

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien

(2002/C 103 E/08)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

COM(2001) 564 final/2 — 2001/0237(COD)

(Présentée par la Commission le 11 décembre 2001)

LE PARLEMENT ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social,

vu l'avis du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité,

considérant ce qui suit:

(1) Pour créer le ciel unique européen, il importe d'adopter des mesures en ce qui concerne le matériel, les systèmes et les procédures associées, pour assurer un fonctionnement sans solution de continuité du réseau de gestion du trafic aérien dans des conditions compatibles avec la fourniture de services de navigation aérienne conformément au règlement (CE) n° ... du Parlement européen et du Conseil du ... 2001 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen et avec l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien conformément au règlement (CE) n° ... du Parlement européen et du Conseil du ... 2001 (relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen).

(2) Le rapport du groupe de haut niveau sur le ciel unique européen (ci-après dénommé «le groupe de haut niveau») a confirmé le besoin d'établir une réglementation technique sur la base de la «nouvelle approche» conformément à la résolution du Conseil du 7 mai 1985 concernant une nouvelle approche en matière d'harmonisation technique et de normalisation⁽¹⁾, et dans laquelle les exigences essentielles, les règles et les normes sont complémentaires et cohérentes.

(3) Le règlement (CE) n° ... du Parlement européen et du Conseil définit le cadre pour la réalisation du ciel unique européen.

(4) Le réseau de gestion du trafic aérien est une structure complexe et très interactive à laquelle participe un

grand nombre de systèmes et de composants au sol, dans les airs et dans l'espace, incluant des installations, des équipements, du matériel informatique et des logiciels, et le personnel nécessaire à leur fonctionnement.

(5) Le rapport du groupe de haut niveau a confirmé que même s'il y a eu des progrès ces dernières années en direction d'un fonctionnement sans solution de continuité du réseau de gestion du trafic aérien en Europe, la situation reste non satisfaisante, étant donné le faible niveau d'intégration entre les systèmes nationaux de gestion du trafic aérien et la lenteur de l'introduction des nouveaux concepts d'exploitation et des nouvelles technologies nécessaires pour fournir les capacités supplémentaires nécessaires.

(6) Cette faible intégration au niveau communautaire se traduit par de graves dysfonctionnements et des coûts supplémentaires en ce qui concerne les marchés publics et l'entretien et par des difficultés de coordination opérationnelle.

(7) La prédominance de spécifications techniques nationales utilisées pour les marchés publics, souvent élaborées en collaboration entre le prestataire de services de navigation aérienne et l'industrie nationale, a entraîné une fragmentation du marché des équipements et rend plus difficile la coopération industrielle au niveau communautaire. Il en résulte que l'industrie est particulièrement touchée, car elle doit déployer des efforts considérables pour adapter ses produits à chaque marché national. Ces pratiques compliquent inutilement la mise au point et la mise en œuvre de nouvelles technologies et ralentit l'introduction de nouveaux concepts d'exploitation qui sont nécessaires pour accroître la capacité.

(8) Il est dès lors dans l'intérêt de toutes les parties concernées par la gestion du trafic aérien de mettre sur pied une nouvelle approche de partenariat permettant la participation équilibrée de tous, stimulant la créativité ainsi que le partage des connaissances, de l'expérience et des risques. Ce partenariat doit viser à définir, en collaboration avec les fabricants, un ensemble cohérent de spécifications communautaires aptes à satisfaire un éventail de besoins le plus large possible, et dans lesquels un prestataire de services de navigation aérienne peut choisir les éléments qui lui conviennent le mieux et réduisent le plus possible la nécessité de procéder à des adaptations locales.

(9) Il est donc indiqué de définir les exigences essentielles qui s'appliqueront aux systèmes et composants du réseau de gestion du trafic aérien. Eu égard à la complexité du réseau de gestion du trafic aérien, il s'est avéré nécessaire de le ventiler en un certain nombre de systèmes.

⁽¹⁾ JO C 136 du 4.6.1985, p. 1.

