II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2020/587 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 29ης Απριλίου 2020

για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1206/2011 για τον καθορισμό απαιτήσεων για την αναγνώριση αεροσκάφους με σκοπό την επιτήρηση στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1207/2011 περί καθορισμού απαιτήσεων για τις επιδόσεις και τη διαλειτουργικότητα της επιτήρησης στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

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 Αεροπορική Ασφάλεια, 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 44 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Προκειμένου να είναι εγγυημένη η ασφάλεια και η αποτελεσματικότητα των λειτουργιών αεροσκαφών, των αεροδρομίων, της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, της αεροναυτιλίας και του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, είναι αναγκαίο να προβλεφθούν ορισμένες βελτιώσεις στους κανόνες λειτουργίας που συνδέονται με τη χρήση του εναέριου χώρου, τον εξοπλισμό των αεροσκαφών και τα συστήματα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσιών αεροναυτιλίας, και τα συστατικά στοιχεία που απαιτούνται για τη χρήση του εναέριου χώρου. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να καθοριστούν νέες και επικαιροποιημένες απαιτήσεις διαλειτουργικότητας σχετικά με την ασφάλεια στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1206/2011 ([2]) της Επιτροπής και στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1207/2011 ([3]) της Επιτροπής.

(2) Λαμβανομένης υπόψη της πείρας από τη συνεχιζόμενη εφαρμογή της ικανότητας εναέριας επιτήρησης και της ικανότητας επεξεργασίας δεδομένων από τα επίγεια συστήματα, είναι αναγκαία η αποτελεσματική και έγκαιρη εγκατάσταση εξοπλισμού αεροσκαφών, ώστε το σύνολο της αλυσίδας επιτήρησης να μπορέσει να αποκομίσει τα αναμενόμενα οφέλη εντός των καθορισμένων προθεσμιών. Τα κριτήρια για τις εξαιρέσεις από τις απαιτήσεις εξοπλισμού των αεροσκαφών θα πρέπει να τροποποιηθούν ώστε να υπάρχει σαφήνεια ως προς το ποια αεροσκάφη πρέπει να είναι εξοπλισμένα και ποια απαλλάσσονται από τις εν λόγω απαιτήσεις. Ταυτόχρονα, ο συνολικός αριθμός των εξοπλισμένων αεροσκαφών θα πρέπει να παραμείνει αποτελεσματικός και να μην επιβάλλει περιττή οικονομική επιβάρυνση.

(3) Σημαντικός αριθμός εξοπλισμένων αεροσκαφών έχει ήδη πιστοποιηθεί σύμφωνα με το διεθνές πρότυπο για αερομεταφερόμενα εξαρτήματα και συσκευές για τα συστήματα επιτήρησης, που αντιστοιχεί στο παράρτημα 10 της σύμβασης του Σικάγου, τόμος IV, τρίτη έκδοση, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως την αριθ. 77. Το πρότυπο αυτό είναι πλήρως συμβατό με τα μελλοντικά συστήματα επιτήρησης. Η επιβολή υποχρέωσης συμμόρφωσης με το πρότυπο που αντιστοιχεί στο παράρτημα 10 της σύμβασης του Σικάγου, τόμος IV, τέταρτη έκδοση, συμπεριλαμ-

([1]) ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1.

([2]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1206/2011 της Επιτροπής, της 22ας Νοεμβρίου 2011, για τον καθορισμό απαιτήσεων για την αναγνώριση αεροσκάφους με σκοπό την επιτήρηση στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (ΕΕ L 305 της 23.11.2011, σ. 23).

([3]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1207/2011 της Επιτροπής, της 22ας Νοεμβρίου 2011, περί καθορισμού απαιτήσεων για τις επιδόσεις και τη διαλειτουργικότητα της επιτήρησης στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (ΕΕ L 305 της 23.11.2011, σ. 35).

βανομένων όλων των τροποποιήσεων έως την αριθ. 85, όπως προβλέπεται επί του παρόντος στο παράρτημα ΙΙ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1207/2011, θα συνεπαγόταν περιττή οικονομική επιβάρυνση. Ως εκ τούτου, ως ελάχιστη απαίτηση θα πρέπει να θεωρείται το πρότυπο που αντιστοιχεί στο παράρτημα 10 της σύμβασης του Σικάγου, τόμος IV, τρίτη έκδοση, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως την αριθ. 77. Συνεπώς, θα πρέπει να τροποποιηθούν τα ελάχιστα τεχνικά πρότυπα με τα οποία πρέπει να συμμορφώνονται οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και τα οποία καθορίζονται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1207/2011.

