

Το κείμενο αυτό αποτελεί απλώς εργαλείο τεκμηρίωσης και δεν έχει καμία νομική ισχύ. Τα θεσμικά όργανα της Ένωσης δεν φέρουν καμία ευθύνη για το περιεχόμενό του. Τα αυθεντικά κείμενα των σχετικών πράξεων, συμπεριλαμβανομένων των προοιμίων τους, είναι εκείνα που δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και είναι διαθέσιμα στο EUR-Lex. Αυτά τα επίσημα κείμενα είναι άμεσα προσβάσιμα μέσω των συνδέσμων που περιέχονται στο παρόν έγγραφο

► B **ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1206/2011 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**
της 22ας Νοεμβρίου 2011
για τον καθορισμό απαιτήσεων για την αναγνώριση αεροσκάφους με σκοπό την επιτήρηση στο
πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού
(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)
(ΕΕ L 305 της 23.11.2011, σ. 23)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
► <u>M1</u>	Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/587 της Επιτροπής της 29ης Απριλίου 2020	L 138	1	30.4.2020



**ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1206/2011 ΤΗΣ
ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

της 22ας Νοεμβρίου 2011

**για τον καθορισμό απαιτήσεων για την αναγνώριση αεροσκάφους
με σκοπό την επιτήρηση στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού
Ουρανού**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Ο παρών κανονισμός καθορίζει απαιτήσεις για τα συστήματα που συμβάλλουν στην παροχή πληροφοριών επιτήρησης, τα συστατικά στοιχεία και τις σχετικές διαδικασίες τους προκειμένου να διασφαλιστεί σαφής και συνεχής αναγνώριση μεμονωμένων αεροσκαφών εντός του ΕΔΔΕΚ.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στην αλυσίδα επιτήρησης που αποτελείται από τα εξής:

- α) τα φερόμενα επί αεροσκαφών (αερομεταφερόμενα) συστατικά στοιχεία συστημάτων επιτήρησης και τις συναφείς διαδικασίες τους,
- β) τα επίγεια συστήματα επιτήρησης, τα συστατικά στοιχεία τους και τις συναφείς διαδικασίες τους,
- γ) τα συστήματα και τις διαδικασίες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, ιδίως συστήματα επεξεργασίας δεδομένων πτήσης, συστήματα επεξεργασίας δεδομένων επιτήρησης και συστήματα διεπαφής ανθρώπου-μηχανής,
- δ) τα συστήματα επικοινωνιών εδάφους-εδάφους και αέρος-εδάφους, τα συστατικά στοιχεία τους και τις συναφείς διαδικασίες τους που χρησιμοποιούνται για τη διανομή δεδομένων επιτήρησης.

2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε όλες τις πτήσεις γενικής εναέριας κυκλοφορίας που εκτελούνται με κανόνες πτήσης με όργανα εντός του εναέριου χώρου που ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ορισμοί που προβλέπονται στο άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004.

Επιπλέον νοείται ως:

- 1) «αναγνώριση αεροσκάφους», μια ομάδα χαρακτηρισμών, ψηφίων ή συνδυασμού αυτών, που είτε ταυτίζεται με το σήμα κλήσης του αεροσκάφους που χρησιμοποιείται στις επικοινωνίες αέρος-εδάφους, είτε είναι το κωδικοποιημένο ισοδύναμο και χρησιμοποιείται για την ταυτοποίηση του αεροσκάφους στις επικοινωνίες εδάφους-εδάφους των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας·

⁽¹⁾ ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 20.

