

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 980/2002 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
της 4ης Ιουνίου 2002
για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2082/2000, για έγκριση των προτύπων Eurocontrol
(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

την οδηγία 93/65/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 19ης Ιουλίου 1993, σχετικά με τον καθορισμό και τη χρησιμοποίηση συμβατών τεχνικών προδιαγραφών και την προμήθεια τεχνικού εξοπλισμού και συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 97/15/ΕΚ της Επιτροπής ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 3,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με την οδηγία 97/15/ΕΚ για έγκριση των προτύπων Eurocontrol και τροποποίηση της οδηγίας 93/65/ΕΟΚ σχετικά με τον καθορισμό και τη χρησιμοποίηση συμβατών τεχνικών προδιαγραφών και την προμήθεια τεχνικού εξοπλισμού και συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2082/2000 της Επιτροπής ⁽³⁾, εγκρίθηκε το πρότυπο Eurocontrol για την απευθείας ανταλλαγή δεδομένων (OLDI), έκδοση 1.0 και το πρότυπο Eurocontrol για την παρουσίαση των ανταλλασσόμενων δεδομένων των υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ADEXP), έκδοση 1.0.
- (2) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2082/2000 εγκρίθηκαν δύο πιο πρόσφατες εκδόσεις των ως άνω προτύπων Eurocontrol, συγκεκριμένα η έκδοση 2.2 του OLDI και η έκδοση 2.0 του ADEXP, καθώς και ένα νέο πρότυπο Eurocontrol που ονομάζεται ανταλλαγή δεδομένων πτήσεως — έγγραφο ελέγχου διεπαφής (FDE-ICD).
- (3) Έκτοτε, εγκρίθηκαν από το Eurocontrol τροποποιήσεις της έκδοσης 2.2 του OLDI και της έκδοσης 2.0 του ADEXP.

- (4) Οι εν λόγω τροποποιήσεις των προτύπων Eurocontrol εντάσσονται στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 93/65/ΕΟΚ και συμβάλλουν στην εναρμόνιση των εθνικών συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας των κρατών μελών, αναφορικά κυρίως με τη μεταφορά πτήσεων μεταξύ κέντρων ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (OLDI) και με τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ADEXP).
- (5) Οι τροποποιήσεις αυτές περιλαμβάνουν συγκεκριμένα ένδειξη των δυνατοτήτων εξοπλισμού για μια πτήση, και είναι απαραίτητες για να διευκολυνθεί η ομαλή και ασφαλή εισαγωγή αρκετών προγραμμάτων που αποσκοπούν σε αυξήσεις δυναμικότητας.
- (6) Πρέπει συνεπώς να τροποποιηθεί αντιστοίχως και ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2082/2000.
- (7) Τα προβλεπόμενα στον παρόντα κανονισμό μέτρα είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής του άρθρου 6 παράγραφος 1 της οδηγίας 93/65/ΕΟΚ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Τα παραρτήματα I και II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2082/2000 τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την έβδομη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

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

Βρυξέλλες, 4 Ιουνίου 2002.

Για την Επιτροπή
Loyola DE PALACIO
Αντιπρόεδρος

⁽¹⁾ ΕΕ L 187 της 29.7.1993, σ. 52.

⁽²⁾ ΕΕ L 95 της 10.4.1997, σ. 16.

⁽³⁾ ΕΕ L 254 της 9.10.2000, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Τα παραρτήματα I και II τροποποιούνται ως εξής:

1. Το παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:

α) Το σημείο 6.2.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«6.2.2. Περιεχόμενο του μηνύματος

Το μήνυμα ABI περιλαμβάνει τα εξής δεδομένα:

- Τύπος σήματος
- Αριθμός σήματος
- Ταυτότητα αεροσκάφους
- Μέθοδος και κώδικας SSR (εφόσον υπάρχουν)
- Αεροδρόμιο αναχώρησης
- Στοιχεία πρόβλεψης
- Αεροδρόμιο προορισμού
- Αριθμός και τύπος αεροσκάφους
- Τύπος πτήσεως
- Δυνατότητες και κατάσταση του εξοπλισμού
- Δρομολόγιο (προαιρετικά)
- Άλλα δεδομένα σχεδίου πτήσης (προαιρετικά)

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Οι κανόνες εισαγωγής δεδομένων, τα μορφότυπα και το περιεχόμενο των πεδίων προσδιορίζονται στο παράρτημα Α.»

