

Το έγγραφο αυτό συνιστά βοήθημα τεκμηρίωσης και δεν δεσμεύει τα κοινοτικά όργανα

► **B**

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 29/2009 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**της 16ης Ιανουαρίου 2009**

**σχετικά με τον καθορισμό απαιτήσεων για τις υπηρεσίες ζεύξης δεδομένων στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό**

**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

(ΕΕ L 13 της 17.1.2009, σ. 3)

Διορθώνεται από:

► **C1**

Διορθωτικό ΕΕ L 104 της 24.4.2009, σ. 58 (29/2009)



## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 29/2009 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 16ης Ιανουαρίου 2009

σχετικά με τον καθορισμό απαιτήσεων για τις υπηρεσίες ζεύξης δεδομένων στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα) <sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 3 παράγραφος 1,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (κανονισμός-πλαίσιο) <sup>(2)</sup>, και ιδίως το άρθρο 8 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η παρατηρούμενη και αναμενόμενη αύξηση της αεροπορικής κίνησης στην Ευρώπη απαιτεί εκ παραλλήλου αυξημένη ικανότητα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας. Ως εκ τούτου, χρειάζονται επιχειρησιακές βελτιώσεις, ιδίως για να βελτιωθεί η απόδοση των επικοινωνιών μεταξύ ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και χειριστών. Τα κανάλια φωνητικών επικοινωνιών παρουσιάζουν βαθμιαία συμφόρηση και πρέπει να συμπληρωθούν από επικοινωνίες ζεύξης δεδομένων αέρος-εδάφους.
- (2) Ορισμένες μελέτες και δοκιμές που πραγματοποιήθηκαν στην Κοινότητα και τον Eurocontrol επιβεβαίωσαν ότι οι υπηρεσίες ζεύξης δεδομένων μπορούν να προσφέρουν πρόσθετη ικανότητα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας. Οι υπηρεσίες αυτές πρέπει να εισαχθούν με συντονισμένο τρόπο, ώστε να αποφέρουν τα μέγιστα δυνατά οφέλη.
- (3) Ο Eurocontrol έχει λάβει εντολή, σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, να εκπονήσει τις απαιτήσεις για τη συντονισμένη εισαγωγή των υπηρεσιών ζεύξης δεδομένων. Ο παρών κανονισμός βασίζεται στη σχετική έκθεση εντολής της 19ης Οκτωβρίου 2007.
- (4) Ο παρών κανονισμός δεν καλύπτει στρατιωτικές επιχειρήσεις και στρατιωτική εκπαίδευση, όπως αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004.
- (5) Η έγκαιρη εισαγωγή των υπηρεσιών ζεύξης δεδομένων για τη συμπλήρωση των φωνητικών επικοινωνιών, σε φάση πλεύσης, μεταξύ ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας και χειριστή προβλέπεται στο Γενικό Πρόγραμμα για τη Διαχείριση της Εναέριας Κυκλοφορίας στην Ευρώπη (Γενικό Πρόγραμμα ATM), το οποίο προέκυψε από τη φάση καθορισμού του έργου SESAR, βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 219/2007 του Συμβουλίου, της 27ης Φεβρουαρίου 2007, σχετικά με τη σύσταση κοινής επιχείρησης για την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού συστήματος νέας γενιάς για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR) <sup>(3)</sup>.
- (6) Οι υπηρεσίες ζεύξης δεδομένων πρέπει να εισαχθούν σε συνεχή και ομοιογενή τμήματα του εναερίου χώρου του ενιαίου ευρω-

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 26.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1.

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 64 της 2.3.2007, σ. 1.

## ▼ B

παϊκού ουρανού, αρχής γενομένης από τον ανώτερο εναέριο χώρο που παρουσιάζει υψηλή πυκνότητα. Δεδομένης της σημασίας των υπηρεσιών ζεύξης δεδομένων στην περαιτέρω ανάπτυξη του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (στο εξής «EATMN»), η χρήση τους πρέπει να επεκταθεί βαθμιαία στο μεγαλύτερο μέρος του εναερίου χώρου του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, όπως ορίζει το άρθρο 1 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και τη χρήση του εναερίου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για τον εναέριο χώρο») <sup>(1)</sup>.

- (7) Σημαντικός αριθμός υπηρεσιών ζεύξης δεδομένων έχουν καθορισθεί από τη Διεθνή Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (στο εξής «ΔΟΠΑ») και τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Εξοπλισμού Πολιτικής Αεροπορίας (στο εξής «Eurocae»). Πρέπει να εισαχθούν υποχρεωτικά μόνον οι υπηρεσίες που έχουν δεόντως επικυρωθεί από τον Eurocontrol, με βάση τα πρότυπα των οργανισμών αυτών.
- (8) Η αύξηση της κυκλοφοριακής χωρητικότητας χάρη στις υπηρεσίες ζεύξης δεδομένων εξαρτάται από το ποσοστό των πτήσεων που εκτελούνται με δυνατότητα ζεύξης δεδομένων. Σημαντικό ποσοστό πτήσεων, τουλάχιστον το 75 %, πρέπει να είναι ανάλογα εξοπλισμένες, ώστε να επιτραπεί επαρκής αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας.
- (9) Οι αερομεταφορείς χρειάζονται αρκετό χρόνο για να εξοπλίσουν τα αεροσκάφη τους, είτε αυτά είναι νέα είτε παλαιά, με τις νέες δυνατότητες. Αυτό πρέπει να ληφθεί υπόψη για τον καθορισμό των προθεσμιών για την υποχρεωτική εγκατάσταση του εξοπλισμού.
- (10) Ορισμένα αεροσκάφη, κυρίως εκείνα των μεγάλων υπερπόντιων αποστάσεων, έχουν ήδη εξοπλισθεί με δυνατότητα ζεύξης δεδομένων, στην οποία χρησιμοποιούνται πρότυπα που είναι γνωστά ως μελλοντικά συστήματα εναέριας κυκλοφορίας [Future Air Navigation Systems (FANS)] 1/A. Από οικονομική άποψη δεν θα ήταν δικαιολογημένο να υποχρεωθούν οι αερομεταφορείς να εγκαταστήσουν στα αεροσκάφη αυτά και άλλο εξοπλισμό ζεύξης δεδομένων ώστε να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού. Πιο μακροπρόθεσμα, ωστόσο, πρέπει να επιτευχθεί σύγκλιση μεταξύ των τεχνικών λύσεων που χρησιμοποιούνται στις υπερπόντιες πτήσεις και εκείνων που καθορίζει ο παρών κανονισμός. Πρέπει επομένως να καθορισθεί εν προκειμένω κατάλληλη ημερομηνία.
- (11) Οι προϋποθέσεις αναχώρησης αεροσκαφών με συστατικά στοιχεία ζεύξης δεδομένων, τα οποία προσωρινά δεν είναι σε λειτουργία, πρέπει να καθορισθούν στον ισχύοντα κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού που απαιτείται βάσει του παραρτήματος III του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας <sup>(2)</sup> και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ <sup>(3)</sup>, και των εκτελεστικών κανόνων του.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 20.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 4.

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1.

## ▼ B

- (12) Πρέπει να καθορισθούν κριτήρια εξαίρεσης, ιδίως για οικονομικούς ή επιτακτικούς τεχνικούς λόγους, βάσει των οποίων θα επιτρέπεται κατ' εξαίρεση στους αερομεταφορείς να μην εξοπλίζουν συγκεκριμένους τύπους αεροσκαφών με δυνατότητα ζεύξης δεδομένων.
- (13) Τα κρατικά αεροσκάφη μεταφορικού τύπου αντιπροσωπεύουν τη μεγαλύτερη κατηγορία κρατικών αεροσκαφών που πετούν στο πλαίσιο της γενικής εναέριας κυκλοφορίας στον εναέριο χώρο, στον οποίο εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός. Όταν τα κράτη μέλη αποφασίζουν να εξοπλίζονται τα νέα αεροσκάφη αυτού του τύπου με δυνατότητα ζεύξης δεδομένων βάσει προτύπων που δεν σχετίζονται ειδικά με στρατιωτικές επιχειρησιακές απαιτήσεις, πρέπει να εφαρμόζουν τεχνικές λύσεις συμβατές με τον παρόντα κανονισμό.
- (14) Η ομοιόμορφη εφαρμογή, εντός του εναέριου χώρου του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, ειδικών διαδικασιών σχετικών με τη χρήση ζεύξης δεδομένων είναι καίριας σημασίας για την επίτευξη διαλειτουργικότητας και αδιάλειπτης πτητικής λειτουργίας.
- (15) Η ΔΟΠΑ έχει καθορίσει θεματική διαχείριση (στο εξής «CM») τυποποιημένων εφαρμογών αέρος-εδάφους και επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων ελεγκτή-χειριστή (στο εξής «CPDLC») για την εισαγωγή υπηρεσιών ζεύξης δεδομένων. Οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και οι αερομεταφορείς πρέπει να υποστηρίξουν τις εφαρμογές αυτές και να χρησιμοποιούν κοινό σύνολο τυποποιημένων μηνυμάτων, ώστε να εξασφαλίζονται διατεματικές και διαλειτουργικές εφαρμογές υπηρεσιών ζεύξης δεδομένων.
- (16) Για την ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ εφαρμογών αέρος-εδάφους είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν αρκετά πρωτόκολλα επικοινωνιών. Ωστόσο, πρέπει να εφαρμόζεται ένα κοινό σύνολο τουλάχιστον στο έδαφος, ώστε να εξασφαλίζεται διαλειτουργικότητα στο σύνολο του εναέριου χώρου όπου εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός. Τα πρωτόκολλα που έχει ορίσει η ΔΟΠΑ με βάση το δίκτυο αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών (στο εξής «ATN») και ο τρόπος λειτουργίας 2 υψίσυχνης ψηφιακής ζεύξης (στο εξής «VDL 2») θεωρούνται σήμερα ως η μόνη επικυρωμένη λύση για εναρμονισμένη χρήση. Τα κράτη μέλη πρέπει επομένως να εξασφαλίσουν τη δυνατότητα χρήσης αυτής της λύσης.
- (17) Οι συμπληρωματικές περιφερειακές διαδικασίες της ΔΟΠΑ που εφαρμόζονται στην Ευρώπη υπόκεινται προς το παρόν σε τροποποίηση, ώστε να καταστεί δυνατή η υποχρεωτική φορά συστημάτων ζεύξης δεδομένων στον εναέριο χώρο ορισμένων κρατών μελών.
- (18) Αερομεταφορείς και πάροχοι υπηρεσιών επικοινωνιών για ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ εφαρμογών αέρος-εδάφους πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν πρωτόκολλα διαφορετικά από τα ATN/VDL 2. Τα πρωτόκολλα αυτά πρέπει όμως να πληρούν κατάλληλες απαιτήσεις, οι οποίες θα εξασφαλίζουν διατεματική διαλειτουργικότητα μεταξύ μονάδων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και αεροσκαφών.
- (19) Οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας (στο εξής «ATS») επιτρέπεται να επιλέξουν να στηρίζονται σε άλλους φορείς για την παροχή επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων αέρος-εδάφους. Για την ενδεδειγμένη ασφάλεια, προστασία και απόδοση των συστημάτων αυτών, πρέπει στην περίπτωση αυτή να συναφθούν συμφωνίες επιπέδου εξυπηρέτησης μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών.
- (20) Για να εξασφαλισθεί διατεματική διαλειτουργικότητα των υπηρεσιών ζεύξης δεδομένων, τα αεροσκάφη και οι μονάδες ATS που διαθέτουν δυνατότητα ζεύξης δεδομένων πρέπει να αποκαθιστούν επικοινωνίες ζεύξης δεδομένων ανεξαρτήτως των ρυθμίσεων μεταξύ αερομεταφορέων και παρόχων ATS, ώστε να καθί-