▼B

- 2) «κωδικός SSR», ένας από τους 4 096 κωδικούς ταυτοποίησης ραδιοεντοπιστών δευτερεύουσας επιτήρησης που μπορεί να μεταδοθεί από αερομεταφερόμενα συστατικά στοιχεία συστημάτων επιτήρησης·
- 3) «διακριτός κωδικός SSR», τετραψήφιος κωδικός ταυτοποίησης ραδιοεντοπιστή δευτερεύουσας επιτήρησης του οποίου τα δύο τελευταία ψηφία δεν είναι «00»·
- 4) «αναγνώριση αεροσκάφους διαβιβαζόμενη με καθοδική ζεύξη», η αναγνώριση αεροσκάφους με αερομεταφερόμενα συστατικά στοιχεία συστημάτων επιτήρησης μέσω συστήματος επιτήρησης αέρος-εδάφους·
- 5) «κωδικός ευδιακριτότητας», επιμέρους κωδικό SSR που ορίζεται για ειδικούς σκοπούς·
- 6) «υπερπτήση», πτήση η οποία εισέρχεται σε καθορισμένο εναέριο χώρο από παρακείμενο τομέα, στη συνέχεια διέρχεται από τον καθορισμένο εναέριο χώρο και κατόπιν εξέρχεται από τον καθορισμένο εναέριο χώρο εισερχόμενη σε παρακείμενο τομέα εκτός αυτού·
- 7) «πτήση άφιξης», πτήση η οποία εισέρχεται σε καθορισμένο εναέριο χώρο από παρακείμενο τομέα, στη συνέχεια διέρχεται από τον καθορισμένο εναέριο χώρο και κατόπιν προσγειώνεται σε προορισμό εντός του καθορισμένου εναέριου χώρου·
- 8) «πτήση αναχώρησης», πτήση η οποία προέρχεται από αεροδρόμιο εντός καθορισμένου εναέριου χώρου, στη συνέχεια διέρχεται από τον καθορισμένο εναέριο χώρο και κατόπιν είτε προσγειώνεται σε αεροδρόμιο εντός του καθορισμένου εναέριου χώρου είτε εξέρχεται από τον καθορισμένο εναέριο χώρο εισερχόμενη σε παρακείμενο τομέα έξω από αυτόν·
- 9) «αερομεταφορέας», πρόσωπο, οργανισμός ή επιχείρηση που ασχολείται ή προσφέρεται να ασχοληθεί με την εκμετάλλευση αεροσκαφών·
- 10) «κατάλογος εκχώρησης κωδικών», έγγραφο όπου ορίζεται η συνολική κατανομή κωδικών SSR στα κράτη μέλη και στις μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας (ATS), το οποίο έχει συμφωνηθεί μεταξύ των κρατών μελών και έχει δημοσιευθεί στο σχέδιο αεροναυτιλίας για την ευρωπαϊκή περιοχή της ΔΟΠΑ·
- 11) «συλλογική αλυσίδα επιτήρησης», αλυσίδα επιτήρησης που απαιτεί τόσο επίγεια όσο και αερομεταφερόμενα συστατικά στοιχεία για τον προσδιορισμό στοιχείων δεδομένων επιτήρησης·
- 12) «ολοκληρωμένο σύστημα επεξεργασίας αρχικού σχεδίου πτήσης», 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.

Άρθρο 4

Απαιτήσεις επιδόσεων

1. Τα κράτη μέλη που είναι αρμόδια για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στον εναέριο χώρο που ορίζεται στο παράρτημα I διασφαλίζουν την υλοποίηση της δυνατότητας αναγνώρισης μεμονωμένου αεροσκάφους με τη χρήση χαρακτηριστικών αναγνώρισης αεροσκάφους διαβιβαζόμενων μέσω «καθοδικής ζεύξης»:

▼B

α) τουλάχιστον για το 50% όλων των υπερπτήσεων του καθορισμένου εναέριου χώρου του εκάστοτε κράτους μέλους, και

β) τουλάχιστον για το 50% του συνδυασμένου συνολικού αριθμού όλων των πτήσεων άφιξης και αναχώρησης εντός του καθορισμένου εναέριου χώρου του εκάστοτε κράτους μέλους.

2. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας διασφαλίζουν ότι, το αργότερο έως τις 2 Ιανουαρίου 2020, η αλυσίδα συλλογικής επιτήρησης θα έχει την απαραίτητη δυνατότητα που θα τους επιτρέπει την αναγνώριση μεμονωμένου αεροσκάφους με τη χρήση χαρακτηριστικών αναγνώρισης αεροσκάφους διαβιβαζόμενων μέσω «καθοδικής ζεύξης».

3. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας που επιτυγχάνουν την αναγνώριση επιμέρους αεροσκάφους με τη χρήση χαρακτηριστικών αναγνώρισης αεροσκάφους διαβιβαζόμενων μέσω «καθοδικής ζεύξης» διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις οι οποίες καθορίζονται στο παράρτημα II.

4. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας που επιτυγχάνουν την αναγνώριση μεμονωμένου αεροσκάφους με τη χρήση διακριτών κωδικών SSR εκτός του εναέριου χώρου που καθορίζεται στο παράρτημα I, διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις οι οποίες καθορίζονται στο παράρτημα III.

5. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας διασφαλίζουν ότι:

α) χρησιμοποιούνται τα συστήματα που περιλαμβάνονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ), κατά περίπτωση, για την εκπλήρωση των απαιτήσεων που καθορίζονται στις παραγράφους 3 και 4 του παρόντος άρθρου·

β) χρησιμοποιούνται τα συστήματα ή οι διαδικασίες που περιλαμβάνονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ), κατά περίπτωση, προκειμένου να ενημερώνονται οι ελεγκτές για τις περιπτώσεις ακούσιας εκχώρησης του ίδιου κωδικού SSR σε περισσότερα από ένα αεροσκάφη.

6. Τα κράτη διασφαλίζουν ότι:

α) δηλώνονται οι όγκοι εναέριου χώρου στην κεντρική υπηρεσία προγραμματισμού επεξεργασίας και κατανομής των πτήσεων που αναφέρεται στο σημείο 1 του παραρτήματος II με σκοπό την εκπλήρωση των απαιτήσεων των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου και το στοιχείο β) της παρούσας παραγράφου·

β) το ολοκληρωμένο σύστημα επεξεργασίας του αρχικού σχεδίου πτήσης ενημερώνει όλους τους επηρεαζόμενους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας για εκείνες τις πτήσεις που κρίνονται επιλέξιμες για τη χρήση του κωδικού ευδιακριτότητας ο οποίος αναφέρεται στο στοιχείο γ)·

γ) συμφωνείται μεταξύ όλων των κρατών μελών και γίνεται ο απαραίτητος συντονισμός με όλες τις ευρωπαϊκές τρίτες χώρες, ένας μοναδικός κωδικός ευδιακριτότητας ο οποίος εκχωρείται αποκλειστικά και μόνο σε αεροσκάφη για τα οποία η αναγνώριση μεμονωμένου αεροσκάφους επιτυγχάνεται με τη χρήση χαρακτηριστικών αναγνώρισης αεροσκάφους διαβιβαζόμενων μέσω «καθοδικής ζεύξης».



Άρθρο 5

Απαιτήσεις ασφάλειας πτήσεων

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι πριν από κάθε αλλαγή στα υφιστάμενα συστήματα που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ) ή πριν εισαχθούν νέα συστήματα, τα εμπλεκόμενα μέρη διενεργούν αξιολόγηση ασφαλείας, η οποία περιλαμβάνει διαδικασίες εντοπισμού των κινδύνων, αξιολόγησης και μείωσης της επικινδυνότητας.

2. Για τους σκοπούς των αξιολογήσεων που περιλαμβάνονται στην παράγραφο 1, λαμβάνονται υπόψη τουλάχιστον οι απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα IV.

Άρθρο 6

Συμμόρφωση ή καταλληλότητα χρήσης των συστατικών στοιχείων

Πριν την έκδοση δήλωσης ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης που αναφέρεται στο άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004, οι κατασκευαστές συστατικών στοιχείων των συστημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 του παρόντος κανονισμού ή οι εξουσιοδοτημένοι αντιπρόσωποί τους που είναι εγκαταστημένοι στην Ένωση αξιολογούν τη συμμόρφωση ή την καταλληλότητα χρήσης των εν λόγω συστατικών στοιχείων σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα V.

Ωστόσο, οι διαδικασίες πιστοποίησης που είναι σύμφωνες με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁾, θεωρούνται αποδεκτές διαδικασίες για την εκτίμηση της συμμόρφωσης των συστατικών στοιχείων εάν περιλαμβάνουν απόδειξη της συμμόρφωσης με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις επιδόσεων και ασφαλείας του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 7

Επαλήθευση των συστημάτων

1. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας που μπορούν να αποδείξουν ή έχουν αποδείξει ότι πληρούν τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο παράρτημα VI διενεργούν επαλήθευση των συστημάτων τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ) σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο μέρος Α του παραρτήματος VII.

2. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας οι οποίοι δεν μπορούν να αποδείξουν ότι πληρούν τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο παράρτημα VI αναθέτουν σε κοινοποιημένο οργανισμό τη διενέργεια επαλήθευσης των συστημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ). Η επαλήθευση διενεργείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο μέρος Β του παραρτήματος VII.

3. Οι διαδικασίες πιστοποίησης που είναι σύμφωνες με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 θεωρούνται αποδεκτές διαδικασίες για την επαλήθευση συστημάτων εφόσον περιλαμβάνουν απόδειξη της συμμόρφωσης με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις επιδόσεων και ασφαλείας του παρόντος κανονισμού.

⁽¹⁾ ΕΕ L 79 της 19.12.2008, σ. 1.