β) Τα σημεία 6.2.5.1 και 6.2.5.2 αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:

«6.2.5.1. I C A O

(ABIE/L001-AMM253/A7012-LMML-BNE/1221F350-EGBB-9/B757/M-15/N0480F390 UB4 BNE UB4 BPK UB3 HON-80/N-81/W/EQ Y/NO)

6.2.5.2. A D E X P

TITLE ABI -REFDATA -SENDER -FAC E -RECVR -FAC L -SEQNUM 001 -ARCID AMM253 -SSRCODE A7012 - ADEP LMML -COORDATA -PTID BNE -TO 1221 -TFL F350 -ADES EGGB -ARCTYP B757 -FLTTPY N -BEGIN EQCST -EQPT W/EQ -EQPT Y/NO -END EQCST-ROUTE N0480F390 UB4 BNE UB4 BPK UB3 HON).»

γ) Το σημείο 6.3.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«6.3.2. Περιεχόμενο του μηνύματος

Το μήνυμα ACT περιλαμβάνει τα εξής δεδομένα:

- Τύπος σήματος
- Αριθμός σήματος
- Ταυτότητα αεροσκάφους
- Μέθοδος και κώδικας SSR (εφόσον υπάρχουν)
- Αεροδρόμιο αναχώρησης
- Στοιχεία πρόβλεψης
- Αεροδρόμιο προορισμού
- Αριθμός και τύπος αεροσκάφους
- Τύπος πτήσεως
- Δυνατότητες και κατάσταση του εξοπλισμού
- Δρομολόγιο (προαιρετικά)
- Άλλα δεδομένα σχεδίου πτήσης (προαιρετικά)

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Οι κανόνες εισαγωγής δεδομένων, τα μορφότυπα και το περιεχόμενο των πεδίων προσδιορίζονται στο παράρτημα Α.»

δ) Τα σημεία 6.3.5.1 και 6.3.5.2 αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:

«6.3.5.1. I C A O

(ACTE/L005-AMM253/A7012-LMML-BNE/1226F350-EGBB-9/B757/M-15/N0480F390 UB4 BNE UB4 BPK UB3 HON-80/N-81/W/EQ Y/NO)

6.3.5.2. A D E X P

-TITLE ACT -REFDATA -SENDER -FAC E -RECVR -FAC L -SEQNUM 005 -ARCID AMM253 -SSRCODE A7012 -ADEP LMML -COORDATA -PTID BNE -TO 1226 -TFL F350 -ADES EGBB -ARCTYP B757 -FLTTPY N-BEGIN EQCST-EQPT W/EQ -EQPT Y/NO -END EQCST-ROUTE N0480F390 UB4 BNE UB4 BPK UB3 HON.»

ε) Το σημείο 7.3.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«7.3.2. Περιεχόμενο του μηνύματος

Το μήνυμα REV περιλαμβάνει τα εξής δεδομένα:

- Τύπος σήματος
- Αριθμός σήματος
- Ταυτότητα αεροσκάφους
- Αεροδρόμιο αναχώρησης
- Στοιχεία πρόβλεψης ή/και σημείο συντονισμού
- Αεροδρόμιο προορισμού
- Σήμα αναφοράς (προαιρετικά)
- Μέθοδος και κώδικας SSR (προαιρετικά)
- Δρομολόγιο (προαιρετικά)
- Δυνατότητες και κατάσταση του εξοπλισμού (προαιρετικά)

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Οι κανόνες εισαγωγής δεδομένων, τα μορφότυπα και το περιεχόμενο των πεδίων προσδιορίζονται στο παράρτημα Α.»

στ) Τα σημεία 7.3.3.1.2, 7.3.3.1.3 και 7.3.3.1.4 αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:

«7.3.3.1.2. Τα ακόλουθα στοιχεία υπόκεινται σε αναθεώρηση:

- Προβλεπόμενη ώρα διέλευσης (ETO) από το σημείο συντονισμού (COP)
- Επίπεδο/επίπεδα μεταβίβασης
- Κώδικας SSR
- Δυνατότητες και κατάσταση του εξοπλισμού.

