні для збільшення пропускну здатності.
- (7) Тому в інтересах всіх зацікавлених в організації повітряного руху розробити новий підхід до партнерства, що дозволить би забезпечити збалансовану участь усіх сторін і стимулювати творчий підхід та обмін знаннями, досвідом і ризиками; таке партнерство повинно бути націлене на визначення, у співпраці з промисловістю, цілісного набору специфікацій Співтовариства, здатного задовольнити якомога ширше коло потреб.
- (8) Внутрішній ринок є метою Співтовариства, і тому заходи, вжиті відповідно до цього Регламенту, повинні сприяти його поступальному розвитку в цьому секторі.
- (9) Тому доцільно визначити суттєві вимоги, які необхідно застосовувати до європейської мережі організації повітряного руху, її систем, компонентів і пов'язаних з ними процедур.
- (10) Необхідно розробити імплементаційні правила щодо взаємодійності для систем, коли це необхідно для доповнення або подальшого вдосконалення суттєвих вимог; такі правила також необхідно розробляти, коли існує необхідність у сприянні координованому впровадженню нових, узгоджених і затверджених концепцій експлуатації або технологій; необхідно, щоб відповідність таким правилам підтримувалася на постійній основі; такі правила повинні спиратися на правила і стандарти, розроблені міжнародними організаціями, такими як Євроконтроль або ІКАО.
- (11) Розробка та ухвалення специфікацій Співтовариства щодо EATMN, її систем і компонентів, а також пов'язаних із ними процедур, є належним засобом для визначення технічних і експлуатаційних умов, необхідних для задоволення суттєвих вимог і відповідних імплементаційних правил щодо взаємодійності; відповідність опублікованим специфікаціям Співтовариства, яка залишається добровільною, створює презумпцію відповідності суттєвим вимогам і відповідним імплементаційним правилам щодо взаємодійності.
- (12) Євроконтролю та Європейському органу зі стандартизації спільно з Європейською організацією з обладнання для цивільної авіації (Eurocae) необхідно встановити специфікації Співтовариства відповідно до загальних процедур стандартизації Співтовариства.
- (13) Процедури, що регулюють оцінювання відповідності або придатності до використання

компонентів, повинні ґрунтуватись на використанні модулів, які охоплює Рішення Ради 93/465/ЄЕС від 22 липня 1993 року стосовно модулів для різних етапів процедур оцінювання відповідності і правил нанесення і використання маркування відповідності СЕ, які призначені для використання в директивах з технічної гармонізації (⁹); мірою, якою це необхідно, ці модулі повинні бути розширені, з тим щоб охопити спеціальні вимоги відповідних галузей промисловості.

- (14) Відповідний ринок — невеликий розміром, і складається з систем і компонентів, які використовують майже виключно для цілей організації повітряного руху, не призначених для широкої громадськості; тому було б зайвим наносити на компоненти знак СЕ, оскільки, на основі оцінювання відповідності і/або придатності до використання, достатньо декларації виробника про відповідність; це не повинно впливати на зобов'язання виробників наносити знак СЕ на певні компоненти для сертифікації їх відповідності іншим законодавчим актам Співтовариства, які на них поширюються.
- (15) Введення в експлуатацію систем організації повітряного руху повинно бути предметом перевірки дотримання суттєвих вимог і відповідних імплементаційних правил щодо взаємодійності; використання специфікацій Співтовариства створює презумпцію відповідності суттєвим вимогам і відповідним імплементаційним правилам щодо взаємодійності.
- (16) Повне застосування цього Регламенту повинно бути забезпечено за допомогою перехідної стратегії, розробленої для досягнення цілей цього Регламенту, без створення при цьому не виправданих перешкод в плані ефективності витрат і вигід для збереження існуючої інфраструктури.
- (17) У рамках відповідного законодавства Співтовариства потрібно належним чином враховувати необхідність забезпечення:
- гармонізованих умов щодо доступності та ефективного використання радіочастотного спектру, необхідного для впровадження Єдиного європейського неба, включаючи аспекти електромагнітної сумісності,
 - захисту служб забезпечення безпеки від шкідливих радіозавад,
 - ефективного і належного використання частот, які виділяються виключно для авіаційного сектора та управляються ним.
- (18) Сферу дії Директиви Ради 93/65/ЄЕС від 19 липня 1993 року про визначення та використання сумісних технічних специфікацій для закупівлі обладнання і систем з організації повітряного руху (¹⁰) обмежено зобов'язаннями організацій, які присуджують контракти; цей Регламент є більш комплексним у тому плані, що він розглядає зобов'язання всіх суб'єктів, включаючи провайдерів аеронавігаційного обслуговування, користувачів повітряного простору, промисловість і аеропорти, та передбачає як правила, що застосовуються до всіх, так і ухвалення специфікацій Співтовариства, які, хоча і є добровільними, створюють презумпцію відповідності суттєвим вимогам. Тому, Директиву 93/65/ЄЕС, Директиву Комісії 97/15/ЄС від 25 березня 1997 року про ухвалення стандартів Євроконтролю та внесення змін до Директиви Ради 93/65/ЄЕС про визначення та використання сумісних технічних специфікацій для закупівлі обладнання та систем з організації повітряного руху (¹¹) та Регламент Комісії (ЄС) № 2082/2000 від 6 вересня 2000 року про ухвалення стандартів Євроконтролю та внесення змін до Директиви 97/15/ЄС (¹²) і (ЄС) № 980/2002 від 4 червня 2002 року про внесення змін до Регламенту (ЄС) № 2082/2000, необхідно скасувати після перехідного періоду.
- (19) З метою забезпечення правової визначеності, важливо забезпечити, щоб сутність деяких положень законодавства Співтовариства, ухваленого на основі Директиви 93/65/ЄЕС, залишалась в силі незмінною. Ухвалення відповідно до цього Регламенту імплементаційних правил, що відповідають таким положенням, потребуватиме певного часу,

