

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

► **B** **ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 409/2013**

z dnia 3 maja 2013 r.

w sprawie definicji wspólnych projektów, ustanowienia systemu zarządzania i określenia zachęt wspierających wdrożenie europejskiego centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 123 z 4.5.2013, s. 1)

zmienione przez:

Dziennik Urzędowy

	nr	strona	data
► <u>M1</u> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/116 z dnia 1 lutego 2021 r.	L 36	10	2.2.2021

▼B**ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 409/2013**

z dnia 3 maja 2013 r.

w sprawie definicji wspólnych projektów, ustanowienia systemu zarządzania i określenia zachęt wspierających wdrożenie europejskiego centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

ROZDZIAŁ I**ZASADY OGÓLNE***Artykuł 1***Przedmiot i zakres**

1. Niniejsze rozporządzenie definiuje pojęcie wspólnych projektów, o których mowa w art. 15a rozporządzenia (WE) nr 550/2004, precyzuje sposób zarządzania nimi i określa zachęty do ich realizacji.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (EATMN).

*Artykuł 2***Definicje**

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje zamieszczone w art. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 oraz w art. 2 rozporządzenia (UE) nr 677/2011.

Ponadto przyjmuje się następujące definicje:

▼M1

- 1) „wspólne przedsięwzięcie SESAR” oznacza organ ustanowiony na mocy rozporządzenia Rady (WE) nr 219/2007 ⁽¹⁾, lub organ będący jego następcą, któremu powierzono zadanie zarządzania fazą opracowywania projektu SESAR i jej koordynowania;
- 2) „system opłat” oznacza system ustanowiony rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/317 ⁽²⁾;
- 3) „funkcja ATM” oznacza zestaw interoperacyjnych funkcji operacyjnych lub usług w zakresie zarządzania ruchem lotniczym (ATM) odnoszących się do zarządzania trajektorią, przestrzenią powietrzną i lotniskiem lub do wymiany informacji w środowiskach roboczych na trasie, w terminalu, na lotnisku lub w sieci;
- 3a) „podfunkcja ATM” oznacza integralną część danej funkcji ATM obejmującą funkcję operacyjną lub usługę i przyczyniającą się do realizacji ogólnego zakresu danej funkcji;

⁽¹⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 219/2007 z dnia 27 lutego 2007 r. w sprawie utworzenia wspólnego przedsięwzięcia w celu opracowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR) (Dz.U. L 64 z 2.3.2007, s. 1).

⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/317 z dnia 11 lutego 2019 r. ustanawiające system skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz uchylające rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 390/2013 i (UE) nr 391/2013 (Dz.U. L 56 z 25.2.2019, s. 1).

▼ M1

- 3b) „rozwiązanie SESAR” oznacza wynik fazy opracowywania projektu SESAR, w ramach którego wprowadza się nowe lub udoskonalone znormalizowane i interoperacyjne technologie i zharmonizowane procedury operacyjne wspierające wdrożenie centralnego planu ATM w Europie;

▼ B

- 4) „realizacja systemu SESAR” oznacza działania i procesy odnoszące się do industrializacji i wdrażania funkcji ATM określonych w centralnym planie ATM;

▼ M1

- 4a) „zsynchronizowane wdrożenie” oznacza wdrożenie funkcji ATM w sposób zsynchronizowany na określonym obszarze geograficznym, który obejmuje co najmniej dwa państwa członkowskie należące do sieci EATMN, lub między stronami zaangażowanymi w obsługę naziemną i w przewozy lotnicze, w oparciu o wspólne planowanie obejmujące docelowe daty realizacji i odpowiednie przejściowe środki stopniowej realizacji przy udziale wielu stron zaangażowanych w działalność operacyjną;

▼ B

- 5) „industrializacja” funkcji ATM oznacza działania i procesy następujące po ich zatwierdzeniu, które obejmują normalizację, certyfikację i produkcję prowadzoną przez przemysł wytwórczy (producenti wyposażenia naziemnego i pokładowego);