**▼ B**

στανται δυνατές οι υπηρεσίες επικοινωνιών αέρος-εδάφους. Πρέπει επομένως να ληφθούν κατάλληλα μέτρα προς το σκοπό αυτό.

- (21) Οι πληροφορίες σχετικά με τη δυνατότητα ζεύξης δεδομένων των πτήσεων πρέπει να περιλαμβάνονται στο σχέδιο πτήσης, να υποβάλλονται σε επεξεργασία και να διαβιβάζονται μεταξύ των μονάδων ATS. Οι πληροφορίες προώθησης σύνδεσης που επιτρέπουν τη χρήση εφαρμογών ζεύξης δεδομένων αέρος-εδάφους και η δυνατότητα της επόμενης μονάδας ATS να αρχίσει την ανταλλαγή δεδομένων με το αεροσκάφος πρέπει επίσης να υποβάλλονται σε επεξεργασία και να διαβιβάζονται μεταξύ μονάδων ATS.
- (22) Πρέπει να ληφθούν μέτρα από τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας και άλλους φορείς παροχής υπηρεσιών επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων αέρος-εδάφους, ώστε να επιτυγχάνεται κατάλληλη προστασία στην ανταλλαγή πληροφοριών.
- (23) Η ποιότητα εξυπηρέτησης των επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων αέρος-εδάφους πρέπει να παρακολουθείται τακτικά από τους παρόχους ATS.
- (24) Πρέπει να χρησιμοποιείται κοινό σύστημα διεθυνσιοδότησης για τη μονοσήμαντη ταυτοποίηση όλων των σταθμών αέρος και εδάφους που συμμετέχουν στις ανταλλαγές ζεύξης δεδομένων.
- (25) Προκειμένου να διατηρήσουν ή να ενισχύσουν τα υφιστάμενα επίπεδα ασφάλειας των δραστηριοτήτων, τα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίζουν ότι τα ενδιαφερόμενα μέρη προβαίνουν σε εκτίμηση της ασφάλειας, η οποία περιλαμβάνει διαδικασίες ταυτοποίησης κινδύνων, εκτίμησης της επικινδυνότητας και μετριάσμού της επικινδυνότητας.
- (26) Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 3 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004, οι κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα περιγράφουν τις ειδικές διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης που πρέπει να χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας των συστατικών στοιχείων, καθώς και για τον έλεγχο των συστημάτων.
- (27) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής ενιαίου ουρανού,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

*Άρθρο 1*

**Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής**

1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει απαιτήσεις για τη συντονισμένη εισαγωγή υπηρεσιών ζεύξης δεδομένων με βάση επικοινωνίες δεδομένων αέρος-εδάφους από σημείο σε σημείο, όπως ορίζει το σημείο 5 του άρθρου 2.
2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε:
  - α) συστήματα επεξεργασίας δεδομένων πτήσης, τα συστατικά τους στοιχεία και συναφείς διαδικασίες, καθώς και σε συστήματα διεπαφής ανθρώπου-μηχανής, τα συστατικά τους στοιχεία και συναφείς διαδικασίες για την εξυπηρέτηση των μονάδων ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας που παρέχουν υπηρεσίες στη γενική εναέρια κυκλοφορία·
  - β) αερομεταφερόμενα συστατικά στοιχεία και συναφείς διαδικασίες εναέριας διεπαφής ανθρώπου-μηχανής·
  - γ) συστήματα επικοινωνιών αέρος-εδάφους, τα συστατικά τους στοιχεία και συναφείς διαδικασίες.
3. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε όλες τις πτήσεις που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο της γενικής εναέριας κυκλοφορίας σύμφωνα

**▼ B**

με τους κανόνες πτήσης με όργανα εντός του εναερίου χώρου άνω του FL 285 που καθορίζεται στο παράρτημα I μέρος A.

Επιπλέον, θα εφαρμόζεται, από 5ης Φεβρουαρίου 2015, σε όλες τις πτήσεις που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο της γενικής εναέριας κυκλοφορίας σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα εντός του εναερίου χώρου άνω του FL 285 που καθορίζεται στο παράρτημα I μέρος B.

4. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας (στο εξής «πάροχοι ATS») που εξυπηρετούν τη γενική εναέρια κυκλοφορία εντός του εναερίου χώρου κατά την παράγραφο 3 και σύμφωνα με τις σχετικές ημερομηνίες έναρξης εφαρμογής.

*Άρθρο 2***Ορισμοί**

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται οι ορισμοί του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004.

Νοούνται επίσης ως:

1. «υπηρεσία ζεύξης δεδομένων», σύνολο σχετικών με τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας συναλλαγών, υποστηριζόμενων από επικοινωνίες ζεύξης δεδομένων αέρος-εδάφους, οι οποίες έχουν σαφώς καθορισμένο επιχειρησιακό σκοπό και αρχίζουν και λήγουν σε επιχειρησιακό συμβάν·
2. «φορέας εκμετάλλευσης», οποιοδήποτε πρόσωπο, οργανισμός ή επιχείρηση που συμμετέχει ή προσφέρεται να συμμετάσχει στην εκμετάλλευση αεροσκαφών·
3. «μονάδα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας», (στο εξής «μονάδα ATS»), η στρατιωτική ή πολιτική μονάδα που είναι αρμόδια για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας·
4. «συμφωνία επιπέδου εξυπηρέτησης», το τμήμα της σύμβασης εξυπηρέτησης μεταξύ οργανισμών, στο οποίο συμφωνείται ορισμένο επίπεδο εξυπηρέτησης, και ιδίως όσον αφορά την ποιότητα και τις επιδόσεις της υπηρεσίας επικοινωνιών δεδομένων·
5. «διασημειακή επικοινωνία δεδομένων αέρος-εδάφους», αμφίδρομη επικοινωνία μεταξύ αεροσκάφους και επίγειου φορέα επικοινωνιών, η οποία βασίζεται σε σύνολο καταναμημένων λειτουργιών, ώστε να επιτυγχάνεται:
  - α) η μετάδοση και η λήψη δυφιακών πλαισίων ανερχόμενης και κατερχόμενης ζεύξης μέσω κινητής ζεύξης δεδομένων μεταξύ συστημάτων επικοινωνίας εδάφους και αεροσκάφους·
  - β) η μετάδοση και η λήψη μονάδων δεδομένων μεταξύ συστημάτων εδάφους και αεροσκάφους που φιλοξενούν εφαρμογές αέρος-εδάφους, με:
    - i) την αναμετάδοση μονάδων δεδομένων μέσω επίγειων διαδρομών επικοινωνιών και κινητών ζεύξεων δεδομένων·
    - ii) συνεργατικούς μηχανισμούς και στα δύο τέρματα για τη μεταβίβαση μονάδων δεδομένων·
6. «κρατικό αεροσκάφος», οποιοδήποτε αεροσκάφος χρησιμοποιείται για τις ανάγκες του στρατού, των τελωνείων ή της αστυνομίας·
7. «κρατικό αεροσκάφος μεταφορικού τύπου», κρατικό αεροσκάφος με σταθερά πτερύγια που προορίζεται για τη μεταφορά προσώπων ή/και φορτίων·
8. «εφαρμογή αέρος-εδάφους», σύνολο συνεργατικών λειτουργιών αέρος-εδάφους για την υποστήριξη της εξυπηρέτησης της εναέριας κυκλοφορίας·