- (10) L'élaboration et l'adoption de spécifications communautaires concernant le réseau de gestion du trafic aérien, ses systèmes et ses constituants, sont un moyen adéquat de définir les conditions techniques et opérationnelles nécessaires pour satisfaire aux exigences essentielles. Le respect de ces spécifications communautaires doit créer une présomption de conformité avec les exigences essentielles.
- (11) Pour certains systèmes qui jouent un rôle important pour la satisfaction des exigences essentielles visées dans le présent règlement, des règles de mise en œuvre doivent être adoptées. Des règles de mise en œuvre doivent également être adoptées pour faciliter la coordination et l'introduction de nouveaux concepts en matière de gestion du trafic aérien. La bonne application des règles de mise en œuvre doit être assurée en permanence. Ces règles de mise en œuvre doivent reposer sur des règles et des normes établies par des organisations internationales telles qu'Eurocontrol ou l'OACI.
- (12) Conformément aux conclusions du groupe de haut niveau, Eurocontrol est l'organisme qui possède l'expertise nécessaire pour soutenir la Communauté dans son rôle de pouvoir réglementaire. En conséquence, il convient de permettre à Eurocontrol d'élaborer des projets de mesures suivant des modalités appropriées, moyennant l'observation, par Eurocontrol, des conditions à inclure dans un cadre de coopération entre la Commission et Eurocontrol.
- (13) Pour assurer une distinction entre les fonctions de réglementation et les fonctions de normalisation, les spécifications communautaires doivent être élaborées essentiellement par les organismes de normalisation européens, en coopération avec l'Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile («Eurocae»), et doivent prendre la forme de normes européennes.
- (14) Eurocae est un organisme sans but lucratif chargé de préparer des projets de spécifications techniques pour les équipements de l'aviation civile. Toutes les parties intéressées dans le domaine de l'aviation peuvent y participer, notamment les prestataires de services de navigation aérienne, les usagers de l'espace aérien et les fabricants. Eurocae doit établir des relations officielles avec les organismes de normalisation européens, pour que les spécifications qu'elle élabore puissent être reconnues comme normes européennes selon les procédures fixées par les organismes de normalisation européens.
- (15) Il convient également de permettre à Eurocontrol d'élaborer, le cas échéant, des spécifications communautaires, moyennant le respect des principes de la résolution du Conseil du 7 mai 1985, et conformément aux procédures générales de normalisation de la Communauté. Ces procédures doivent prévoir au minimum le respect des principes d'ouverture, de transparence, d'impartialité, de consensus, d'entretien, d'accès public aux spécifications, d'efficacité, de responsabilité et de cohérence. Des dispositions détaillées à cet effet figureront dans un document qui constituera le cadre de coopération avec Eurocontrol.
- (16) Les procédures régissant l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi de constituants doivent reposer sur l'application des modules couverts par la décision 93/465/CEE du Conseil du 22 juillet 1993 concernant les modules relatifs aux différentes phases des procédures d'évaluation de la conformité et les règles d'apposition et d'utilisation du marquage «CE» de conformité, destinés à être utilisés dans les directives d'harmonisation technique⁽¹⁾. Dans la mesure du nécessaire, ces modules doivent être étendus pour couvrir des exigences spécifiques des secteurs concernés.
- (17) Le marché concerné est petit et concerne des systèmes et des composants réservés presque exclusivement à la gestion du trafic aérien et non destinés au grand public. Il serait donc exagéré d'apposer le marquage «CE» sur les composants, car, sur la base de l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi, la déclaration de conformité du fabricant suffit. Cela doit être sans incidence sur l'obligation pour les fabricants d'apposer le marquage «CE» sur certains composants, pour certifier leur conformité avec d'autres dispositions communautaires qui les concernent.
- (18) La mise en service, le renouvellement ou l'amélioration de systèmes de gestion du trafic aérien doivent être soumis à une vérification de la conformité avec les exigences essentielles. Cette conformité repose sur des règles de mise en œuvre. Le recours à des spécifications communautaires doit créer une présomption de conformité avec les exigences essentielles. En fonction du système, l'intervention d'un organisme notifié peut être jugée nécessaire, notamment pour des raisons de sécurité.
- (19) Conformément aux conclusions du rapport du groupe de haut niveau, la Commission doit consulter l'industrie en vue de faciliter la mise en place d'un programme de gestion stratégique cohérent pour l'introduction de nouveaux concepts dans la gestion du trafic aérien.
- (20) La pleine application des dispositions du présent règlement doit s'effectuer selon une stratégie de transition qui doit viser à maintenir l'objectif d'un fonctionnement sans solution de continuité du réseau de gestion du trafic aérien, sans créer d'entraves injustifiées du type coût-avance à la conservation des infrastructures existantes.
- (21) Étant donné que les objectifs de l'action envisagée, à savoir la réalisation de l'interopérabilité du réseau communautaire de gestion du trafic aérien, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, du fait de leur dimension, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(¹) JO L 220 du 30.8.1993, p. 23.

(22) Dans le cadre de la législation communautaire applicable, il convient de prendre en compte la nécessité d'une harmonisation en ce qui concerne la disponibilité et l'efficacité d'utilisation du spectre des radiofréquences nécessaires à la mise en œuvre du ciel unique européen, y compris du point de vue de la compatibilité électromagnétique. Il faut veiller à assurer une utilisation efficace et adaptée de fréquences exclusivement réservées au secteur de l'aviation et gérées par celui-ci.

(23) La directive 93/65/CEE du Conseil du 29 juillet 1993 relative à la définition et à l'utilisation de spécifications techniques compatibles pour l'acquisition d'équipements et de systèmes pour la gestion du trafic aérien⁽¹⁾, ne porte que sur les obligations incombant aux pouvoirs adjudicateurs. Le présent règlement a une portée plus grande, en ce sens qu'il englobe les obligations incombant à tous les acteurs, à savoir les prestataires de services de navigation aérienne, les usagers de l'espace aérien, les fabricants et les aéroports, et permet la fixation de règles applicables à tous, ainsi que l'adoption de spécifications communautaires, qui, malgré leur caractère non contraignant, fournissent une présomption de conformité avec les exigences essentielles. La directive 93/65/CEE du Conseil doit dès lors être abrogée par le présent règlement.

(24) La directive de la Commission 97/15/CE du 25 mars 1997 portant adoption de normes Eurocontrol et modification de la directive 93/65/CE du Conseil relative à la définition et à l'utilisation de spécifications techniques compatibles pour l'acquisition d'équipements et de systèmes pour la gestion du trafic aérien⁽²⁾ étant devenue obsolète, il y a lieu de l'abroger.

(25) Les mesures d'application de la directive 93/65/CEE figurant aux annexes I, II et III du règlement (CE) n° 2082/2000 de la Commission du 6 septembre 2000 portant adoption de normes Eurocontrol et modification de la directive 97/15/CE portant adoption de normes Eurocontrol et modification de la directive 93/65/CEE⁽³⁾ sont compatibles avec les dispositions du présent règlement.

(26) La plupart des mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement étant des mesures de portée générale au sens de l'article 2 de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission⁽⁴⁾, il convient que ces mesures soient adoptées selon la procédure de réglementation prévue à l'article 5 de ladite décision. Cependant, conformément à l'article 2, point c), de ladite décision, il convient d'adopter certaines mesures selon la procédure consultative prévue à l'article 3 de ladite décision,

⁽¹⁾ JO L 187 du 29.7.1993, p. 52.

⁽²⁾ JO L 95 du 10.4.1997, p. 16.

⁽³⁾ JO L 254 du 9.10.2000, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique aux équipements, systèmes et procédures associés pour la mise en place du réseau de gestion du trafic aérien et du concept d'exploitation qui le sous-tend, en vertu et dans le cadre du règlement (CE) n° ... (fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen).

2. Le présent règlement ne couvre pas les conditions générales liées aux droits et obligations des prestataires de services de navigation aérienne au sens du règlement (CE) n° ... (relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen).

Article 2

Objectifs

Le présent règlement a pour objectif principal de définir les conditions à remplir pour réaliser l'interopérabilité dans le territoire communautaire entre les différents systèmes et composants du réseau de gestion du trafic aérien, y compris leur exploitation sans solution de continuité, leur développement et leur adaptation aux nouvelles technologies.

Dans la poursuite de l'objectif visé au premier alinéa, le présent règlement contribue également à la création progressive du marché intérieur des équipements, des systèmes et des services associés.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions figurant à l'article 2 du règlement (CE) n° ... (fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen) s'appliquent.