▼ M1

- 6) „wdrażanie” w odniesieniu do funkcji ATM oznacza zakup, instalację, testowanie, szkolenie z użytkowania i wprowadzenie do użytku urządzeń i systemów, w tym powiązane procedury operacyjne wykonywane przez strony zaangażowane w działalność operacyjną;
- 6a) „docelowa data wdrożenia” oznacza termin, w którym należy ukończyć wdrażanie danej funkcji lub podfunkcji ATM;
- 6b) „docelowa data industrializacji” oznacza termin, w którym należy udostępnić normy i specyfikacje w odniesieniu do danej funkcji lub podfunkcji ATM, aby możliwe było jej wdrożenie;

▼ B

- 7) „zasadnicza zmiana operacyjna” oznacza zmianę operacyjną w zakresie zarządzania ruchem lotniczym (ATM), która zapewnia zainteresowanym stronom zaangażowanym w działalność operacyjną znaczącą poprawę skuteczności działania sieci, o której mowa w centralnym planie ATM;

▼ M1

- 8) „system skuteczności działania” oznacza system ustanowiony rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2019/317;
- 9) „ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania” oznaczają docelowe parametry, o których mowa w art. 9 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317;
- 10) „strony zaangażowane w działalność operacyjną” oznaczają menedżera sieci oraz podmioty cywilne i wojskowe: użytkowników przestrzeni powietrznej, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej i operatorów portów lotniczych;
- 11) „projekt SESAR” oznacza cykl innowacji zapewniający wysoce wydajny, znormalizowany i interoperacyjny system zarządzania ruchem lotniczym w Unii, który do cyklu składa się z fazy planowania, opracowywania i realizacji systemu SESAR.

▼B*Artykuł 3***Centralny plan ATM**

1. Centralny plan ATM oznacza plan działania ukierunkowany na unowocześnienie europejskiego systemu ATM, który łączy badania i rozwój w zakresie SESAR z realizacją. Jest on kluczowym instrumentem SES zapewniającym bezproblemową eksploatację sieci EATMN i terminową, skoordynowaną i zsynchronizowaną realizację systemu SESAR.

2. Aktualizacje centralnego planu ATM przyczyniają się do osiągnięcia europejskich ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania i do zachowania spójności między tymi parametrami, realizacją systemu SESAR i działaniami obejmującymi badania i rozwój w zakresie SESAR, innowacje i weryfikację. Z tego względu w aktualizacjach centralnego planu ATM uwzględniony jest plan strategiczny sieci i plan operacyjny sieci.

ROZDZIAŁ II

WSPÓLNE PROJEKTY**▼M1***Artykuł 4***Cel i treść**

1. We wspólnych projektach określone są funkcje ATM i ich podfunkcje. Takie funkcje i podfunkcje opierają się na rozwiązaniach SESAR odnoszących się do zasadniczych zmian operacyjnych określonych w centralnym planie ATM w Europie, muszą być gotowe do wdrożenia i wymagają zsynchronizowanego wdrożenia.

Gotowość do wdrożenia tych funkcji i podfunkcji ocenia się m.in. na podstawie wyników weryfikacji przeprowadzonej w fazie opracowywania, statusu procesu industrializacji i oceny interoperacyjności, a także w odniesieniu do globalnego planu żeglugi powietrznej Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) i odpowiednich materiałów ICAO.

2. We wspólnych projektach w odniesieniu do każdej funkcji i podfunkcji ATM określa się następujące elementy:

- a) zasadnicze zmiany operacyjne, do których dane funkcje i podfunkcje mają się przyczynić;
- b) zakres operacyjno-techniczny;
- c) zakres geograficzny;
- d) zainteresowane strony zaangażowane w działalność operacyjną, które są zobowiązane do ich wdrożenia;
- e) wymogi dotyczące synchronizacji;
- f) docelowe daty wdrożenia;
- g) współzależności z innymi funkcjami lub podfunkcjami.