**▼ B**

9. «διατερματική επικοινωνία», η μετάδοση πληροφοριών μεταξύ διομότημων εφαρμογών αέρος-εδάφους·
10. «επικοινωνία αέρος-εδάφους», αμφίδρομη επικοινωνία μεταξύ συστημάτων επικοινωνιών εδάφους και αεροσκάφους·
11. «πολιτική ασφάλειας», σύνολο στόχων, κανόνων δεοντολογίας για χρήστες και διοικητικούς υπαλλήλους, και απαιτήσεις για τη διάρθρωση και τη διαχείριση συστήματος που έχουν μελετηθεί συνολικά για τη διαφύλαξη συστημάτων και επικοινωνιακών πόρων σχετικών με την παροχή υπηρεσιών ζεύξης δεδομένων από έκνομες ενέργειες·
12. «διευθυνσιοδότηση», πληροφορία σχετική με τη διεύθυνση συστήματος ή δικτύου ενός φορέα που συμμετέχει στην επικοινωνία ζεύξης δεδομένων αέρος-εδάφους, η οποία καθιστά δυνατό τη μονοσήμαντη ταυτοποίηση του φορέα·
13. «ολοκληρωμένο σύστημα επεξεργασίας αρχικού σχεδίου πτήσης», (στο εξής «ΟΣΕΑΣΠ»), σύστημα στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, μέσω του οποίου παρέχεται στον εναέριο χώρο που καλύπτεται από τον παρόντα κανονισμό κεντρική υπηρεσία επεξεργασίας προγραμματισμού και κατανομής των πτήσεων, η οποία συνίσταται στη λήψη, επικύρωση και κατανομή των σχεδίων πτήσης·
14. «ανενεργό», όσον αφορά συστατικό στοιχείο αεροσκάφους, είναι το συστατικό που δεν εκπληρώνει τον σκοπό για τον οποίο προορίζεται ή δεν λειτουργεί αδιαλείπτως εντός των λειτουργικών ορίων ή των ανοχών του.

*Άρθρο 3***Υπηρεσίες ζεύξης δεδομένων**

1. Οι πάροχοι ATS εξασφαλίζουν ότι οι μονάδες ATS που παρέχουν υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας μέσα στον αναφερόμενο στο άρθρο 1 παράγραφος 3 εναέριο χώρο έχουν την ικανότητα να παρέχουν και να εκμεταλλεύονται τις υπηρεσίες ζεύξης δεδομένων που καθορίζονται στο παράρτημα II.
2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 4 του παρόντος άρθρου, οι φορείς εκμετάλλευσης εξασφαλίζουν ότι αεροσκάφη, τα οποία εκτελούν τις αναφερόμενες στο άρθρο 1 παράγραφος 3 πτήσεις με ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας που εκδίδεται για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2011 ή μεταγενέστερα, έχουν την ικανότητα να λειτουργούν τις υπηρεσίες ζεύξης δεδομένων που καθορίζονται στο παράρτημα II.
3. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 4 του παρόντος άρθρου, οι φορείς εκμετάλλευσης εξασφαλίζουν ότι αεροσκάφη, τα οποία εκτελούν τις αναφερόμενες στο άρθρο 1 παράγραφος 3 πτήσεις με ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας που εκδίδεται για πρώτη φορά πριν από την 1η Ιανουαρίου 2011, έχουν την ικανότητα να εκμεταλλεύονται τις υπηρεσίες ζεύξης δεδομένων που καθορίζονται στο παράρτημα II από τις 5 Φεβρουαρίου 2015.
4. Οι παράγραφοι 2 και 3 δεν εφαρμόζονται σε:
  - α) αεροσκάφη με ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας που εκδίδεται για πρώτη φορά πριν από την 1η Ιανουαρίου 2014 και είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό ζεύξης δεδομένων με βάση τις απαιτήσεις ενός των εγγράφων Eurocae που καθορίζονται στο σημείο 10 του παραρτήματος III·
  - β) αεροσκάφη με ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας που έχει εκδοθεί για πρώτη φορά πριν από την 1η Ιανουαρίου 1998, τα οποία θα παύσουν να εκτελούν πτήσεις στον αναφερόμενο στο άρθρο 1 παράγραφος 3 εναέριο χώρο πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2017·
  - γ) κρατικά αεροσκάφη·

**▼ B**

δ) αεροσκάφη που εκτελούν πτήσεις στον αναφερόμενο στο άρθρο 1 παράγραφος 3 εναέριο χώρο για λόγους δοκιμής, παράδοσης ή συντήρησης ή με προσωρινά ανενεργά συστατικά στοιχεία ζεύξης δεδομένων με τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στον ισχύοντα κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού βάσει του σημείου 1 του παραρτήματος III του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και των εκτελεστικών κανόνων του.

5. Τα κράτη μέλη, τα οποία αποφασίζουν να εξοπλίσουν τα νέα κρατικά αεροσκάφη μεταφορικού τύπου που θα τεθούν σε λειτουργία από την 1η Ιανουαρίου 2014 με δυνατότητα ζεύξης δεδομένων βάσει προτύπων που δεν αφορούν ειδικά στρατιωτικές επιχειρησιακές απαιτήσεις, εξασφαλίζουν ότι τα εν λόγω αεροσκάφη έχουν την ικανότητα να εκμεταλλεύονται τις υπηρεσίες ζεύξης δεδομένων που καθορίζονται στο παράρτημα II.

*Άρθρο 4***Συναφείς διαδικασίες**

Οι πάροχοι ATS υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και οι φορείς εκμετάλλευσης, οι οποίοι χρησιμοποιούν υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας υποστηριζόμενες από τις υπηρεσίες ζεύξης δεδομένων που καθορίζονται στο παράρτημα II, εφαρμόζουν κοινές τυποποιημένες διαδικασίες σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του Οργανισμού Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας (στο εξής «ΔΟΠΑ») για:

1. την αποκατάσταση των επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων ελεγκτή-χειριστή (στο εξής «CPDLC»)
2. την ανταλλαγή επιχειρησιακών μηνυμάτων CPDLC
3. τη μεταβίβαση της CPDLC
4. την προσωρινή διακοπή της χρήσης αιτήσεων των χειριστών για CPDLC
5. αστοχία και διακοπή της CPDLC
6. την ταξινόμηση των σχεδίων πτήσης ανάλογα με πληροφορίες σχετικές με τη δυνατότητα ζεύξης δεδομένων.

*Άρθρο 5***Υποχρεώσεις των παρόχων ATS για τις επικοινωνίες ζεύξης δεδομένων**

1. Οι πάροχοι ATS εξασφαλίζουν ότι τα αναφερόμενα στο άρθρο 1 παράγραφος 2 επίγεια συστήματα και τα συστατικά στοιχεία τους υποστηρίζουν τις εφαρμογές αέρος-εδάφους που ορίζονται στα πρότυπα της ΔΟΠΑ και καθορίζονται στα σημεία 2 και 3 του παραρτήματος III.

2. Οι πάροχοι ATS εξασφαλίζουν ότι στα αναφερόμενα στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο γ) επίγεια συστήματα και τα συστατικά στοιχεία τους εφαρμόζονται διατεματικές επικοινωνίες σύμφωνα με τις απαιτήσεις του μέρους A του παραρτήματος IV για την ανταλλαγή δεδομένων των εφαρμογών αέρος-εδάφους που ορίζονται στα πρότυπα της ΔΟΠΑ και καθορίζονται στα σημεία 2 και 3 του παραρτήματος III.

3. Οι πάροχοι ATS, οι οποίοι εξαρτώνται από άλλους οργανισμούς για την παροχή υπηρεσιών επικοινωνιών για ανταλλαγή δεδομένων με αεροσκάφη όσον αφορά εφαρμογές αέρος-εδάφους που ορίζονται στα πρότυπα της ΔΟΠΑ και καθορίζονται στα σημεία 2 και 3 του παραρτήματος III, εξασφαλίζουν ότι οι εν λόγω υπηρεσίες παρέχονται σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις συμφωνίας επιπέδου εξυπηρέτησης, η οποία προβλέπει ιδίως:

- α) περιγραφή των υπηρεσιών επικοινωνιών σύμφωνα με τις απαιτήσεις των υπηρεσιών ζεύξης δεδομένων που καθορίζονται στο παράρτημα II



**▼B**

β) περιγραφή της εφαρμοζόμενης πολιτικής ασφάλειας για την ασφάλεια της ανταλλαγής δεδομένων των εφαρμογών αέρος-εδάφους που ορίζονται στα πρότυπα της ΔΟΠΑ και καθορίζονται στα σημεία 2 και 3 του παραρτήματος III·

γ) τα σχετικά μέσα παρακολούθησης της ποιότητας εξυπηρέτησης και των επιδόσεων των υπηρεσιών επικοινωνιών.

4. Οι πάροχοι ATS προβαίνουν σε κατάλληλες ρυθμίσεις προκειμένου να εξασφαλίσουν ότι είναι δυνατή η ανταλλαγή δεδομένων με όλα τα αεροσκάφη, τα οποία εκτελούν πτήση στον εναέριο χώρο που είναι υπό τη δικαιοδοσία τους και διαθέτουν δυνατότητα ζεύξης δεδομένων σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη ενδεχόμενους περιορισμούς κάλυψης εξαιτίας της χρησιμοποιούμενης τεχνολογίας επικοινωνιών.