УХВАЛИЛИ ЦЕЙ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 1

ЦІЛІ ТА СФЕРА ЗАСТОСУВАННЯ

1. У межах сфери застосування рамкового Регламенту, цей Регламент стосується взаємодійності EATMN.
2. Цей Регламент застосовують до систем, їх компонентів та пов'язаних з ними процедур, визначених у додатку I.
3. Метою цього Регламенту є досягнення взаємодійності між різними системами, компонентами і пов'язаними з ними процедурами EATMN, з належним урахуванням відповідних міжнародних правил. Цей Регламент спрямований також на забезпечення координованого і швидкого впровадження нових, узгоджених і затверджених концепцій експлуатації або технологій в області організації повітряного руху.

ГЛАВА II

СУТТЄВІ ВИМОГИ, ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНІ ПРАВИЛА ЩОДО ВЗАЄМОДІЙНОСТІ ТА СПЕЦИФІКАЦІЇ СПІВТОВАРИСТВА

Стаття 2

Суттєві вимоги

EATMN, його системи і їх компоненти та пов'язані з ними процедури повинні відповідати суттєвим вимогам. Суттєві вимоги визначені у додатку II.

Стаття 3

Імплементацийні правила щодо взаємодійності

1. Імплементацийні правила щодо взаємодійності повинні розроблятися щоразу, коли необхідно досягти мети цього Регламенту в узгоджений спосіб.
2. Системи, компоненти і пов'язані з ними процедури повинні відповідати відповідним імплементацийним правилам щодо взаємодійності протягом усього їх життєвого циклу.
3. Імплементацийні правила щодо взаємодійності повинні зокрема:
 - (a) визначати будь-які спеціальні вимоги, які доповнюють або уточнюють суттєві вимоги, зокрема щодо безпеки, безперебійного функціонування та робочих характеристик; та/або
 - (b) описувати, у відповідних випадках, будь-які спеціальні вимоги, які доповнюють або уточнюють суттєві вимоги, зокрема, щодо узгодженого впровадження нових, узгоджених і затверджених концепцій експлуатації або технологій; та/або
 - (c) визначати компоненти при роботі з системами; та/або
 - (d) описувати спеціальні процедури оцінювання відповідності із залученням, у відповідних випадках, нотифікованих органів, як зазначено в статті 8, на основі модулів, визначених у Рішенні 93/465/ЄЕС, які будуть використані для оцінювання або відповідності, або придатності до використання компонентів, а також для перевірки систем; та/або

(е) вказувати умови впровадження, включно з, у відповідних випадках, датою, до якої всі відповідні заінтересовані сторони повинні їх виконати.

4. Підготовка, прийняття та перегляд імплементаційних правил щодо взаємодійності повинні враховувати очікувані витрати і вигоди від технічних рішень, за допомогою яких вони можуть бути досягнуті, у світлі визначення найбільш доцільного рішення, із належним врахуванням технічного обслуговування на узгоджено високому рівні безпеки. До кожного проекту із впровадження правила щодо взаємодійності повинне додаватися оцінювання витрат і вигід, пов'язаних з такими рішеннями, для всіх відповідних заінтересованих сторін.

5. Імплементаційні правила щодо взаємодійності повинні встановлюватися відповідно до процедури, передбаченої в статті 8 рамкового Регламенту.

Стаття 4

Специфікації Співтовариства

1. Для досягнення мети цього Регламенту можуть бути встановлені специфікації Співтовариства. Такими специфікаціями можуть бути:

(а) Європейські стандарти щодо систем або компонентів, разом з відповідними процедурами, розроблені європейськими органами зі стандартизації у співпраці з ЕуроСоє, за дорученням Комісії відповідно до статті 6(4) Директиви Європейського Парламенту і Ради 98/34/ЄС від 22 червня 1998 року про встановлення процедури для надання інформації в сфері технічних стандартів та регламентів (¹³), та відповідно до загальних настанов зі співпраці між Комісією та органами зі стандартизації, підписаних 13 листопада 1984 року;

або

(б) специфікації, розроблені Євроконтролем, з питань оперативної координації між провайдерами аеронавігаційного обслуговування, у відповідь на запит Комісії згідно з процедурою, зазначеною у статті 5(2) рамкового Регламенту.

2. Системи, разом із супутніми процедурами, або компоненти, які відповідають відповідним специфікаціям Співтовариства, чії референтні номери було опубліковано в *Офіційному віснику Європейського Союзу*, вважаються відповідними суттєвим вимогам та/або імплементаційним правилам щодо взаємодійності.

3. Комісія повинна публікувати покликання на європейські стандарти, зазначені в параграфі 1(а), в *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

4. Комісія повинна публікувати покликання на специфікації Євроконтролю, зазначені в параграфі 1(б), в *Офіційному віснику Європейського Союзу* відповідно до процедури, зазначеної в статті 5(2) рамкового Регламенту.