▼ M1

3. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 wspólne projekty mogą również obejmować funkcje lub podfunkcje ATM, które nie są gotowe do wdrożenia, ale stanowią podstawowy element danego wspólnego projektu, oraz pod warunkiem że proces ich industrializacji uznaje się za zakończony w terminie trzech lat od daty przyjęcia danego wspólnego projektu. W tym celu wspólny projekt musi również zawierać docelową datę industrializacji takich funkcji lub podfunkcji ATM.

4. Po upływie docelowej daty industrializacji Komisja, przy wsparciu ze strony Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, weryfikuje, czy funkcje i podfunkcje ATM, o których mowa w ust. 3, zostały znormalizowane i są gotowe do wdrożenia. Jeżeli z ustaleń wynika, że takie funkcje lub podfunkcje nie są gotowe do wdrożenia, zostają one usunięte z rozporządzenia dotyczącego danego wspólnego projektu.

5. Aby zapewnić dotrzymanie docelowej daty industrializacji, komórka kierownika procesu realizacji, wspólne przedsięwzięcie SESAR, europejskie organizacje normalizacyjne, Eurocae i odpowiedni przedstawiciele przemysłu wytwórczego prowadzą współpracę koordynowaną przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.

6. Ponadto wspólne projekty:

- a) muszą być zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania i muszą przyczyniać się do ich osiągnięcia;
- b) wskazują na opłacalność modelu funkcjonowania sieci EATMN w oparciu o analizę kosztów i korzyści oraz określają wszelkie potencjalnie negatywne skutki na poziomie lokalnym lub regionalnym dla każdej kategorii stron zaangażowanych w działalność operacyjną;
- c) uwzględniają odpowiednie elementy realizacji określone w planie strategicznym sieci i w planie operacyjnym sieci menedżera sieci;
- d) wykazują poprawę efektywności środowiskowej.

▼ B*Artykuł 5***Ustanowienie, przyjęcie i wdrażanie**

1. Komisja ustanawia propozycje wspólnych projektów zgodnie z wymogami określonymi w art. 4.

▼ M1

2. Komisja jest wspomagana przez menedżera sieci, Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i organ weryfikujący skuteczność działania, w zakresie ich odpowiednich ról i kompetencji, a także przez wspólne przedsięwzięcie SESAR, Eurocontrol, europejskie organizacje normalizacyjne, Eurocae i komórkę kierownika procesu realizacji. W skład tych organów wchodzi strona zaangażowana w działalność operacyjną i przedstawiciele przemysłu wytwórczego.

2a. Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, na wniosek Komisji, przedstawia opinię na temat technicznej gotowości do realizacji funkcji ATM i ich podfunkcji zaproponowanych dla danego wspólnego projektu.

▼ M1

3. Komisja zasięga opinii zainteresowanych stron zgodnie z art. 6 i 10 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, w tym za pośrednictwem Europejskiej Agencji Obrony, w ramach swoich kompetencji, w celu ułatwienia koordynacji opinii sił zbrojnych, a także konsultacyjnej grupy ekspertów w sprawie społecznego wymiaru jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej w odniesieniu do propozycji wspólnych projektów.

Komisja sprawdza, czy propozycje wspólnych projektów zostały zatwierdzone przez użytkowników przestrzeni powietrznej i strony zaangażowane w obsługę naziemną, od których wymaga się wdrożenia konkretnego wspólnego projektu.

▼ B

5. Komisja przyjmuje wspólne projekty i wprowadzane w nich zmiany zgodnie z procedurą określoną w art. 15a ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 550/2004.

6. Wspólne projekty są wdrażane poprzez projekty wdrożeniowe i zgodnie z programem realizacji określonym w sekcji 2 rozdziału III.

▼ M1

7. Państwa członkowskie i menedżer sieci uwzględniają inwestycje związane z wdrożeniem wspólnych projektów w planach skuteczności działania i planie skuteczności działania sieci.