5. Οι πάροχοι ATS εφαρμόζουν στα συστήματά τους επεξεργασίας δεδομένων πτήσης διαδικασίες σύνδεσης, μεταβίβασης και αναγγελίας της επόμενης μονάδας επαφής μεταξύ μονάδων ATC σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1032/2006 της Επιτροπής<sup>(1)</sup> όσον αφορά τις απαιτήσεις για τα συστήματα αυτόματης ανταλλαγής δεδομένων πτήσης που υποστηρίζονται από υπηρεσίες ζεύξης δεδομένων.

6. Οι πάροχοι ATS παρακολουθούν την ποιότητα εξυπηρέτησης των υπηρεσιών επικοινωνιών και ελέγχουν τις επιδόσεις τους με βάση το απαιτούμενο επίπεδο επιδόσεων για το υπό τη δικαιοδοσία τους επιχειρησιακό περιβάλλον.

*Άρθρο 6***Υποχρεώσεις των φορέων εκμετάλλευσης για τις επικοινωνίες ζεύξης δεδομένων**

1. Οι φορείς εκμετάλλευσης εξασφαλίζουν ότι τα αεροφερόμενα συστήματα που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο γ) και τα εγκατεστημένα στα αεροσκάφη τους συστατικά στοιχεία τους που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφοι 2 και 3 υποστηρίζουν τις εφαρμογές αέρος-εδάφους που ορίζονται στα πρότυπα της ΔΟΠΑ και καθορίζονται στα σημεία 2 και 3 του παραρτήματος III.

2. Οι φορείς εκμετάλλευσης εξασφαλίζουν ότι στα αερομεταφερόμενα συστήματα που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο γ) και τα εγκατεστημένα στα αεροσκάφη τους συστατικά στοιχεία τους που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφοι 2 και 3 εφαρμόζονται διατηρηματικές επικοινωνίες σύμφωνα με τις απαιτήσεις του μέρους Α του παραρτήματος IV για την ανταλλαγή δεδομένων των εφαρμογών αέρος-εδάφους που ορίζονται στα πρότυπα της ΔΟΠΑ και καθορίζονται στα σημεία 2 και 3 του παραρτήματος III.

3. Οι φορείς εκμετάλλευσης εξασφαλίζουν ότι στα αερομεταφερόμενα συστήματα που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο γ) και τα εγκατεστημένα στα αεροσκάφη τους συστατικά στοιχεία τους που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφοι 2 και 3 εφαρμόζονται επικοινωνίες αέρος-εδάφους σύμφωνα με τις απαιτήσεις μέρος Β ή Γ του παραρτήματος IV για την ανταλλαγή δεδομένων των εφαρμογών αέρος-εδάφους που ορίζονται στα πρότυπα της ΔΟΠΑ και καθορίζονται στα σημεία 2 και 3 του παραρτήματος III.

4. Οι αναφερόμενοι στην παράγραφο 3 φορείς εκμετάλλευσης προβαίνουν σε κατάλληλες ρυθμίσεις, ώστε να εξασφαλίσουν ότι είναι δυνατή η ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ των αεροσκαφών τους που διαθέτουν δυνατότητα ζεύξης δεδομένων και όλων των μονάδων ATS οι οποίες ενδεχομένως ελέγχουν τις πτήσεις των αεροσκαφών αυτών εντός του εναερίου χώρου που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 3, λαμβάνοντας υπόψη τους πιθανούς περιορισμούς κάλυψης που χαρακτηρίζουν τη χρησιμοποιούμενη τεχνολογία επικοινωνιών.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 186 της 7.7.2006, σ. 27.



### Άρθρο 7

#### Γενικές υποχρεώσεις των κρατών μελών για τις επικοινωνίες ζεύξης δεδομένων

1. Τα κράτη μέλη, τα οποία έχουν ορίσει παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας εντός του εναερίου χώρου που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 3, εξασφαλίζουν ότι οι υπηρεσίες επικοινωνιών αέρος-εδάφους με βάση τις απαιτήσεις του μέρους Β του παραρτήματος IV διατίθενται στους φορείς εκμετάλλευσης των αεροσκαφών που εκτελούν πτήσεις εντός του εναερίου χώρου υπό τη δικαιοδοσία τους για την ανταλλαγή δεδομένων των εφαρμογών αέρος-εδάφους που ορίζονται στα πρότυπα της ΔΟΠΑ και καθορίζονται στα σημεία 2 και 3 του παραρτήματος III, λαμβάνοντας υπόψη τους πιθανούς περιορισμούς κάλυψης που χαρακτηρίζουν τη χρησιμοποιούμενη τεχνολογία επικοινωνιών.
2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας και άλλοι φορείς παροχής υπηρεσιών επικοινωνιών ασκούν κατάλληλη πολιτική ασφάλειας για την ανταλλαγή δεδομένων των υπηρεσιών ζεύξης δεδομένων που ορίζονται στο παράτημα II, ιδίως με την εφαρμογή κοινών κανόνων ασφάλειας για την προστασία των κατανεμημένων υλικών πόρων που υποστηρίζουν αυτές τις ανταλλαγές δεδομένων.
3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι εφαρμόζονται εναρμονισμένες διαδικασίες για τη διαχείριση της διευθυνσιοδότησης, ώστε να ταυτοποιούνται μονοσήμαντα τα εναέρια και επίγεια συστήματα επικοινωνιών που υποστηρίζουν τις ανταλλαγές δεδομένων των εφαρμογών αέρος-εδάφους που ορίζονται στα πρότυπα της ΔΟΠΑ και καθορίζονται στα σημεία 2 και 3 του παραρτήματος III.

### Άρθρο 8

#### Επικοινωνία ζεύξης δεδομένων για κρατικά αεροσκάφη μεταφορικού τύπου

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα αναφερόμενα στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο γ) αεροφερόμενα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία τους που είναι εγκατεστημένα στα κρατικά αεροσκάφη μεταφορικού τύπου που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 5 υποστηρίζουν τις εφαρμογές αέρος-εδάφους που ορίζονται στα πρότυπα της ΔΟΠΑ και καθορίζονται στα σημεία 2 και 3 του παραρτήματος III.
2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι στα αναφερόμενα στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο γ) αεροφερόμενα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία τους που είναι εγκατεστημένα στα κρατικά αεροσκάφη μεταφορικού τύπου που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 5 εφαρμόζονται διαταρματικές επικοινωνίες σύμφωνα με τις απαιτήσεις του μέρους Α του παραρτήματος IV για την ανταλλαγή δεδομένων των εφαρμογών αέρος-εδάφους που ορίζονται στα πρότυπα της ΔΟΠΑ και καθορίζονται στα σημεία 2 και 3 του παραρτήματος III.
3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι στα αναφερόμενα στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο γ) αερομεταφερόμενα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία τους που είναι εγκατεστημένα στα κρατικά αεροσκάφη μεταφορικού τύπου που αναφέρονται στην παράγραφο 5 του άρθρου 3 εφαρμόζονται επικοινωνίες αέρος-εδάφους σύμφωνα με τις απαιτήσεις του μέρους Β ή Γ του παραρτήματος IV για την ανταλλαγή δεδομένων των εφαρμογών αέρος-εδάφους που ορίζονται στα πρότυπα της ΔΟΠΑ και καθορίζονται στα σημεία 2 και 3. του παραρτήματος III.

**▼ B***Άρθρο 9***Υποχρεώσεις των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας και άλλων οτοτήτων για τις επικοινωνίες ζεύξης δεδομένων**

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας και άλλοι φορείς που παρέχουν υπηρεσίες επικοινωνιών για τις ανταλλαγές δεδομένων των εφαρμογών αέρος-εδάφους που ορίζονται στα πρότυπα της ΔΟΠΑ και καθορίζονται στα σημεία 2 και 3 του παραρτήματος III εξασφαλίζουν ότι στα αναφερόμενα στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο γ) επίγεια συστήματα εφαρμόζονται επικοινωνίες αέρος-εδάφους σύμφωνα με τις απαιτήσεις του μέρους Β ή Γ του παραρτήματος IV.

*Άρθρο 10***Απαιτήσεις ασφάλειας πτήσεων**

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε να διασφαλίζεται ότι τυχόν αλλαγές στα αναφερόμενα στο άρθρο 1 παράγραφος 2 υπάρχοντα συστήματα ή η εισαγωγή νέων συστημάτων επέρχονται μόνο εφόσον έχει προηγηθεί εκ μέρους των ενδιαφερόμενων μερών εκτίμηση της ασφάλειας, η οποία περιλαμβάνει ταυτοποίηση κινδύνων, εκτίμηση επικινδυνότητας και διαδικασίες μετριασμού της.

*Άρθρο 11***Συμμόρφωση ή καταλληλότητα χρήσης των συστατικών στοιχείων**

Πριν από την έκδοση της δήλωσης ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας προς χρήση που αναφέρεται στο άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004, οι κατασκευαστές συστατικών στοιχείων των συστημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού, ή οι εγκατεστημένοι στην Κοινότητα εγκεκριμένοι αντιπρόσωποί τους, εκτιμούν τη συμμόρφωση ή την καταλληλότητα χρήσης των συγκεκριμένων συστατικών στοιχείων σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα V.