7.3.3.1.3. Αποστέλλεται μήνυμα REV όταν:

- η προβλεπόμενη ώρα διέλευσης (ETO) από το σημείο συντονισμού (COP) διαφέρει εκείνης του προηγούμενου σήματος κατά τιμή μεγαλύτερη της διμερώς συμφωνηθείσας, στρογγυλεμένης στον πλησιέστερο ακέραιο·
- έχει επέλθει οποιαδήποτε αλλαγή στο επίπεδο ή τα επίπεδα μεταβίβασης, στον κώδικα SSR ή στις δυνατότητες και την κατάσταση του εξοπλισμού.

7.3.3.1.4. Εφόσον έχει συμφωνηθεί διμερώς, αποστέλλεται σήμα REV όταν επέρχεται οποιαδήποτε αλλαγή στα ακόλουθα στοιχεία:

- σημείο συντονισμού (COP)
- δρομολόγιο.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Οι επιχειρησιακοί κανόνες ενδέχεται να απαιτούν υπαγωγή των τροποποιήσεων που τίθενται σε ισχύ μετά το σήμα ACT σε προηγούμενο συντονισμό μεταξύ των εμπλεκόμενων μονάδων.»

ζ) Τα σημεία 7.3.3.2.1 και 7.3.3.2.2 αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:

«7.3.3.2.1. Μορφότυπο I C A O

Όλα τα σήματα αναθεώρησης περιλαμβάνουν τους τύπους πεδίου 3, 7, 13, 14 και 16. Εφαρμόζονται οι ακόλουθοι κανόνες:

- Αλλαγή της προβλεπόμενης ώρας διέλευσης (ETO) από το σημείο συντονισμού (COP) ή των επιπέδων μεταβίβασης ενσωματώνεται με ένταξη των αναθεωρημένων δεδομένων στο πεδίο 14.
- Αλλαγή του κώδικα SSR ενσωματώνεται ως στοιχεία β) και γ) στο πεδίο 7.

Όλες οι άλλες τροποποιήσεις ενσωματώνονται στο μορφότυπο του πεδίου 22 μετά τα πέντε πρώτα πεδία. Εφαρμόζονται οι ακόλουθοι κανόνες:

- Η διάταξη πεδίων που υπάγονται στο μορφότυπο του πεδίου 22 μπορεί να γίνεται με οποιοδήποτε τρόπο μεταξύ τους.

- Αλλαγές της προβλεπόμενης ώρας διέλευσης (COP) ενσωματώνονται ως δεδομένα του πεδίου 14 στο μορφότυπο του πεδίου 22 (βλέπε παράρτημα Β Ειδικές απαιτήσεις για την επεξεργασία δρομολογίου).
- Αλλαγές δρομολογίου ενσωματώνονται ως δεδομένα του πεδίου 15 στο μορφότυπο του πεδίου 22. Οι κανόνες συντονισμού αυτών των αλλαγών, συμπεριλαμβανομένων των κατευθύνων δρομολογήσεων, προβλέπονται στο παράρτημα Β Ειδικές απαιτήσεις για την επεξεργασία δρομολογίου.
- Δυνατότητες και κατάσταση του εξοπλισμού θα συμπεριληφθούν μόνο όσες δυνατότητες αλλάζουν. Μήνυμα το οποίο αλλάζει μια δυνατότητα κατά τρόπο ώστε να προκύπτει ανάγκη να συμπεριληφθούν δεδομένα που αφορούν μια επιπλέον δυνατότητα κατά την έννοια του παραρτήματος Α υπό Α.30, συμπεριλαμβάνει την επιπλέον δυνατότητα.