▼ B*Artykuł 6***Monitorowanie**

1. Komisja monitoruje procesy wdrażania wspólnych projektów i ich wpływ na skuteczność działania EATMN poprzez określone wymogi dotyczące sprawozdawczości. Komisja ustanawia te wymogi zgodnie z ramową umową o partnerstwie, o której mowa w art. 9 ust. 5.

2. Podczas monitorowania skuteczności wspólnych projektów w odniesieniu do skuteczności działania EATMN Komisja w możliwie najlepszym sposób wykorzystuje istniejące instrumenty monitorowania i sprawozdawczości i jest wspomagana w szczególności przez menedżera sieci i organ weryfikujący skuteczność działania zgodnie z rozporządzeniami (UE) nr 677/2011 i (UE) nr 691/2010 oraz przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego w odniesieniu do aspektów bezpieczeństwa.

3. Komitet ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej jest informowany o wdrażaniu wspólnych projektów.

ROZDZIAŁ III

ZARZĄDZANIE PROCESEM REALIZACJI I ZACHĘTY*SEKCJA 1****Zarządzanie procesem realizacji****Artykuł 7***Zasady ogólne**

1. Zarządzanie procesem realizacji zapewnia terminowe, skoordynowane i zsynchronizowane wdrożenie wspólnych projektów w połączeniu z industrializacją i jej wspieraniem.

▼B

2. Struktura zarządzania procesem realizacji obejmuje trzy szczeble: szczebel polityczny, szczebel zarządzania i szczebel wdrażania.

*Artykuł 8***Szczebel polityczny**

1. Szczebel polityczny odpowiada za nadzorowanie realizacji systemu SESAR, zapewnienie jego zgodności z ramami regulacyjnymi jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i ochronę interesu publicznego.

2. Komisja jest odpowiedzialna za szczebel polityczny, w szczególności za:

- a) ustanawianie i przyjmowanie wspólnych projektów zgodnie z art. 5;
- b) wybór komórki kierownika procesu realizacji, zatwierdzanie programu realizacji i wybór projektów wdrożeniowych;
- c) zarządzanie funduszami unijnymi, które wspierają komórkę kierownika procesu realizacji i projekty wdrożeniowe;
- d) określenie zachęt do realizacji systemu SESAR i wprowadzenie w życie ramowej umowy o partnerstwie zawartej z komórką kierownika procesu realizacji zgodnie z art. 9 ust. 5 oraz odpowiednich porozumień dotyczących projektów wdrożeniowych;
- e) promowanie udziału zainteresowanych stron, zarówno cywilnych, jak i wojskowych;
- f) rozwijanie współpracy i koordynację działań z krajami trzecimi;

▼M1

g) ustanowienie zasad koordynacji z Agencją Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i europejskimi organizacjami normalizacyjnymi w celu ułatwienia industrializacji i promowania interoperacyjności funkcji i podfunkcji ATM;

▼B

h) monitorowanie procesu realizacji wspólnych projektów i ich wkładu w osiągnięcie ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania;

i) wydawanie zaleceń zainteresowanym stronom zaangażowanym w działalność operacyjną i państwom członkowskim.

3. Działalność Komisji wspiera Komitet ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej, Branżowy Organ Konsultacyjny, konsultacyjna grupa ekspertów w sprawie społecznego wymiaru jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, krajowe organy nadzoru i organ weryfikujący skuteczność działania, w zakresie ich odpowiednich ról i kompetencji określonych w ramach regulacyjnych jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. Komisja może zasięgać opinii Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej w każdej sprawie dotyczącej stosowania niniejszego rozporządzenia.