De plus, on entend par:

- a) «réseau de gestion du trafic aérien»: un système comprenant des éléments au sol et des éléments en vol permettant la fourniture de services de navigation aérienne, dans le but de permettre aux usagers de l'espace aérien de respecter leurs horaires de départ et d'arrivée et de choisir leur profil de vol préféré avec le minimum de contraintes, sans compromettre les niveaux de sécurité convenus;
- b) «systèmes»: le fait que le réseau de gestion du trafic aérien se compose de systèmes décrits à l'annexe I, pour lesquels des exigences essentielles doivent être posées. Chaque système comporte un certain nombre de composants et des interfaces avec d'autres systèmes. La notion de «composant» couvre aussi bien des objets matériels que des objets immatériels, tels que des logiciels ou des procédures;

- c) «concept d'exploitation»: la spécification des critères pour l'utilisation en exploitation des équipements et des systèmes de navigation aérienne. Il fournit des informations sur les éléments d'exploitation concernés, les exigences de tous ceux qui les utilisent, les fonctions des équipements au sol et embarqués et les mesures nécessaires pour assurer une gestion sûre et efficace du trafic aérien d'une manière ininterrompue;
- d) «exploitation sans solution de continuité»: l'exploitation de l'ensemble du système d'une manière telle que, pour les usagers, il se comporte comme un système unique;
- e) «exigences essentielles»: toutes les conditions visées à l'annexe II qui doivent être satisfaites par le réseau de gestion du trafic aérien, ses systèmes et ses composants;
- f) «spécification communautaire»: une norme européenne au sens de l'article 1^{er} de la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil⁽¹⁾ ou une spécification technique Eurocontrol dont les numéros de référence ont été publiés au *Journal officiel des Communautés européennes*;
- g) «règles de mise en œuvre»: les règles concernant un système ou une partie de système en vue de satisfaire aux exigences essentielles et assurer une exploitation sans solution de continuité du réseau de gestion du trafic aérien, et notamment son interopérabilité;
- h) «autorité de surveillance nationale»: l'organisme ou les organismes désignés par un État membre pour assurer la surveillance des prestataires de services de navigation aérienne;
- i) «amélioration»: toute modification importante d'un système ou d'une partie de système exigeant l'établissement d'une déclaration de vérification;
- j) «renouvellement»: tout travail de substitution important effectué sur un système ou une partie de système et exigeant l'établissement d'une déclaration de vérification.

CHAPITRE II

EXIGENCES ESSENTIELLES, SPECIFICATIONS COMMUNAUTAIRES ET REGLES DE MISE EN ŒUVRE

Article 4

Exigences essentielles

Le réseau européen de gestion du trafic aérien, ses systèmes et ses composants satisfont aux exigences essentielles décrites à l'annexe II.

Article 5

Spécifications communautaires

1. Sont réputés conformes aux exigences essentielles énoncées à l'annexe II les systèmes ou composants qui sont conformes aux spécifications communautaires applicables ou à des parties de ces spécifications, dont les numéros de référence ont été publiés au *Journal officiel des Communautés européennes*.

2. Lorsqu'un État membre ou la Commission estime que la conformité avec une spécification communautaire n'assure pas le respect des exigences essentielles visées à l'annexe II que ladite spécification communautaire vise à couvrir, la procédure visée à l'article 16, paragraphe 3, s'applique.

3. En cas d'insuffisance des normes européennes en ce qui concerne les exigences essentielles, un retrait partiel ou total des normes concernées des publications où elles figurent, ou de leurs modifications, peut être décidé conformément à la procédure visée à l'article 5 de la directive 98/34/CE.

4. En cas d'insuffisance des spécifications techniques élaborées par Eurocontrol en ce qui concerne les exigences essentielles, un retrait partiel ou total des spécifications concernées des publications où elles figurent, ou de leurs modifications, peut être décidé conformément à la procédure visée à l'article 16, paragraphe 3.

Article 6

Règles de mise en œuvre

1. Des règles de mise en œuvre sont élaborées:

- pour les systèmes qui sont essentiels pour atteindre les objectifs du présent règlement,
- pour soutenir l'introduction coordonnée et rapide de nouveaux concepts d'exploitation ou de nouvelles technologies dans la gestion du trafic aérien.

2. Le cas échéant, notamment pour traiter les catégories de systèmes ou pour résoudre prioritairement certains problèmes, ou pour refléter l'introduction progressive de technologies nouvelles, un système ou une partie d'un système pourra être couvert par plus d'une règle de mise en œuvre. Inversement, il se peut que la réalisation de certaines performances d'exploitation dans des parties de réseau requière l'élaboration de règles imposant des exigences à plus d'un système.

3. Les systèmes ou parties de systèmes sont conformes aux règles de mise en œuvre qui les concernent. Cette conformité est maintenue de façon permanente tant que chaque système est utilisé.

4. Dans la mesure du nécessaire pour atteindre les objectifs définis à l'article 2, chaque règle de mise en œuvre:

- détermine toute exigence spécifique pour assurer une exploitation sans solution de continuité, notamment l'interopérabilité, la sécurité ou les performances essentielles pour atteindre les objectifs du présent règlement;
- précise dans chaque cas lequel des modules définis dans la décision 93/465/CEE, ou, le cas échéant, quelles procédures spécifiques doivent être utilisés pour évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi des composants essentiels pour une exploitation sans solution de continuité, la sécurité ou les performances, ainsi que les systèmes de vérification.

⁽¹⁾ JO L 204 du 21.7.1998, p. 37.

5. Lorsqu'un État membre ou la Commission estime que la conformité avec une règle de mise en œuvre n'assure pas le respect des exigences essentielles visées à l'annexe II que ladite règle de mise en œuvre vise à couvrir, la procédure visée à l'article 16, paragraphe 2, s'applique.

6. En cas d'insuffisance de règles de mise en œuvre en ce qui concerne les exigences essentielles, un retrait partiel ou total des règles concernées des publications où elles figurent, ou de leurs modifications, peut être décidé conformément à la procédure visée à l'article 16, paragraphe 2.

CHAPITRE III

PROCEDURES

Article 7

Spécifications communautaires

1. Les spécifications communautaires sont des normes européennes élaborées par les organismes européens de normalisation, en coopération avec Eurocae, dans le cadre d'un mandat octroyé par la Commission conformément aux dispositions de l'article 6, paragraphe 4, de la directive 98/34/CE.

Dans certains domaines spécialisés, notamment en ce qui concerne la coordination interne entre prestataires de services de navigation aérienne, notamment en matière de procédures, la Commission peut demander à Eurocontrol d'élaborer des spécifications techniques dans le cadre d'une liste à établir conformément à la procédure visée à l'article 16, paragraphe 3.