7.3.3.2.2. Μορφότυπο A D E X P

Όλα τα σήματα αναθεώρησης με μορφότυπο ADEXP περιλαμβάνουν τα ακόλουθα πρωτεύοντα πεδία: TITLE REFDATA ARCID ADEP ADES. Εφαρμόζονται οι ακόλουθοι κανόνες:

- Αλλαγή της προβλεπόμενης ώρας διέλευσης (ETO) από το σημείο συντονισμού (COP) ή των επιπέδων μεταβίβασης ενσωματώνεται με ένταξη των αναθεωρημένων δεδομένων στο πρωτεύον πεδίο COORDATA.
- Περιλαμβάνεται το πρωτεύον πεδίο COP, εκτός εάν λόγω αλλαγής της προβλεπόμενης ώρας άφιξης (ETA) ή των επιπέδων μεταβίβασης χρειαστεί να γίνει χρήση του πρωτεύοντος πεδίου COORDATA. Περιέχει το COP μέσω του οποίου γίνεται τη στιγμή εκείνη ο συντονισμός της πτήσης ή, εάν το COP βρίσκεται υπό τροποποίηση, το COP μέσω του οποίου γινόταν προηγουμένως ο συντονισμός της πτήσης.
- Αλλαγές του COP ενσωματώνονται με χρήση του πρωτεύοντος πεδίου COORDATA (βλέπε παράρτημα Β Ειδικές απαιτήσεις για την επεξεργασία δρομολογίου). Τα μηνύματα αυτά περιέχουν επίσης το πρωτεύον πεδίο COP, όπως αναφέρεται στα προηγούμενα.
- Αλλαγές του δρομολογίου ενσωματώνονται με χρήση του πρωτεύοντος πεδίου ROUTE. Οι κανόνες συντονισμού αυτών των αλλαγών, συμπεριλαμβανομένων των κατευθύνων δρομολογήσεων, προβλέπονται στο παράρτημα Β Ειδικές απαιτήσεις για την επεξεργασία δρομολογίου.
- Μια αλλαγή του κώδικα SSR επισημαίνεται με προσθήκη του πρωτεύοντος πεδίου SSRCODE.
- Για μια αλλαγή στις Δυνατότητες και κατάσταση του εξοπλισμού αξιοποιείται το πρωτεύον πεδίο EQCST· συμπεριλαμβάνονται μόνο όσες δυνατότητες αλλάζουν. Μήνυμα το οποίο αλλάζει μια δυνατότητα κατά τρόπο ώστε να προκύπτει ανάγκη να συμπεριληφθούν δεδομένα που αφορούν μια επιπλέον δυνατότητα κατά την έννοια του παραρτήματος Α υπό Α.30, συμπεριλαμβάνει την επιπλέον δυνατότητα.»

η) Τα σημεία 7.3.5.1 και 7.3.5.2 αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:

«7.3.5.1. I C A O

- α) (REVE/L002-AMM253-LMML-BNE/1226F310-EGBB)
- β) (REVE/L010-AMM253/A2317-LMML-BNE/1226F310-EGBB)
- γ) (REVE/L019-AMM253-LMML-BNE/1237F350-EGBB-81/W/NO)
- δ) (REVBC/P873-BAF4486-EBMB-NEBUL/2201F250-LERT-81/W/NO U/EQ)

7.3.5.2. A D E X P

- α) -TITLE REV -REFDATA -SENDER -FAC E -RECVR -FAC L -SEQNUM 002 -ARCID AMM253 -ADEP LMML -COORDATA -PTID BNE -TO 1226 -TFL F310 -ADES EGBB
- β) -TITLE REV -REFDATA -SENDER -FAC E -RECVR -FAC L -SEQNUM 010 -ARCID AMM253 -ADEP LMML -COP BNE -ADES EGBB -SSRCODE A2317
- γ) -TITLE REV -REFDATA -SENDER -FAC E -RECVR -FAC L -SEQNUM 019 -ARCID AMM253 -ADEP LMML -COP BNE -ADES EGBB -BEGIN EQCST -EQPT W/NO -END EQCST
- δ) -TITLE REV -REFDATA -SENDER -FAC BC -RECVR -FAC P -SEQNUM 873 -ARCID BAF4486 -ADEP EBMB -COP NEBUL -ADES LERT -BEGIN EQCST -EQPT Y/NO -EQPT U/EQ -END EQCST»

θ) Το παράρτημα Α τροποποιείται ως εξής:

- Στον πίνακα περιεχομένων προστίθενται τα ακόλουθα σημεία Α.29 και Α.30:

- «Α.29. Τύπος πτήσεως
- Α.30. Δυνατότητες και κατάσταση του εξοπλισμού»

- Παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο Α.2.2.α:

- «Α.2.2.α Σε ορισμένες περιπτώσεις χρησιμοποιείται ένας ψευδοαριθμός για να υποδηλωθεί ο τύπος πεδίου ICAO όταν δεν υπάρχει κατάλληλο πεδίο ICAO. Τέτοιοι αριθμοί είναι διψήφιοι, ίσοι ή μεγαλύτεροι του 80.»

— Το σημείο A.14 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«A.14. Το πεδίο αυτό δίνει τη δυνατότητα να συμπεριληφθούν σε συγκεκριμένα σήματα δεδομένα του σχεδίου πτήσης τα οποία συνήθως δεν περιλαμβάνονται ως μέρος της διαδικασίας συντονισμού και δεν περιγράφονται αλλού στο παρόν προσάρτημα. Επιτρέπεται η προσθήκη των δεδομένων που ακολουθούν, όπως αυτά περιγράφονται στο έγγραφο αναφοράς 1, προσάρτημα 2, τύποι πεδίου 8 και 18.

- Κανόνες πτήσεως
- Σήματα κυκλοφορίας αεροσκαφών
- Όνομα της εταιρείας
- Λόγος για ειδικό χειρισμό μέσω ATS
- Τύπος
- Επιδόσεις
- Αεροδρόμια αναχώρησης, προορισμού και εναλλακτικά αεροδρόμια
- Παρατηρήσεις σε ελεύθερο κείμενο

A.14.1. ICAO

Τύπος πεδίου 8, στοιχείο α) “Κανόνες πτήσεως” σε μορφότυπο τύπου πεδίου 22.

Ένα ή περισσότερα από τα κάτωθι στοιχεία τύπου πεδίου 18 σε μορφότυπο τύπου πεδίου 22:

REG, OPR, STS, TYP, PER, DEP, DEST, ALTN, RALT, RMK.

A.14.2. ADEXP

Πρωτεύοντα πεδία: “fltrul”, “depz”, “destz”, “opr”, “per”, “reg”, “rmk”, “altrnt1”, “altrnt2”, “sts” και “typz”.

— Προστίθενται τα ακόλουθα σημεία A.29 και A.30:

«A.29. **Τύπος πτήσεως**

Το στοιχείο αυτό θα είναι σαν να έχει ταξινομηθεί στο σχέδιο πτήσεως ή σε ισοδύναμα δεδομένα προερχόμενα από εναλλακτική πηγή. Παρεμβάλλεται το γράμμα “X” εάν παραλείπεται ο τύπος πτήσεως στο σχέδιο πτήσεως ή εάν είναι γνωστός για οποιονδήποτε άλλο λόγο.

A.29.1. ICAO

Ο τύπος πτήσεως παρεμβάλλεται υπό μορφή γράμματος σε μορφότυπο τύπου πεδίου 22 με χρήση του ψευδοαριθμού 80 για να υποδηλωθεί ο τύπος πεδίου.

A.29.2. ADEXP

Πρωτεύον πεδίο “flttyp”.

A.30. **Δυνατότητες και κατάσταση του εξοπλισμού**

Το στοιχείο αυτό υποδηλώνει δυνατότητες και κατάσταση του εξοπλισμού που είτε αποτελούν προϋπόθεση για πτήση σε ορισμένους εναέριους χώρους ή συγκεκριμένες διαδρομές ή επηρεάζει σημαντικά την παροχή μιας υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Η ύπαρξη μιας δυνατότητας προσδιορίζεται στο σχέδιο πτήσεως, ενδέχεται όμως να αποδειχτεί εσφαλμένη ή ότι άλλαξε στη διάρκεια της πτήσεως. Το στοιχείο Δυνατότητες και κατάσταση του εξοπλισμού προσδιορίζει με ακρίβεια την τρέχουσα κατάσταση.

Αναφέρεται η κατάσταση των κάτωθι στοιχείων:

- RVSM δυνατότητα
- 8,33 kHz RTF εξοπλισμός.