4. Ponadto Komisja włączy do swoich prac, w ramach ich odpowiednich ról i kompetencji:

- a) Eurocontrol, w ramach porozumień o współpracy między Eurocontrol i Unią, aby w pełni wykorzystać jego wiedzę fachową, kompetencje cywilne i wojskowe oraz ogólnoeuropejskie;

▼B

- b) Europejską Agencję Obrony w celu ułatwienia koordynacji opinii sił zbrojnych przekazywanych przez państwa członkowskie oraz wspierania państw członkowskich i odpowiednich międzynarodowych organizacji wojskowych w zakresie realizacji systemu SESAR, a także informowania wojskowych organów planowania o wymagach wynikających z realizacji systemu SESAR;

▼M1

- c) Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w celu zapewnienia ustanowienia wymogów dotyczących wspólnych projektów i norm w zakresie bezpieczeństwa, interoperacyjności i ochrony środowiska zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 ⁽¹⁾ i z dotyczącymi go przepisami wykonawczymi oraz z europejskim planem bezpieczeństwa lotniczego ustanowionym zgodnie z art. 6 tego rozporządzenia;

▼B

- d) Wspólne przedsięwzięcie SESAR w celu zapewnienia stałego powiązania realizowanych w ramach programu SESAR działań w zakresie badań naukowych, rozwoju, innowacji i weryfikacji z realizacją systemu SESAR oraz zapewnienia zgodności wspólnych projektów i programu realizacji z centralnym planem ATM;

▼M1

- e) Europejskie organizacje normalizacyjne Eurocae w celu ułatwienia i monitorowania procesów normalizacyjnych w przemyśle i stosowania wynikających z nich norm.

▼B*Artykuł 9***Szczebel zarządzania**

1. Komórka kierownika procesu realizacji jest odpowiedzialna za szczebel zarządzania.
2. W szczególności komórka kierownika procesu realizacji jest odpowiedzialna za:
 - a) opracowanie, proponowanie, utrzymanie i wdrażanie programu realizacji zgodnie z sekcją 2;
 - b) kojarzenie zainteresowanych stron zaangażowanych w działalność operacyjną, od których wymaga się wdrażania wspólnych projektów;
 - c) ustanowienie mechanizmów i procesów podejmowania decyzji zapewniających skuteczną synchronizację i ogólną koordynację projektów wdrożeniowych i powiązanych inwestycji zgodnie z programem realizacji;
 - d) zapewnienie efektywnego zarządzania ryzykiem i konfliktem interesów;
 - e) doradzanie Komisji w kwestiach dotyczących wdrażania wspólnych projektów i ustanawiania nowych;
 - f) wdrażanie decyzji Komisji oraz zapewnienie i monitorowanie ich wykonania na szczeblu wdrożenia;

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).

▼B

- g) określenie najbardziej odpowiednich mechanizmów finansowania łączących publiczne i prywatne źródła finansowania;
- h) monitorowanie wdrażania programu realizacji;
- i) składanie sprawozdań Komisji;

▼M1

- j) zapewnienie właściwej koordynacji działań z krajowymi organami nadzoru;
- k) zapewnienie właściwej koordynacji działań z Agencją Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.

▼B

3. W skład komórki kierownika procesu realizacji wchodzi ugrupowania zainteresowanych stron zaangażowanych w działalność operacyjną lub poszczególne zainteresowane strony, w tym pochodzące z krajów trzecich, zgodnie z warunkami określonymi w odpowiednich unijnych programach finansowania. Zainteresowane strony zaangażowane w działalność operacyjną mogą wejść w skład komórki kierownika procesu realizacji za pośrednictwem struktur FAB.

4. Komórka kierownika procesu realizacji musi wykazać m.in. zdolność do:

- a) reprezentowania zainteresowanych stron zaangażowanych w działalność operacyjną, od których wymaga się wdrażania wspólnych projektów;
- b) zarządzania wielonarodowymi programami wdrożeniowymi;
- c) rozumienia mechanizmów finansowania i zarządzania programami finansowania; oraz
- d) wykorzystywania istniejących struktur w celu zapewnienia udziału wszystkich zainteresowanych stron zaangażowanych w działalność operacyjną.