2. La Commission publie les références des normes européennes visées au paragraphe 1 au *Journal officiel des Communautés européennes*.

3. Les références des spécifications techniques Eurocontrol visées au paragraphe 1 sont publiées au *Journal officiel des Communautés européennes*, conformément à la procédure visée à l'article 16, paragraphe 3.

Article 8

Règles de mise en œuvre

1. Lors de l'élaboration des règles de mise en œuvre visées à l'article 6, la Commission peut, le cas échéant, inviter Eurocontrol à élaborer des projets de mesures sur la base d'un programme de travail défini par la Commission. Les règles de mise en œuvre sont adoptées et réexaminées selon la procédure visée à l'article 16, paragraphe 2. Elles sont publiées au *Journal officiel des Communautés européennes*.

2. Lors de la préparation, de l'adoption et du réexamen des règles de mise en œuvre, il est tenu compte du coût estimé des solutions techniques permettant de les respecter, en vue de définir la solution la plus viable. À cette fin, une évaluation des coûts et des avantages de ces solutions pour toutes les parties concernées, et pour le réseau européen de gestion du

trafic aérien, est annexée à chaque projet de règle de mise en œuvre.

3. Lors de l'adoption de chaque règle de mise en œuvre, la date d'entrée en vigueur est fixée conformément à la procédure visée à l'article 16, paragraphe 2. Dans les cas où il faut des mesures simultanées des différentes parties intéressées pour atteindre les objectifs du présent règlement, la date d'entrée en vigueur peut également être une date cible pour laquelle toutes les parties intéressées doivent s'équiper de systèmes conformes à la règle de mise en œuvre applicable.

CHAPITRE IV

VERIFICATION DE LA CONFORMITE

Article 9

Déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi de composants

1. Le respect des exigences essentielles prévues par le présent règlement est présumé dans le cas des composants portant la déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi décrite à l'annexe III.

2. Pour établir la déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi, le fabricant, ou son mandataire établi dans la Communauté, doit appliquer les dispositions contenues dans les règles de mise en œuvre. Dans les cas prévus par la règle de mise en œuvre, l'organisme notifié visé à l'article 12, auprès duquel le fabricant ou son mandataire a déposé la demande, évalue le composant.

3. Dans les cas où les composants font l'objet d'autres dispositions communautaires couvrant d'autres aspects, la déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi indique que le composant est également conforme aux exigences contenues dans ces autres dispositions.

Article 10

Déclaration CE de vérification des systèmes

1. La mise en service, le renouvellement et l'amélioration des systèmes constituant le réseau communautaire de gestion du trafic aérien sont soumis à vérification dans le but d'assurer que ces systèmes sont conçus, développés, installés et exploités d'une façon permettant de satisfaire aux exigences essentielles qui les concernent lorsqu'ils sont intégrés dans le réseau européen de gestion du trafic aérien.

2. Avant la mise en service, le prestataire de services de navigation aérienne envoie à l'autorité de surveillance nationale concernée une déclaration CE de vérification confirmant la conformité avec les exigences essentielles, accompagnée d'un dossier technique dont le contenu est décrit à l'annexe IV. Ce dossier technique comprend les résultats de la vérification effectuée par un organisme notifié visé à l'article 12 lorsque la ou les règles de mise en œuvre applicables l'exigent.

3. En cas d'amélioration concernant des composants embarqués, les usagers de l'espace aérien déclarent la conformité avec les dispositions du présent règlement en même temps qu'ils demandent l'octroi par l'autorité de surveillance nationale d'une homologation en matière de sécurité.

Article 11

Clause de sauvegarde

1. Lorsque l'autorité de surveillance nationale constate qu'un composant portant la déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi ou un système accompagné par la déclaration CE de vérification est susceptible, lorsqu'il est utilisé dans les conditions prévues, de ne pas satisfaire aux exigences essentielles, elle prend les mesures nécessaires pour limiter son domaine d'application, interdire son utilisation ou le retirer du marché.

L'autorité de surveillance nationale informe immédiatement la Commission de toute mesure en ce sens, en indiquant les raisons pour lesquelles elle les a prises, et notamment si le non-respect est dû:

- a) à l'incapacité de satisfaire aux exigences essentielles visées à l'annexe II;
- b) à l'application incorrecte des règles de mise en œuvre ou des spécifications communautaires;
- c) à des lacunes dans les règles de mise en œuvre ou les spécifications communautaires.

2. La Commission entre dès que possible en consultation avec les parties concernées. Lorsque, après ces consultations, la Commission constate que la mesure est justifiée, elle en informe immédiatement l'État membre qui a pris l'initiative et les autres États membres. Lorsque la décision visée au paragraphe 1 est justifiée par des lacunes dans les règles de mise en œuvre ou dans les spécifications communautaires, la procédure visée aux articles 5 et 6 s'applique. Lorsque, après les consultations, la Commission constate que la mesure n'est pas justifiée, elle en informe immédiatement l'État membre qui a pris l'initiative et le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté.

3. Lorsqu'un composant portant la déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi, ou un système accompagné de la déclaration CE de vérification n'est pas conforme, l'État membre prend les mesures adéquates contre toute personne ayant établi la déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi, ou la déclaration CE de vérification.

Article 12

Organismes notifiés

1. Les États membres notifient à la Commission et aux autres États membres les organismes responsables de l'exécution de la procédure d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi visée à l'article 9, et de la procédure de vérification visée à l'article 10, en indiquant le domaine de respon-

sabilité de chaque organisme et les numéros d'identification obtenus préalablement de la Commission.

La Commission publie au *Journal officiel des Communautés européennes* la liste des organismes, leurs numéros d'identification et leurs domaines de responsabilité, et tient cette liste à jour.

2. Les États membres appliquent les critères prévus à l'annexe V pour l'évaluation des organismes à notifier. Les organismes conformes aux critères d'évaluation prévus dans les normes européennes applicables sont réputés satisfaire auxdits critères.

3. Un État membre retire l'agrément d'un organisme qui ne remplit plus les critères visés à l'annexe V.

Il en informe immédiatement la Commission et les autres États membres.

4. Sans préjudice des exigences visées aux paragraphes 1, 2 et 3, les États membres peuvent décider de notifier en tant qu'organismes notifiés les organismes reconnus en vertu de l'article 4 du règlement (CE) n° ... (relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen).