Για κρατικές πτήσεις για τις οποίες δεν διατίθεται προς χρήση εξοπλισμός 8,33 kHz RTF, δηλώνεται σύμφωνα με τον τύπο πτήσεως του σχεδίου πτήσεως η κατάσταση του κάτωθι στοιχείου:

- Εξοπλισμός UHF.

A.30.1. ICAO

Τα δεδομένα καταχωρίζονται σε μορφότυπο τύπου πεδίου 22 με χρήση του ψευδοαριθμού πεδίου 81.

Για κάθε δυνατότητα εισάγονται δύο στοιχεία:

- Η δυνατότητα εξοπλισμού εκφραζόμενη με ένα γράμμα σύμφωνα με το πεδίο τύπου 10 “Εξοπλισμός” του σχεδίου πτήσεως ICAO (βλέπε προσάρτημα 3 του εγγράφου αναφοράς 1), ακολουθούμενη από

— Διαχωριστή στοιχείου — λοξή παύλα (/), ακολουθούμενη από

— Κατάσταση εκφραζόμενη με δύο γράμματα.

Η κατάσταση εκφράζεται με τους δείκτες που ακολουθούν όπως αυτοί εφαρμόζονται για την εκάστοτε πτήση:

α) EQ: που σημαίνει ότι η πτήση είναι εξοπλισμένη και ότι ο εξοπλισμός διατίθεται προς χρήση για τις ανάγκες της πτήσεως.

β) NO: που σημαίνει ότι η πτήση δεν είναι εξοπλισμένη ή ότι για οποιονδήποτε λόγο ο εξοπλισμός δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τις ανάγκες της πτήσεως.

γ) UN: που σημαίνει ότι δεν είναι γνωστό κατά πόσον υπάρχει συμμόρφωση της κατάστασης προς τη δυνατότητα.

Η πρώτη ομάδα δυνατοτήτων παρεμβάλλεται αμέσως μετά τη λοξή παύλα που έπεται του αριθμού πεδίου. Οι επόμενες ομάδες διαχωρίζονται με διάστημα. Η σειρά διάταξης των δυνατοτήτων εξοπλισμού δεν έχει σημασία.

A.30.2.

ADEXP

Πρωτεύον πεδίο "EQCST".»

2. Στο παράρτημα II, τροποποιείται ως εξής το παράρτημα A:

α) Υπό A.2 προστίθενται τα ακόλουθα λήμματα:

Βοηθητικός όρος	Σύνταξη	Σημασιολογία	Χρήση σε πρωτεύον πεδίο	Χρήση σε υποπεδίο	Χρήση σαν βοηθητικό στοιχείο
«eqptcode	1 {ALPHA- NUM} 2	Κωδικός αναγνώρισης μιας δυνατότητας εξοπλισμού. Μπορεί να ταυτίζεται με equipmentcode.		eqpt	
eqptstatus	2 {ALPHA} 2	Διψήφιος κωδικός που περιγράφει την κατάσταση της ικανότητας του αεροσκάφους.		eqpt»	

β) Υπό A.3 προστίθεται το ακόλουθο λήμμα:

Πρωτεύον πεδίο ADEXP	Είδος	Σύνταξη	Σημασιολογία
«eqcst	β)	'-' "BEGIN" "EQCST" 1 {eqpt} '-' "END" "EQCST"	Κατάλογος κωδικών δυνατότητας εξοπλισμού, καθένας εκ των οποίων ακολουθείται από μια ένδειξη που περιγράφει την τρέχουσα κατάσταση της δυνατότητας.»

γ) Υπό A.4 προστίθεται το ακόλουθο λήμμα:

Υποπεδίο	Είδος	Σύνταξη	Σημασιολογία	Χρήση σε πρωτεύον πεδίο	Χρήση σε υποπεδίο
«eqpt	β)	'-' "EQPT" eqptcode ! '/' ! eqptstatus	Κωδικός δυνατότητας εξοπλισμού, καθένας εκ των οποίων ακολουθείται από μια ένδειξη που περιγράφει την τρέχουσα κατάσταση της δυνατότητας.	eqcst»	