ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2023/1772 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 12ης Σεπτεμβρίου 2023

για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012 όσον αφορά τους κανόνες λειτουργίας που αφορούν τη χρήση συστημάτων και συστατικών στοιχείων υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και αεροναυτιλίας στον εναέριο χώρο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1033/2006

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου ([1]), και ιδίως το άρθρο 31 και το άρθρο 44 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Σύμφωνα με το άρθρο 140 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, οι κανόνες εφαρμογής που θεσπίστηκαν βάσει του καταργηθέντος κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([2]) πρέπει να προσαρμοστούν στις διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, το αργότερο έως τις 12 Σεπτεμβρίου 2023.

(2) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1033/2006 της Επιτροπής ([3]) καθορίζει τις απαιτήσεις που αφορούν τις διαδικασίες για τα σχέδια πτήσης στο στάδιο προ πτήσης στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό.

(3) Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 923/2012 της Επιτροπής ([4]) καθορίζει τους κοινούς κανόνες αέρος και τις επιχειρησιακές διατάξεις σχετικά με τις υπηρεσίες και τις διαδικασίες αεροναυτιλίας.

(4) Προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέχεια των απαιτήσεων που αφορούν τη χρήση του εξοπλισμού υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και αεροναυτιλίας (στο εξής: ATM/ANS) στον εναέριο χώρο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 923/2012 θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να συμπεριληφθούν οι σχετικές απαιτήσεις που αφορούν τον σχεδιασμό πτήσεων και περιέχονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1033/2006, ο οποίος καταργείται με τον παρόντα κανονισμό.

(5) Δεδομένου ότι ο διαχειριστής δικτύου είναι επιφορτισμένος με καθήκοντα επεξεργασίας των σχεδίων πτήσης κατά το στάδιο προ πτήσης, ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 923/2012 θα πρέπει επίσης να εφαρμόζεται στον διαχειριστή δικτύου.

(6) Είναι σημαντικό όλοι οι χρήστες να τηρούν τα εγχειρίδια πτητικής λειτουργίας που καταρτίζονται και τηρούνται από τον διαχειριστή δικτύου κατά την υποβολή σχεδίων πτήσης.

(7) Επαναληπτικά σχέδια πτήσης δεν ισχύουν πια στην περιοχή EUR και, ως εκ τούτου, κάθε αναφορά σε επαναληπτικά σχέδια πτήσης θα πρέπει να διαγραφεί.

([1]) ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1.

([2]) Κανονισμός (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») (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 26).

([3]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1033/2006 της Επιτροπής, της 4ης Ιουλίου 2006, για καθορισμό των απαιτήσεων που αφορούν τις διαδικασίες για τα σχέδια πτήσης στο στάδιο προ πτήσης στον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό (ΕΕ L 186 της 7.7.2006, σ. 46).

([4]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 923/2012 της Επιτροπής, της 26ης Σεπτεμβρίου 2012, για καθορισμό των κοινών κανόνων αέρος και των επιχειρησιακών διατάξεων σχετικά με τις υπηρεσίες και τις διαδικασίες αεροναυτιλίας και την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1035/2011 και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1265/2007, (ΕΚ) αριθ. 1794/2006, (ΕΚ) αριθ. 730/2006, (ΕΚ) αριθ. 1033/2006 και (ΕΕ) αριθ. 255/2010 (ΕΕ L 281 της 13.10.2012, σ. 1).

(8) Οι απαιτήσεις σχετικά με τις διαδικασίες για τα σχέδια πτήσης κατά το στάδιο προ πτήσης στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1033/2006 της Επιτροπής δεν ισχύουν για υπηρεσίες που παρέχονται στον εναέριο χώρο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού εκτός της περιοχής EUR του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ), όπως ορίζεται στον τόμο I του σχεδίου αεροναυτιλίας στην περιοχή EUR (EUR Air Navigation Plan Volume I) του ΔΟΠΑ (έγγραφο αριθ. 7754), λόγω του τοπικού χαμηλού όγκου κυκλοφορίας και της γεωγραφικής κατάστασης, καθώς ο εναέριος χώρος συνορεύει μόνο με εναέριο χώρο υπό την ευθύνη παρόχων υπηρεσιών ATM/ANS τρίτης χώρας, κάτι που δικαιολογεί διαφορετικές τοπικές ρυθμίσεις συντονισμού με γειτονικές τρίτες χώρες.

(9) Ως εκ τούτου, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1033/2006 θα πρέπει να καταργηθεί και ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 923/2012 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.

(10) Οι τροποποιημένες απαιτήσεις που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό έχουν λάβει δεόντως υπόψη το περιεχόμενο του γενικού προγράμματος για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τις δυνατότητες επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης που περιέχονται σε αυτό.

(11) Ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας πρότεινε μέτρα, τα οποία υπέβαλε με τη γνωμοδότηση αριθ. 1/2023 ([5]), σύμφωνα με το άρθρο 75 παράγραφος 2 στοιχεία β) και γ) και με το άρθρο 76 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

(12) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 127 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012

Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 923/2012 τροποποιείται ως εξής:

1) στο άρθρο 1, η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται επίσης στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, στους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, στον διαχειριστή δικτύου, στους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων και στο προσωπικό εδάφους που λαμβάνει μέρος στις πτητικές λειτουργίες.»·

2) το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 19α):

«19α. “αναγνώριση αεροσκάφους”: ομάδα χαρακτήρων, ψηφίων ή συνδυασμού αυτών, η οποία είτε ταυτίζεται είτε είναι το κωδικοποιημένο ισοδύναμο του σήματος κλήσης του αεροσκάφους προς χρήση στις επικοινωνίες αέρος–εδάφους, και η οποία χρησιμοποιείται για την ταυτοποίηση του αεροσκάφους στις επικοινωνίες εδάφους–εδάφους των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας·»·

β) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 69α):

«69α. “εκτιμώμενη ημερομηνία αναχώρησης από τη θέση στάθμευσης”: η ημερομηνία κατά την οποία εκτιμάται ότι το αεροσκάφος θα αρχίσει την κίνηση αναχώρησης·»·

γ) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 89β):

«89β. “ολοκληρωμένο σύστημα επεξεργασίας αρχικών σχεδίων πτήσης (IFPS)”: σύστημα εντός του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, μέσω του οποίου παρέχεται κεντρική υπηρεσία επεξεργασίας και κατανομής του σχεδιασμού πτήσεων, η οποία συνίσταται στην παραλαβή, επικύρωση και διανομή σχεδίων πτήσης εντός του εναέριου χώρου στον οποίο εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός·»·

δ) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 96α):

«96α. “διαχειριστής δικτύου”: ο φορέας που είναι επιφορτισμένος με τα καθήκοντα που είναι αναγκαία για την εκτέλεση των λειτουργιών που αναφέρονται στο άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 551/2004·»·

ε) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 97α):

«97α. “αγγελία προς αεροναυτιλλόμενους (NOTAM)”: αγγελία που διανέμεται με τηλεπικοινωνιακό μέσο και περιέχει πληροφορίες για την εγκατάσταση, την κατάσταση ή την αλλαγή αεροναυτικής διευκόλυνσης, υπηρεσίας, διαδικασίας ή κινδύνου, η έγκαιρη γνώση της οποίας είναι ζωτικής σημασίας για το προσωπικό που είναι αρμόδιο για τις πτητικές λειτουργίες.»·

([5]) https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions

στ) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 99α):

«99α. "αποστολέας σχεδίου πτήσης": το πρόσωπο ή ο οργανισμός που υποβάλλει σχέδια πτήσης και οποιαδήποτε σχετικά μηνύματα επικαιροποίησης στο ολοκληρωμένο σύστημα επεξεργασίας αρχικών σχεδίων πτήσης (IFPS), συμπεριλαμβανομένων των χειριστών αεροσκαφών, των αερομεταφορέων και των πρακτόρων και εκπροσώπων που ενεργούν εξ ονόματος τους, καθώς και των μονάδων ATS·»·

ζ) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 100α):

«100α. "στάδιο προ πτήσης": η περίοδος από την πρώτη υποβολή ενός σχεδίου πτήσης έως την πρώτη χορήγηση εξουσιοδότησης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας·»·

3) το παράρτημα τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Κατάργηση

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1033/2006 καταργείται.

Άρθρο 3

Έναρξη ισχύος

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

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

Βρυξέλλες, 12 Σεπτεμβρίου 2023.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Το παράρτημα του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012 τροποποιείται ως εξής:

1) η SERA.2001 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**SERA.2001 Αντικείμενο**

Με την επιφύλαξη της SERA.1001, το παρόν παράρτημα εφαρμόζεται στους χρήστες του εναέριου χώρου και στα αεροσκάφη:

α) που δραστηριοποιούνται στην Ένωση, εντός ή εκτός αυτής·

β) που έχουν την εθνικότητα και τα σήματα νηολόγησης κράτους μέλους της Ένωσης και δραστηριοποιούνται σε οποιονδήποτε εναέριο χώρο, εφόσον δεν αντίκεινται στους κανόνες που δημοσιεύει το κράτος που έχει δικαιοδοσία στον εναέριο χώρο υπέρπτησης.»·

2) η SERA.4001 τροποποιείται ως εξής:

α) τα στοιχεία γ) και δ) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) Το σχέδιο πτήσης:

1) υποβάλλεται, πριν από την αναχώρηση:

i) στον διαχειριστή δικτύου, απευθείας ή μέσω γραφείου αναφορών παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, σύμφωνα με τα εγχειρίδια πτητικής λειτουργίας που περιέχουν τις απαραίτητες οδηγίες και πληροφορίες που καταρτίζει και τηρεί ο διαχειριστής δικτύου, εάν υπάρχει πρόθεση εκτέλεσης της πτήσης σύμφωνα με IFR για μέρος, ή ολόκληρη τη διαδρομή, της πτήσης εντός του εναέριου χώρου του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού· ή

ii) σε γραφείο αναφορών παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, στις άλλες περιπτώσεις·

2) διαβιβάζεται, κατά τη διάρκεια της πτήσης, στην αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ή στον αρμόδιο ραδιοσταθμό αερεπίγειου ελέγχου.

δ) Εκτός εάν έχει οριστεί συντομότερη προθεσμία από την αρμόδια αρχή για τις εσωτερικές πτήσεις VFR, υποβάλλεται σχέδιο πτήσης για κάθε πτήση που έχει προγραμματιστεί να διέλθει από διεθνή σύνορα ή στην οποία πρόκειται να παρασχεθεί υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ή συμβουλευτική υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας, ως εξής:

1) το αργότερο 120 ώρες πριν από την εκτιμώμενη ώρα αναχώρησης από τη θέση στάθμευσης·

2) τουλάχιστον 3 ώρες πριν από την εκτιμώμενη ώρα αναχώρησης από τη θέση στάθμευσης για πτήσεις που ενδέχεται να υπόκεινται σε μέτρα διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας·

3) τουλάχιστον 60 λεπτά πριν από την αναχώρηση για όλες τις άλλες πτήσεις που δεν καλύπτονται από το σημείο 2)· ή

4) εάν υποβάλλεται κατά τη διάρκεια της πτήσης, σε χρόνο που διασφαλίζει την παραλαβή του σχεδίου πτήσης από την αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας τουλάχιστον 10 λεπτά πριν από την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης του αεροσκάφους:

i) στο σκοπούμενο σημείο εισόδου σε περιοχή ελέγχου ή περιοχή με υπηρεσία συμβουλών εναέριας κυκλοφορίας· ή

ii) στο σημείο διασταύρωσης αεροδιαδρόμου ή συμβουλευτικής διαδρομής.»·

β) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία ε) και στ):

«ε) Για πτήσεις που εκτελούνται εν μέρει ή εξολοκλήρου σύμφωνα με IFR, οι οποίες εισέρχονται στην περιοχή ευθύνης μονάδας υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και για τις οποίες δεν έχει προηγουμένως παραληφθεί από τον διαχειριστή δικτύου σχέδιο πτήσης, η αρμόδια μονάδα διαβιβάζει στον διαχειριστή δικτύου τα χαρακτηριστικά αναγνώρισης του αεροσκάφους, τον τύπο του αεροσκάφους, το σημείο εισόδου στην περιοχή αρμοδιότητάς της, τον χρόνο και το επίπεδο πτήσης στο εν λόγω σημείο, τη διαδρομή και το αεροδρόμιο προορισμού της πτήσης.