Άρθρο 8

Πρόσθετες απαιτήσεις για παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας

1. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας διασφαλίζουν ότι όλο το αρμόδιο προσωπικό έχει λάβει δεόντως γνώση των απαιτήσεων που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό και είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο για να φέρει σε πέρας τα καθήκοντά του.
2. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας:
 - α) εκπονούν και διατηρούν επιχειρησιακά εγχειρίδια, τα οποία περιέχουν τις αναγκαίες οδηγίες και πληροφορίες προς το αρμόδιο προσωπικό τους σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού·
 - β) διασφαλίζουν ότι τα εγχειρίδια που αναφέρονται στο στοιχείο α) είναι προσβάσιμα και επικαιροποιούνται και ότι η επικαιροποίησή τους και η διανομή τους υπόκεινται σε κατάλληλη διαχείριση της ποιότητας και της μορφής τεκμηρίωσης·
 - γ) διασφαλίζουν ότι οι μέθοδοι εργασίας και οι επιχειρησιακές διαδικασίες είναι σύμφωνες με τον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 9

Πρόσθετες απαιτήσεις για αερομεταφορείς

1. Οι αερομεταφορείς λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να διασφαλίζουν ότι το προσωπικό τους που χειρίζεται και συντηρεί τον εξοπλισμό επιτήρησης έχει λάβει δεόντως γνώση των σχετικών απαιτήσεων που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό και είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο για να φέρει σε πέρας τα καθήκοντά του, καθώς και ότι οι οδηγίες σχετικά με τη χρήση του εν λόγω εξοπλισμού είναι διαθέσιμες στον θάλαμο διακυβέρνησης.
2. Οι αερομεταφορείς λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να διασφαλίσουν ότι παρέχεται επί του αεροσκάφους, η λειτουργία διαβίβασης των χαρακτηριστικών αναγνώρισης αεροσκάφους μέσω «καθοδικής ζεύξης» όταν αυτό απαιτείται επιχειρησιακά, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφοι 1 και 2.
3. Οι αερομεταφορείς διασφαλίζουν ότι οι ρυθμίσεις της λειτουργίας διαβίβασης των χαρακτηριστικών αναγνώρισης αεροσκάφους μέσω «καθοδικής ζεύξης» που αναφέρεται στην παράγραφο 4 είναι σύμφωνες με το στοιχείο 7 "προσδιορισμός αεροσκάφους" του σχεδίου πτήσης που αναφέρεται στο σημείο 2 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1033/2006 ⁽¹⁾.
4. Οι αερομεταφορείς που έχουν τη δυνατότητα αλλαγής των διαβιβαζόμενων μέσω «καθοδικής ζεύξης» χαρακτηριστικών αναγνώρισης αεροσκάφους σύμφωνα με την παράγραφο 2, εφόσον αυτά είναι αερομεταφερόμενα διασφαλίζουν ότι δεν θα αλλάζουν τα διαβιβαζόμενα μέσω «καθοδικής ζεύξης» χαρακτηριστικά αναγνώρισης αεροσκάφους κατά τη διάρκεια της πτήσης, εκτός εάν ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας υποβάλλει σχετικό αίτημα.

Άρθρο 10

Πρόσθετες απαιτήσεις για τα κράτη μέλη

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό, περιλαμβανομένης και της δημοσίευσης των σχετικών πληροφοριών σε εθνικά έντυπα που έχουν ως αντικείμενο θέματα αεροναυτιλίας.

⁽¹⁾ EE L 186 της 7.7.2006, σ. 46.

*Άρθρο 11***Εξαιρέσεις**

1. Συγκεκριμένα για περιοχές προσέγγισης όπου παρέχονται υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας από στρατιωτικές μονάδες ή υπό στρατιωτική επίβλεψη και όταν περιορισμοί που αφορούν τις συμβάσεις προμηθειών παρεμποδίζουν τη συμμόρφωση με το άρθρο 4 παράγραφος 2, τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή, το αργότερο έως την 31η Δεκεμβρίου 2017, την ημερομηνία συμμόρφωσης με τη λειτουργία διαβίβασης των χαρακτηριστικών αναγνώρισης αεροσκάφους μέσω «καθοδικής ζεύξης», η οποία δεν μπορεί να είναι μεταγενέστερη της 2ας Ιανουαρίου 2025.

2. Κατόπιν διαβούλευσης με τον Διαχειριστή Δικτύου, το αργότερο έως την 31η Δεκεμβρίου 2018, η Επιτροπή μπορεί να αναθεωρήσει τις εξαιρέσεις που έχουν κοινοποιηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 1 και θα μπορούσαν να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο ΕΔΔΕΚ.