CHAPITRE V

DISPOSITIONS FINALES

Article 13

Révision des annexes

Les annexes I et II peuvent être modifiées conformément à la procédure visée à l'article 16, paragraphe 2, afin d'être adaptées au progrès technique, et notamment aux progrès réalisés dans la définition du concept d'exploitation visé à l'article 14.

Article 14

Introduction de nouvelles technologies et processus de consultation de l'industrie

1. La Commission élabore un concept d'exploitation à appliquer dans le cadre du présent règlement afin d'assurer une utilisation sûre et efficace de l'espace aérien pour toutes les phases du vol.

2. Afin de permettre l'introduction en temps utile du concept d'exploitation visé au paragraphe 1, la Commission consulte les parties intéressées, à savoir les prestataires de services de navigation aérienne, les usagers de l'espace aérien et les fabricants dans le but d'établir un programme de gestion stratégique largement soutenu pour l'introduction de nouveaux concepts et de nouvelles technologies dans le réseau communautaire de gestion du trafic aérien.

3. Dans l'accomplissement de ses tâches, la Commission peut demander l'avis de l'industrie par le biais du processus visé au paragraphe 2 pour assurer la faisabilité, la proportionnalité et la rentabilité des règles de mise en œuvre et des spécifications communautaires proposées en vue de leur adoption en vertu du présent règlement.

*Article 15***Dispositions transitoires**

1. À partir du 1^{er} janvier 2003, les exigences essentielles contenues à l'annexe II s'appliquent à la mise en service, au renouvellement et à l'amélioration des systèmes et composants du réseau de gestion du trafic aérien.

2. Tous les systèmes et composants en exploitation devront être conformes aux exigences essentielles visées à l'annexe II d'ici au 1^{er} janvier 2009.

*Article 16***Procédures de comité**

1. La Commission est assistée par le comité du ciel unique institué par l'article 7 du règlement (CE) n° ... (fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen).

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, la procédure de réglementation prévue à l'article 5 de la décision 1999/468/CE s'applique, dans le respect des dispositions des articles 7 et 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à un mois.

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, la procédure consultative prévue à l'article 3 de la décision 1999/468/CE s'applique, dans le respect des dispositions des articles 7 et 8 de celle-ci.

*Article 17***Abrogation**

Les directives 93/65/CEE et 97/15/CE sont abrogées.

Les références aux directives abrogées s'entendent comme faites au présent règlement.

*Article 18***Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

ANNEXE I

LISTE DES SYSTÈMES DE NAVIGATION AÉRIENNE

Aux fins du présent règlement, le réseau de gestion du trafic aérien est subdivisé en sept systèmes.

Le cas échéant, le système comprend non seulement la partie terrestre, mais aussi les équipements des aéronefs et les procédures relatives aux activités de gestion du trafic aérien, ainsi que les équipements d'aéroport et les procédures relatives aux activités de gestion du trafic aérien.

1. Équipements et procédures utilisés pour la gestion des courants de trafic aérien.
2. Équipements et procédures utilisés pour la gestion de l'espace aérien.
3. Équipements et procédures utilisés pour le contrôle du trafic aérien, notamment pour les systèmes de traitement automatique des données de vol, les systèmes automatiques de traitement des données de surveillance et l'interface homme-machine.
4. Équipements et procédures de communication, notamment pour les communications sol-sol, air-sol et air-air.
5. Équipements et procédures de navigation.
6. Équipements et procédures de surveillance.
7. Équipements et procédures d'information aéronautique et météorologique.

ANNEXE II

EXIGENCES ESSENTIELLES

PARTIE A: EXIGENCES GÉNÉRALES

1. **Exploitation sans solution de continuité**

Les systèmes de gestion du trafic aérien et leurs composants doivent être conçus, construits, entretenus et exploités de façon à assurer l'exploitation sans solution de continuité du réseau de gestion du trafic aérien dans toute la Communauté, à tout moment, et lors de toutes les phases du vol. Une exploitation sans solution de continuité englobe, notamment, l'échange d'informations, une interprétation commune des informations, des performances de traitement comparables et les procédures associées permettant des performances d'exploitation communes convenues pour l'ensemble ou certaines parties du réseau de gestion du trafic aérien.

2. **Soutien à de nouveaux concepts d'exploitation**

Le réseau de gestion du trafic aérien, ses systèmes et leurs composants doivent soutenir, d'une manière coordonnée, de nouveaux concepts d'exploitation convenus qui améliorent la qualité des services de navigation aérienne, notamment en ce qui concerne la sécurité et la capacité, compte dûment tenu du progrès technique et de l'introduction sans risque de ces nouveaux concepts.

3. **Sécurité**

L'évolution des systèmes et de l'exploitation du réseau de gestion du trafic aérien doit assurer des niveaux de sécurité élevés convenus. Il importe d'établir des méthodologies de gestion de la sécurité à cette fin. Il importe de définir un ensemble harmonisé d'exigences de sécurité pour les systèmes et leurs constituants en vue d'atteindre les niveaux de sécurité convenus.

4. **Exploitation civile/militaire intégrée**

Le réseau de gestion du trafic aérien, ses systèmes et leurs composants doivent soutenir une exploitation civile/militaire intégrée, dans la mesure nécessaire pour une utilisation efficace de l'espace aérien.

5. **Contraintes environnementales**

L'évolution des systèmes et de l'exploitation du réseau de trafic aérien doit réduire au maximum les incidences environnementales conformément au droit communautaire en vigueur.

6. **Principe de construction des systèmes**

Les systèmes doivent être conçus, construits et entretenus selon de bons principes d'ingénierie, notamment en ce qui concerne le degré élevé de disponibilité, de redondance et de tolérance aux pannes des constituants critiques.

PARTIE B: EXIGENCES SPÉCIFIQUES

1. **Équipements et procédures utilisés pour la gestion de l'espace aérien**1.2. *Exploitation sans solution de continuité*

Les informations relatives aux aspects pré tactiques et tactiques de la disponibilité de l'espace aérien doivent être fournies à toutes les parties concernées correctement et en temps utile, de façon à assurer une attribution et une utilisation efficaces de l'espace aérien par tous ses usagers. À cet égard, il importe de prendre en compte les exigences de sécurité nationale.