5. Wybór przez Komisję członków komórki kierownika procesu realizacji odbywa się w drodze przyznania partnerstwa ramowego zawartego w następstwie zaproszenia do składania wniosków zgodnie z art. 178 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 1268/2012 z dnia 29 października 2012 r. w sprawie zasad stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 966/2012 w sprawie zasad finansowych mających zastosowanie do budżetu ogólnego Unii⁽¹⁾ (zasady stosowania). W zaproszeniu do składania wniosków określone są cele, wymogi i kryteria wyboru członków komórki kierownika procesu realizacji zgodnie z zasadami stosowania. Komitet ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej jest informowany o procesie wyboru komórki kierownika procesu realizacji.

6. Członkowie komórki kierownika procesu realizacji powinni przeprowadzić co najmniej jeden projekt wdrożeniowy lub jego część.

7. Komórka kierownika procesu realizacji zawiera odpowiednie porozumienia o współpracy z menedżerem sieci, wspólnym przedsięwzięciem SESAR i siłami zbrojnymi. Odpowiednie porozumienia o współpracy są przedkładane do zatwierdzenia przez Komisję. Współpraca opiera się na następujących zasadach:

⁽¹⁾ Dz.U. L 362 z 31.12.2012, s. 1.

▼B

a) komórka kierownika procesu realizacji i menedżer sieci współpracują ze sobą, aby uniknąć powielania lub konkurencji podczas wykonywania swoich zadań, w szczególności w odniesieniu do aspektów realizacji mających wpływ na infrastrukturę sieci, organizację przestrzeni powietrznej i skuteczność działania, a także zgodność z planem strategicznym sieci i planem operacyjnym sieci; ponadto menedżer sieci w ramach swojego mandatu wspiera członków komórki kierownika procesu realizacji zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. i) i art. 4 ust. 3 lit. b) rozporządzenia (UE) nr 677/2011;

b) komórka kierownika procesu realizacji współpracuje ze wspólnym przedsięwzięciem SESAR w celu zapewnienia niezbędnych powiązań między działalnością badawczą, rozwojową, innowacyjną i weryfikacyjną w ramach SESAR i realizacją systemu SESAR oraz konsultuje się ze wspólnym przedsięwzięciem SESAR w sprawie priorytetów i postępu dokonanego w trakcie fazy opracowywania na temat kwestii dotyczących industrializacji i w celu zapewnienia zgodności z centralnym planem ATM;

c) komórka kierownika procesu realizacji koordynuje działalność z siłami zbrojnymi, aby uniknąć niekorzystnych skutków dla krajowych i wspólnych zdolności obronnych.

8. Przy podejmowaniu decyzji, które mogą mieć wpływ na działalność podmiotów określonych w ust. 7, komórka kierownika procesu realizacji w należyтым stopniu bierze pod uwagę opinie tych podmiotów.

9. W przypadku różnicy poglądów między komórką kierownika procesu realizacji i podmiotami, o których mowa w ust. 7, komórka kierownika procesu realizacji przedkłada sprawę do decyzji Komisji. Komórka kierownika procesu realizacji stosuje się do jej decyzji.

10. Komórka kierownika procesu realizacji zwraca się o pomoc do przedstawicieli przemysłu wytwórczego, korzystając z porozumień o współpracy, o których Komisja jest informowana, w celu otrzymania m.in. informacji na temat industrializacji produktów.

11. W zależności od dostępności funduszy i zgodnie z warunkami określonymi w odpowiednim unijnym programie finansowania Komisja zapewnia wsparcie finansowe komórce kierownika procesu realizacji wyłącznie w celu wykonania zadań określonych w ust. 2.

*Artykuł 10***Szczebel wdrożenia**

1. Szczebel wdrożenia obejmuje projekty wdrożeniowe wybrane przez Komisję w celu wdrożenia wspólnych projektów zgodnie z programem realizacji.