στ) Οι απαιτήσεις που καθορίζονται στα στοιχεία γ), δ) και ε) δεν εφαρμόζονται στον εναέριο χώρο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού που δεν αποτελεί μέρος της περιοχής EUR του ΔΟΠΑ.»·

3) η SERA.4005 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**SERA.4005 Περιεχόμενο του σχεδίου πτήσης**

α) Το σχέδιο πτήσης περιλαμβάνει όλες τις πληροφορίες που θεωρούνται σχετικές από την αρμόδια αρχή όσον αφορά τα ακόλουθα:

1) αναγνώριση αεροσκάφους·

2) κανόνες πτήσης και τύπο πτήσης·

3) αριθμό και τύπο/-ους αεροσκάφους/-ών και κατηγορία του απορρεύματος ανατάραξης·

4) εξοπλισμό και δυνατότητες του αεροσκάφους·

5) αεροδρόμιο αναχώρησης ή τοποθεσία επιχειρήσεων·

6) εκτιμώμενη ημερομηνία και ώρα αναχώρησης από τη θέση στάθμευσης·

7) ταχύτητα/-ες πλεύσης·

8) επίπεδο/-α πλεύσης·

9) διαδρομή που θα ακολουθηθεί·

10) αεροδρόμιο προορισμού ή τοποθεσία επιχειρήσεων και συνολικός υπολογιζόμενος απαιτούμενος χρόνος·

11) εναλλακτικό/-ά αεροδρόμιο/-α ή τοποθεσία/-ες επιχειρήσεων·

12) αυτονομία σε καύσιμα·

13) συνολικό αριθμό επιβαινόντων·

14) εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και επιβίωσης, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος ανάκτησης μέσω βαλλιστικού αλεξιπτώτου·

15) άλλες πληροφορίες.

β) Για σχέδια πτήσης που υποβάλλονται κατά τη διάρκεια της πτήσης, το αεροδρόμιο αναχώρησης ή η τοποθεσία επιχειρήσεων που υποβάλλονται είναι οι τόποι στους οποίους είναι δυνατή, εφόσον χρειαστεί, η παροχή συμπληρωματικών πληροφοριών για την πτήση. Επίσης, η παρεχόμενη πληροφορία σε αντικατάσταση της εκτιμώμενης ώρας αναχώρησης από τη θέση στάθμευσης είναι η ώρα επάνω στο πρώτο σημείο της διαδρομής με το οποίο σχετίζεται το σχέδιο πτήσης.»·

4) η SERA.4010 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**SERA.4010 Συμπλήρωση σχεδίου πτήσης**

α) Το σχέδιο πτήσης περιέχει πληροφορίες, κατά περίπτωση, για σχετικά σημεία που αναφέρονται στη SERA.4005 στοιχείο α) σημεία 1) έως 11), όσον αφορά ολόκληρη τη διαδρομή ή το τμήμα αυτής για το οποίο υποβάλλεται το σχέδιο πτήσης.

β) Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, οι αποστολείς σχεδίων πτήσης και οι μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που τηρούν τις απαραίτητες οδηγίες που αναφέρονται στη SERA.4001 στοιχείο γ) σημείο 1 σημείο i) συμμορφώνονται με τα ακόλουθα:

1) τις οδηγίες για τη συμπλήρωση του εντύπου σχεδίου πτήσης που περιλαμβάνεται στο προσάρτημα 6·

2) τυχόν περιορισμούς που προσδιορίζονται στα σχετικά εγχειρίδια αεροναυτικών πληροφοριών (AIP).

γ) Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών ή οι πράκτορες που ενεργούν εξ ονόματός τους, οι οποίοι προτίθενται να εκτελούν πτήσεις εντός του εναέριου χώρου του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού για μέρος ή για το σύνολο της διαδρομής σύμφωνα με IFR, αναγράφουν στο σχετικό σημείο του σχεδίου πτήσης την κατάλληλη ένδειξη για τον εξοπλισμό αεροσκάφους που είναι διαθέσιμος στο αεροσκάφος και τις δυνατότητές του σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2023/1770 της Επιτροπής (*) , όπως απαιτείται στη SERA.4005 στοιχείο α) σημείο 4).

δ) Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που δεν είναι εξοπλισμένα σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2023/1770 της Επιτροπής, οι οποίοι προτίθενται να εκτελούν πτήσεις εντός του εναέριου χώρου του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, αναγράφουν την κατάλληλη ένδειξη για τον εξοπλισμό αεροσκάφους που είναι διαθέσιμος στο αεροσκάφος και τις δυνατότητές του, καθώς και τυχόν πιθανές εξαιρέσεις στα σχετικά σημεία του σχεδίου πτήσης, σύμφωνα με τη SERA.4005 στοιχείο α) σημείο 4) και τη SERA.4005 στοιχείο α) σημείο 15), αντίστοιχα. Το σχέδιο πτήσης περιέχει επίσης πληροφορίες, κατά περίπτωση, για όλα τα άλλα στοιχεία, όταν αυτό ορίζει η αρμόδια αρχή ή όταν αλλιώς κρίνεται αναγκαίο από το πρόσωπο που υποβάλλει το σχέδιο πτήσης.

(*) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2023/1770 της Επιτροπής, της 12ης Σεπτεμβρίου 2023, για τον καθορισμό διατάξεων σχετικά με τον εξοπλισμό αεροσκαφών που απαιτείται για τη χρήση του εναέριου χώρου του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και κανόνων λειτουργίας που αφορούν τη χρήση του εναέριου χώρου του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 29/2009 και των εκτελεστικών κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1206/2011, (ΕΕ) αριθ. 1207/2011 και (ΕΕ) αριθ. 1079/2012 (ΕΕ L 228 της ...9.2023, σ. 39)»·

5) προστίθεται η ακόλουθη SERA.4013:

«**SERA.4013 Αποδοχή σχεδίου πτήσης**

α) Ο διαχειριστής δικτύου, για το τμήμα της διαδρομής που εκτελείται σύμφωνα με IFR, και το γραφείο αναφορών παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν ότι, όταν παραλαμβάνεται σχέδιο πτήσης ή όταν πραγματοποιούνται αλλαγές σε αυτό, το σχέδιο πτήσης:

1) συμμορφώνεται με τις εφαρμοστέες συμβάσεις που αφορούν τον μορφότυπο και τα δεδομένα·

2) είναι πλήρες και, στο μέτρο του δυνατού, ακριβές·

3) εάν είναι αναγκαίο, γίνεται αποδεκτό από τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας· και

4) γίνεται αποδεκτό ή γίνονται επίσης αποδεκτές οι αλλαγές που πραγματοποιούνται σε αυτό, και αυτό υποδεικνύεται στον αποστολέα του σχεδίου πτήσης.

β) Οι μονάδες ATC παρέχουν στον διαχειριστή δικτύου οποιεσδήποτε αναγκαίες αλλαγές του σχεδίου πτήσης που επηρεάζουν στοιχεία σχετικά με τη διαδρομή ή το επίπεδο πτήσης τα οποία αναφέρονται στη SERA.4005 στοιχείο α) σημεία 1) έως 10), οι οποίες θα μπορούσαν να επηρεάσουν την ασφαλή εκτέλεση μιας πτήσης, για σχέδια πτήσης και σχετικά μηνύματα επικαιροποίησης που έχουν λάβει προηγουμένως από τον διαχειριστή δικτύου. Χωρίς συνεννόηση με τον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών, καμία μονάδα ATC δεν δύναται να επιφέρει άλλες αλλαγές ή ακυρώσεις σε ένα σχέδιο πτήσης κατά το στάδιο προ πτήσης.

γ) Ο διαχειριστής δικτύου κοινοποιεί σε όλες τις επηρεαζόμενες μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας το αποδεκτό σχέδιο πτήσης και τυχόν αποδεκτές τροποποιήσεις κατά το στάδιο προ πτήσης που πραγματοποιούνται στα σημεία του σχεδίου πτήσης που αναφέρονται στη SERA.4005 στοιχείο α) σημεία 1) έως 10), καθώς και τα σχετικά μηνύματα επικαιροποίησης.

δ) Ο διαχειριστής δικτύου κοινοποιεί στον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών κάθε αναγκαία αλλαγή στο σχέδιο πτήσης κατά το στάδιο προ πτήσης, η οποία επηρεάζει στοιχεία που αναφέρονται στη SERA.4005 στοιχείο α) σημεία 1) έως 10) σχετικά με τη διαδρομή ή το επίπεδο πτήσης και θα μπορούσε να επηρεάσει την ασφαλή εκτέλεση μιας πτήσης, για τα σχέδια πτήσης και τα σχετικά μηνύματα επικαιροποίησης που έχουν ληφθεί προηγουμένως.

ε) Ο αποστολέας ενός σχεδίου πτήσης, όταν δεν είναι ο φορέας εκμετάλλευσης ή ο χειριστής του αεροσκάφους, διασφαλίζει ότι οι όροι αποδοχής σχεδίου πτήσης και τυχόν αναγκαίες αλλαγές στους όρους αυτούς, όπως κοινοποιούνται από τον διαχειριστή δικτύου για το τμήμα της πτήσης που εκτελείται σύμφωνα με IFR ή από τα γραφεία αναφορών παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, τίθενται στη διάθεση του φορέα εκμετάλλευσης ή του χειριστή του αεροσκάφους που υπέβαλε το σχέδιο πτήσης.

στ) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροσκάφους διασφαλίζει ότι οι όροι αποδοχής ενός σχεδίου πτήσης και οι τυχόν αναγκαίες αλλαγές των όρων αυτών τις οποίες έχει κοινοποιήσει ο διαχειριστής δικτύου ή το γραφείο αναφορών παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στον αποστολέα του σχεδίου πτήσης έχουν ενσωματωθεί στην εκτέλεση της προγραμματισμένης πτήσης και έχουν κοινοποιηθεί στον χειριστή του αεροσκάφους.

ζ) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροσκάφους διασφαλίζει, πριν από την εκτέλεση της πτήσης, ότι το περιεχόμενο του σχεδίου πτήσης ανταποκρίνεται ορθά στις επιχειρησιακές προθέσεις.

η) Ο διαχειριστής δικτύου επεξεργάζεται και διανέμει τις πληροφορίες σχετικά με την ικανότητα διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz που λαμβάνονται στα σχέδια πτήσης.

θ) Οι απαιτήσεις που καθορίζονται στα στοιχεία α) έως η) δεν εφαρμόζονται στον εναέριο χώρο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού που δεν αποτελεί μέρος της περιοχής EUR του ΔΟΠΑ.»·

6) η SERA.4015 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**SERA.4015 Αλλαγές του σχεδίου πτήσης**

α) Όλες οι αλλαγές σε σχέδιο πτήσης που υποβάλλεται για πτήση IFR ή πτήση VFR που εκτελείται ως ελεγχόμενη πτήση δηλώνονται:

1) κατά το στάδιο προ πτήσης, στον διαχειριστή δικτύου, για πτήσεις που πρόκειται να εκτελεστούν σύμφωνα με IFR για ένα τμήμα της διαδρομής ή ολόκληρη τη διαδρομή, και σε γραφεία αναφορών παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας το συντομότερο δυνατόν·

2) κατά τη διάρκεια της πτήσης, με την επιφύλαξη των διατάξεων της SERA.8020 στοιχείο β), στην αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

Για τις υπόλοιπες πτήσεις VFR, οι σημαντικές αλλαγές σχεδίου πτήσης δηλώνονται όσο το δυνατόν συντομότερα στην αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

β) Σε περίπτωση καθυστέρησης 30 λεπτών πέραν της εκτιμώμενης ώρας αναχώρησης από τη θέση στάθμευσης, σε περίπτωση ελεγχόμενης πτήσης ή καθυστέρησης 1 ώρας, σε περίπτωση μη ελεγχόμενης πτήσης, για την οποία έχει υποβληθεί σχέδιο πτήσης, το σχέδιο πτήσης τροποποιείται ή υποβάλλεται νέο σχέδιο πτήσης και το παλαιό σχέδιο πτήσης ακυρώνεται, ανάλογα με την περίπτωση. Για κάθε πτήση που εκτελείται σύμφωνα με IFR, οι καθυστερήσεις άνω των 15 λεπτών κοινοποιούνται στον διαχειριστή δικτύου.