1.3. *Sécurité*

La conception, la mise en œuvre, la maintenance et l'exploitation des équipements et des procédures de gestion de l'espace aérien doivent être conformes aux exigences de sécurité en vigueur pour les différentes parties du réseau (ou pour les volumes d'espaces aériens concernés).

1.4. *Exploitation civile/militaire intégrée*

Les équipements et les procédures utilisés pour la gestion de l'espace aérien doivent soutenir et faciliter la mise en œuvre progressive d'une exploitation civile/militaire intégrée, notamment l'utilisation flexible de l'espace aérien.

2. **Équipements et procédures utilisés pour la gestion des flux**2.1. *Exploitation sans solution de continuité*

Les équipements et les procédures doivent soutenir l'échange bidirectionnel d'informations de vol stratégiques et pré tactiques exactes, cohérentes et utiles, et offrir des capacités de dialogue en vue d'une utilisation optimale de l'espace aérien.

Pour améliorer encore l'utilisation de l'espace aérien, il importe d'assurer la collecte d'informations de vol tactiques exactes et utiles couvrant toutes les phases du vol.

2.2. Sécurité

Afin que la charge du réseau demeure dans les limites dictées par les normes de séparation et de sécurité, les équipements et les procédures doivent faire coïncider les demandes d'utilisation de l'espace aérien avec les capacités d'espace aérien disponibles, tout en assurant une utilisation optimale de l'espace aérien.

2.3. Exploitation civile/militaire intégrée

Les équipements et les procédures doivent soutenir et faciliter la mise en œuvre progressive d'une exploitation civile/militaire intégrée, notamment l'utilisation flexible de l'espace aérien.

3. Équipements et procédures pour le contrôle du trafic aérien

3.1. Exigences générales

3.1.1. Principes de construction des systèmes

Les systèmes doivent être conçus, construits et entretenus selon de bons principes d'ingénierie, notamment ce qui concerne la modularité favorable à l'interchangeabilité des parties constituantes.

3.1.2. Sécurité

Les systèmes doivent être conçus, construits, entretenus et exploités de manière à maintenir des niveaux de sécurité élevés dans des modes d'exploitation aussi bien nominaux que dégradés, notamment lors de la mise en œuvre de niveaux accrus d'automatisation.

Les systèmes doivent être conçus, construits, entretenus et exploités de manière à assurer, en cas de défaillance, une transition progressive et sans heurts entre des niveaux d'automatisation nominaux et l'exploitation en mode dégradé.

3.2. Systèmes de traitement automatique des données de vol

3.2.1. Exploitation sans solution de continuité

Les systèmes de traitement automatique des données de vol doivent être interopérables sous l'angle d'un échange en temps utile d'informations exactes et cohérentes, dans le cadre d'une interprétation en exploitation commune de ces informations, pour assurer une planification cohérente et compatible et une coordination tactique efficace sur le plan des ressources dans toute la Communauté au cours de toutes les phases de vol.

En vue d'assurer un traitement sûr, sans heurts et rapide dans toute la Communauté, les performances des systèmes de traitement des données de vol doivent être équivalentes et adaptées à un environnement donné (surface, région de contrôle terminale, en croisière), avec des caractéristiques de trafic connues et exploitées selon un concept d'exploitation particulier, notamment en ce qui concerne l'exactitude et la tolérance d'erreurs des résultats du traitement.

3.2.2. Soutien à de nouveaux concepts d'exploitation

Les systèmes de traitement des données de vol doivent permettre la mise en œuvre progressive de concepts d'exploitation avancés pour toutes les phases de vol, notamment ceux relatifs à la prise de décision en collaboration, l'accroissement de l'automatisation et la délégation à la partie en vol de la responsabilité en ce qui concerne la séparation.

Les caractéristiques des outils très automatisés doivent permettre un traitement pré-tactique et tactique cohérent et efficace des informations de vol dans des parties du réseau.

Les systèmes embarqués et au sol ainsi que leurs constituants soutenant la prise de décision en collaboration et la délégation à la partie en vol de la responsabilité en matière de séparation doivent être conçus, construits, entretenus et exploités de manière à être interopérables en matière d'échange en temps utile d'informations exactes et cohérentes, et reposer sur une interprétation commune de la situation d'exploitation actuelle et future.

3.2.3. Sécurité

La conception, la construction, la maintenance et l'exploitation des systèmes de traitement des données de vol doivent permettre d'atteindre des niveaux de sécurité élevés, aussi bien en mode nominal qu'en mode dégradé, en vue de réduire le nombre d'accidents ou d'incidents potentiellement dangereux imputables à la gestion du trafic aérien, pour toutes les phases de vol et pour la totalité du réseau européen de gestion du trafic aérien.

Les filets de sécurité doivent présenter des caractéristiques de performance convenues d'un commun accord découlant des niveaux de sécurité convenus pour la totalité ou des parties du réseau.

3.2.4. Exploitation civile/militaire intégrée

La conception, la construction, l'entretien et l'exploitation des systèmes de traitement des données de vol doivent soutenir un échange en temps utile d'informations exactes et cohérentes entre les civils et les militaires, qui couvrent toutes les phases de vol et pour la totalité du réseau européen de gestion du trafic aérien, et, dans la mesure du possible, un environnement de travail similaire.

3.3. *Systèmes de traitement de données de surveillance*

3.3.1. Exploitation sans solution de continuité

Les systèmes de traitement des données de surveillance doivent être conçus, construits, entretenus et exploités de manière à assurer la qualité de service nécessaire dans un environnement donné (surface, région de contrôle terminale, en croisière) avec des caractéristiques de trafic connues, notamment en ce qui concerne l'exactitude et la fiabilité des résultats calculés, l'exactitude, l'intégrité, la disponibilité, la continuité et la rapidité de l'information au niveau du contrôleur.

Les systèmes de traitement de données de surveillance doivent permettre l'échange en temps utile d'informations nécessaires, exactes, compatibles et cohérentes entre elles pour assurer une exploitation optimale dans les différentes parties du réseau.

3.3.2. Soutien de nouveaux concepts d'exploitation

Les systèmes de traitement des données de surveillance doivent permettre la mise à disposition progressive de nouvelles sources d'informations de surveillance d'une manière assurant la qualité globale du service.

3.4. *Interface homme-machine*

3.4.1. Exploitation sans solution de continuité

Les interfaces homme-machine des systèmes terrestres de gestion du trafic aérien doivent être conçues, construites, entretenues et exploitées de façon à offrir un environnement de travail similaire à tous les contrôleurs.