*Άρθρο 12***Έναρξη ισχύος και εφαρμογή**

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

Εφαρμόζεται από την 9η Φεβρουαρίου 2012.

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

*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I***Εναέριος χώρος που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφοι 1 και 4**

Ο εναέριος χώρος που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφοι 1 και 4 περιλαμβάνει τις εξής περιοχές πληροφοριών πτήσης (FIR) και τις άνω περιοχές πληροφοριών πτήσης (UIR):

- 1) Wien FIR,
- 2) Praha FIR,
- 3) Brussels FIR/UIR,
- 4) Bordeaux, Brest, Marseille, Paris και Reims FIRs, και France UIR,
- 5) Bremen, Langen και Munchen FIRs, και Hannover και Rhein UIRs,
- 6) Athinai FIR και Hellas UIR,
- 7) Budapest FIR,
- 8) Brindisi FIR/UIR, Milano FIR/UIR και Roma FIR/UIR,
- 9) Amsterdam FIR,
- 10) Bucharest FIR.

▼B*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II***Απαιτήσεις επιδόσεων που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 3**

1. Οι όγκοι εναέριου χώρου, όπου η αναγνώριση μεμονωμένου αεροσκάφους πραγματοποιείται με τη χρήση χαρακτηριστικών αναγνώρισης αεροσκάφους διαβιβαζόμενων μέσω «καθοδικής ζεύξης», δηλώνονται στην κεντρική υπηρεσία προγραμματισμού επεξεργασίας και κατανομής των πτήσεων προκειμένου να εισαχθούν στο ολοκληρωμένο σύστημα επεξεργασίας του αρχικού σχεδίου πτήσης.
2. Με εξαίρεση τις περιπτώσεις στις οποίες ισχύει μία από τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο σημείο 3, ο κωδικός ευδιακριτότητας που ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 6 στοιχείο γ) εκχωρείται σε αναχωρούν αεροσκάφος ή σε αεροσκάφος για το οποίο απαιτείται αλλαγή κωδικού, σύμφωνα με το σημείο 6, στις εξής περιπτώσεις:
 - α) τα διαβιβαζόμενα μέσω «καθοδικής ζεύξης» χαρακτηριστικά αναγνώρισης αεροσκάφους αντιστοιχούν στην καταχώριση στο σχέδιο πτήσης για το συγκεκριμένο αεροσκάφος,
 - β) σύμφωνα με το ολοκληρωμένο σύστημα επεξεργασίας του αρχικού σχεδίου πτήσης, το αεροσκάφος είναι επιλέξιμο για την εκχώρηση κωδικού ευδιακριτότητας.
3. Ο κωδικός ευδιακριτότητας δεν εκχωρείται σε αεροσκάφος αναφερόμενο στο σημείο 2 εάν ισχύει οποιαδήποτε από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
 - α) έχουν οριστεί μέτρα έκτακτης ανάγκης τα οποία απαιτούν την εκχώρηση διακριτών κωδικών SSR σε αεροσκάφος από πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας ο οποίος υφίσταται μη προγραμματισμένες διακοπές του αισθητήρα επιτήρησης εδάφους,
 - β) εξαιρετικά στρατιωτικά μέτρα έκτακτης ανάγκης απαιτούν από παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας να εκχωρήσουν διακριτούς κωδικούς SSR σε αεροσκάφος,

▼M1

- γ) αεροσκάφος το οποίο είναι επιλέξιμο για την εκχώρηση του κωδικού ευδιακριτότητας που ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 6 στοιχείο γ) εξέρχεται, ή παρεκκλίνει άλλως πώς, από τον όγκο εναέριου χώρου που αναφέρεται στο στοιχείο 1,
- δ) κρατικό αεροσκάφος που χρησιμοποιείται σε εθνικά ευαίσθητες πτητικές λειτουργίες ή σε εκπαίδευση, οι οποίες απαιτούν ασφάλεια και εμπιστευτικότητα.