2. Komisja dokonuje wyboru projektów wdrożeniowych w drodze zaproszenia do składania wniosków w celu wdrożenia programu realizacji i zgodnie z zasadami i procedurami określonymi w odpowiednich unijnych programach finansowania.

▼B

3. W propozycjach dotyczących projektów wdrożeniowych należy wziąć pod uwagę stopień zaawansowania procesów ich industrializacji, opierając się na informacjach przekazanych przez przemysł wytwórczy, w szczególności dotyczących wpływu projektów wdrożeniowych na dotychczasowe systemy ATM, wykonalność techniczną, oszacowanie kosztów i plany działania w zakresie rozwiązań technicznych.

4. Projekty wdrożeniowe i ich wykonanie muszą spełniać warunki uzgodnione z Komisją.

*SEKCJA 2****Program realizacji*****▼M1***Artykuł 11***Cel i treść**

1. Program realizacji powinien zawierać kompleksowy i usystematyzowany plan prac obejmujący wszystkie działania, jakie są konieczne w celu wdrożenia technologii, procedur i najlepszych praktyk wymaganych dla wdrożenia wspólnych projektów. W programie realizacji określa się narzędzia technologiczne pomocne we wdrażaniu wspólnych projektów.

2. W programie realizacji określa się sposób synchronizacji wdrażania wspólnych projektów z siecią EATMN, biorąc pod uwagę lokalne wymogi i ograniczenia operacyjne.

3. Program realizacji stanowi odniesienie dla wszystkich stron zaangażowanych w działalność operacyjną, zobowiązanych do wdrażania wspólnych projektów oraz na szczeblu zarządzania i wdrożenia. Strony zaangażowane w działalność operacyjną przekazują komórce kierownika procesu realizacji istotne informacje dotyczące wdrażania programu realizacji. Program realizacji jest elementem ramowej umowy o partnerstwie, więc wszyscy beneficjenci są zobowiązani do jego wdrożenia.

▼B*Artykuł 12***Ustanowienie i wdrożenie**

1. Komórka kierownika procesu realizacji przedkłada Komisji do zatwierdzenia projekt programu realizacji i wszelkie propozycje dotyczące wprowadzenia w nim zmian.

2. Komórka kierownika procesu realizacji koordynuje działania obejmujące przygotowanie propozycji programu realizacji lub propozycji wprowadzenia w nim zmian z menedżerem sieci, wspólnym przedsięwzięciem SESAR i siłami zbrojnymi zgodnie z art. 9 ust. 7.

3. Po przyjęciu każdego wspólnego projektu Komisja zleca komórce kierownika procesu realizacji dostosowanie programu realizacji.

*SEKCJA 3***Zachęty***Artykuł 13***Finansowanie unijne**

1. Unijne finansowanie wspierające realizację systemu SESAR koncentruje się na projektach wdrożeniowych określonych w art. 10, zakwalifikowanych do finansowania przez Unię zgodnie z zasadami i procedurami odpowiednich unijnych programów finansowania.
2. Komisja zawiera porozumienia umowne obejmujące projekty wdrożeniowe zakwalifikowane do przyznania dofinansowania unijnego. W porozumieniach tych określa się kary za niewykonanie programu realizacji i projektów wdrożeniowych.

*Artykuł 14***Inne zachęty**

1. Zachęty zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1794/2006 i rozporządzeniem (UE) nr 691/2010 dotyczącym wdrażania systemu SESAR można określić podczas ustanawiania wspólnych projektów.
2. Dofinansowanie unijne przyznane zgodnie z art. 13 traktuje się jako „inny przychód” zgodnie z art. 2 lit. k) rozporządzenia (WE) nr 1794/2006.

ROZDZIAŁ IV

PRZEPISY KOŃCOWE*Artykuł 15***Przegląd**

Komisja przeprowadza przegląd wdrożenia wspólnych projektów pod koniec drugiego okresu odniesienia określonego w art. 7 rozporządzenia (UE) nr 691/2010.

*Artykuł 16***Wejście w życie**

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

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