5. Якщо держава-член або Комісія вважає, що відповідність опублікованій специфікації Співтовариства не забезпечує відповідності суттєвим вимогам та/або імплементаційним правилам щодо взаємодійності, які повинна охоплювати згадана специфікація Співтовариства, застосовується процедура, згадана в статті 5(2) рамкового Регламенту.

6. У разі виявлення недоліків в опублікованих Європейських стандартах, може бути застосовано часткове або повне відкликання відповідних стандартів з публікацій, що їх містять, або внесення змін до них відповідно до процедури, згаданої в статті 5(2) рамкового Регламенту, після консультацій з комітетом, створеним відповідно до статті 5 Директиви 98/34/ЄС.

7. У разі виявлення недоліків в опублікованих специфікаціях Євроконтролю, може бути застосовано часткове або повне відкликання відповідних специфікацій із публікацій, що їх містять, або внесення змін до них відповідно до процедури, згаданої в статті 5(2) рамкового Регламенту.

ГЛАВА III ПЕРЕВІРКА ВІДПОВІДНОСТІ

Стаття 5

Декларація ЄС про відповідність або придатність до використання компонентів

1. До компонентів повинна додаватись декларація ЄС про відповідність або придатність до використання. Елементи такої декларації визначені в додатку III.
2. Виробник або його уповноважений представник, що має осідок у Співтоваристві, повинен забезпечити і заявити за допомогою декларації ЄС про відповідність або придатність до використання, що він застосував положення, встановлені в суттєвих вимогах та у відповідних імплементаційних правилах щодо взаємодійності.
3. Компоненти, які супроводжуються декларацією ЄС про відповідність або придатність до використання, вважаються такими, що відповідають суттєвим вимогам і відповідним імплементаційним правилам щодо взаємодійності.
4. Відповідні імплементаційні правила щодо взаємодійності повинні визначати, у відповідних випадках, завдання, які у зв'язку з оцінюванням відповідності або придатності до використання компонентів повинні виконувати нотифіковані органи, згадані в статті 8.

Стаття 6

Декларація ЄС про перевірку систем

1. Системи повинні проходити перевірку ЄС з боку провайдера аеронавігаційного обслуговування згідно з відповідними імплементаційними правилами щодо взаємодійності, з тим щоб забезпечувалася їхня відповідність суттєвим вимогам цього Регламенту та імплементаційним правилам щодо взаємодійності при їх інтеграції в EATMN.
2. Перед введенням системи в експлуатацію, відповідний провайдер аеронавігаційного обслуговування повинен скласти декларацію ЄС про перевірку, що підтверджує відповідність, і подати її національному наглядовому органу разом з технічним файлом. Елементи такої декларації і технічного файлу визначені у додатку IV. Національний наглядовий орган може подати запит на надання йому будь-якої додаткової інформації, необхідної для здійснення нагляду за такою відповідністю.
3. Відповідні імплементаційні правила щодо взаємодійності повинні визначати, у відповідних випадках, завдання, які у зв'язку з перевіркою систем повинні виконувати нотифіковані органи, згадані в статті 8.
4. Декларація ЄС про перевірку не обмежує будь-якого оцінювання, у проведенні якого у національного наглядового органу може виникнути потреба з підстав, інших ніж взаємодійність.

▼M1

Стаття 6а

Альтернативна перевірка відповідності

Сертифікат, виданий відповідно до Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 216/2008 від 20 лютого 2008 року про загальні правила в галузі цивільної авіації та про створення Європейського агентства з безпеки польотів (¹⁴), якщо він застосовується до компонентів або систем, для цілей статей 5 і 6 цього Регламенту повинен розглядатися як декларація ЄС про відповідність або придатність до використання, або як декларація ЄС про перевірку, якщо він включає демонстрацію відповідності суттєвим вимогам цього Регламенту та відповідним імплементаційним правилам щодо взаємодійності.

▼B

Стаття 7

Гарантії

1. Якщо національний наглядовий орган констатує, що:

- (a) компонент, який супроводжується декларацією ЄС про відповідність або придатність до використання, або
- (b) система, яка супроводжується декларацією ЄС про перевірку,

не відповідає суттєвим вимогам та/або відповідним імплементаційним правилам щодо взаємодійності, він повинен, з належним урахуванням необхідності забезпечення безпеки та безперервності операцій, вжити всіх необхідних заходів для обмеження сфери застосування відповідного компонента або системи або для заборони їх використання суб'єктами, що перебувають у віданні цього органу.

2. Залучена держава-член повинна негайно інформувати Комісію про будь-які такі заходи, із зазначенням їх причин, та зокрема про те, наскільки на її думку невідповідність суттєвим вимогам обумовлена:

- (a) нездатністю дотримуватися суттєвих вимог;
- (b) неправильним застосуванням імплементаційних правил щодо взаємодійності та/або специфікацій Співтовариства;
- (c) недоліками в імплементаційних правилах щодо взаємодійності та/або в специфікаціях Співтовариства.

3. У найкоротші терміни Комісія повинна провести консультації із залученими сторонами. Після такої консультації, Комісія повинна інформувати державу-член про свої висновки та свою думку щодо обґрунтованості вжитих заходів національним наглядовим органом.

4. Якщо Комісія встановлює, що заходи, вжиті національним наглядовим органом, не є обґрунтованими, вона повинна звернутися із запитом до відповідної держави-члена про негайне скасування таких заходів. Вона повинна негайно повідомити про це виробнику або його уповноваженому представнику, що має осідок у Співтоваристві.