▼B

4. Σε αεροσκάφη στα οποία δεν έχει εκχωρηθεί ο κωδικός ευδιακριτότητας που ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 6 στοιχείο γ) εκχωρείται κωδικός SSR ο οποίος βρίσκεται σε συμμόρφωση με κατάλογο εκχώρησης κωδικών που έχει συμφωνηθεί μεταξύ των κρατών μελών και για τον οποίον έχει γίνει ο απαραίτητος συντονισμός με ευρωπαϊκές τρίτες χώρες.
5. Όταν έχει εκχωρηθεί κωδικός SSR σε αεροσκάφος, διενεργείται έλεγχος με την πρώτη ευκαιρία προκειμένου να επιβεβαιωθεί ότι ο κωδικός SSR που έχει ορίσει ο χειριστής είναι ίδιος με εκείνον που έχει εκχωρηθεί για την πτήση.
6. Οι κωδικοί SSR που εκχωρούνται σε αεροσκάφη τα οποία μεταβιβάζονται από παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε γειτονικά κράτη ελέγχονται αυτόματα προκειμένου να διαπιστωθεί αν μπορούν να διατηρηθούν οι εκχωρήσεις σύμφωνα με κατάλογο εκχώρησης κωδικών που έχει συμφωνηθεί μεταξύ των κρατών μελών και για τον οποίον έχει γίνει ο απαραίτητος συντονισμός με ευρωπαϊκές τρίτες χώρες.

▼B

7. Επίσημες διευθετήσεις που περιέχουν τουλάχιστον τα ακόλουθα ορίζονται με γειτονικούς παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας οι οποίοι επιτυγχάνουν την αναγνώριση επιμέρους αεροσκάφους με τη χρήση διακριτών κωδικών SSR:
- α) την υποχρέωση των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας να μεταβιβάζουν αεροσκάφη στα οποία έχουν εκχωρηθεί διακριτοί κωδικοί SSR σε συμμόρφωση με κατάλογο εκχώρησης κωδικών που έχει συμφωνηθεί μεταξύ των κρατών μελών και για τον οποίον έχει γίνει ο απαραίτητος συντονισμός με ευρωπαϊκές τρίτες χώρες.
 - β) την υποχρέωση ειδοποίησης προς τις μονάδες υποδοχής σχετικά με οποιαδήποτε παρατηρούμενη παρατυπία στη λειτουργία αερομεταφερόμενων συστατικών στοιχείων των συστημάτων επιτήρησης.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Απαιτήσεις επιδόσεων που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 4

Τα επιμέρους συστήματα που χρησιμοποιούνται για την εκχώρηση κωδικών SSR πρέπει να διαθέτουν τις εξής λειτουργικές δυνατότητες:

- α) οι κωδικοί SSR εκχωρούνται αυτόματα σε αεροσκάφη σύμφωνα με κατάλογο εκχώρησης κωδικών που έχει συμφωνηθεί μεταξύ των κρατών μελών και για τον οποίον έχει γίνει ο απαραίτητος συντονισμός με ευρωπαϊκές τρίτες χώρες·
- β) οι κωδικοί SSR που εκχωρούνται σε αεροσκάφη τα οποία μεταβιβάζονται από παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε γειτονικά κράτη ελέγχονται προκειμένου να διαπιστωθεί αν μπορούν να διατηρηθούν οι εκχωρήσεις σε συμμόρφωση με κατάλογο εκχώρησης κωδικών που έχει συμφωνηθεί μεταξύ των κρατών μελών και για τον οποίον έχει γίνει ο απαραίτητος συντονισμός με ευρωπαϊκές τρίτες χώρες·
- γ) οι κωδικοί SSR ταξινομούνται σε διαφορετικές κατηγορίες προκειμένου να είναι δυνατή η εκχώρηση διαφορετικών κωδικών·
- δ) οι κωδικοί SSR από τις διαφορετικές κατηγορίες που αναφέρονται στο στοιχείο γ) εκχωρούνται ανάλογα με τις κατευθύνσεις των πτήσεων·
- ε) γίνονται πολλαπλές ταυτόχρονες εκχωρήσεις του ίδιου κωδικού SSR σε πτήσεις που εκτελούνται προς κατευθύνσεις που δεν δημιουργούν σύγκρουση.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Απαιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 5

1. Οι απαιτήσεις επιδόσεων που καθορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφοι 3, 4, 5 στοιχείο β), και 6.
2. Οι πρόσθετες απαιτήσεις που καθορίζονται άρθρο 9 παράγραφοι 1, 2, 3 και 4.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

Απαιτήσεις αξιολόγησης της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας προς χρήση των συστατικών στοιχείων που αναφέρονται στο άρθρο 6