γ) Σε περίπτωση αλλαγής στον εξοπλισμό του αεροσκάφους και των δυνατοτήτων του για μια πτήση, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών ή οι πράκτορες που ενεργούν εξ ονόματός τους αποστέλλουν μήνυμα τροποποίησης στον διαχειριστή δικτύου ή στα γραφεία αναφορών παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, με την αναγραφή κατάλληλης ένδειξης στο σχετικό σημείο του εντύπου σχεδίου πτήσης.

δ) Οι πληροφορίες που υποβάλλονται πριν από την αναχώρηση σχετικά με την αυτονομία σε καύσιμα ή τον συνολικό αριθμό επιβαινόντων, εάν είναι ανακριβείς κατά τον χρόνο αναχώρησης, συνιστούν σημαντική αλλαγή του σχεδίου πτήσης και αναφέρονται ως τέτοιες.

ε) Οι απαιτήσεις που καθορίζονται στα στοιχεία α) έως δ) δεν εφαρμόζονται στον εναέριο χώρο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού που δεν αποτελεί μέρος της περιοχής EUR του ΔΟΠΑ.»·

7) προστίθεται το ακόλουθο τμήμα 15:

«ΤΜΗΜΑ 15

Διαδικασίες επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων ελεγκτή–χειριστή αεροσκάφους (CPDLC)

SERA.15001 Έναρξη ζεύξης δεδομένων και αστοχία έναρξης ζεύξης δεδομένων

α) Η διεύθυνση σύνδεσης που σχετίζεται με μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας δημοσιεύεται στα εθνικά εγχειρίδια αεροναυτικών πληροφοριών (AIP).

β) Μετά την παραλαβή έγκυρου αιτήματος έναρξης ζεύξης δεδομένων από αεροσκάφος που προσεγγίζει την περιοχή των υπηρεσιών ζεύξης δεδομένων ή βρίσκεται εντός αυτής, η μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας αποδέχεται το αίτημα και, εάν είναι σε θέση να συσχετίσει το αίτημα με σχέδιο πτήσης, δημιουργεί σύνδεση με το αεροσκάφος.

γ) Ο πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας θεσπίζει διαδικασίες για την επίλυση, το συντομότερο δυνατόν, αστοχιών έναρξης ζεύξης δεδομένων.

δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους θεσπίζει διαδικασίες για την επίλυση, το συντομότερο δυνατόν, αστοχιών έναρξης ζεύξης δεδομένων.

SERA.15005 Σύσταση CPDLC

α) Επικοινωνίες ζεύξης δεδομένων ελεγκτή–χειριστή αεροσκάφους (CPDLC) συστήνονται εγκαίρως εκ των προτέρων, ώστε να διασφαλίζεται ότι το αεροσκάφος επικοινωνεί με την αρμόδια μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

β) Οι πληροφορίες σχετικά με τον χρόνο και, κατά περίπτωση, τον τόπο όπου συστήματα αέρος ή εδάφους θα πρέπει να συστήσουν CPDLC δημοσιεύονται σε εγκυκλίους ή εγχειρίδια αεροναυτικών πληροφοριών.

γ) Ο χειριστής είναι σε θέση να ταυτοποιεί τη μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας που παρέχει την υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια της παροχής της υπηρεσίας.

SERA.15010 Μεταβίβαση CPDLC

α) Σε περίπτωση μεταβίβασης CPDLC, η μεταβίβαση φωνητικής επικοινωνίας και CPDLC αρχίζει ταυτόχρονα.

β) Όταν αεροσκάφος μεταβιβάζεται από μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας στην οποία διατίθενται CPDLC σε μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας στην οποία δεν διατίθενται CPDLC, ο τερματισμός των CPDLC αρχίζει ταυτόχρονα με τη μεταβίβαση φωνητικής επικοινωνίας.

γ) Ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας ενημερώνεται όταν επιχειρεί μεταβίβαση CPDLC η οποία συνεπάγεται αλλαγή της αρχής δεδομένων, εάν υπάρχουν μηνύματα ζεύξης δεδομένων για τα οποία δεν έχει ληφθεί απάντηση περάτωσης. Όταν ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας αποφασίζει να μεταβιβάσει το αεροσκάφος χωρίς να λάβει απαντήσεις χειριστή στα μηνύματα ανερχόμενης ζεύξης που εκκρεμούν, επιστρέφει κανονικά σε φωνητική επικοινωνία για να αποσαφηνίσει κάθε ασάφεια που συνδέεται με τα μηνύματα ανερχόμενης ζεύξης που εκκρεμούν.

SERA.15015 Δημιουργία μηνυμάτων CPDLC

α) Το κείμενο των μηνυμάτων CPDLC αποτελείται από τυποποιημένο μορφότυπο μηνύματος, σε απλή γλώσσα ή με συντομογραφίες και κωδικούς. Η απλή γλώσσα αποφεύγεται όταν το μήκος του κειμένου μπορεί να μειωθεί με τη χρήση κατάλληλων συντομογραφιών και κωδικών. Δεν χρησιμοποιούνται μη απαραίτητες λέξεις και φράσεις, όπως εκφράσεις ευγένειας.

β) Ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας και ο χειριστής δημιουργούν μηνύματα CPDLC χρησιμοποιώντας τυποποιημένα στοιχεία μηνυμάτων, στοιχεία μηνυμάτων ελεύθερου κειμένου ή συνδυασμό των δύο. Αποφεύγεται η χρήση στοιχείων μηνυμάτων ελεύθερου κειμένου από ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας ή χειριστές.

γ) Όταν η εφαρμοζόμενη σειρά μηνυμάτων CPDLC δεν προβλέπει ειδικές περιστάσεις, η αρμόδια αρχή μπορεί να αποφασίσει, σε συνεννόηση με αερομεταφορείς και άλλους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, ότι είναι αποδεκτή η χρήση στοιχείων μηνυμάτων ελεύθερου κειμένου. Στις περιπτώσεις αυτές, η οικεία αρμόδια αρχή καθορίζει τον μορφότυπο εμφάνισης, την προβλεπόμενη χρήση και τα χαρακτηριστικά για κάθε στοιχείο μηνύματος ελεύθερου κειμένου.

δ) Η σύνθεση ενός μηνύματος CPDLC δεν υπερβαίνει τα πέντε στοιχεία μηνύματος, εκ των οποίων μόνο δύο μπορούν να περιέχουν τη μεταβλητή εξουσιοδότησης διαδρομής.

ε) Δημιουργία μηνυμάτων CPDLC πολλαπλών στοιχείων:

1) Όταν ένα μήνυμα CPDLC πολλαπλών στοιχείων απαιτεί απάντηση, η απάντηση ισχύει για όλα τα στοιχεία του μηνύματος.

2) Όταν δεν είναι δυνατή η συμμόρφωση με μήνυμα εξουσιοδότησης μονού στοιχείου ή με οποιοδήποτε μέρος μηνύματος εξουσιοδότησης πολλαπλών στοιχείων, ο χειριστής αποστέλλει απάντηση "UNABLE" ("ΑΔΥΝΑΤΟΝ") για ολόκληρο το μήνυμα.

3) Ο ελεγκτής απαντά με μήνυμα "UNABLE" που ισχύει για όλα τα στοιχεία του αιτήματος, όταν δεν είναι δυνατή η έγκριση κανενός στοιχείου αιτήματος εξουσιοδότησης μονού ή πολλαπλών στοιχείων. Η τρέχουσα εξουσιοδότηση δεν επαναδιατυπώνεται.

4) Όταν ένα αίτημα εξουσιοδότησης πολλαπλών στοιχείων μπορεί να ικανοποιηθεί μόνο εν μέρει, ο ελεγκτής απαντά με μήνυμα "UNABLE" ("ΑΔΥΝΑΤΟΝ"), το οποίο ισχύει για όλα τα στοιχεία μηνύματος του αιτήματος και, κατά περίπτωση, περιλαμβάνει αιτιολογία και/ή πληροφορίες σχετικά με το πότε μπορεί να αναμένεται εξουσιοδότηση.

5) Όταν μπορούν να ικανοποιηθούν όλα τα στοιχεία ενός αιτήματος εξουσιοδότησης μονού στοιχείου ή πολλαπλών στοιχείων, ο ελεγκτής απαντά με εξουσιοδοτήσεις που αντιστοιχούν σε κάθε στοιχείο του αιτήματος. Η απάντηση αυτή είναι ένα μεμονωμένο μήνυμα ανερχόμενης ζεύξης.

6) Όταν ένα μήνυμα CPDLC περιέχει περισσότερα από ένα στοιχεία μηνύματος και το χαρακτηριστικό απάντησης για το μήνυμα είναι το "Y", όταν χρησιμοποιείται, το μεμονωμένο μήνυμα απάντησης περιέχει τον αντίστοιχο αριθμό απαντήσεων με την ίδια σειρά.

SERA.15020 Απάντηση σε μηνύματα CPDLC

α) Εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά από την αρμόδια αρχή, δεν απαιτείται φωνητική επανάληψη για επιβεβαίωση της ορθής λήψης των μηνυμάτων CPDLC.

β) Εκτός από την περίπτωση που απαιτείται διόρθωση του διαβιβαζόμενου μηνύματος CPDLC, όταν ένας ελεγκτής ή χειριστής επικοινωνεί μέσω CPDLC, η απάντηση πρέπει κανονικά να παρέχεται μέσω CPDLC. Όταν ένας ελεγκτής ή χειριστής επικοινωνεί μέσω φωνής, η απάντηση πρέπει κανονικά να είναι φωνητική.

SERA.15025 Διόρθωση μηνυμάτων CPDLC

α) Όταν κρίνεται αναγκαία η διόρθωση μηνύματος CPDLC ή όταν πρέπει να αποσαφηνιστεί το περιεχόμενο ενός τέτοιου μηνύματος, ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας και ο χειριστής χρησιμοποιούν τα καταλληλότερα διαθέσιμα μέσα για την έκδοση των ορθών στοιχείων ή για την παροχή των απαραίτητων διευκρινίσεων.

β) Όταν χρησιμοποιείται φωνητική επικοινωνία για τη διόρθωση μηνύματος CPDLC για το οποίο δεν έχει ληφθεί ακόμη επιχειρησιακή απάντηση, η φωνητική μετάδοση του ελεγκτή ή του χειριστή έπεται της φράσης: "DISREGARD CPDLC (τύπος μηνύματος) MESSAGE, BREAK" [ΑΓΝΟΗΣΤΕ ΜΗΝΥΜΑ CPDLC (τύπος μηνύματος), ΔΙΑΚΟΠΗ] — ακολουθούμενη από την ορθή εξουσιοδότηση, οδηγία, πληροφορία ή αίτημα.

γ) Κατά την αναφορά στο μήνυμα CPDLC που πρέπει να αγνοηθεί και τον προσδιορισμό του, πρέπει να επιδεικνύεται προσοχή στη διατύπωσή του, ώστε να αποφεύγεται οποιαδήποτε ασάφεια όσον αφορά το ζήτημα της διόρθωσης της εξουσιοδότησης, της οδηγίας, της πληροφορίας ή του αιτήματος.

δ) Εάν ένα μήνυμα CPDLC που απαιτεί επιχειρησιακή απάντηση αποτελέσει στη συνέχεια αντικείμενο διαπραγμάτευσης μέσω φωνής, αποστέλλεται κατάλληλη απάντηση κλεισίματος μηνύματος CPDLC, ώστε να διασφαλιστεί ο κατάλληλος συγχρονισμός του διαλόγου CPDLC. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί είτε με ρητή οδηγία προς τον αποδέκτη του μηνύματος μέσω φωνής να περατώσει τον διάλογο είτε επιτρέποντας στο σύστημα να περατώσει αυτόματα τον διάλογο.

SERA.15030 Διαδικασίες επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων ελεγκτή–χειριστή για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, κινδύνους και αστοχία εξοπλισμού CPDLC

α) Όταν ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας ή χειριστής ειδοποιείται σχετικά με αστοχία μεμονωμένου μηνύματος CPDLC, ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας ή ο χειριστής προβαίνει σε μία από τις ακόλουθες ενέργειες, κατά περίπτωση:

1) μέσω φωνής, επιβεβαιώνει τις ενέργειες που θα πραγματοποιηθούν όσον αφορά τον σχετικό διάλογο, προτάσσοντας πριν από τις πληροφορίες τη φράση: “CPDLC MESSAGE FAILURE” (ΑΣΤΟΧΙΑ ΜΗΝΥΜΑΤΟΣ CPDLC)·

2) μέσω επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων ελεγκτή–χειριστή, επανεκδίδει το μήνυμα επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων ελεγκτή–χειριστή που δεν διαβιβάστηκε.

β) Οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας που υποχρεούνται να διαβιβάζουν πληροφορίες σχετικά με πλήρη αστοχία επίγειου συστήματος επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων ελεγκτή–χειριστή σε όλους τους σταθμούς πιθανής επικοινωνίας θα πρέπει να προτάσσουν της εν λόγω διαβίβασης τη γενική κλήση: “ALL STATIONS CPDLC FAILURE” (ΠΡΟΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ, ΑΣΤΟΧΙΑ CPDLC) —ακολουθούμενη από τα χαρακτηριστικά αναγνώρισης του καλούντος σταθμού.

γ) Όταν η επικοινωνία ζεύξης δεδομένων ελεγκτή–χειριστή αποτυγχάνει και γίνεται επιστροφή σε φωνητική επικοινωνία, θεωρείται ότι δεν έχουν παραδοθεί όλα τα εκκρεμή μηνύματα CPDLC και όλος ο διάλογος που αφορά τα εκκρεμή μηνύματα επαναλαμβάνεται μέσω φωνής.

δ) Όταν η επικοινωνία ζεύξης δεδομένων ελεγκτή–χειριστή αποτυγχάνει αλλά αποκαθίσταται πριν να υπάρξει ανάγκη επιστροφής σε φωνητική επικοινωνία, θεωρείται ότι όλα τα εκκρεμή μηνύματα δεν έχουν παραδοθεί και όλος ο διάλογος που αφορά τα εκκρεμή μηνύματα επαναλαμβάνεται μέσω CPDLC.

SERA.15035 Σκόπιμη διακοπή λειτουργίας του συστήματος CPDLC

α) Όταν προγραμματίζεται διακοπή λειτουργίας συστήματος του δικτύου επικοινωνιών ή του επίγειου συστήματος CPDLC, δημοσιεύεται NOTAM για την ενημέρωση όλων των επηρεαζόμενων μερών σχετικά με την περίοδο διακοπής λειτουργίας και, εάν είναι αναγκαίο, σχετικά με τα στοιχεία των συχνοτήτων φωνητικής επικοινωνίας που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν.

β) Τα αεροσκάφη που βρίσκονται σε επικοινωνία με τις μονάδες ATC ενημερώνονται μέσω φωνής ή CPDLC για κάθε επικείμενη απώλεια της υπηρεσίας CPDLC.

SERA.15040 Διακοπή της χρήσης αιτημάτων CPDLC

α) Όταν ένας ελεγκτής απαιτεί από όλους τους σταθμούς ή από μια συγκεκριμένη πτήση να αποφύγουν την αποστολή αιτημάτων CPDLC για περιορισμένο χρονικό διάστημα, χρησιμοποιείται η ακόλουθη φράση: “[(διακριτικό κλήσης) ή ALL STATIONS] STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(αιτιολογία)]” {[(διακριτικό κλήσης) ή ΟΛΟΙ ΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ] ΣΤΑΜΑΤΗΣΤΕ ΤΗΝ ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΑΙΤΗΜΑΤΩΝ CPDLC [ΕΩΣ ΝΕΟΤΕΡΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ] [(αιτιολογία)]}.

β) Η αποκατάσταση της κανονικής χρήσης των CPDLC γνωστοποιείται με τη χρήση της ακόλουθης φράσης: “[(διακριτικό κλήσης) ή ALL STATIONS] RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS” {[(διακριτικό κλήσης) ή ΟΛΟΙ ΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ] ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΗΣΤΕ ΤΙΣ ΣΥΝΗΘΕΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ CPDLC}.

SERA.15045 Χρήση CPDLC σε περίπτωση αστοχίας της φωνητικής επικοινωνίας αέρος–εδάφους

Η ύπαρξη σύνδεσης CPDLC μεταξύ μονάδας υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και αεροσκάφους δεν θα πρέπει να εμποδίζει τον οικείο χειριστή και τον οικείο ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας να δρομολογούν και να εκτελούν όλες τις απαιτούμενες ενέργειες σε περίπτωση αστοχίας της φωνητικής επικοινωνίας αέρος–εδάφους.

SERA.15050 Δοκιμή των CPDLC

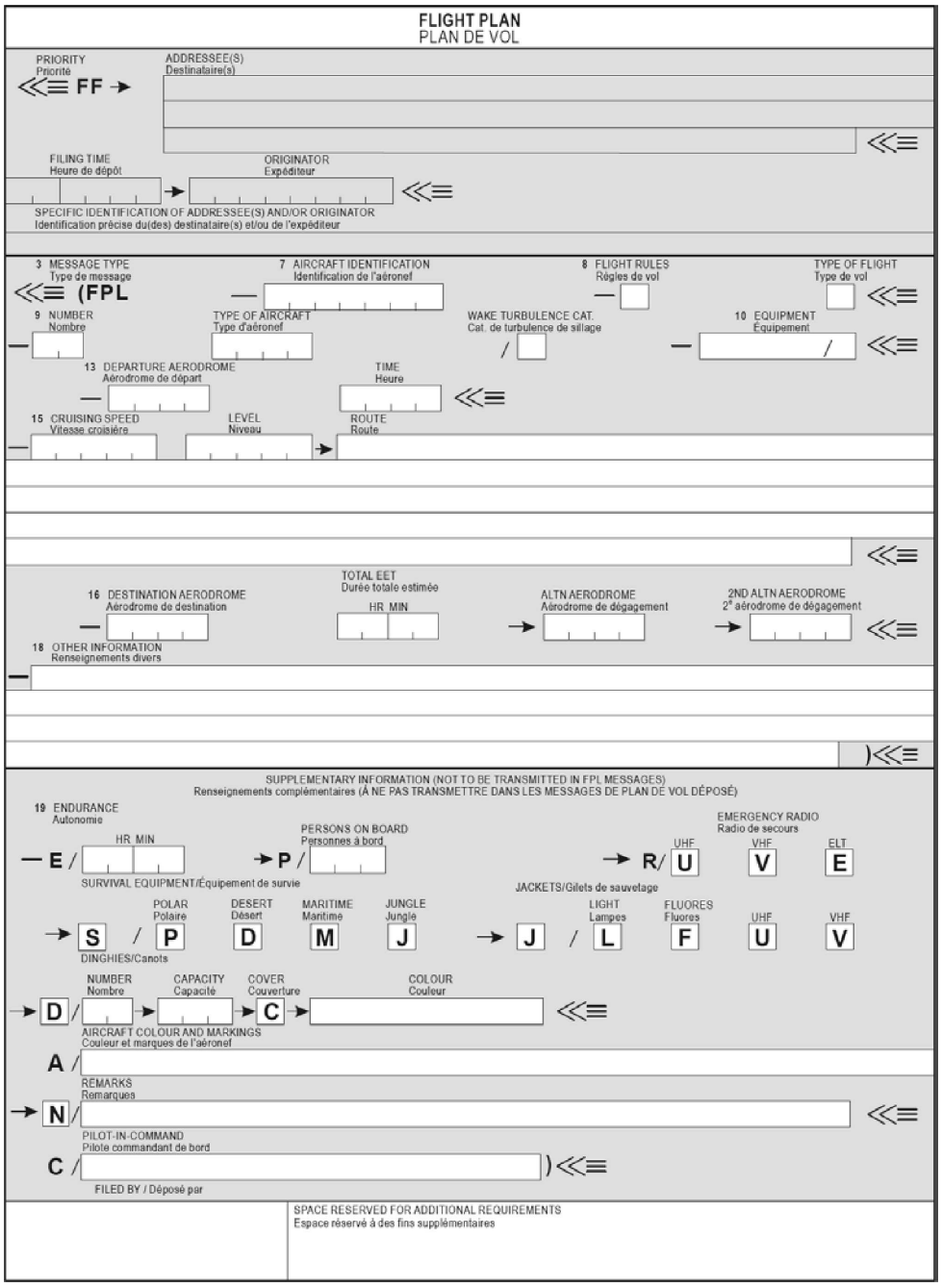
Σε περίπτωση που η δοκιμή των CPDLC με αεροσκάφος ενδέχεται να επηρεάζει τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας που παρέχονται στο αεροσκάφος, ο συντονισμός πραγματοποιείται πριν από τις εν λόγω δοκιμές.»·

8) προστίθεται το ακόλουθο προσάρτημα 6:

«*Προσάρτημα 6*

ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

1. **Υπόδειγμα εντύπου σχεδίου πτήσης του ΔΟΠΑ**



2. **Οδηγίες για τη συμπλήρωση του εντύπου σχεδίου πτήσης**

2.1. Γενικά

Τηρούνται αυστηρά οι προβλεπόμενοι μορφότυποι και ο τρόπος προσδιορισμού των δεδομένων.

Η αναγραφή των δεδομένων ξεκινά στον πρώτο παρεχόμενο χώρο. Σε περίπτωση πλεονάζοντος χώρου, οι μη χρησιμοποιούμενες περιοχές παραμένουν κενές.

Όλες οι ώρες αναγράφονται σε συντονισμένη παγκόσμια ώρα (UTC) 4 ψηφίων.

Όλοι οι υπολογιζόμενοι απαιτούμενοι χρόνοι αναγράφονται με 4 ψηφία (ώρες και λεπτά).

Η σκιασμένη περιοχή που προηγείται του σημείου 3 συμπληρώνεται από τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας και επικοινωνιών, εκτός εάν έχει ανατεθεί σε άλλον η αρμοδιότητα για την αποστολή μηνυμάτων σχεδίου πτήσης.

2.2. Οδηγίες για την αναγραφή των δεδομένων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας

Συμπληρώνονται τα σημεία 7 έως 18 και, όταν το ζητήσει η αρμόδια αρχή ή άλλως κρίνεται αναγκαίο, το σημείο 19 όπως αναφέρεται παρακάτω.

ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ ένα από τα ακόλουθα χαρακτηριστικά αναγνώρισης αεροσκάφους, χωρίς να γίνει υπέρβαση των 7 αλφαριθμητικών χαρακτήρων και χωρίς παύλες ή σύμβολα:

α) ο προσδιοριστής ΔΟΠΑ για τον φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους, ακολουθούμενος από τον διακριτικό αριθμό πτήσης (π.χ. KLM511, NGA213, JTR25) όταν στη ραδιοτηλεφωνία το σήμα κλήσης που πρέπει να χρησιμοποιείται από το αεροσκάφος αποτελείται από τον τηλεφωνικό προσδιοριστή ΔΟΠΑ για τον φορέα εκμετάλλευσης, ακολουθούμενο από τον διακριτικό αριθμό πτήσης (π.χ. KLM511, NIGERIA 213, JESTER 25)· ή

β) η εθνικότητα ή το κοινό σήμα και το σήμα νηολόγησης του αεροσκάφους (π.χ. EIAKO, 4XBCD, N2567GA), όταν:

1) στη ραδιοτηλεφωνία, το σήμα κλήσης που πρέπει να χρησιμοποιείται από το αεροσκάφος αποτελείται μόνο από αυτό το αναγνωριστικό (π.χ. CGAJS) ή προηγείται ο τηλεφωνικός προσδιοριστής του ΔΟΠΑ για τον φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους (π.χ. BLIZZARD CGAJS)·

2) το αεροσκάφος δεν είναι εξοπλισμένο με ραδιοσυσκευή.

Κανόνες πτήσης

ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ ένα από τα ακόλουθα γράμματα για να υποδειχθεί η κατηγορία των κανόνων πτήσης με τους οποίους προτίθεται να συμμορφωθεί ο χειριστής:

I – εάν προβλέπεται να εκτελεστεί ολόκληρη η πτήση σύμφωνα με IFR· ή

V – εάν προβλέπεται να εκτελεστεί ολόκληρη η πτήση σύμφωνα με VFR· ή

Y – εάν η πτήση εκτελείται αρχικά σύμφωνα με IFR και ακολουθούν μία ή περισσότερες μεταγενέστερες αλλαγές των κανόνων πτήσης· ή

Z – εάν η πτήση εκτελείται αρχικά σύμφωνα με VFR και ακολουθούν μία ή περισσότερες μεταγενέστερες αλλαγές των κανόνων πτήσης.