3.4.2. Sécurité

Les interfaces homme-machine doivent être conçues, construites, entretenues et exploitées de manière que les tâches confiées aux contrôleurs soient compatibles avec les capacités humaines, dans les modes d'exploitation aussi bien normaux que dégradés, d'une manière compatible avec les niveaux de sécurité exigés.

4. **Équipements et procédures de communications couvrant les communications sol-sol, air-sol et air-air**

4.1. *Exploitation sans solution de continuité*

Les systèmes de communications doivent être conçus, construits, entretenus et exploités de manière à atteindre les performances exigées dans un volume d'espace aérien donné ou pour une application spécifique, notamment sous l'angle de la durée du traitement des communications, de leur intégrité, de leur disponibilité et de la continuité de la fonction.

Le réseau de communications dans toute la Communauté doit être conçu de manière à satisfaire aux exigences de qualité de service, de couverture et de redondance.

4.2. *Soutien à de nouveaux concepts d'exploitation*

Les systèmes de communications doivent soutenir la mise en œuvre convenue de concepts avancés d'exploitation pour toutes les phases de vol, notamment ceux relatifs à la prise de décision en collaboration et la délégation à la partie aérienne de la responsabilité concernant la séparation.

4.3. *Contraintes environnementales*

Pour la localisation et l'exploitation de systèmes de communication terrestres, il importe de prendre en compte les contraintes environnementales.

Les systèmes de communications terrestres doivent être conçus, construits, installés, entretenus et exploités de manière à être à l'épreuve des perturbations électromagnétiques et à ne pas interférer avec les installations, les équipements et les réseaux publics ou privés dans leur environnement normal.

5. **Équipement et procédures de navigation**

5.1. *Exploitation sans solution de continuité*

Les systèmes de navigation doivent être conçus, construits, entretenus et exploités de façon à atteindre la précision de navigation horizontale et verticale nécessaire pour un environnement donné (surface, région de contrôle terminale, en croisière), avec des caractéristiques de trafic connues et exploitées selon un concept d'exploitation particulier.

5.2. Sécurité

Les systèmes de navigation doivent être conçus, construits, entretenus et exploités de façon à garantir la sécurité au niveau fixé pour le réseau ou ses parties, notamment la sécurité pour certains modes dégradés.

5.3. Contraintes environnementales

Pour la localisation et l'exploitation de systèmes de navigation terrestres, il faut prendre en compte les contraintes environnementales et respecter les exigences en matière de compatibilité électromagnétique.

Les systèmes de navigation terrestres doivent être conçus, construits, installés, entretenus et exploités de façon à être à l'épreuve des perturbations électromagnétiques et à ne pas interférer avec les installations, les équipements et les réseaux publics ou privés dans leur environnement normal.

6. Équipement et procédures de surveillance

6.1. Exploitation sans solution de continuité

Les systèmes de surveillance doivent être conçus, construits, entretenus et exploités de manière à atteindre les séparations minimales exigées applicables dans un environnement donné (surface, région de contrôle terminale, en croisière) avec des caractéristiques de trafic connues et exploitées selon un concept d'exploitation particulier, notamment en ce qui concerne l'exactitude à la position de contrôle, la couverture, la portée et la qualité du service.

Le réseau de surveillance dans la Communauté doit répondre aux exigences d'exactitude, de couverture et de redondance, notamment la disponibilité de l'information, pour assurer une exploitation optimisée dans les différentes parties du réseau.

6.2. Contraintes environnementales

Pour la localisation et l'exploitation des systèmes de surveillance terrestres, il faut prendre en compte les contraintes environnementales.

Les systèmes de surveillance terrestres doivent être conçus, construits, installés, entretenus et exploités de façon à être à l'épreuve des perturbations électromagnétiques et à ne pas interférer avec les installations, les équipements et les réseaux publics ou privés dans leur environnement normal.

7. Équipements et procédures d'informations aéronautiques et météorologiques

7.1. Exploitation sans solution de continuité

Des informations aéronautiques exactes et cohérentes doivent être fournies progressivement sous forme électronique, sur la base d'un modèle de données accepté et normalisé en commun.

Des informations météorologiques exactes, complètes et à jour doivent être mises à disposition en temps utile, sur la base d'un ensemble de données convenu d'un commun accord.

7.2. Soutien de nouveaux concepts d'exploitation

Des informations aéronautiques de plus en plus exactes, complètes et à jour doivent être mises à disposition et utilisées en temps utile pour soutenir l'amélioration continue de l'efficacité de l'utilisation de l'espace aérien.

Des informations météorologiques de plus en plus exactes, complètes et à jour doivent être mises à disposition et exploitées en temps utile pour soutenir l'amélioration continue de l'efficacité de l'utilisation de l'espace aérien.

7.3. Sécurité

Des informations aéronautiques exactes et cohérentes doivent être mises à disposition en temps utile, notamment entre les constituants ou les systèmes embarqués et au sol.

ANNEXE III

LES COMPOSANTS

Déclaration CE

- **de conformité**
- **d'aptitude à l'emploi**

1. *Les composants*

La déclaration CE s'applique aux composants qui sont essentiels pour atteindre les objectifs du présent règlement. Ces composants seront identifiés dans les règles de mise en œuvre conformément à l'article 6 du présent règlement.

2. *Portée*

La déclaration CE couvre:

- ou bien l'évaluation par un ou des organismes notifiés de la conformité intrinsèque d'un composant, pris isolément par rapport aux spécifications communautaires à respecter,
- ou bien l'évaluation/jugement d'un ou de plusieurs organismes notifiés de l'aptitude à l'emploi d'un composant, pris dans son environnement de gestion du trafic aérien.

Les procédures d'évaluation appliquées par les organismes notifiés aux stades de la conception et de la production utiliseront les modules définis dans la décision 93/465/CEE, conformément aux conditions visées dans les règles de mise en œuvre.

3. *Contenu de la déclaration CE*

La déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi, ainsi que les documents d'accompagnement doivent être datés et signés.