5. Якщо Комісія встановлює, що невідповідність суттєвим вимогам зумовлена неправильним застосуванням імплементаційних правил щодо взаємодійності та/або специфікацій Співтовариства, відповідна держава-член повинна вжити відповідних заходів щодо суб'єкта, який видав декларацію про відповідність або придатність до використання або декларацію ЄС про перевірку, а також проінформувати про це Комісію та інші держави-члени.

6. Якщо Комісія встановлює, що невідповідність суттєвим вимогам зумовлена недоліками в специфікаціях Співтовариства, застосовуються процедури, згадані в статті 4(6) або (7).

Стаття 8

Нотифіковані органи

1. Держави-члени повинні нотифікувати Комісії та іншим державам-членам органи, які вони призначили для виконання завдань, пов'язаних з оцінюванням відповідності або придатності до використання, згаданих у статті 5, та/або перевіркою, згаданою в статті 6, із зазначенням сфери відповідальності кожного органу та його ідентифікаційного номера, отриманого від Комісії. Комісія повинна опублікувати в *Офіційному віснику Європейського Союзу* перелік органів, їх ідентифікаційні номери та сфери відповідальності, а також постійно оновлювати цей перелік.

2. Держави-члени повинні застосовувати критерії, передбачені у додатку V, для оцінювання органів, які вони нотифікували. Органи, що відповідають критеріям оцінювання, передбаченим у відповідних європейських стандартах, вважаються такими, що відповідають зазначеним критеріям.

3. Держави-члени повинні відкликати нотифікацію нотифікованого органу, який більше не відповідає критеріям, передбаченим у додатку V. Вони повинні негайно повідомляти про це Комісію та інші держави-члени.

4. Без обмеження для вимог, згаданих у параграфах 1, 2 і 3, держави-члени можуть вирішити призначити організації, визнані відповідно до статті 3 Регламенту про надання послуг, виконувати функції нотифікованих органів.

ГЛАВА IV

ПРИКІНЦЕВІ ПОЛОЖЕННЯ

▼ M1

Стаття 9

Перелік додатків

Інструменти, призначені для внесення змін до несуттєвих елементів додатків, для врахування технічних або операційних розробок, ухвалюють відповідно до регуляторної процедури з ретельним вивченням, зазначеної у статті 5(4) рамкового Регламенту.

▼ B

Стаття 10

Перехідні положення

1. Починаючи з 20 жовтня 2005 року, при введенні в експлуатацію систем і компонентів EATMN необхідно застосовувати суттєві вимоги, якщо інше не визначено відповідними імплементаційними правилами щодо взаємодійності.

2. Відповідність суттєвим вимогам вимагається для всіх систем і компонентів EATMN, які перебувають в експлуатації станом на 20 квітня 2011 року, якщо інше не визначено відповідними імплементаційними правилами щодо взаємодійності.

▼ M1

2а. Для цілей параграфу 2 цієї статті, держави-члени можуть оголосити системи і компоненти EATMN як такі, що відповідають суттєвим вимогам і звільнені від положень статей 5 і 6.

▼ B

3. Якщо системи EATMN вже були замовлені або були підписані відповідні контракти, що мають обов'язкову силу,

— до дати набуття чинності цим Регламентом, або, у відповідних випадках,

— до дати набуття чинності одним або декількома відповідними імплементаційними правилами щодо взаємодійності,

в результаті чого дотримання суттєвих вимог та/або відповідних імплементаційних правил щодо взаємодійності не може бути гарантовано в строки, зазначені в параграфі 1, відповідна держава-член повинна довести до відома Комісії детальну інформацію про основні вимоги та/або імплементаційні правила щодо взаємодійності в тих випадках, коли щодо їх дотримання виникла невизначеність.

Комісія повинна провести консультації із залученими сторонами, після чого вона повинна ухвалити рішення відповідно до процедури, згаданої в статті 5(3) рамкового Регламенту.

Стаття 11

Скасування

Директиви 93/65/ЄЕС та 97/15/ЄС і Регламенти (ЄС) №№ 2082/2000 та 980/2002 скасовано з 20 жовтня 2005 року.

Стаття 12

Набуття чинності

Цей Регламент набуває чинності на двадцятий день після його публікації в *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

Цей Регламент обов'язковий у повному обсязі та підлягає прямому застосуванню в усіх державах-членах.

ДОДАТОК I

СПИСОК СИСТЕМ ДЛЯ АЕРОНАВІГАЦІЙНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

Для цілі цього Регламенту EATMN підрозділяють на вісім систем.

1. Системи та процедури менеджменту повітряного простору.
2. Системи та процедури організації потоків повітряного руху.
3. Системи та процедури обслуговування повітряного руху, зокрема системи опрацювання польотних даних, системи опрацювання даних спостереження та системи інтерфейсу «людина-машина».
4. Системи та процедури зв'язку «земля-земля», «повітря-земля» та «повітря-повітря».
5. Системи та процедури навігації.
6. Системи та процедури спостереження.
7. Системи та процедури служби аеронавігаційної інформації.
8. Системи та процедури використання метеорологічної інформації.

ДОДАТОК II

СУТТЄВІ ВИМОГИ

Частина А: Загальні вимоги

Ці вимоги є загально-мережевими і, як правило, можуть бути застосовані до кожної з систем, визначених у додатку I.