Προσδιορίζεται στο σημείο 15 το σημείο ή τα σημεία στα οποία προβλέπεται αλλαγή των κανόνων πτήσης.

Τύπος πτήσης

ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ ένα από τα ακόλουθα γράμματα για να υποδειχθεί ο τύπος πτήσης, όταν αυτό απαιτείται από την αρμόδια αρχή:

S – για τακτική αεροπορική υπηρεσία·

N – για έκτακτη υπηρεσία αεροπορικής μεταφοράς·

G – για πτήση στο πλαίσιο της γενικής αεροπορίας·

M – για πτήση στο πλαίσιο της πολεμικής αεροπορίας·

X – για κατηγορία διαφορετική από τις ανωτέρω καθοριζόμενες.

Προσδιορίζεται η κατάσταση πτήσης μετά την ένδειξη STS στο σημείο 18 ή, όταν είναι αναγκαίο για να υποδειχθούν άλλοι λόγοι ειδικού χειρισμού από την υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας, αναφέρεται ο λόγος μετά την ένδειξη RMK στο σημείο 18.

Αριθμός αεροσκαφών (1 ή 2 χαρακτήρες)

ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ ο αριθμός αεροσκαφών, εάν πρόκειται για περισσότερα από ένα αεροσκάφη.

Τύπος αεροσκάφους (2 έως 4 χαρακτήρες)

ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ ο κατάλληλος προσδιοριστής, όπως καθορίζεται στο έγγραφο 8643 με τίτλο Aircraft Type Designators (προσδιοριστές τύπου αεροσκάφους), Ή, εάν δεν έχει εκχωρηθεί τέτοιος προσδιοριστής, ή στην περίπτωση πτήσεων σε σχηματισμό που περιλαμβάνουν περισσότερους του ενός τύπου, ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ η ένδειξη ZZZZ και ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΖΟΝΤΑΙ στο σημείο 18 οι (αριθμοί και) τύποι αεροσκάφους, με προτασσόμενη την ένδειξη "TYP/

Κατηγορία απορρεύματος ανατάραξης (1 χαρακτήρας)

ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ κάθετος ακολουθούμενη από ένα από τα παρακάτω γράμματα για να υποδειχθεί η κατηγορία απορρεύματος ανατάραξης του αεροσκάφους:

J – SUPER (ΥΠΕΡΒΑΡΥ), για να υποδειχθεί ο τύπος αεροσκάφους που προσδιορίζεται ως τέτοιος στο έγγραφο 8643 του ΔΟΠΑ με τίτλο Aircraft Type Designators, τελευταία έκδοση·

H – HEAVY (ΒΑΡΥ), για να υποδειχθεί ο τύπος αεροσκάφους με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης 136 000 kg και άνω, με την εξαίρεση των τύπων αεροσκάφους που αναφέρονται στο έγγραφο 8643 του ΔΟΠΑ στην κατηγορία SUPER (J)·

M – MEDIUM (ΜΕΣΟ), για να υποδειχθεί ο τύπος αεροσκάφους με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μικρότερη από 136 000 kg αλλά μεγαλύτερη από 7 000 kg·

L – LIGHT (ΕΛΑΦΡΥ), για να υποδειχθεί τύπος αεροσκάφους με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 7 000 kg.

Στις δυνατότητες περιλαμβάνονται τα ακόλουθα στοιχεία:
γ) παρουσία σχετικού εξοπλισμού σε κατάσταση λειτουργικής ετοιμότητας επί του αεροσκάφους·
δ) εξοπλισμός και δυνατότητες ανάλογες με τα προσόντα του πληρώματος πτήσης· και
ε) κατά περίπτωση, άδεια από την αρμόδια αρχή.

Εξοπλισμός και δυνατότητες ραδιοεπικοινωνιών, πλοήγησης και βοηθημάτων προσέγγισης

ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ ένα γράμμα, ως εξής:

N – εάν δεν μεταφέρεται εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνιών, πλοήγησης ή βοηθημάτων προσέγγισης για τη διαδρομή που πρόκειται να εκτελεστεί ή εάν ο εξοπλισμός δεν είναι σε κατάσταση λειτουργικής ετοιμότητας· ή

S – εάν μεταφέρεται συνήθης εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνιών, πλοήγησης και βοηθημάτων προσέγγισης για τη διαδρομή που πρόκειται να εκτελεστεί και είναι σε κατάσταση λειτουργικής ετοιμότητας· και/ή

ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα γράμματα για να υποδειχθεί ο εξοπλισμός και οι δυνατότητες ραδιοεπικοινωνιών, πλοήγησης και βοηθημάτων προσέγγισης που είναι διαθέσιμα και σε κατάσταση λειτουργικής ετοιμότητας:

A	Σύστημα προσγείωσης GBAS	**J7**	CPDLC με μελλοντικά συστήματα εναέριας κυκλοφορίας (στο εξής: FANS) 1/A μέσω δορυφορικών επικοινωνιών (SATCOM) (Iridium)
B	Επίδοση εντοπιστή με κατακόρυφη καθοδήγηση (LPV) [διαδικασία προσέγγισης με κατακόρυφη καθοδήγηση (APV) με δορυφορικό σύστημα βελτίωσης (SBAS)]	**K**	Μικροκυματικό σύστημα προσγείωσης (MLS)
C	Σύστημα ραδιοναυτιλίας LORAN-C	**L**	Σύστημα ενόργανης προσγείωσης (ILS)
D	Εξοπλισμός μέτρησης αποστάσεων (DME)	**M1**	Έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας μέσω δορυφορικών φωνητικών επικοινωνιών (SATVOICE) (INMARSAT)
E1	Σύστημα επικοινωνίας, αναγγελίας και αναφοράς (ACARS) με υπολογιστή διαχείρισης πτήσης (FMC) και αναφορά θέσης σημείου αναφοράς αεροπορικής οδού (WPR)	**M2**	Έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας μέσω SATVOICE (MTSAT)
E2	ACARS με υπηρεσίες πληροφοριών πτήσης μέσω ζεύξης δεδομένων (D-FIS)	**M3**	Έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας μέσω SATVOICE (Iridium)
E3	ACARS με εξουσιοδότηση πριν από την αναχώρηση (PDC)	**O**	Ραδιοφάρος καθολικής κατεύθυνσης VHF (VOR)

Z	Παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα ναυτιλίας (GNSS). Εάν κάποιο τμήμα της πτήσης σχεδιάζεται να εκτελεστεί σύμφωνα με IFR, αναφέρεται σε δέκτες GNSS που συμμορφώνονται με το παράρτημα 10 τόμος I του ΔΟΠΑ.
H	Ραδιοτηλεφωνία υψηλής συχνότητας (HF RTF)
I	Αδρανειακή πλοήγηση
J1	CPDLC μέσω τρόπου λειτουργίας 2 υψίσυχνης ψηφιακής ζεύξης (VDL) του δικτύου αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών (ATN)
J2	CPDLC FANS 1/A μέσω ζεύξης δεδομένων υψηλής συχνότητας (HFDL)
J3	CPDLC FANS 1/A τρόπου λειτουργίας A VDL
J4	CPDLC FANS 1/A τρόπου λειτουργίας 2 VDL
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)
P1	CPDLC με απαιτούμενη απόδοση επικοινωνίας (RCP) 400
P2	CPDLC με RCP 240
P3	SATVOICE με RCP 400
P4-P9	Προορίζεται για RCP
R	Έγκριση για πλοήγηση βάσει επιδόσεων (PBN)
T	Ραδιοβοήθημα τακτικής αεροναυτιλίας (TACAN)
U	Ραδιοτηλεφωνία υπερυψηλής συχνότητας (UHF RTF)
V	Ραδιοτηλεφωνία πολύ υψηλής συχνότητας (VHF RTF)
W	Έγκριση για ελάχιστα μειωμένου καθέτου διαχωρισμού (RVSM)
X	Έγκριση για ελάχιστες προδιαγραφές επιδόσεων ναυτιλίας (MNPS)
Y	Πολύ υψηλής συχνότητας (VHF) με ικανότητα διαπόστασης καναλιών 8,33 kHz
Z	Άλλος μεταφερόμενος εξοπλισμός ή άλλες δυνατότητες

Τυχόν αλφαριθμητικοί χαρακτήρες που δεν αναφέρονται ανωτέρω προορίζονται για άλλες χρήσεις.

Εξοπλισμός και δυνατότητες επιτήρησης

ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ **N** εάν δεν μεταφέρεται εξοπλισμός επιτήρησης για τη διαδρομή που πρόκειται να εκτελεστεί ή εάν ο εξοπλισμός δεν είναι σε κατάσταση λειτουργικής ετοιμότητας·

Ή

ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ ένας ή περισσότεροι από τους ακόλουθους περιγραφείς, με ανώτατο όριο τους 20 χαρακτήρες, για την περιγραφή του εξοπλισμού και/ή των δυνατοτήτων επιτήρησης σε κατάσταση λειτουργικής ετοιμότητας επί του σκάφους:

Τρόποι λειτουργίας A και C δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR)

A – Αναμεταδότης — τρόπος λειτουργίας A (4 ψηφία — 4 096 κωδικοί)

C – Αναμεταδότης — τρόπος λειτουργίας A (4 ψηφία — 4 096 κωδικοί) και τρόπος λειτουργίας C

Τρόπος λειτουργίας S SSR

E – Αναμεταδότης — τρόπος λειτουργίας S, συμπεριλαμβανομένης δυνατότητας αναγνώρισης αεροσκάφους, πίεσης απόλυτου ύψους και εκτεταμένου Squitter (Αυτόματη εξαρτημένη επιτήρηση – εκπομπή, ADS-B)

H – Αναμεταδότης — τρόπος λειτουργίας S, συμπεριλαμβανομένης δυνατότητας αναγνώρισης αεροσκάφους, πίεσης απόλυτου ύψους και ενισχυμένης επιτήρησης

I – Αναμεταδότης — τρόπος λειτουργίας S, συμπεριλαμβανομένης δυνατότητας αναγνώρισης αεροσκάφους, αλλά χωρίς δυνατότητα πίεσης απόλυτου ύψους

L – Αναμεταδότης — τρόπος λειτουργίας S, συμπεριλαμβανομένων δυνατοτήτων αναγνώρισης αεροσκάφους, πίεσης απόλυτου ύψους, εκτεταμένου Squitter (ADS-B) και ενισχυμένης εποπτείας

P – Αναμεταδότης — τρόπος λειτουργίας S, συμπεριλαμβανομένης δυνατότητας πίεσης απόλυτου ύψους, αλλά χωρίς δυνατότητα αναγνώρισης αεροσκάφους

S – Αναμεταδότης — τρόπος λειτουργίας S, συμπεριλαμβανομένων δυνατοτήτων πίεσης απόλυτου ύψους και αναγνώρισης αεροσκάφους

X – Αναμεταδότης — τρόπος λειτουργίας S χωρίς δυνατότητα αναγνώρισης αεροσκάφους ούτε δυνατότητα πίεσης απόλυτου ύψους

Αυτόματη εξαρτημένη επιτήρηση – εκπομπή (ADS-B)

B1 – ADS-B με ειδική δυνατότητα ADS-B “out” (διαβίβασης από το αεροσκάφος) 1 090 MHz

B2 – ADS-B με ειδική δυνατότητα ADS-B “out” και “in” (λήψης από το αεροσκάφος) 1 090 MHz

U1 – Δυνατότητα ADS-B “out” με χρήση πομποδέκτη καθολικής πρόσβασης (UAT)

U2 – Δυνατότητα ADS-B “out” και “in” με χρήση UAT

V1 – Δυνατότητα ADS-B “out” με χρήση τρόπου λειτουργίας 4 VDL

V2 – Δυνατότητα ADS-B “out” και “in” με χρήση τρόπου λειτουργίας 4 VDL

Αυτόματη εξαρτημένη επιτήρηση–σύμφωνο (ADS-C)

D1 – ADS-C με δυνατότητες FANS 1/A

G1 – ADS-C με δυνατότητες ATN

Αλφαριθμητικοί χαρακτήρες που δεν αναφέρονται ανωτέρω προορίζονται για άλλες χρήσεις.

ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ η ένδειξη τοποθεσίας 4 γραμμάτων του ΔΟΠΑ που υποδηλώνει το αεροδρόμιο αναχώρησης, όπως προσδιορίζεται στο έγγραφο 7910, *Location Indicators* (Ενδείξεις τοποθεσίας)·

Ή εάν δεν έχει οριστεί ένδειξη τοποθεσίας,

ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ η ένδειξη ZZZZ και ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΖΕΤΑΙ, στο σημείο 18:

— το όνομα και η θέση του αεροδρομίου, με προτασσόμενη την ένδειξη DEP/· ή

— το πρώτο σημείο της διαδρομής ή ο ραδιοσημαντήρας, με προτασσόμενη την ένδειξη DEP/..., εάν το αεροσκάφος δεν έχει απογειωθεί από αεροδρόμιο·

Ή, — – εάν το σχέδιο πτήσης λαμβάνεται από αεροσκάφος εν πτήσει,

ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ η ένδειξη AFIL και ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΖΕΤΑΙ, στο σημείο 18, η ένδειξη τοποθεσίας 4 γραμμάτων του ΔΟΠΑ που υποδηλώνει την τοποθεσία της μονάδας υπηρεσιών εναέριας τοποθεσίας από την οποία μπορούν να ληφθούν συμπληρωματικά δεδομένα του σχεδίου πτήσης, με προτασσόμενη την ένδειξη DEP/.

ΕΠΕΙΤΑ, ΧΩΡΙΣ ΚΕΝΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ,

ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ, στην περίπτωση σχεδίου πτήσης που υποβάλλεται πριν από την αναχώρηση, η εκτιμώμενη ώρα αναχώρησης από τη θέση στάθμευσης (EOBT) ή, στην περίπτωση σχεδίου πτήσης που λαμβάνεται από αεροσκάφος εν πτήσει, η πραγματική ή εκτιμώμενη ώρα διέλευσης επάνω από το πρώτο σημείο της διαδρομής στην οποία εφαρμόζεται το σχέδιο πτήσης.

ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ η *πρώτη ταχύτητα πλεύσης* όπως στο στοιχείο α) και το *πρώτο επίπεδο πλεύσης* όπως στο στοιχείο β), χωρίς κενό διάστημα μεταξύ τους.

ΕΠΕΙΤΑ, ακολουθώντας το βέλος, ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ η περιγραφή της διαδρομής όπως στο στοιχείο γ).

α) *Ταχύτητα πλεύσης (5 χαρακτήρες κατ' ανώτατο όριο)*

ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ η *αληθής ταχύτητα αέρα* για το πρώτο ή το συνολικό τμήμα πλεύσης της πτήσης, όσον αφορά τα εξής:

χιλιόμετρα ανά ώρα, εκφραζόμενα ως K ακολουθούμενο από 4 ψηφία (π.χ. K0830), ή

κόμβοι, εκφραζόμενοι ως N ακολουθούμενο από 4 ψηφία (π.χ. N0485), ή

αληθής αριθμός Mach, όταν ορίζεται από την αρμόδια αρχή, στο πλησιέστερο εκατοστό της μονάδας Mach, εκφραζόμενος ως M ακολουθούμενο από 3 ψηφία (π.χ. M082).

β) *Επίπεδο πλεύσης (5 χαρακτήρες κατ' ανώτατο όριο)*

ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ το προγραμματισμένο επίπεδο πλεύσης για το πρώτο ή το συνολικό τμήμα της διαδρομής που θα διανυθεί, όσον αφορά τα εξής:

επίπεδο πτήσης, εκφραζόμενο ως F ακολουθούμενο από 3 ψηφία (π.χ. F085, F330), ή

πρότυπο μετρούμενο *επίπεδο σε δεκάδες μέτρα*, όταν αυτό επιτάσσεται από την αρμόδια αρχή, εκφραζόμενο ως S ακολουθούμενο από 4 ψηφία (π.χ. S1130), ή

απόλυτο ύψος σε εκατοντάδες πόδια, εκφραζόμενο ως A ακολουθούμενο από 3 ψηφία (π.χ. A045· A100), ή

απόλυτο ύψος σε δεκάδες μέτρα, εκφραζόμενο ως M ακολουθούμενο από 4 ψηφία (π.χ. M0840), ή

στην περίπτωση μη ελεγχόμενων πτήσεων VFR, τα γράμματα VFR.

γ) *Διαδρομή (συμπεριλαμβανομένων αλλαγών στο επίπεδο ταχύτητας και/ή στους κανόνες πτήσης*

Πτήσεις κατά μήκος καθορισμένων διαδρομών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας

ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ, εάν το αεροδρόμιο αναχώρησης βρίσκεται στη διαδρομή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ή συνδέεται με αυτήν, ο προσδιοριστής της πρώτης διαδρομής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας,

Ή εάν το αεροδρόμιο αναχώρησης δεν βρίσκεται στη διαδρομή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ή δεν συνδέεται με αυτήν, τα γράμματα DCT ακολουθούμενα από το σημείο σύνδεσης με την πρώτη διαδρομή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, ακολουθούμενα από τον προσδιοριστή της διαδρομής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

ΕΠΕΙΤΑ

ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ κάθε σημείο στο οποίο προγραμματίζεται να ξεκινήσει είτε αλλαγή ταχύτητας και/ή επιπέδου είτε αλλαγή διαδρομής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και/ή αλλαγή των κανόνων πτήσης,

ΑΚΟΛΟΥΘΟΥΜΕΝΟ ΣΕ ΚΑΘΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ

από τον προσδιοριστή του επόμενου τμήματος διαδρομής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, ακόμα και αν είναι ο ίδιος με τον προηγούμενο,

Ή από την ένδειξη DCT, εάν η πτήση προς το επόμενο σημείο βρίσκεται εκτός καθορισμένης διαδρομής, εκτός εάν και τα δύο σημεία ορίζονται με γεωγραφικές συντεταγμένες.

Πτήσεις εκτός καθορισμένων διαδρομών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας

ΑΝΑΓΡΑΦΟΝΤΑΙ σημεία που συνήθως δεν απέχουν μεταξύ τους περισσότερο από 30 λεπτά χρόνου πτήσης ή 370 km (200 ναυτικά μίλια), συμπεριλαμβανομένου κάθε σημείου στο οποίο προγραμματίζεται αλλαγή ταχύτητας ή επιπέδου, αλλαγή ίχνους ή αλλαγή κανόνων πτήσης,

Ή όταν απαιτείται από την αρμόδια αρχή ή τις αρμόδιες αρχές,

ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΖΕΤΑΙ το ίχνος πτήσεων που εκτελούνται κυρίως με κατεύθυνση από ανατολικά προς δυτικά, μεταξύ 70°Β και 70° Ν, σε σχέση με σημαντικά σημεία που σχηματίζονται από τα σημεία τομής μισών ή ολόκληρων μοιρών γεωγραφικού πλάτους με μεσημβρινούς που απέχουν μεταξύ τους απόσταση 10 μοιρών γεωγραφικού μήκους. Στην περίπτωση πτήσεων που εκτελούνται σε περιοχές εκτός των εν λόγω γεωγραφικών πλατών, τα ίχνη ορίζονται από σημαντικά σημεία που σχηματίζονται από το σημείο τομής παραλλήλων γεωγραφικού πλάτους με μεσημβρινούς που συνήθως απέχουν μεταξύ τους απόσταση 20 μοιρών γεωγραφικού μήκους. Η απόσταση μεταξύ σημαντικών σημείων δεν υπερβαίνει, στο μέτρο του δυνατού, χρόνο πτήσης 1 ώρας. Εάν κρίνεται αναγκαίο, καθορίζονται πρόσθετα σημαντικά σημεία.

Στην περίπτωση πτήσεων που εκτελούνται κυρίως από βόρεια προς νότια, καθορίζονται ίχνη με αναφορά σε σημαντικά σημεία που σχηματίζονται από το σημείο τομής ολόκληρων μοιρών γεωγραφικού μήκους με καθορισμένους παράλληλους γεωγραφικού πλάτους που απέχουν μεταξύ τους απόσταση 5 μοιρών.

ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ η ένδειξη DCT μεταξύ διαδοχικών σημείων, εκτός εάν αμφότερα τα σημεία ορίζονται από γεωγραφικές συντεταγμένες ή βάσει διόπτευσης και απόστασης.

ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΜΟΝΟ οι συμβάσεις που αναφέρονται στα σημεία 1) έως 5) παρακάτω και ΔΙΑΧΩΡΙΖΕΤΑΙ κάθε υποσημείο με κενό διάστημα.

(1) ATS route (2 to 7 characters)

Ο κωδικοποιημένος προσδιοριστής που αποδίδεται στη διαδρομή ή στο τμήμα διαδρομής, συμπεριλαμβανομένου, κατά περίπτωση, του κωδικοποιημένου προσδιοριστή που αποδίδεται στη συνήθη διαδρομή αναχώρησης ή άφιξης (π.χ. BCN1, Bl, R14, UB10, KODAP2A).

(2) Significant point (2 to 11 characters)

Ο κωδικοποιημένος προσδιοριστής (2 έως 5 χαρακτήρες) που αποδίδεται στο σημείο (π.χ. LN, MAY, HADDY),

ή, εάν δεν έχει αποδοθεί κωδικοποιημένος προσδιοριστής, ένας από τους ακόλουθους τρόπους:

— Μόνο μοίρες (7 χαρακτήρες):

2 ψηφία που περιγράφουν το γεωγραφικό πλάτος σε μοίρες, ακολουθούμενα από την ένδειξη “N” (βόρεια) ή “S” (νότια), ακολουθούμενη από 3 ψηφία που περιγράφουν το γεωγραφικό μήκος σε μοίρες, ακολουθούμενα από την ένδειξη “E” (ανατολικά) ή “W” (δυτικά). Συμπληρώνεται ο σωστός αριθμός ψηφίων, κατά περίπτωση, με την προσθήκη μηδενικών, π. χ. 46N078W.

— Μοίρες και λεπτά (11 χαρακτήρες):

4 αριθμοί που περιγράφουν το γεωγραφικό πλάτος σε μοίρες και δεκάδες και μονάδες λεπτών, ακολουθούμενοι από την ένδειξη “N” (βόρεια) ή “S” (νότια), ακολουθούμενη από 5 ψηφία που περιγράφουν το γεωγραφικό μήκος σε μοίρες και δεκάδες και μονάδες λεπτών, ακολουθούμενα από την ένδειξη “E” (ανατολικά) ή “W” (δυτικά). Συμπληρώνεται ο σωστός αριθμός ψηφίων, κατά περίπτωση, με την προσθήκη μηδενικών, π.χ. 4620N07805W.

— Διόπτευση και απόσταση από σημείο αναφοράς:

Ο προσδιορισμός του σημείου αναφοράς, ακολουθούμενος από τη διόπτευση από το σημείο με μορφή 3 ψηφίων που δίνουν μοίρες μαγνητικής πυξίδας, ακολουθούμενη από την απόσταση από το σημείο με τη μορφή 3 ψηφίων που εκφράζουν ναυτικά μίλια. Σε περιοχές με μεγάλο γεωγραφικό πλάτος στις οποίες η αρμόδια αρχή προσδιορίζει ότι η αναφορά σε μοίρες μαγνητικής πυξίδας είναι πρακτικά ανέφικτη, μπορούν να χρησιμοποιηθούν πραγματικές μοίρες. Συμπληρώνεται ο σωστός αριθμός ψηφίων, κατά περίπτωση, με την εισαγωγή μηδενικών —π.χ. ένα σημείο 180° μαγνητικής πυξίδας σε απόσταση 40 ναυτικών μιλίων από τον VOR “DUB” θα πρέπει να εκφράζεται ως DUB180040.

(3) Change of speed or level (maximum 21 characters)

Το σημείο στο οποίο προγραμματίζεται να ξεκινήσει αλλαγή ταχύτητας [5 % της αληθούς ταχύτητας αέρα (TAS) ή 0,01 Mach ή περισσότερο] ή αλλαγή επιπέδου, εκφραζόμενο ακριβώς όπως στο σημείο 2 ανωτέρω, ακολουθούμενο από κάθετο και από τόσο την ταχύτητα πλεύσης όσο και το επίπεδο πλεύσης, εκφραζόμενα ακριβώς όπως στα στοιχεία α) και β) ανωτέρω, χωρίς κενό διάστημα μεταξύ τους, ακόμα και όταν πρόκειται να αλλάξει μόνο ένα από αυτά τα μεγέθη.