Ωστόσο, οι διαδικασίες πιστοποίησης της αξιοπιστίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008, όταν εφαρμόζονται σε συστατικά στοιχεία των αερομεταφερόμενων συστημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχεία β) και γ) του παρόντος κανονισμού, θεωρούνται αποδεκτές για την εκτίμηση της συμμόρφωσης των εν λόγω στοιχείων, εφόσον περιλαμβάνουν απόδειξη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις διαλειτουργικότητας, επιδόσεων και ασφάλειας πτήσεων του παρόντος κανονισμού.

*Άρθρο 12***Έλεγχος των συστημάτων**

1. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι οποίοι αποδεικνύουν ή έχουν αποδείξει ότι πληρούν τις προϋποθέσεις του παραρτήματος VI, διενεργούν έλεγχο των συστημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχεία α) και γ) σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο μέρος Α του παραρτήματος VII.

2. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι οποίοι δεν μπορούν να αποδείξουν ότι πληρούν τις προϋποθέσεις του παραρτήματος VI, αναθέτουν σε κοινοποιημένο οργανισμό τον έλεγχο των συστημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχεία α) και γ). Η επαλήθευση διεξάγεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο μέρος Β του παραρτήματος VII.



### Άρθρο 13

#### Επιπρόσθετες απαιτήσεις

1. Οι πάροχοι ATS εξασφαλίζουν ότι οι ανταλλαγές δεδομένων αέρος-εδάφους από τις εφαρμογές αέρος-εδάφους που ορίζονται στα πρότυπα της ΔΟΠΑ και καθορίζονται στα σημεία 2 και 3 του παραρτήματος III καταγράφονται σύμφωνα με τα πρότυπα της ΔΟΠΑ που καθορίζονται στα σημεία 6, 7 και 8 του παραρτήματος III εφόσον σχετίζονται με την επίγεια λειτουργία καταγραφής των επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων.
2. Το έγγραφο Eurocae που καθορίζεται στο σημείο 9 του παραρτήματος III θεωρείται επαρκές μέσο συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις καταγραφής των ανταλλαγών δεδομένων αέρος-εδάφους στα αναφερόμενα στην παράγραφο 1 πρότυπα της ΔΟΠΑ που καθορίζονται στα σημεία 6, 7 και 8 του παραρτήματος III.
3. Οι πάροχοι ATS:
  - α) συντάσσουν και τηρούν επιχειρησιακά εγχειρίδια, τα οποία περιέχουν τις απαραίτητες οδηγίες και πληροφορίες που επιτρέπουν στο αρμόδιο προσωπικό να εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό·
  - β) διασφαλίζουν ότι τα εγχειρίδια που αναφέρονται στο στοιχείο α) είναι προσβάσιμα και ενημερωμένα και ότι η επικαιροποίηση και η διανομή τους υπόκειται σε κατάλληλη διαχείριση ποιότητας και τεκμηρίωσης·
  - γ) διασφαλίζουν ότι οι μέθοδοι εργασίας και οι διαδικασίες λειτουργίας είναι σύμφωνες με τον παρόντα κανονισμό.
4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι η κεντρική υπηρεσία επεξεργασίας προγραμματισμού και κατανομής των πτήσεων:
  - α) συντάσσει και τηρεί επιχειρησιακά εγχειρίδια, τα οποία περιέχουν τις απαραίτητες οδηγίες και πληροφορίες που επιτρέπουν στο αρμόδιο προσωπικό να εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό·
  - β) διασφαλίζει ότι τα εγχειρίδια που αναφέρονται στο στοιχείο α) παραμένουν προσβάσιμα και ενημερωμένα και ότι η επικαιροποίηση και η διανομή τους υπόκειται σε κατάλληλη διαχείριση ποιότητας και τεκμηρίωσης·
  - γ) εξασφαλίζει ότι οι μέθοδοι εργασίας και διαδικασίες λειτουργίας είναι σύμφωνες με τον παρόντα κανονισμό.
5. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας εξασφαλίζουν ότι το αρμόδιο προσωπικό έχει δέουσα γνώση των σχετικών διατάξεων του παρόντος κανονισμού και ότι είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο για την άσκηση των εργασιακών του καθηκόντων.
6. Οι φορείς εκμετάλλευσης λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι το προσωπικό που χειρίζεται εξοπλισμό ζεύξης δεδομένων έχει δέουσα γνώση του παρόντος κανονισμού και ότι είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο για την άσκηση των εργασιακών του καθηκόντων, καθώς και ότι οι οδηγίες σχετικά με τον τρόπο χρήσης του εξοπλισμού ζεύξης δεδομένων είναι διαθέσιμες στον θάλαμο χειρισμού, εφόσον αυτό είναι εφικτό.
7. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι το προσωπικό που χειρίζεται το ΟΣΕΛΣΠ για τον προγραμματισμό των πτήσεων έχει δέουσα γνώση των σχετικών διατάξεων του παρόντος κανονισμού και ότι είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο για την άσκηση των εργασιακών του καθηκόντων.
8. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες που αφορούν τη χρήση των υπηρεσιών ζεύξης δεδομένων δημοσιεύονται στα εθνικά έντυπα ενημέρωσης σε θέματα αεροναυτιλίας.

*Άρθρο 14***Εξαιρέσεις**

1. Όταν ιδιαίτερες περιστάσεις, με βάση τα κριτήρια που καθορίζονται στην παράγραφο 3, δεν επιτρέπουν σε αεροσκάφη ειδικού τύπου να είναι σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, τα αρμόδια κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή το αργότερο έως την 31η Δεκεμβρίου 2012, λεπτομερείς πληροφορίες που δικαιολογούν την ανάγκη χορήγησης εξαιρέσεων για τα αεροσκάφη αυτού του τύπου.
2. Η Επιτροπή εξετάζει τις αιτήσεις χορήγησης των εξαιρέσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και αφού συμβουλευθεί τα ενδιαφερόμενα μέρη, εκδίδει απόφαση σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004.
3. Τα κριτήρια που αναφέρονται στην παράγραφο 1 είναι τα ακόλουθα:
  - α) τύποι αεροσκαφών που φθάνουν στο τέλος του κύκλου παραγωγής τους και παράγονται σε μειωμένο αριθμό και
  - β) τύποι αεροσκαφών, των οποίων το απαιτούμενο κόστος μετασκευής είναι υπερβολικό εξαιτίας του πεπαλαιωμένου σχεδιασμού τους.

*Άρθρο 15***Έναρξη ισχύος και εφαρμογή**

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται από τις 7 Φεβρουαρίου 2013.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

**▼B**

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

## Εναέριος χώρος που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 3

## ΜΕΡΟΣ Α

Ο εναέριος χώρος που αναφέρεται στο ►C1 άρθρο 1 παράγραφος 3 πρώτο εδάφιο ◄ περιλαμβάνει τον εναέριο χώρο ύψους πτήσης άνω του FL 285 εντός των κάτωθι περιοχών πληροφοριών πτήσης (FIR) και άνω περιοχών πληροφοριών πτήσης (UIR):

- Amsterdam FIR,
- Wien FIR,
- Barcelona UIR,
- Brindisi UIR,
- Brussels UIR,
- Canarias UIR,
- France UIR,
- Hannover UIR,
- Lisboa UIR,
- London UIR,
- Madrid UIR,
- Milano UIR,
- Rhein UIR,
- Roma UIR,
- Scottish UIR,
- Shannon UIR.

## ΜΕΡΟΣ Β

Ο εναέριος χώρος που αναφέρεται στο ►C1 άρθρο 1 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο ◄ περιλαμβάνει τον εναέριο χώρο ύψους πτήσης άνω του FL 285 όπου ορίζεται στο μέρος Α και επιπλέον τις κάτωθι περιοχές πληροφοριών πτήσης (FIR) και άνω περιοχές πληροφοριών πτήσης (UIR):

- Bratislava FIR,
- Bucuresti FIR,
- Budapest FIR,
- Kobenhavn FIR,
- Ljubljana FIR,
- Nicosia FIR,
- Praha FIR,
- Sofia FIR,
- Warszawa FIR,
- Finland UIR νότια 61°30',
- Hellas UIR,
- Malta UIR,
- Riga UIR,
- Sweden UIR νότια 61°30',
- Tallinn UIR,
- Vilnius UIR.



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

### Καθορισμός των υπηρεσιών ζεύξης δεδομένων που αναφέρονται στα άρθρα 3, 4, 5 και 7 και στο παράρτημα IV

#### 1. Καθορισμός της ικανότητας έναρξης επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων (DLIC)

Η υπηρεσία DLIC επιτρέπει την ανταλλαγή των αναγκαίων πληροφοριών για την αποκατάσταση επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων μεταξύ επίγειων και αεροφερόμενων συστημάτων ζεύξης δεδομένων.

Η υπηρεσία DLIC διατίθεται για να υποστηρίζεται:

- ο μονοσήμαντος συσχετισμός των δεδομένων πτήσης του αεροσκάφους με τα δεδομένα του σχεδίου πτήσης που χρησιμοποιεί μια μονάδα ATS·
- η ανταλλαγή πληροφοριών για τον τύπο και την έκδοση της υποστηριζόμενης εφαρμογής αέρος-εδάφους·
- και την παράδοση των πληροφοριών διεύθυνσης του φορέα που διαθέτει την εφαρμογή.