1. Οι δραστηριότητες ελέγχου της συμμόρφωσης καταδεικνύουν τη συμμόρφωση ή την καταλληλότητα των συστατικών στοιχείων όσον αφορά τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, ενόσω τα εν λόγω συστατικά στοιχεία είναι σε λειτουργία σε περιβάλλον δοκιμής.
2. Ο κατασκευαστής διαχειρίζεται τις δραστηριότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης και συγκεκριμένα:
 - α) καθορίζει κατάλληλο περιβάλλον δοκιμών,
 - β) ελέγχει ότι το σχέδιο δοκιμών περιγράφει τα συστατικά στοιχεία στο περιβάλλον δοκιμής,
 - γ) ελέγχει ότι το σχέδιο δοκιμών παρέχει πλήρη κάλυψη των εφαρμοστέων απαιτήσεων,
 - δ) διασφαλίζει τη συνέπεια και την ποιότητα της τεχνικής τεκμηρίωσης και του σχεδίου δοκιμών,
 - ε) σχεδιάζει την οργάνωση της δοκιμής, το προσωπικό, την εγκατάσταση και τη διαμόρφωση του πλαισίου δοκιμής,
 - στ) διενεργεί τις επιθεωρήσεις και τις δοκιμές, σύμφωνα με το σχέδιο δοκιμών,
 - ζ) συντάσσει την έκθεση με τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων και των δοκιμών.
3. Ο κατασκευαστής εξασφαλίζει ότι τα συστατικά στοιχεία που αναφέρονται στο άρθρο 6, τα οποία έχουν εισαχθεί σε περιβάλλον δοκιμών, πληρούν τις εφαρμοστέες 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 ιδίως οι εφαρμοστέες απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού που πληροί το συστατικό στοιχείο, καθώς και οι σχετικές προϋποθέσεις χρήσης του σύμφωνα με το παράρτημα III σημείο 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004.

*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI***Προϋποθέσεις που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφοι 1 και 2**

1. Ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας οφείλει να διαθέτει μεθόδους υποβολής εκθέσεων εντός του οργανισμού, οι οποίες εξασφαλίζουν και αποδεικνύουν την αμεροληψία και την ανεξαρτησία κρίσης στις δραστηριότητες ελέγχου.
2. Ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας διασφαλίζει ότι το προσωπικό που συμμετέχει στις διαδικασίες ελέγχου διενεργεί τους ελέγχους με τη μέγιστη δυνατή επαγγελματική αμεροληψία και τη μέγιστη δυνατή τεχνική επάρκεια, καθώς και ότι δεν ενδίδει σε τυχόν πιέσεις ή κίνητρα, ιδίως οικονομικού χαρακτήρα, που θα μπορούσαν να επηρεάσουν την κρίση του ή τα αποτελέσματα των ελέγχων του, 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 σε εξοπλισμό που 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 για τους ελέγχους που πρέπει να διενεργεί, επαρκή πείρα στις σχετικές εργασίες, καθώς και την ικανότητα που απαιτείται για να συντάσσει τις δηλώσεις, τα μητρώα και τις εκθέσεις που τεκμηριώνουν τη διενέργεια των ελέγχων.
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 εξαρτάται από τον αριθμό των ελέγχων που διενεργεί ή από τα αποτελέσματα των ελέγχων αυτών.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

ΜΕΡΟΣ Α

Απαιτήσεις ελέγχου των συστημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 1

1. Ο έλεγχος των συστημάτων που προσδιορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ) καταδεικνύει τη συμμόρφωση των συστημάτων αυτών με τις απαιτήσεις επιδόσεων και ασφάλειας του παρόντος κανονισμού σε περιβάλλον αξιολόγησης αντίστοιχο του πλαισίου λειτουργίας των συστημάτων.
2. Ο έλεγχος των συστημάτων που προσδιορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ) διενεργείται σύμφωνα με κατάλληλες και αναγνωρισμένες πρακτικές δοκιμής.
3. Τα εργαλεία δοκιμής που χρησιμοποιούνται για τον έλεγχο των καθοριζόμενων στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ) συστημάτων διαθέτουν κατάλληλες λειτουργικές δυνατότητες.
4. Από τον έλεγχο των συστημάτων που καθορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ) προκύπτουν τα στοιχεία του τεχνικού φακέλου που απαιτούνται βάσει του σημείου 3 του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004, καθώς και τα ακόλουθα στοιχεία:
 - α) περιγραφή της εφαρμογής,
 - β) έκθεση των επιθεωρήσεων και δοκιμών που πραγματοποιήθηκαν πριν από την έναρξη λειτουργίας του συστήματος.
5. Ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας διαχειρίζεται τις δραστηριότητες ελέγχου και ιδίως:
 - α) καθορίζει το κατάλληλο επιχειρησιακό και τεχνικό περιβάλλον αξιολόγησης που ανταποκρίνεται στο πραγματικό επιχειρησιακό περιβάλλον,
 - β) ελέγχει εάν το σχέδιο δοκιμών περιγράφει την ενσωμάτωση των συστημάτων που προσδιορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ) σε επιχειρησιακό και τεχνικό περιβάλλον αξιολόγησης,
 - γ) ελέγχει εάν το σχέδιο δοκιμών καλύπτει πλήρως τις εφαρμοστέες απαιτήσεις επιδόσεων και ασφάλειας του παρόντος κανονισμού,
 - δ) διασφαλίζει τη συνάφεια και την ποιότητα της τεχνικής τεκμηρίωσης και του σχεδίου δοκιμών,
 - ε) σχεδιάζει την οργάνωση των δοκιμών, το προσωπικό, την εγκατάσταση και τη διαμόρφωση της πλατφόρμας δοκιμών,
 - στ) διενεργεί τις επιθεωρήσεις και τις δοκιμές, όπως ορίζεται στο σχέδιο δοκιμών,
 - ζ) συντάσσει την έκθεση με τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων και των δοκιμών.
6. Ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας διασφαλίζει ότι τα συστήματα που καθορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ) και λειτουργούν σε περιβάλλον αξιολόγησης ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις επιδόσεων και ασφάλειας του παρόντος κανονισμού.
7. Μετά την επιτυχή ολοκλήρωση του ελέγχου της συμμόρφωσης οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας συντάσσουν δήλωση ΕΚ ελέγχου των συστημάτων και την υποβάλλουν στην εθνική εποπτική αρχή, συνοδευόμενη από τον αντίστοιχο τεχνικό φάκελο, όπως απαιτείται βάσει του άρθρου 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004.