La déclaration doit être rédigée dans la même langue que celle utilisée pour les instructions et doit contenir les éléments suivants:

- les références au règlement et, le cas échéant, les références à d'autres dispositions communautaires applicables;
- le nom et l'adresse du fabricant ou de son mandataire établi dans la Communauté (indiquer la raison sociale et l'adresse complète, et, dans le cas des mandataires, indiquer également la raison sociale du fabricant);
- description du composant;
- description de la procédure utilisée pour déclarer la conformité et l'aptitude à l'emploi (article 9 du présent règlement);
- toutes les caractéristiques nécessaires auxquelles satisfait le composant, et notamment les conditions de son utilisation;
- le cas échéant, le nom et l'adresse du ou des organismes notifiés intervenant dans la procédure appliquée en ce qui concerne la conformité ou l'aptitude à l'emploi, et date du certificat d'examen, avec, le cas échéant, la durée et les conditions de validité du certificat;
- le cas échéant, une référence aux spécifications communautaires respectées;
- l'identification du signataire habilité à prendre des engagements au nom du fabricant ou de son mandataire établi dans la Communauté.

ANNEXE IV

LES SYSTÈMES

Déclaration CE de vérification des systèmes**Procédures de vérification des systèmes***1. Contenu de la déclaration de vérification des systèmes*

La déclaration CE de vérification et les documents d'accompagnement doivent être datés et signés.

La déclaration doit être rédigée dans la même langue que celle du dossier technique et doit contenir les éléments suivants:

- les références au règlement et, le cas échéant, les références à d'autres dispositions communautaires applicables;
- le nom et l'adresse de l'entité contractante ou de son mandataire établi dans la Communauté (raison sociale et adresse complète, et, dans le cas du mandataire, également la raison sociale de l'entité contractante);
- une description succincte du système;
- une description de la procédure utilisée pour déclarer la conformité du système (article 10, du présent règlement);
- le cas échéant le nom et l'adresse de l'organisme notifié qui a appliqué la procédure de vérification;
- les références des documents contenus dans le dossier technique;
- le cas échéant, les références des spécifications communautaires;
- toutes les dispositions provisoires ou définitives auxquelles les systèmes doivent être conformes et notamment, le cas échéant, toutes les restrictions ou conditions d'exploitation;
- dans le cas d'une déclaration provisoire: durée de validité de la déclaration CE;
- identification du signataire.

2. Procédure de vérification pour les systèmes

La vérification des systèmes est la procédure par laquelle un prestataire de services de navigation aérienne ou un organisme notifié, lorsque la règle de mise en œuvre applicable l'exige, vérifie et certifie qu'un système:

- est conforme au présent règlement,
- est conforme aux autres dispositions communautaires applicables,

et peut être mis en exploitation.

Le système est vérifié à chacune des étapes suivantes:

- conception générale,
- développe et intégration du système, avec notamment le montage des composants et les ajustements généraux,
- l'intégration du système opérationnel.

Lorsqu'un organisme notifié intervient, il établit un certificat de conformité pour l'entité contractante ou son mandataire établi dans la Communauté. L'entité contractante établit alors la déclaration de vérification pour l'autorité de surveillance nationale.

3. Dossier technique

Le dossier technique accompagnant la déclaration CE de vérification doit contenir tous les documents nécessaires relatifs aux caractéristiques du système, notamment les conditions et les limites d'emploi, ainsi que, le cas échéant, les documents certifiant la conformité des composants.

Au moins les documents suivants doivent figurer au dossier:

- l'indication des parties des spécifications techniques utilisées pour le marché public qui assurent le respect des règles de mise en œuvre applicables, et, le cas échéant, les spécifications communautaires;

- la liste des composants essentiels pour assurer l'exploitation, la sécurité ou les performances sans discontinuité, au sens de l'article 6 du présent règlement;
- des exemplaires de la déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi qui doit accompagner les composants précités conformément à l'article 9 du règlement, ainsi que, le cas échéant, un exemplaire du rapport des essais et des examens effectués par les organismes notifiés;
- lorsqu'un organisme notifié est intervenu dans la vérification du ou des systèmes, un certificat contresigné par lui-même déclarant que le système est conforme au présent règlement, et signalant toute réserve enregistrée au cours de l'exécution des activités et non retirée;
- lorsqu'il n'y a pas eu intervention d'un organisme notifié, un rapport des essais et des configurations d'installations réalisées en vue d'assurer le respect des exigences essentielles et de toute exigence particulière contenue dans les règles de mise en œuvre à prendre en compte.

4. *Présentation*

Le dossier technique doit être annexé à la déclaration de vérification que l'entité contractante envoie à l'autorité de surveillance nationale.

Un exemplaire du dossier technique doit être conservé par l'entité contractante pendant toute la durée de vie en service du système. Il doit être envoyé à tout État membre qui en fait la demande.

ANNEXE V

LES ORGANISMES NOTIFIÉS

1. L'organisme, son directeur et le personnel responsable de l'exécution des contrôles ne peuvent être amenés à participer, que ce soit directement ou en qualité de mandataires, à la conception, à la fabrication, à la construction, à la commercialisation ou à la maintenance des composants ou sous-systèmes, ou à leur utilisation. Cela n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le fabricant ou le constructeur et cet organisme.
2. L'organisme et le personnel responsable de l'exécution des contrôles doivent effectuer les contrôles avec l'intégrité professionnelle la plus grande possible et la compétence technique la plus élevée possible, et doivent être libres de toute pression et mesure incitatives, notamment de type financier, qui pourrait affecter leur jugement ou les résultats de leur inspection, notamment de la part de personnes ou de groupes de personnes concernés par les résultats des contrôles.
3. L'organisme doit employer le personnel nécessaire et posséder les moyens nécessaires pour effectuer d'une manière adéquate les tâches techniques et administratives liées aux contrôles; il doit également avoir accès aux équipements nécessaires pour des contrôles exceptionnels.
4. Le personnel responsable de l'inspection doit avoir:
 - une formation technique et professionnelle adéquate,
 - une connaissance satisfaisante des exigences des inspections qu'il effectue et une expérience adéquate de ces activités,
 - les aptitudes nécessaires pour établir les déclarations, les enregistrements et les rapports établissant que les inspections ont eu lieu.
5. L'impartialité du personnel d'inspection doit être garantie. Sa rémunération ne doit pas être fonction du nombre d'inspections effectuées ni de leurs résultats.
6. L'organisme doit contracter une assurance en responsabilité, sauf dans les cas où sa responsabilité est assumée par l'État conformément au droit national, ou lorsque l'État membre lui-même est directement responsable des inspections.
7. Le personnel de l'organisme doit observer le secret professionnel à l'égard de toute information obtenue dans l'exécution de ses tâches en vertu du présent règlement.