Παραδείγματα: LN/N0284A045

MAY/N0305Fl80

HADDY/N0420F330

4602N07805W/N0500F350

46N078W/M082F330

DUB180040/N0350M0840

(4) Change of flight rules (maximum 3 characters)

Το σημείο στο οποίο προγραμματίζεται η αλλαγή των κανόνων πτήσης, εκφραζόμενο ακριβώς όπως στο σημείο 2) ή 3) ανωτέρω, ανάλογα με την περίπτωση, ακολουθούμενο από κενό διάστημα και μία από τις παρακάτω ενδείξεις:

VFR, σε περίπτωση αλλαγής από IFR σε VFR

IFR, σε περίπτωση αλλαγής από VFR σε IFR

Παραδείγματα: LN VFR

LN/N0284A050 IFR

(5) Cruise climb (maximum 28 characters)

Το γράμμα C ακολουθούμενο από κάθετο· ΕΠΕΙΤΑ, το σημείο στο οποίο προγραμματίζεται να αρχίσει η άνοδος πλεύσης, εκφραζόμενο ακριβώς όπως στο σημείο 2) ανωτέρω, ακολουθούμενο από κάθετο· ΕΠΕΙΤΑ, η ταχύτητα που θα διατηρηθεί κατά την άνοδο πλεύσης, εκφραζόμενη ακριβώς όπως στο στοιχείο α) ανωτέρω, ακολουθούμενη από τα δύο επίπεδα που καθορίζουν το στρώμα που θα καταληφθεί κατά την άνοδο πλεύσης, κάθε επίπεδο εκφραζόμενο ακριβώς όπως στο στοιχείο β) ανωτέρω, ή το επίπεδο πάνω από το οποίο προγραμματίζεται η άνοδος πλεύσης, ακολουθούμενο από τα γράμματα PLUS, χωρίς κενό διάστημα μεταξύ τους.

Παραδείγματα: C/48N050W/M082F290F350

C/48N050W/M082F290PLUS

C/52N050W/M220F580F620

Αεροδρόμιο προορισμού και συνολικός απαιτούμενος χρόνος (8 χαρακτήρες)

ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ η ένδειξη τοποθεσίας 4 γραμμάτων του ΔΟΠΑ που υποδηλώνει το αεροδρόμιο προορισμού, όπως προσδιορίζεται στο έγγραφο 7910, Location Indicators (Ενδείξεις τοποθεσίας),

Ή εάν δεν έχει οριστεί ένδειξη τοποθεσίας,

ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ η ένδειξη ZZZZ και ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΖΕΤΑΙ στο σημείο 18 το όνομα και η τοποθεσία του αεροδρομίου, με προτασσόμενη την ένδειξη DEST/.

ΕΠΕΙΤΑ, ΧΩΡΙΣ ΚΕΝΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ,

ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ ο συνολικός υπολογιζόμενος απαιτούμενος χρόνος.

Εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού

ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ η ένδειξη ή οι ενδείξεις τοποθεσίας 4 γραμμάτων του ΔΟΠΑ που υποδηλώνουν έως δύο εναλλακτικά αεροδρόμια προορισμού, όπως προσδιορίζεται στο έγγραφο 7910, Location Indicators (Ενδείξεις τοποθεσίας), διαχωρισμένες μεταξύ τους με κενό διάστημα,

Ή εάν δεν έχει αποδοθεί ένδειξη τοποθεσίας στο/στα εναλλακτικό/-ά αεροδρόμιο/-α προορισμού,

ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ η ένδειξη ZZZZ και ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΖΕΤΑΙ στο σημείο 18 το όνομα και η τοποθεσία του/των εναλλακτικού/-ών αεροδρομίου/-ίων προορισμού, με προτασσόμενη την ένδειξη ALTN/.

Παύλες ή κάθετοι θα πρέπει να χρησιμοποιούνται μόνο όπως ορίζεται παρακάτω.

ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ **0** (μηδέν), εάν δεν υπάρχουν άλλες πληροφορίες,

Ή κάθε άλλη αναγκαία πληροφορία με τη σειρά που εμφανίζεται παρακάτω, με τη μορφή της κατάλληλης ένδειξης που επιλέγεται μεταξύ αυτών που ορίζονται παρακάτω, ακολουθούμενης από κάθετο και τις πληροφορίες που πρέπει να καταγραφούν:

STS/ Λόγος ειδικού χειρισμού από τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, π.χ. αποστολή έρευνας και διάσωσης, ως εξής:

- **ALTRV**: για πτήση που εκτελείται σύμφωνα με δέσμευση απόλυτου ύψους·
- **ATFMX**: για πτήση εγκεκριμένη για εξαίρεση από τα μέτρα διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας από την αρμόδια αρχή·
- **FFR**: πυρόσβεση·
- **FLTCK**: έλεγχος πτήσης για βαθμονόμηση των βοηθημάτων αεροναυτιλίας·
- **HAZMAT**: για πτήση που μεταφέρει επικίνδυνο υλικό·
- **HEAD**: πτήση με καθεστώς μεταφοράς αρχηγού κράτους·
- **HOSP**: για ιατρική πτήση που δηλώνεται από ιατρικές αρχές·
- **HUM**: για πτήση που εκτελείται στο πλαίσιο ανθρωπιστικής αποστολής·

MARSA:	για πτήση για την οποία στρατιωτική οντότητα αναλαμβάνει την ευθύνη για την απόσταση στρατιωτικού αεροσκάφους·
MEDEVAC:	για επείγουσα υγειονομική εκκένωση κρίσιμης σημασίας για τη ζωή·
NONRVSM:	για πτήση που δεν διαθέτει δυνατότητα RVSM η οποία πρόκειται να εκτελεστεί σε εναέριο χώρο RVSM·
SAR:	για πτήση που συμμετέχει σε αποστολή έρευνας και διάσωσης· και
STATE:	για πτήση που εκτελείται στο πλαίσιο στρατιωτικών, τελωνειακών ή αστυνομικών υπηρεσιών.

Άλλοι λόγοι ειδικού χειρισμού από τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας δηλώνονται με τον προσδιοριστή "RMK/".

PBN/ Ένδειξη δυνατοτήτων περιοχικής ναυτιλίας (RNAV) και/ή απαιτούμενης επίδοσης αεροναυτιλίας (RNP). Να συμπεριληφθούν όσοι από τους παρακάτω περιγραφείς ισχύουν για την πτήση, έως 8 καταχωρίσεις κατ' ανώτατο όριο, δηλαδή συνολικά όχι πάνω από 16 χαρακτήρες.

ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ RNAV

A1	RNAV 10 (RNP 10)	**C1**	RNAV 2 όλοι οι επιτρεπόμενοι αισθητήρες
		C2	RNAV 2 GNSS
B1	RNAV 5 όλοι οι επιτρεπόμενοι αισθητήρες	**C3**	RNAV 2 DME/DME
B2	RNAV 5 GNSS	**C4**	RNAV 2 DME/DME/IRU
B3	RNAV 5 DME/DME		
B4	RNAV 5 VOR/DME	**D1**	RNAV 1 όλοι οι επιτρεπόμενοι αισθητήρες
B5	RNAV 5 INS ή IRS	**D2**	RNAV 1 GNSS
B6	RNAV 5 LORANC	**D3**	RNAV 1 DME/DME
		D4	RNAV 1 DME/DME/IRU

ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ RNP

L1	RNP 4	**S1**	RNP APCH
		S2	RNP APCH με BARO-VNAV
O1	Βασική RNP 1 όλοι οι επιτρεπόμενοι αισθητήρες		
O2	Βασική RNP 1 GNSS	**T1**	RNP AR APCH με ραδιοσυχνότητες (απαιτείται ειδική άδεια)
O3	Βασική RNP 1 DME/DME	**T2**	RNP AR APCH χωρίς ραδιοσυχνότητες (απαιτείται ειδική άδεια)
O4	Βασική RNP 1 DME/DME/IRU		

Συνδυασμοί αλφαριθμητικών χαρακτήρων που δεν αναφέρονται ανωτέρω προορίζονται για άλλες χρήσεις.

NAV/ Σημαντικά δεδομένα σχετικά με τον εξοπλισμό πλοήγησης, εκτός εκείνων που προσδιορίζονται στο PBN/, όπως απαιτείται από την αρμόδια αρχή.

Να αναφερθεί η αύξηση του GNSS στο πλαίσιο αυτής της ένδειξης, με κενό διάστημα μεταξύ δύο ή περισσότερων μεθόδων αύξησης, π.χ. NAV/GBAS SBAS.

Να αναφερθεί η ένδειξη EURPRNAV, εάν η εγκεκριμένη από το αεροσκάφος περιοχική ναυτιλία ακριβείας (P-RNAV) βασίζεται αποκλειστικά σε VOR/DME για τον καθορισμό της θέσης.

COM/ Να αναφερθεί ο εξοπλισμός και οι δυνατότητες επικοινωνίας που δεν προσδιορίζονται στο σημείο 10 στοιχείο α).

DAT/ Να αναφερθεί ο εξοπλισμός και οι δυνατότητες επικοινωνίας δεδομένων που δεν προσδιορίζονται στο σημείο 10 στοιχείο α) ή η ένδειξη "CPDLCX" για να υποδειχθεί ότι έχει χορηγηθεί εξαίρεση από την απαίτηση εξοπλισμού με CPDLC-ATN-B1.

SUR/ Να αναφερθεί ο εξοπλισμός και οι δυνατότητες επιτήρησης που δεν προσδιορίζονται στο σημείο 10 στοιχείο β). Να αναφερθούν όσες προδιαγραφές απαιτούμενων επιδόσεων επιτήρησης (στο εξής: RSP) ισχύουν για την πτήση, χρησιμοποιώντας προσδιοριστές χωρίς κενό διάστημα. Πολλαπλές προδιαγραφές RSP χωρίζονται με κενό διάστημα. Παράδειγμα: RSP180 RSP400.

Να αναγραφεί η ένδειξη EUADSBX, EUEHSX, EUELSX ή συνδυασμός αυτών, ώστε να δηλωθούν τυχόν εξαιρέσεις που έχουν χορηγηθεί όσον αφορά την απαίτηση εξοπλισμού με αναμεταδότες τρόπου λειτουργίας S SSR ή πομπούς ADS-B.

DEP/ Όνομα και τοποθεσία του αεροδρομίου αναχώρησης, εάν αναγραφεί η ένδειξη ZZZZ στο σημείο 13, ή η μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας από την οποία μπορούν να ληφθούν συμπληρωματικά δεδομένα του σχεδίου πτήσης, εάν έχει αναγραφεί η ένδειξη AFIL στο σημείο 13. Για αεροδρόμια που δεν περιλαμβάνονται στο σχετικό εγχειρίδιο αεροναυτικών πληροφοριών, αναφέρεται η τοποθεσία ως εξής:

Με 4 ψηφία που περιγράφουν το γεωγραφικό πλάτος σε μοίρες και δεκάδες και μονάδες λεπτών, ακολουθούμενα από την ένδειξη "N" (βόρεια) ή "S" (νότια), ακολουθούμενη από 5 ψηφία που περιγράφουν το γεωγραφικό μήκος σε μοίρες και δεκάδες και μονάδες λεπτών, ακολουθούμενα από την ένδειξη "E" (ανατολικά) ή "W" (δυτικά). Συμπληρώνεται ο σωστός αριθμός ψηφίων, όπου είναι αναγκαίο, με την προσθήκη μηδενικών, π.χ. 4620N07805W (11 χαρακτήρες).

Ή Διόπτευση και απόσταση από το πλησιέστερο σημαντικό σημείο, ως εξής:

Ο προσδιορισμός του σημαντικού σημείου, ακολουθούμενος από τη διόπτευση από το σημείο με τη μορφή 3 ψηφίων που αντιστοιχούν σε μοίρες μαγνητικής πυξίδας, ακολουθούμενη από την απόσταση από το σημείο με τη μορφή 3 ψηφίων που εκφράζουν ναυτικά μίλια. Σε περιοχές με μεγάλο γεωγραφικό πλάτος στις οποίες η αρμόδια αρχή προσδιορίζει ότι η αναφορά σε μοίρες μαγνητικής πυξίδας είναι πρακτικά ανέφικτη, μπορούν να χρησιμοποιηθούν πραγματικές μοίρες. Συμπληρώνεται ο σωστός αριθμός ψηφίων, κατά περίπτωση, με την προσθήκη μηδενικών —π.χ. ένα σημείο 180° μαγνητικής πυξίδας σε απόσταση 40 ναυτικών μιλίων από το VOR "DUB" θα πρέπει να εκφράζεται ως DUB180040.