1. Безперервність функціонування

Системи організації повітряного руху та їх компоненти повинні проектуватися, будуватися, обслуговуватися і експлуатуватися з використанням належних і перевірених процедур таким чином, щоб забезпечити безперервне функціонування EATMN за будь-яких обставин і на всіх етапах польоту. Безперервність функціонування може проявлятися, зокрема, у формі спільного користування інформацією, включно з відповідною інформацією про оперативний статус, загального розуміння інформації, порівнюваних робочих характеристик опрацювання і пов'язаних із ними процедур, що дають змогу здійснювати загальне операційне функціонування, узгоджене для всієї або частини EATMN.

2. Підтримка нових концепцій експлуатації

▼М1

ЕАТМН, її системи та їхні компоненти повинні підтримувати, на скоординованій основі, нові узгоджені і затверджені концепції експлуатації, які покращують якість, стійкість і дієвість аеронавігаційних послуг, зокрема, з точки зору безпеки і пропускної спроможності.

▼В

Потенціал нових концепцій, таких як: спільне вироблення й ухвалення рішень, підвищення рівня автоматизації та альтернативні методи делегування відповідальності за ешелонування, — повинен бути вивчений з належним урахуванням технологічних розробок і їх безпечного впровадження, після перевірки.

3. Безпека польотів

Системи та експлуатація ЕАТМН повинні досягти узгодженого високого рівня безпеки. Для досягнення цього необхідно створити узгоджені методології управління безпекою та звітності.

Що стосується відповідних наземних систем або їх частин, то їхні високі рівні безпеки повинні бути посилені за допомогою захисних мереж, які повинні базуватися на узгоджених спільних робочих характеристиках.

З метою досягнення узгоджених рівнів безпеки, для всіх етапів польоту і для всієї ЕАТМН повинен бути визначений гармонізований набір вимог безпеки при проектуванні, впровадженні, технічному обслуговуванні й експлуатації систем та їхніх компонентів як для нормального режиму роботи, так і для режиму роботи при деградації.

Системи повинні проектуватися, будуватися, обслуговуватися і експлуатуватися з використанням відповідних і перевірених процедур таким чином, щоб завдання, покладені на персонал, який здійснює контроль, були сумісні з можливостями людини як у нормальному режимі роботи, так в режимі роботи при деградації, і відповідали необхідним рівням безпеки.

Системи повинні проектуватися, будуватися, обслуговуватися і експлуатуватися з використанням відповідних та затверджених процедур таким чином, щоб вони не створювали шкідливих радіозавод у їхньому нормальному робочому середовищі.

4 Цивільно-військова координація

ЕАТМН, її системи та їхні компоненти повинні підтримувати послідовне впровадження цивільної/військової координації в обсязі, необхідному для ефективної організації повітряного простору і потоків повітряного руху, а також безпечного й ефективного використання повітряного простору всіма користувачами шляхом застосування концепції гнучкого використання повітряного простору.

Для досягнення цих цілей ЕАТМН, її системи та їхні компоненти повинні підтримувати своєчасний обмін між цивільними та військовими сторонами правильною та послідовною інформацією, що охоплює всі етапи польоту.

При цьому до уваги повинні бути взяті вимоги національної безпеки.

5. Екологічні обмеження

Системи та експлуатація ЕАТМН повинні враховувати необхідність мінімізації впливу на довкілля відповідно до законодавства Співтовариства.

6. Принципи, що регулюють логічну архітектуру систем

Системи повинні бути розроблені та поступово інтегровані з метою досягнення цілісної і все більш гармонізованої, еволюційної та перевіреної логічної архітектури в рамках ЕАТМН.

7. Принципи, що регулюють побудову систем

Системи повинні проектуватися, будуватися та підтримуватися на основі принципів раціонального проектування, зокрема принципів модульності, що забезпечують взаємозамінність компонентів, високий ступінь доступності, а також резервування і стійкості до несправності критично важливих компонентів.

Частина В: Спеціальні вимоги

Ці вимоги є специфічними для кожної із систем та доповнюють або уточнюють загальні вимоги.

1. Системи та процедури менеджменту повітряного простору

1.1. Безперебійність функціонування

Інформація, що стосується передтактичних і тактичних аспектів доступності повітряного простору, повинна надаватися всім зацікавленим сторонам без спотворення і своєчасно з тим, щоб забезпечити ефективне розподілення і використання повітряного простору всіма користувачами повітряного простору. При цьому необхідно враховувати вимоги національної безпеки.

2. Системи та процедури організації потоків повітряного руху

2.1. Безперебійність функціонування

Системи і процедури організації потоків повітряного руху повинні підтримувати спільне користування правильною, узгодженою та актуальною стратегічною, передтактичною і тактичною, залежно від обставин, польотною інформацією, що охоплює всі етапи польоту, і надавати можливості для діалогу для досягнення оптимального використання повітряного простору.

3. Системи та процедури обслуговування повітряного руху

3.1. Системи опрацювання польотних даних

3.1.1. Безперебійність функціонування

Системи опрацювання польотних даних повинні бути сумісними з точки зору своєчасного спільного користування правильною і узгодженою інформацією та загального оперативного розуміння такої інформації, для забезпечення узгодженого і послідовного процесу планування та ресурсоефективної тактичної координації в рамках EATMN на всіх етапах польоту.