Οι ανταλλαγές μεταξύ επίγειων και αερομεταφερόμενων συστημάτων ζεύξης δεδομένων για την εκτέλεση της υπηρεσίας DLIC είναι σύμφωνες με:

- τις μεθόδους λειτουργίας, τα διαγράμματα και τα μηνύματα χρονικής ακολουθίας για τις λειτουργίες έναρξης της DLIC και αποκατάστασης επαφής με αυτήν που καθορίζονται στο τμήμα 4.1 σημείο 11 του παραρτήματος III του εγγράφου Eurocae·
- τις απαιτήσεις ασφάλειας πτήσεων που καθορίζονται στο τμήμα 4.2.2 σημείο 11 του παραρτήματος III του εγγράφου Eurocae·
- τις απαιτήσεις επιδόσεων που καθορίζονται στο τμήμα 4.3.2 σημείο 11 του παραρτήματος III του εγγράφου της Eurocae.

#### 2. Καθορισμός της υπηρεσίας διαχείρισης των επικοινωνιών ATC (ACM)

Η υπηρεσία ACM παρέχει αυτόματη συνδρομή στα ιπτάμενα πληρώματα και τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας για την εκτέλεση της μεταβίβασης επικοινωνιών ATC (φωνητικών και δεδομένων) και περιλαμβάνει:

- την αρχική αποκατάσταση της CPDLC με μονάδα ATS·
- τη μεταβίβαση της CPDLC και φωνής για πτήση από μονάδα ATS στην επόμενη μονάδα ATS, ή την εντολή αλλαγής φωνητικού διαύλου εντός μιας μονάδας ή τομέα ATS·
- τον κανονικό τερματισμό της CPDLC με μονάδα ATS.

Οι ανταλλαγές μεταξύ επίγειων και αερομεταφερόμενων συστημάτων ζεύξης δεδομένων για την εκτέλεση της υπηρεσίας ACM είναι σύμφωνες με:

- τις μεθόδους λειτουργίας και τα διαγράμματα χρονικής ακολουθίας που καθορίζονται στα τμήματα 5.1.1.1.1 έως 5.1.1.1.7 και 5.1.1.2 στο αναφερόμενο στο σημείο 11 του παραρτήματος III του εγγράφου της Eurocae·
- τις απαιτήσεις ασφάλειας πτήσεων που καθορίζονται στο τμήμα 5.1.2.3 του αναφερόμενου στο σημείο 11 του παραρτήματος III του εγγράφου της Eurocae, εξαιρουμένων των απαιτήσεων για την εξουσιοδότηση συν-έχειας·
- τις απαιτήσεις επιδόσεων που προδιαγράφονται στο τμήμα 5.1.3.2 του αναφερόμενου στο σημείο 11 του παραρτήματος III του εγγράφου της Eurocae.

#### 3. Καθορισμός της υπηρεσίας εξουσιοδοτήσεων και πληροφοριών ATC (ACL)

Η υπηρεσία ACL παρέχει σε ιπτάμενα πληρώματα και ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας την ικανότητα επιχειρησιακών ανταλλαγών, οι οποίες περιλαμβάνουν:

- αιτήματα και αναφορές των ιπταμένων πληρωμάτων προς τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας·
- εξουσιοδοτήσεις, εντολές και αναγγελίες των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας προς τα ιπτάμενα πληρώματα.

**▼ B**

Οι ανταλλαγές μεταξύ επίγειων και αεροφερόμενων συστημάτων ζεύξης δεδομένων για την εκτέλεση της υπηρεσίας ACL είναι σύμφωνες με:

- τις μεθόδους λειτουργίας, τα διαγράμματα χρονικής ακολουθίας που προσδιορίζονται στα τμήματα 5.2.1.1.1 έως 5.2.1.1.4 και 5.2.1.2 του αναφερόμενου στο σημείο 11 του παραρτήματος III του εγγράφου Eurocae·
- κοινό υποσύνολο των στοιχείων μηνύματος που καθορίζονται στο τμήμα 5.2.1.1.5 του αναφερόμενου στο σημείο 11 του παραρτήματος III του εγγράφου της Eurocae αναλόγως του επιχειρησιακού περιβάλλοντος πτήσης·
- τις απαιτήσεις ασφάλειας πτήσεων που καθορίζονται στο τμήμα 5.2.2.3 του αναφερόμενου στο σημείο 11 του παραρτήματος III του εγγράφου της Eurocae·
- τις απαιτήσεις επιδόσεων που καθορίζονται στο τμήμα 5.2.3.2 του αναφερόμενου στο σημείο 11 του παραρτήματος III του εγγράφου της Eurocae.

#### 4. Καθορισμός της υπηρεσίας δοκιμής μικροφώνου ATC (AMC)

Η υπηρεσία AMC παρέχει σε ιπτάμενα πληρώματα και ελεγκτές εναέριων κυκλοφορίας την ικανότητα αποστολής εντολής ταυτόχρονα σε πολλά αεροσκάφη που διαθέτουν εξοπλισμό ζεύξης δεδομένων, για να δίδεται εντολή στα ιπτάμενα πληρώματα να ελέγξουν ότι ο εξοπλισμός τους για φωνητικές επικοινωνίες δεν δημιουργεί φραγή σε συγκεκριμένο φωνητικό διάλογο.

Η εντολή εκδίδεται μόνον προς τα αεροσκάφη που είναι συντονισμένα στη φραγείσα συχνότητα.

Οι ανταλλαγές μεταξύ επίγειων και αεροφερόμενων συστημάτων ζεύξης δεδομένων για την εκτέλεση της υπηρεσίας AMC είναι σύμφωνες με:

- τις μεθόδους λειτουργίας και τα διαγράμματα χρονικής ακολουθίας που καθορίζονται στα τμήματα 5.3.1.1.1, 5.3.1.1.2 και 5.3.1.2 του αναφερόμενου στο σημείο 11 του παραρτήματος III του εγγράφου της Eurocae·
- τις απαιτήσεις ασφάλειας πτήσεων που καθορίζονται στο τμήμα 5.3.2.3 του αναφερόμενου στο σημείο 11 του παραρτήματος III του εγγράφου της Eurocae·
- τις απαιτήσεις επιδόσεων που καθορίζονται στο τμήμα 5.3.3.2 του αναφερόμενου στο σημείο 11 του παραρτήματος III του εγγράφου Eurocae.





### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

#### Διατάξεις της ΔΟΠΑ αναφερόμενες στα άρθρα 3, 5, 6, 7, 8, 9 και 13 και στο παράρτημα ΙV

#### Έγγραφα Eurocae αναφερόμενα στα άρθρα 3 και 13 και στο παράρτημα ΙΙ

1. Τμήμα Β, OPS 1 030 του παραρτήματος ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91.
2. Κεφάλαιο 3 – Δίκτυο αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών, τμήμα 3.5.1.1 σημεία εφαρμογής α) και β) της «θεματικής διαχείρισης» (CM) του παραρτήματος 10 της ΔΟΠΑ – αεροναυτικές τηλεπικοινωνίες – τόμος ΙΙΙ μέρος Ι (ψηφιακά συστήματα επικοινωνιακών δεδομένων) [πρώτη έκδοση Ιούλιος 1995, όπου έχει ενσωματωθεί η τροποποίηση 81 (23.11.2006)].
3. Κεφάλαιο 3 – Δίκτυο αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών, τμήμα 3.5.2.2 σημεία εφαρμογής α) και β) των «επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων ελεγκτή-χειριστή» (CPDLC) του παραρτήματος 10 της ΔΟΠΑ – αεροναυτικές τηλεπικοινωνίες – τόμος ΙΙΙ μέρος Ι (ψηφιακά συστήματα επικοινωνιών δεδομένων) [πρώτη έκδοση Ιούλιος 1995 όπου έχει ενσωματωθεί η τροποποίηση 81 (23.11.2006)].
4. Κεφάλαιο 3 – Δίκτυο αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών, τμήματα 3.3, 3.4 και 3.6 του παραρτήματος 10 της ΔΟΠΑ – αεροναυτικές τηλεπικοινωνίες – τόμος ΙΙΙ μέρος Ι (ψηφιακά συστήματα επικοινωνιών δεδομένων) [πρώτη έκδοση Ιούλιος 1995, όπου έχει ενσωματωθεί η τροποποίηση 81 (23.11.2006)].
5. Κεφάλαιο 6 – Ψηφιακή ζεύξη VHF αέρος-εδάφους του παραρτήματος 10 της ΔΟΠΑ – αεροναυτικές τηλεπικοινωνίες – τόμος ΙΙΙ μέρος Ι (ψηφιακά συστήματα επικοινωνιών δεδομένων) [πρώτη έκδοση Ιούλιος 1995, όπου έχει ενσωματωθεί η τροποποίηση 81 (23.11.2006)].
6. Κεφάλαιο 3 – Γενικές διαδικασίες της διεθνούς υπηρεσίας αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών, τμήμα 3.5.1.5 του παραρτήματος 10 της ΔΟΠΑ – αεροναυτικές τηλεπικοινωνίες – τόμος ΙΙ, (διαδικασίες επικοινωνιών) [έκτη έκδοση Οκτώβριος 2001, όπου έχει ενσωματωθεί η τροποποίηση 81 (23.11.2006)].
7. Κεφάλαιο 2 – Γενικά, τμήματα 2.25.3 του παραρτήματος ΙΙΙ της ΔΟΠΑ – υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας [δέκατη τρίτη έκδοση Ιούλιος 2001, όπου έχει ενσωματωθεί η τροποποίηση 45 (16.7.2007)].
8. Κεφάλαιο 6 – Απαιτήσεις των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας για τις τηλεπικοινωνίες – τμήματα 6.1.1.2 του παραρτήματος ΙΙΙ της ΔΟΠΑ – υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας [δέκατη τρίτη έκδοση Ιούλιος 2001, όπου έχει ενσωματωθεί η τροποποίηση 45 (16.7.2007)].
9. Έγγραφο Eurocae ED-111, προδιαγραφές λειτουργίας για την επίγεια καταγραφή CNS/ATM, Ιούλιος 2002, όπου περιλαμβάνεται η τροποποίηση 1 (30.7.2003).
10. Έγγραφο Eurocae ED-100 (Σεπτέμβριος 2000) και ED-100A (Απρίλιος 2005), απαιτήσεις διαλειτουργικότητας για εφαρμογές ATS, με χρήση επικοινωνιών δεδομένων ARINC 622.
11. Έγγραφο Eurocae ED-120 Πρότυπο απαιτήσεων ασφάλειας πτήσεων και επιδόσεων για υπηρεσίες ζεύξης δεδομένων εναέριας κυκλοφορίας σε ηπειρωτικό εναέριο χώρο, που δημοσιεύθηκε τον Μάιο του 2004, συμπεριλαμβανομένης της αλλαγής 1, που δημοσιεύθηκε τον Απρίλιο του 2007, και της αλλαγής 2, που δημοσιεύθηκε τον Οκτώβριο του 2007.



#### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

##### Απαιτήσεις αναφερόμενες στα άρθρα 5, 6, 7, 8 και 9

###### Μέρος Α: Απαιτήσεις για τις διατεματικές επικοινωνίες

1. Οι διατεματικές επικοινωνίες εξασφαλίζουν αδιάλειπτη παροχή και χρήση των υπηρεσιών επικοινωνιών στον εναέριο χώρο που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 3.
2. Οι διατεματικές επικοινωνίες υποστηρίζουν την ανταλλαγή μηνυμάτων προς υποστήριξη των καθοριζόμενων στο παράρτημα II υπηρεσιών ζεύξης δεδομένων, σύμφωνα με κοινό σύνολο τυποποιημένων μηνυμάτων.
3. Οι διατεματικές επικοινωνίες υποστηρίζουν έναν κοινό τυποποιημένο διατεματικό μηχανισμό προστασίας, ώστε να εξασφαλίζεται η ακεραιότητα των παραλαμβανόμενων μηνυμάτων σύμφωνα με τις απαιτήσεις ασφάλειας των υπηρεσιών ζεύξης δεδομένων που καθορίζονται στο παράρτημα II.

###### Μέρος Β: Απαιτήσεις για τις επικοινωνίες αέρος-εδάφους που βασίζονται στον τρόπο λειτουργίας 2 ATN και VDL

1. Οι επικοινωνίες αέρος-εδάφους προορίζονται για την υποστήριξη των διατεματικών επικοινωνιών και την εξασφάλιση αδιάλειπτης παροχής και χρήσης των υπηρεσιών επικοινωνιών στις εφαρμογές αέρος-εδάφους των προτύπων της ΔΟΠΑ και προσδιορίζονται στα σημεία 2 και 3 του παραρτήματος III στον εναέριο χώρο που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 3.
2. Οι επικοινωνίες αέρος-εδάφους είναι σύμφωνες με τις απαιτήσεις ασφάλειας και επιδόσεων για τις υπηρεσίες ζεύξης δεδομένων που καθορίζονται στο παράρτημα II.
3. Οι επικοινωνίες αέρος-εδάφους βασίζονται σε κοινό σύστημα διευθυνσιодότησης.
4. Η μετάδοση και λήψη μονάδων δεδομένων μεταξύ επίγειων και αερομεταφερόμενων συστημάτων που φιλοξενούν τις εφαρμογές αέρος-εδάφους των προτύπων της ΔΟΠΑ και προσδιορίζονται στα σημεία 2 και 3 του παραρτήματος III, βασίζονται σε πρωτόκολλα επικοινωνίας σύμφωνα με τα πρότυπα της ΔΟΠΑ που αναφέρονται στο δίκτυο αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών, όπως ορίζεται στο σημείο 4 του παραρτήματος III.
5. Τα χαρακτηριστικά του συστήματος επικοινωνιών μεταξύ εδάφους και αεροσκάφους και η μετάδοση και λήψη δυφιακών πλαισίων μεταξύ συστημάτων επικοινωνίας εδάφους και αεροσκάφους είναι σύμφωνα με τα πρότυπα της ΔΟΠΑ που αναφέρονται στο σημείο 5 του παραρτήματος III για τον τρόπο λειτουργίας VDL 2 υψίσυχνης ψηφιακής ζεύξης.

###### Μέρος Γ: Απαιτήσεις για τις επικοινωνίες αέρος-εδάφους που βασίζονται σε άλλα πρωτόκολλα επικοινωνιών

1. Οι επικοινωνίες αέρος-εδάφους σχεδιάζονται για να υποστηρίζουν διατεματικές επικοινωνίες και για να εξασφαλίζεται αδιάλειπτη παροχή και χρήση των υπηρεσιών επικοινωνιών στις εφαρμογές αέρος-εδάφους των προτύπων της ΔΟΠΑ που προσδιορίζονται στα σημεία 2 και 3 του παραρτήματος III στον αναφερόμενο στο άρθρο 1 παράγραφος 3 εναέριο χώρο.
2. Οι επικοινωνίες αέρος-εδάφους είναι σύμφωνες με τις απαιτήσεις ασφάλειας και επιδόσεων για τις υπηρεσίες ζεύξης δεδομένων που καθορίζονται στο παράρτημα II.
3. Οι επικοινωνίες αέρος-εδάφους βασίζονται σε κοινό σύστημα διευθυνσιодότησης.
4. Η μετάδοση και η λήψη δυφιακών πλαισίων μεταξύ συστημάτων επικοινωνιών εδάφους και αεροσκάφους βασίζονται σε πρωτόκολλα επικοινωνιών που πληρούν τις προϋποθέσεις του μέρους Δ.

###### Μέρος Δ: Προϋποθέσεις αναφερόμενες στο μέρος Γ

1. Τα πρωτόκολλα επικοινωνιών πρέπει να υποστηρίζουν διατεματικές επικοινωνίες.
2. Τα πρωτόκολλα επικοινωνιών πρέπει να υπάγονται σε έλεγχο ασφάλειας ώστε να αποδεικνύεται η συμμόρφωσή τους με τις απαιτήσεις ασφάλειας και επιδόσεων για τις υπηρεσίες ζεύξης δεδομένων που ορίζονται στο παράρτημα II.

**▼B**

3. Τα πρωτόκολλα επικοινωνιών πρέπει να υποστηρίζουν αμφίδρομες διασημειακές επικοινωνίες με τη χρήση των τμημάτων του φάσματος ραδιοσυχνότητων που καθορίζει ως κατάλληλα η ΔΟΠΑ για επικοινωνίες δεδομένων αέρος-εδάφους προς υποστήριξη των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.
4. Τα πρωτόκολλα επικοινωνιών πρέπει να περιλαμβάνουν μηχανισμό για τη διαφανή διαχείριση της κινητής συνδετικότητας μεταξύ επίγειων και αερομεταφερόμενων σταθμών.
5. Τα πρωτόκολλα επικοινωνιών πρέπει να προσδιορίζονται και να επικυρώνονται ως προς κανονισμούς αξιοπλοΐας και κανονισμούς έγκρισης λειτουργίας που ισχύουν για τον εξοπλισμό επικοινωνίας αεροσκαφών.
6. Τα συστήματα επικοινωνιών που υποστηρίζουν αυτά τα πρωτόκολλα δεν πρέπει να επιφέρουν επιζήμια αποτελέσματα στις αεροφερόμενες και επίγειες εγκαταστάσεις που υποστηρίζουν τον VDL 2.



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

**Απαιτήσεις για την εκτίμηση της συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης των συστατικών στοιχείων που αναφέρονται στο άρθρο 11**

1. Οι δραστηριότητες ελέγχου αποδεικνύουν τη συμμόρφωση ή την καταλληλότητα χρήσης των συστατικών στοιχείων για υπηρεσίες ζεύξης δεδομένων, οι διατεμματικές επικοινωνίες και επικοινωνίες αέρος-εδάφους, με τις ισχύουσες απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, ενόσω αυτά τα συστατικά στοιχεία είναι σε λειτουργία στο περιβάλλον δοκιμών.
2. Ο κατασκευαστής διαχειρίζεται τις δραστηριότητες εκτίμησης της συμμόρφωσης και ιδίως:
  - καθορίζει κατάλληλο περιβάλλον δοκιμών,
  - ελέγχει ότι το σχέδιο δοκιμών καλύπτει τα συστατικά στοιχεία στο περιβάλλον δοκιμής,
  - ελέγχει ότι το σχέδιο δοκιμών παρέχει πλήρη κάλυψη των απαιτήσεων που ισχύουν,
  - διασφαλίζει τη συνάφεια και την ποιότητα των τεχνικών εγγράφων τεκμηρίωσης και του σχεδίου δοκιμών,
  - προγραμματίζει την οργάνωση της δοκιμής, το προσωπικό, την εγκατάσταση και τη διαμόρφωση του πλαισίου δοκιμής,
  - διενεργεί τις επιθεωρήσεις και τις δοκιμές, όπως ορίζεται στο σχέδιο δοκιμών,
  - συντάσσει την έκθεση με τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων και δοκιμών.
3. Ο κατασκευαστής εξασφαλίζει ότι τα συστατικά στοιχεία για την υλοποίηση των υπηρεσιών ζεύξης δεδομένων, των διατεμματικών επικοινωνιών και των επικοινωνιών αέρος-εδάφους, που έχουν ενσωματωθεί στο περιβάλλον δοκιμών πληρούν τις ισχύουσες απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.
4. Μετά την ικανοποιητική ολοκλήρωση του ελέγχου της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης, ο κατασκευαστής συντάσσει υπ' ευθύνη του δήλωση ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης, στην οποία προδιαγράφονται οι εφαρμοστέες απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού που πληροί το συστατικό στοιχείο, καθώς και οι σχετικές προϋποθέσεις χρήσης του σύμφωνα με το σημείο 3 του παραρτήματος III του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004.



#### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

##### Προϋποθέσεις που αναφέρονται στο άρθρο 12

1. Ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας διαθέτει μεθόδους αναφοράς στο πλαίσιο του οργανισμού, οι οποίες διασφαλίζουν και καταδεικνύουν αμεροληψία και ανεξάρτητη κρίση σε ό,τι αφορά τις δραστηριότητες ελέγχου.
2. Ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας εξασφαλίζει ότι το προσωπικό που συμμετέχει στις διαδικασίες ελέγχου πραγματοποιεί τους ελέγχους με τη μέγιστη δυνατή επαγγελματική ακεραιότητα και τη μέγιστη δυνατή τεχνική επάρκεια, καθώς και ότι είναι ελεύθερο από οποιεσδήποτε πιέσεις ή κίνητρα, ιδίως οικονομικού χαρακτήρα, τα οποία θα μπορούσαν να επηρεάσουν την κρίση ή τα αποτελέσματα των ελέγχων τους, ειδικά από άτομα ή ομάδες ατόμων που θίγονται από τα αποτελέσματα των ελέγχων.
3. Ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας διασφαλίζει ότι το προσωπικό που συμμετέχει στις διαδικασίες ελέγχου έχει πρόσβαση στον εξοπλισμό, ο οποίος επιτρέπει την ορθή διενέργεια των απαιτούμενων ελέγχων.
4. Ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας διασφαλίζει ότι το προσωπικό που συμμετέχει στις διαδικασίες ελέγχου διαθέτει έγκυρη τεχνική και επαγγελματική εκπαίδευση, ικανοποιητική γνώση των απαιτήσεων των ελέγχων που πρέπει να διενεργεί, επαρκή εμπειρία στις σχετικές εργασίες, καθώς και την ικανότητα που απαιτείται, ώστε να συντάσσει τις δηλώσεις, τα μητρώα και τις εκθέσεις που τεκμηριώνουν ότι οι έλεγχοι έχουν πραγματοποιηθεί.
5. Ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας διασφαλίζει ότι το προσωπικό που συμμετέχει στις διαδικασίες ελέγχου είναι ικανό να εκτελεί τους ελέγχους με αμεροληψία. Η αμοιβή του εν λόγω προσωπικού δεν πρέπει να εξαρτάται από τον αριθμό των ελέγχων που διενεργεί ή από τα αποτελέσματα των ελέγχων αυτών.



### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

#### Μέρος Α: Απαιτήσεις για τον έλεγχο των συστημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 12 παράγραφος 1

1. Ο έλεγχος των συστημάτων που καθορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 καταδεικνύει τη συμμόρφωση των συστημάτων αυτών με τις ισχύουσες απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού σε περιβάλλον εκτίμησης αντίστοιχο με το πλαίσιο λειτουργίας των συστημάτων αυτών.
2. Ο έλεγχος των συστημάτων που καθορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 διενεργείται σύμφωνα με κατάλληλες και αναγνωρισμένες πρακτικές δοκιμής.
3. Τα εργαλεία δοκιμής που χρησιμοποιούνται για τον έλεγχο των καθορισμένων στο άρθρο 1 παράγραφος 2 συστημάτων διαθέτουν κατάλληλες λειτουργικές δυνατότητες.
4. Από τον έλεγχο των συστημάτων που καθορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 προκύπτουν τα στοιχεία του τεχνικού φακέλου που απαιτούνται βάσει του σημείου 3 του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004, συμπεριλαμβανομένων των ακόλουθων στοιχείων:
  - περιγραφή της εφαρμογής·
  - έκθεση των επιθεωρήσεων και δοκιμών που πραγματοποιήθηκαν πριν από την έναρξη λειτουργίας του συστήματος.
5. Ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας διευθύνει τις δραστηριότητες ελέγχου και ειδικότερα:
  - καθορίζει το κατάλληλο επιχειρησιακό και τεχνικό περιβάλλον εκτίμησης, το οποίο πρέπει να ανταποκρίνεται στο επιχειρησιακό περιβάλλον·
  - ελέγχει εάν το σχέδιο δοκιμών περιγράφει την ενσωμάτωση των συστημάτων που καθορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 σε επιχειρησιακό και τεχνικό περιβάλλον εκτίμησης·
  - ελέγχει εάν το σχέδιο δοκιμών παρέχει πλήρη κάλυψη των απαιτήσεων διαλειτουργικότητας και επιδόσεων του παρόντος κανονισμού·
  - εξασφαλίζει τη συνάφεια και την ποιότητα των τεχνικών εγγράφων τεκμηρίωσης και του σχεδίου δοκιμών·
  - προγραμματίζει την οργάνωση των δοκιμών, το προσωπικό, την εγκατάσταση και τη διαμόρφωση της πλατφόρμας δοκιμών·
  - διενεργεί τις επιθεωρήσεις και τις δοκιμές, όπως ορίζεται στο σχέδιο δοκιμών·
  - συντάσσει την έκθεση με τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων και δοκιμών.
6. Ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας εξασφαλίζει ότι τα συστήματα που καθορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 και λειτουργούν σε επιχειρησιακό περιβάλλον εκτίμησης πληρούν τις ισχύουσες απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.
7. Μετά την επιτυχή ολοκλήρωση του ελέγχου συμμόρφωσης, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας συντάσσουν δήλωση ΕΚ ελέγχου του συστήματος, την οποία και υποβάλλουν στην εθνική εποπτική αρχή, συνοδευόμενη από τον αντίστοιχο τεχνικό φάκελο, όπως απαιτείται από το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004.

#### Μέρος Β: Απαιτήσεις για τον έλεγχο των συστημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 12 παράγραφος 2

1. Ο έλεγχος των συστημάτων που καθορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 καταδεικνύει τη συμμόρφωση των συστημάτων αυτών με τις ισχύουσες απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού σε περιβάλλον εκτίμησης αντίστοιχο με το πλαίσιο λειτουργίας των συστημάτων αυτών.
2. Ο έλεγχος των συστημάτων που καθορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 διενεργείται σύμφωνα με κατάλληλες και αναγνωρισμένες πρακτικές δοκιμής.
3. Τα εργαλεία δοκιμής που χρησιμοποιούνται για τον έλεγχο των καθορισμένων στο άρθρο 1 παράγραφος 2 συστημάτων διαθέτουν κατάλληλες λειτουργικές δυνατότητες.

**▼ B**

4. Από τον έλεγχο των συστημάτων που καθορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 προκύπτουν τα στοιχεία του τεχνικού φακέλου που απαιτούνται βάσει του σημείου 3 του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004, συμπεριλαμβανομένων των ακόλουθων στοιχείων:
  - περιγραφή της εφαρμογής·
  - έκθεση των επιθεωρήσεων και δοκιμών που πραγματοποιήθηκαν πριν από την έναρξη λειτουργίας του συστήματος.
5. Ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας καθορίζει το κατάλληλο επιχειρησιακό και τεχνικό περιβάλλον αξιολόγησης, το οποίο πρέπει να είναι αντίστοιχο του περιβάλλοντος λειτουργίας, και αναθέτει την εκτέλεση των δραστηριοτήτων ελέγχου σε κοινοποιημένο οργανισμό.
6. Ο κοινοποιημένος οργανισμός διευθύνει τις δραστηριότητες ελέγχου και ειδικότερα:
  - επαληθεύει εάν το σχέδιο δοκιμών περιγράφει την ενσωμάτωση των συστημάτων που καθορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 σε επιχειρησιακό και τεχνικό περιβάλλον εκτίμησης·
  - επαληθεύει εάν το σχέδιο δοκιμών παρέχει πλήρη κάλυψη των απαιτήσεων του παρόντος κανονισμού·
  - διασφαλίζει τη συνάφεια και την ποιότητα των τεχνικών εγγράφων τεκμηρίωσης και του σχεδίου δοκιμών·
  - προγραμματίζει την οργάνωση των δοκιμών, το προσωπικό, την εγκατάσταση και τη διαμόρφωση της πλατφόρμας δοκιμών·
  - διενεργεί τις επιθεωρήσεις και τις δοκιμές, όπως ορίζεται στο σχέδιο δοκιμών·
  - συντάσσει την έκθεση με τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων και δοκιμών.
7. Ο κοινοποιημένος οργανισμός εξασφαλίζει ότι τα συστήματα που καθορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 και λειτουργούν σε επιχειρησιακό περιβάλλον εκτίμησης πληρούν τις ισχύουσες απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.
8. Μετά την επιτυχή ολοκλήρωση των εργασιών ελέγχου, ο κοινοποιημένος οργανισμός συντάσσει πιστοποιητικό συμμόρφωσης σε σχέση με τις εργασίες ελέγχου που διεξήγαγε.
9. Στη συνέχεια, ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας συντάσσει δήλωση ΕΚ ελέγχου του συστήματος και την υποβάλλει στην εθνική εποπτική αρχή, συνοδευόμενη από τον αντίστοιχο τεχνικό φάκελο, όπως απαιτείται από το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004.