ΜΕΡΟΣ Β

Απαιτήσεις ελέγχου των συστημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 2

1. Ο έλεγχος των συστημάτων που καθορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ) καταδεικνύει τη συμμόρφωση των συστημάτων αυτών με τις απαιτήσεις επιδόσεων και ασφάλειας του παρόντος κανονισμού σε περιβάλλον αξιολόγησης αντίστοιχο του πλαισίου λειτουργίας των συστημάτων.
2. Ο έλεγχος των συστημάτων που καθορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ) διενεργείται σύμφωνα με κατάλληλες και αναγνωρισμένες πρακτικές δοκιμής.
3. Τα εργαλεία δοκιμής που χρησιμοποιούνται για τον έλεγχο των καθοριζόμενων στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ) συστημάτων διαθέτουν κατάλληλες λειτουργικές δυνατότητες.
4. Από τον έλεγχο των συστημάτων που καθορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ) προκύπτουν τα στοιχεία του τεχνικού φακέλου που απαιτούνται βάσει του σημείου 3 του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004, καθώς και τα ακόλουθα στοιχεία:
 - α) περιγραφή της εφαρμογής,
 - β) 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 ανταποκρίνεται στο επιχειρησιακό περιβάλλον, και αναθέτει την εκτέλεση των δραστηριοτήτων ελέγχου σε κοινοποιημένο οργανισμό.
6. Ο κοινοποιημένος οργανισμός διευθύνει τις δραστηριότητες ελέγχου και ειδικότερα:
 - α) ελέγχει εάν το σχέδιο δοκιμών περιγράφει την ενσωμάτωση των συστημάτων που καθορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ) σε επιχειρησιακό και τεχνικό περιβάλλον αξιολόγησης,
 - β) ελέγχει εάν το σχέδιο δοκιμών καλύπτει πλήρως τις εφαρμοστέες απαιτήσεις επιδόσεων και ασφάλειας του παρόντος κανονισμού,
 - γ) διασφαλίζει τη συνάφεια και την ποιότητα της τεχνικής τεκμηρίωσης και του σχεδίου δοκιμών,
 - δ) σχεδιάζει την οργάνωση των δοκιμών, το προσωπικό, την εγκατάσταση και τη διαμόρφωση της πλατφόρμας δοκιμών,
 - ε) διενεργεί τις επιθεωρήσεις και τις δοκιμές, σύμφωνα με το σχέδιο δοκιμών,
 - στ) συντάσσει την έκθεση με τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων και των δοκιμών.
7. Ο κοινοποιημένος οργανισμός διασφαλίζει ότι τα συστήματα που καθορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ) και λειτουργούν σε περιβάλλον αξιολόγησης ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις επιδόσεων και ασφάλειας του παρόντος κανονισμού.
8. Μετά την επιτυχή ολοκλήρωση των εργασιών ελέγχου, ο κοινοποιημένος οργανισμός συντάσσει πιστοποιητικό συμμόρφωσης για 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 βάσει του άρθρου 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004.