Для забезпечення безпечного, плавного та оперативного опрацювання на всіх ділянках EATMN, робочі характеристики опрацювання польотних даних повинні бути еквівалентними і придатними для відповідного середовища (поверхня, термінальний район маневрування (ТМА), маршрут), з відомими характеристиками руху та експлуатуватися відповідно до узгодженої і підтвердженої концепції експлуатації, зокрема, з точки зору точності і похибки результатів опрацювання.

3.1.2. Підтримка нових концепцій експлуатації

▼МІ

Системи опрацювання польотних даних повинні враховувати поступове впровадження передових, узгоджених і перевірених концепцій експлуатації для всіх етапів польоту, зокрема, як це передбачено в Генеральному плані ОрПР.

▼В

Характеристики інструментів з високою інтенсивністю автоматизації повинні бути такими, щоб забезпечити узгоджене й ефективне передтактичне і тактичне опрацювання польотної інформації в частинах EATMN.

Повітряні і наземні системи та їх компоненти, що підтримують нові, узгоджені і затверджені концепції експлуатації, повинні проектуватися, будуватися, обслуговуватися й експлуатуватися з використанням належних та затверджених процедур таким чином, щоб бути функціонально сумісними з точки зору своєчасного обміну правильною й послідовною інформацією та загального розуміння поточної і прогнозованої оперативної ситуації.

3.2. Системи опрацювання даних спостереження

3.2.1. Безперервність функціонування

Системи опрацювання даних спостереження повинні проектуватися, будуватися, обслуговуватися й експлуатуватися з використанням відповідних і перевірених процедур таким чином, щоб забезпечити необхідні робочі характеристики і якість обслуговування у відповідному середовищі (поверхня, ТМА, маршрут) з відомими характеристиками руху, зокрема, з точки зору точності і надійності обчислених результатів, правильності, цілісності, доступності, безперервності і своєчасності інформації на диспетчерській позиції.

Системи опрацювання даних спостереження повинні забезпечувати своєчасний обмін відповідною, точною, послідовною та узгодженою інформацією між ними для забезпечення оптимізованих операцій через різні частини EATMN.

▼ M1

3.2.2. Підтримка нових концепцій експлуатації

Системи опрацювання даних спостереження повинні враховувати поступову доступність нових джерел інформації спостереження таким чином, щоб підвищувати загальну якість обслуговування, зокрема, як це передбачено в Генеральному плані ОрПР.

▼ B

3.3. Системи інтерфейсу «людина-машина»

3.3.1. Безперервність функціонування

Інтерфейси «людина-машина» наземних систем організації повітряного руху повинні проектуватися, будуватися, обслуговуватися й експлуатуватися з використанням відповідних і перевірених процедур таким чином, щоб запропонувати всім авіадиспетчерам поступово гармонізоване робоче середовище, включно з відповідними функціями й ергономікою, що відповідають вимогам робочих характеристик до відповідного середовища (поверхня, ТМА, маршрут), з відомими характеристиками руху.

3.3.2. Підтримка нових концепцій експлуатації

Системи інтерфейсу «людина-машина» повинні враховувати поступове впровадження нових, узгоджених і затверджених концепцій експлуатації та підвищеної автоматизації таким чином, щоб завдання, покладені на авіадиспетчерів, залишалися сумісними з можливостями людини як у нормальному режимі роботи, так і в режимі деградації.

4. Системи та процедури зв'язку «земля-земля», «повітря-земля» та «повітря-повітря»

4.1. Безперервність функціонування

Системи зв'язку повинні проектуватися, будуватися, обслуговуватися й експлуатуватися з використанням відповідних і перевірених процедур таким чином, щоб досягти необхідних робочих характеристик в межах певного обсягу повітряного простору або для конкретного застосування, зокрема з точки зору часу опрацювання зв'язку, цілісності, доступності та безперервності функції.

Мережа зв'язку у межах EATMN повинна бути такою, щоб відповідати вимогам до якості обслуговування, покриття і резервування.

▼ M1

4.2. Підтримка нових концепцій експлуатації

Системи зв'язку повинні підтримувати впровадження передових, узгоджених і перевірених концепцій експлуатації для всіх етапів польоту, зокрема, як це передбачено в Генеральному плані ОрПР.

▼ B

5. Системи та процедури навігації

5.1. Безперервність функціонування

Системи навігації повинні проектуватися, будуватися, обслуговуватися й експлуатуватися з використанням відповідних і перевірених процедур таким чином, щоб досягти необхідних робочих характеристик горизонтальної і вертикальної навігації, зокрема, з точки зору точності і функціональних можливостей для відповідного середовища (поверхня, ТМА, маршрут), з відомими характеристиками руху й експлуатованого відповідно до узгодженої та підтвердженої операційної концепції.

6. Системи та процедури спостереження

6.1. Безперебійність функціонування

Системи спостереження повинні проектуватися, будуватися, обслуговуватися й експлуатуватися з використанням відповідних і перевірених процедур таким чином, щоб забезпечити необхідні робочі характеристики, застосовні у відповідному середовищі (поверхня, ТМА, маршрут), з відомими характеристиками руху і експлуатованого відповідно до узгодженої та підтвердженої операційної концепції, зокрема, з точки зору точності, покриття, діапазону і якості обслуговування.

Мережа спостереження у межах EATMN повинна бути такою, щоб відповідати вимогам до точності, своєчасності, покриття і резервування. Мережа спостереження повинна давати змогу обмінюватися даними спостереження для розширення операцій в межах EATMN.