Ή Το πρώτο σημείο της διαδρομής [όνομα ή γεωγραφικό πλάτος/γεωγραφικό μήκος (LAT/LONG)] ή ο ραδιοσημαντήρας, εάν το αεροσκάφος δεν έχει απογειωθεί από αεροδρόμιο.

DEST/ Όνομα και τοποθεσία του αεροδρομίου προορισμού, εάν έχει αναγραφεί η ένδειξη ZZZZ στο σημείο 16. Για αεροδρόμια που δεν περιλαμβάνονται στο σχετικό εγχειρίδιο αεροναυτικών πληροφοριών, αναφέρεται η τοποθεσία με τη μορφή LAT/LONG ή ως διόπτευση και απόσταση από το πλησιέστερο σημαντικό σημείο, όπως περιγράφεται στο DEP/ανωτέρω.

DOF/ Η ημερομηνία αναχώρησης της πτήσης σε μορφή 6 ψηφίων (ΕΕΜΜΗΗ, όπου ΕΕ αντιστοιχεί στο έτος, ΜΜ αντιστοιχεί στον μήνα και ΗΗ αντιστοιχεί στην ημέρα).

REG/ Η εθνικότητα ή το κοινό σήμα και το σήμα νηολόγησης του αεροσκάφους, εάν διαφέρουν από την αναγνώριση αεροσκάφους στο σημείο 7.

EET/ Σημαντικά σημεία ή προσδιοριστές των ορίων FIR και σωρευτικοί υπολογιζόμενοι απαιτούμενοι χρόνοι από την απογείωση έως τα εν λόγω σημεία ή όρια FIR, όταν αυτό προβλέπεται βάσει περιφερειακών συμφωνιών αεροναυτιλίας ή από την αρμόδια αρχή.

Παραδείγματα: EET/CAP0745 XYZ0830

EET/EINN0204

SEL/ Κωδικός SELCAL, για αεροσκάφη που διαθέτουν αυτόν τον εξοπλισμό.

TYP/ Τύπος/-οι αεροσκάφους, με προτασσόμενους, εάν είναι αναγκαίο, τους αριθμούς αεροσκάφους χωρίς κενό και διαχωριζόμενους από ένα κενό διάστημα, εάν αναγράφεται η ένδειξη ZZZZ στο σημείο 9.

Παράδειγμα: TYP/2F15 5F5 3B2

CODE/ Διεύθυνση αεροσκάφους (εκφραζόμενη με τη μορφή αλφαριθμητικού κωδικού 6 δεκαεξαδικών χαρακτήρων), όταν απαιτείται από την αρμόδια αρχή. Παράδειγμα: "F00001" είναι η χαμηλότερη διεύθυνση αεροσκάφους που περιέχεται στο συγκεκριμένο τμήμα που διαχειρίζεται ο ΔΟΠΑ.

DLE/ Καθυστέρηση ή κράτηση κατά την πορεία, αναγράφονται τα σημαντικά σημεία της διαδρομής στα οποία προβλέπεται να σημειωθεί καθυστέρηση, ακολουθούμενα από τη διάρκεια της καθυστέρησης με τη χρήση ώρας 4 ψηφίων σε ώρες και λεπτά (hhmm).

Παράδειγμα: DLE/MDG0030

OPR/ Προσδιοριστής ΔΟΠΑ ή ονομασία του φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους, εάν διαφέρει από την αναγνώριση αεροσκάφους στο σημείο 7.

ORGN/ Διεύθυνση 8 γραμμάτων του αποστολέα βάσει του Δικτύου Σταθερών Αεροναυτικών Τηλεπικοινωνιών (AFTN) ή άλλα κατάλληλα στοιχεία επικοινωνίας, στις περιπτώσεις που ο αποστολέας του σχεδίου πτήσης δεν μπορεί να ταυτοποιηθεί εύκολα, όπως απαιτείται από την αρμόδια αρχή.

PER/ Δεδομένα επιδόσεων αεροσκάφους, τα οποία υποδεικνύονται από ένα μεμονωμένο γράμμα, όπως προσδιορίζεται στο έγγραφο σχετικά με τις διαδικασίες αεροναυτιλιακών υπηρεσιών και τις πτητικές λειτουργίες των αεροσκαφών με τίτλο "Procedures for Air Navigation Services — Aircraft Operations" (PANS-OPS, έγγρ. 8168), τόμος I — Flight Procedures (Διαδικασίες πτήσης), εάν αυτό προβλέπεται από την αρμόδια αρχή.

ALTN/ Όνομα του/των εναλλακτικού/-ών αεροδρομίου/-ίων, εάν έχει αναγραφεί η ένδειξη ZZZZ στο σημείο 16. Για αεροδρόμια που δεν περιλαμβάνονται στο σχετικό εγχειρίδιο αεροναυτικών πληροφοριών, αναφέρεται η τοποθεσία με τη μορφή LAT/LONG ή ως διόπτευση και απόσταση από το πλησιέστερο σημαντικό σημείο, όπως περιγράφεται στο DEP/ανωτέρω.

RALT/ Ένδειξη ή ενδείξεις 4 γραμμάτων του ΔΟΠΑ για εναλλακτικό/-ά αεροδρόμιο/-α επί διαδρομής, όπως προσδιορίζεται στο έγγραφο 7910, Location Indicators (Ενδείξεις τοποθεσίας), ή όνομα/ονόματα εναλλακτικού/-ών αεροδρομίου/-ων επί διαδρομής, εάν δεν έχει εκχωρηθεί ένδειξη. Για αεροδρόμια που δεν περιλαμβάνονται στο σχετικό εγχειρίδιο αεροναυτικών πληροφοριών, αναφέρεται η τοποθεσία με τη μορφή LAT/LONG ή ως διόπτευση και απόσταση από το πλησιέστερο σημαντικό σημείο, όπως περιγράφεται στο DEP/ανωτέρω.

TALT/ Ένδειξη ή ενδείξεις 4 γραμμάτων του ΔΟΠΑ για εναλλακτικό/-ά αεροδρόμιο/-α απογείωσης, όπως προσδιορίζεται στο έγγραφο 7910, Location Indicators (Ενδείξεις τοποθεσίας), ή όνομα/ονόματα εναλλακτικού αεροδρομίου απογείωσης, εάν δεν έχει εκχωρηθεί ένδειξη. Για αεροδρόμια που δεν περιλαμβάνονται στο σχετικό εγχειρίδιο αεροναυτικών πληροφοριών, αναφέρεται η τοποθεσία με τη μορφή LAT/LONG ή ως διόπτευση και απόσταση από το πλησιέστερο σημαντικό σημείο, όπως περιγράφεται στο DEP/ανωτέρω.

RIF/ Τα στοιχεία διαδρομής προς το αεροδρόμιο αναθεωρημένου προορισμού, ακολουθούμενα από την ένδειξη τοποθεσίας 4 γραμμάτων που έχει εκχωρήσει ο ΔΟΠΑ στο αεροδρόμιο. Η αναθεωρημένη διαδρομή υπόκειται σε νέα εξουσιοδότηση εν πτήσει.

Παραδείγματα: RIF/DTA HEC KLAX

RIF/ESP G94 CLA YPPH

RVR/ Ελάχιστη απαίτηση οριζόντιας ορατότητας επί του διαδρόμου για την πτήση, εκφραζόμενη με 3 ψηφία.

RFP/ Ένδειξη του αριθμού των σχεδίων πτήσης αντικατάστασης που υποβλήθηκαν, με τη μορφή του γράμματος "Q" ακολουθούμενου από 1 ψηφίο που υποδηλώνει την ακολουθία αντικατάστασης.

Παραδείγματα: RFP/Q2.

RMK/ Οποιεσδήποτε άλλες παρατηρήσεις σε απλή γλώσσα, όταν αυτό απαιτείται από την αρμόδια αρχή ή κρίνεται αναγκαίο.

Αυτονομία

Μετά την ένδειξη E/ ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ ομάδα 4 ψηφίων που υποδηλώνει την αυτονομία σε καύσιμα σε ώρες και λεπτά.

Επιβαίνοντες

Μετά την ένδειξη P/ ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ ο συνολικός αριθμός επιβαινόντων (επιβατών και πληρώματος), όταν απαιτείται από την αρμόδια αρχή. ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ η ένδειξη TBN [to be notified (προς κοινοποίηση)], εάν ο συνολικός αριθμός των επιβαινόντων δεν είναι γνωστός κατά τον χρόνο υποβολής.

Εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης και επιβίωσης

R/	(RADIO) ΔΙΑΓΡΑΦΕΤΑΙ η ένδειξη U, αν δεν υπάρχει διαθέσιμο UHF στη συχνότητα των 243,0 MHz. ΔΙΑΓΡΑΦΕΤΑΙ η ένδειξη V, αν δεν υπάρχει διαθέσιμο VHF στη συχνότητα των 121,5 MHz. ΔΙΑΓΡΑΦΕΤΑΙ η ένδειξη E, εάν δεν υπάρχει διαθέσιμος πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT).
S/(ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΠΙΒΙΩΣΗΣ)	ΔΙΑΓΡΑΦΟΝΤΑΙ όλες οι ενδείξεις, εάν δεν μεταφέρεται εξοπλισμός επιβίωσης. ΔΙΑΓΡΑΦΕΤΑΙ η ένδειξη P, αν δεν μεταφέρεται εξοπλισμός επιβίωσης σε πολικές συνθήκες. ΔΙΑΓΡΑΦΕΤΑΙ η ένδειξη D, αν δεν μεταφέρεται εξοπλισμός επιβίωσης στην έρημο. ΔΙΑΓΡΑΦΕΤΑΙ η ένδειξη M, αν δεν μεταφέρεται εξοπλισμός επιβίωσης στη θάλασσα. ΔΙΑΓΡΑΦΕΤΑΙ η ένδειξη J, αν δεν μεταφέρεται εξοπλισμός επιβίωσης στη ζούγκλα.
J/(ΣΩΣΙΒΙΑ ΓΙΛΕΚΑ)	ΔΙΑΓΡΑΦΟΝΤΑΙ όλες οι ενδείξεις, αν δεν μεταφέρονται σωσίβια γιλέκα. ΔΙΑΓΡΑΦΕΤΑΙ η ένδειξη L, αν τα σωσίβια γιλέκα δεν διαθέτουν φώτα. ΔΙΑΓΡΑΦΕΤΑΙ η ένδειξη F, αν τα σωσίβια γιλέκα δεν διαθέτουν φλουορεσκεΐνη. ΔΙΑΓΡΑΦΕΤΑΙ η ένδειξη U ή V, ή και οι δύο, όπως στο R/ανωτέρω, για να υποδειχθούν οι δυνατότητες ραδιοεπικοινωνίας των σωσίβιων γιλέκων, αν υπάρχουν.
D/(ΛΕΜΒΟΙ) (ΑΡΙΘΜΟΣ)	ΔΙΑΓΡΑΦΟΝΤΑΙ οι ενδείξεις D και C, εάν δεν μεταφέρονται λέμβοι· ή ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ ο αριθμός των μεταφερόμενων λέμβων· και (ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ) — ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ η συνολική χωρητικότητα ατόμων όλων των μεταφερόμενων λέμβων· και (ΚΑΛΥΜΜΑ) — ΔΙΑΓΡΑΦΕΤΑΙ η ένδειξη C, εάν οι λέμβοι δεν διαθέτουν κάλυμμα· και (ΧΡΩΜΑ) — ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ το χρώμα των λέμβων, εάν μεταφέρονται.
A/(ΧΡΩΜΑ ΚΑΙ ΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ)	ΑΝΑΓΡΑΦΟΝΤΑΙ το χρώμα και οι σημαντικές σημάνσεις του αεροσκάφους.
N/(ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ)	ΔΙΑΓΡΑΦΕΤΑΙ η ένδειξη N, εάν δεν υπάρχουν παρατηρήσεις, ή ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ οποιοσδήποτε άλλος μεταφερόμενος εξοπλισμός επιβίωσης και τυχόν άλλες παρατηρήσεις σχετικά με τον εξοπλισμό επιβίωσης.
C/(ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ)	ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ το όνομα του κυβερνήτη.

2.3 Υποβάλλεται από

ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ το όνομα της μονάδας, του φορέα εκμετάλλευσης ή του προσώπου που υποβάλλει το σχέδιο πτήσης.»