7. Системи та процедури служби аеронавігаційної інформації

7.1. Безперебійність функціонування

Точна, своєчасна й узгоджена аеронавігаційна інформація повинна поступово переходити до надання в електронній формі на основі загально узгодженого і стандартизованого набору даних.

Точна і послідовна аеронавігаційна інформація, зокрема щодо компонентів або систем повітряного і наземного базування, повинна стати доступною в установлені терміни.

7.2. Підтримка нових концепцій експлуатації

Все більш точна, повна та актуальна аеронавігаційна інформація повинна стати доступною і своєчасно використовуватися для підтримки постійного підвищення ефективності використання повітряного простору та аеропорту.

8. Системи та процедури використання метеорологічної інформації

8.1. Безперебійність функціонування

Системи та процедури використання метеорологічної інформації повинні покращувати послідовність і своєчасність її надання, а також якість її представлення з використанням узгодженого набору даних.

8.2. Підтримка нових концепцій експлуатації

Системи і процедури використання метеорологічної інформації повинні покращувати оперативність її доступності та швидкість, з якою вона може використовуватися, для підтримки постійного поліпшення ефективності використання повітряного простору та аеропорту.

ДОДАТОК III

КОМПОНЕНТИ

Декларація ЄС

— про відповідність

— про придатність до використання

1. Компоненти

Компоненти будуть визначені в імплементаційних правилах забезпечення взаємодійності відповідно до положень статті 3 цього Регламенту.

2. Сфера застосування

Декларація ЄС покриває:

- або оцінювання внутрішньої відповідності компонента, що розглядається ізольовано, специфікаціям Співтовариства, які повинні бути дотримані, або
- оцінювання/судження про придатність до використання компонента, що розглядається в його середовищі організації повітряного руху.

Процедури оцінювання, впроваджені нотифікованими органами на етапах проектування і виробництва, будуть спиратись на модулі, визначені у Рішенні 93/465/ЄЕС, відповідно до умов, визначених у відповідних імплементаційних правилах щодо взаємодійності.

3. Зміст декларації ЄС

Декларація ЄС про відповідність або придатність до використання і супровідні документи повинні мати дату та підпис.

Така декларація повинна бути складена тією ж мовою, що й інструкції, і повинна містити таке:

- покликання на цей Регламент,
- найменування та адресу виробника або його уповноваженого представника, що має осідок у Співтоваристві (вказати торговельне найменування і повну адресу, а в разі уповноваженого представника — також торгову марку виробника),
- опис компонента,
- опис процедури, застосовуваної для декларування відповідності або придатності до використання (стаття 5 цього Регламенту),
- всі відповідні положення, яким відповідає компонент, зокрема, умови його використання,
- якщо застосовується, найменування та адреса нотифікованого органу або органів, які задіяні у виконуваний процедурі, що проводиться стосовно відповідності або придатності до використання, і дату сертифіката про експертизу разом, у відповідних випадках, з тривалістю та умовами терміну дії сертифіката,
- у відповідних випадках, покликання на специфікації Співтовариства, за якими йде,
- ідентифікація підписанта, уповноваженого брати на себе зобов'язання від імені виробника або уповноваженого представника виробника, що має осідок у Співтоваристві.

ДОДАТОК IV

СИСТЕМИ

Декларація ЄС про перевірку систем

Процедура перевірки для систем

1. Зміст декларації ЄС щодо перевірки систем

Декларація ЄС про перевірку і супровідні документи повинні мати дату та підпис. Така декларація повинна бути складена тією ж мовою, що і технічний файл, і повинна містити таке:

- покликання на цей Регламент,

- найменування та адресу провайдера аеронавігаційного обслуговування (торговельне найменування і повна адреса),
- стислий опис системи,
- опис процедури, застосовуваної для декларування відповідності системи (стаття 6 цього Регламенту),
- найменування та адреса нотифікованого органу, який виконував завдання у зв'язку із процедурою перевірки, якщо застосовується,
- покликання на документи, що містяться в технічному файлі,
- у відповідних випадках, покликання на специфікації Співтовариства,
- усі відповідні тимчасові або остаточні положення, яким повинні відповідати системи, зокрема, у відповідних випадках, будь-які експлуатаційні обмеження або умови,
- якщо тимчасова: тривалість дії декларації ЄС,
- ідентифікація підписанта.

2. Процедура перевірки для систем

Перевірка систем — це процедура, за допомогою якої провайдер аеронавігаційного обслуговування перевіряє і засвідчує, що система відповідає цьому Регламенту і може бути введена в експлуатацію на підставі цього Регламенту.

Система перевіряється на кожен із наступних аспектів:

- загальний дизайн,
- розвиток та інтеграція системи, включно із, зокрема, компонуванням компонентів та загальними коригуваннями,
- інтеграція операційної системи,
- конкретні положення щодо технічного обслуговування системи, якщо застосовуються.

У разі, якщо потрібна участь нотифікованого органу згідно з відповідним імплементаційним правилом щодо взаємодійності, нотифікований орган після виконання покладених на нього відповідно до цього правила завдань оформлює сертифікат відповідності щодо виконаних ним завдань. Такий сертифікат призначається для провайдера аеронавігаційного обслуговування. Такий провайдер потім оформлює декларацію перевірки ЄС, призначену для національного наглядового органу.

3. Технічний файл

Технічний файл, який супроводжує декларацію перевірки ЄС, повинен містити всі необхідні документи стосовно характеристик системи, включно з умовами та обмеженнями використання, а також документи, що засвідчують відповідність компонентів, залежно від випадку.

Повинні бути включені щонайменше такі документи:

- зазначення відповідних частин технічних специфікацій, що використовуються для закупівлі, які забезпечують дотримання застосованих імплементаційних правил щодо взаємодійності та, у відповідних випадках, специфікацій Співтовариства,
- список компонентів, як зазначено у статті 3 цього Регламенту,
- копії декларації ЄС про відповідність або придатність до використання, з якими вищезгадані компоненти повинні бути надані відповідно до статті 5 цього Регламенту, супроводжувані, у відповідних випадках, копією протоколу випробувань і експертиз, проведених нотифікованими органами,
- якщо нотифікований орган брав участь у перевірці системи (систем), сертифікат, підписаний ним самим, в якому вказується, що система відповідає цьому Регламенту, із зазначенням будь-яких зауважень, зафіксованих в ході здійснення діяльності і не скасованих,

— якщо нотифікований орган не був задіяний, запис випробувань і конфігурацій установки, виконаних з метою забезпечення відповідності суттєвим вимогам і будь-яким конкретним вимогам, що містяться у відповідних імплементаційних правилах щодо взаємодійності.

4. Подання

Технічний файл повинен бути долучений до декларації ЄС про перевірку, яку провайдер аеронавігаційного обслуговування подає національному наглядовому органу.

Копію технічного файла провайдер повинен зберігати протягом усього строку служби системи. Він повинен надсилати його будь-яким іншим державам-членам, які цього вимагають.

ДОДАТОК V

НОТИФІКОВАНІ ОРГАНИ

1. Орган, його директор і персонал, відповідальний за проведення контрольних перевірок, не можуть безпосередньо або в якості уповноважених представників брати участь в розробці, виробництві, маркетингу або технічному обслуговуванні компонентів або систем, а також у їх використанні. Це не виключає можливості обміну технічною інформацією між виробником або конструктором і таким органом.
2. Орган і персонал, відповідальний за проведення контрольних перевірок, повинен проводити контрольні перевірки з максимально можливою професійною сумлінністю і максимально можливою технічною компетентністю і повинен бути вільним від будь-якого тиску і стимулів, зокрема фінансового типу, які могли б вплинути на його судження або результати інспектування, зокрема, з боку осіб або груп осіб, яких стосуються результати контрольних перевірок.
3. Орган повинен наймати персонал і мати у своєму розпорядженні засоби, необхідні для належного виконання технічних і адміністративних завдань, пов'язаних із контрольними перевірками; він також повинен мати доступ до обладнання, необхідного для проведення виняткових перевірок.
4. Персонал, відповідальний за інспектування, повинен мати:
 - належну технічну і професійну підготовку,
 - задовільні знання вимог до інспекційних перевірок, які вони проводять, та відповідний досвід проведення таких операцій,
 - здатність, необхідну для складання декларацій, протоколів та звітів для підтвердження того, що інспекційні перевірки були проведені.
5. Повинна бути гарантована неупередженість персоналу, який бере участь в інспектуванні. Розмір винагороди не повинен залежати від кількості проведених інспекційних перевірок або результатів таких інспекційних перевірок.
6. Орган повинен здійснювати страхування відповідальності, за винятком випадків, коли держава-член взяла на себе відповідальність згідно з національним правом, або коли сама держава-член безпосередньо відповідає за проведення інспекційних перевірок.
7. Персонал органу повинен дотримуватись професійної таємниці стосовно всієї інформації, отриманої під час виконання своїх завдань згідно з цим Регламентом.

(¹) ОВ С 103 Е, 30.04.2002, с. 41.

(²) ОВ С 241, 07.10.2002, с. 24.

(³) ОВ С 278, 14.11.2002, с. 13.

(⁴) Висновок Європейського Парламенту від 3 вересня 2002 року (ОВ С 272 Е, 13.11.2003, с. 325), Спільна позиція Ради від 18 березня 2003 року (ОВ С 129 Е, 03.06.2003, с. 26) та позиція Європейського Парламенту від 3 липня 2003 року (ще не опубліковано в Офіційному віснику). Законодавча резолюція Європейського Парламенту від 29 січня 2004 року і Рішення Ради від 2 лютого 2004 року.

(⁵) Див. сторінку 10 цього Офіційного вісника.

(⁶) Див. сторінку 20 цього Офіційного вісника.

(⁷) ОВ С 136, 04.06.1985, с. 1.

(⁸) Див. сторінку 1 цього Офіційного вісника.

(⁹) ОВ L 220, 30.08.1993, с. 23.

(¹⁰) ОВ L 187, 29.07.1993, с. 52. Директива з останніми змінами, внесеними Регламентом Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 1882/2003 (ОВ L 284, 31.10.2003, с. 1).

(¹¹) ОВ L 95, 10.04.1997, с. 16. Директива з останніми змінами, внесеними Регламентом (ЄС) № 2082/2000 (ОВ L 254, 09.10.2000, с. 1).

(¹²) ОВ L 254, 09.10.2000, с. 1. Регламент з останніми змінами, внесеними Регламентом (ЄС) № 980/2002 (ОВ L 150, 08.06.2002, с. 38).

(¹³) ОВ L 204, 21.07.1998, с. 37. Директива з останніми змінами, внесеними Директивою 98/48/ЄС (ОВ L 217, 05.08.1998, с. 18).

(¹⁴) ОВ L 79, 19.03.2008, с. 1.