(4) Τα κρατικά αεροσκάφη που εκτελούν πτήσεις γενικής εναέριας κυκλοφορίας θα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με αναμεταδότες ραντάρ δευτερεύουσας επιτήρησης σε κατάσταση επιχειρησιακής λειτουργίας, σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ισχύουν για τα πολιτικά αεροσκάφη οι οποίες καθορίζονται στο άρθρο 5 παράγραφος 5 στοιχεία α) και γ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1207/2011. Οι διαδικασίες και οι όροι που σχετίζονται με τα κρατικά αεροσκάφη τα οποία δεν είναι δυνατόν να εξοπλιστούν με αναμεταδότες ραντάρ δευτερεύουσας επιτήρησης σε κατάσταση επιχειρησιακής λειτουργίας θα πρέπει να παραμείνουν αυτές που καθορίζονται στο άρθρο 8 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1207/2011.

(5) Οι απαιτήσεις για τις επίσημες ρυθμίσεις σχετικά με τη διαβίβαση δεδομένων επιτήρησης μεταξύ παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα πρέπει να τροποποιηθούν ώστε να αντικατοπτρίζουν τα υφιστάμενα σενάρια κατανομής δεδομένων με στόχο τη διευκόλυνση της ανταλλαγής δεδομένων επιτήρησης και την αποφυγή υπέρμετρων επαχθών περιορισμών στον πάροχο που παραδίδει τα δεδομένα.

(6) Προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα των πτητικών λειτουργιών των κρατικών αεροσκαφών, θα πρέπει να θεσπιστεί η ικανότητα του ευρωπαϊκού συστήματος ATM να διασφαλίζει ότι τα κρατικά αεροσκάφη που εμπλέκονται σε ευαίσθητες πτητικές λειτουργίες και σε εκπαίδευση είναι σε θέση να λειτουργούν με την εκχώρηση διακριτών κωδικών SSR και, ως εκ τούτου, ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1206/2011 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.

(7) Το ξέσπασμα της πανδημίας της νόσου Covid-19 και οι συνακόλουθες επιπτώσεις στον τομέα των αερομεταφορών δημιούργησαν απρόβλεπτα εμπόδια στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών όσον αφορά τις ενέργειές τους για τη συμμόρφωση των αεροσκαφών με ορισμένες απαιτήσεις του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1207/2011. Ως εκ τούτου, η προθεσμία για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που καθορίζεται στο άρθρο 5 παράγραφος 5, στο άρθρο 8 παράγραφος 1 και στο άρθρο 8 παράγραφος 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1207/2011 θα πρέπει να μετατεθεί για την 7η Δεκεμβρίου 2020 και ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1207/2011 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.

(8) Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1206/2011 και ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1207/2011 θα πρέπει, επομένως, να τροποποιηθούν αναλόγως.

(9) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής του άρθρου 127 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα ΙΙ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1206/2011 τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα Ι του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1207/2011 τροποποιείται ως εξής:

1) το άρθρο 2 παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε όλες τις πτήσεις γενικής εναέριας κυκλοφορίας που εκτελούνται με κανόνες πτήσης με όργανα εντός του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, με εξαίρεση το άρθρο 7 παράγραφοι 3 και 4 το οποίο εφαρμόζεται σε όλες τις πτήσεις που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο της γενικής εναέριας κυκλοφορίας.»·

2) στο άρθρο 4, η παράγραφος 4 διαγράφεται·

3) στο άρθρο 5 οι παράγραφοι 5 και 6 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Οι φορείς εκμετάλλευσης μεριμνούν ώστε έως τις 7 Δεκεμβρίου 2020:

α) τα αεροσκάφη που εκτελούν τις αναφερόμενες στο άρθρο 2 παράγραφος 2 πτήσεις να έχουν εξοπλιστεί με αναμεταδότες ραντάρ δευτερεύουσας επιτήρησης σε κατάσταση επιχειρησιακής λειτουργίας που πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

i) έχουν τις δυνατότητες που καθορίζονται στο παράρτημα ΙΙ μέρος Α·

ii) έχουν συνέχεια επαρκή για να αποφευχθεί η εμφάνιση λειτουργικού κινδύνου·

β) τα αεροσκάφη με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg ή με ικανότητα μέγιστης αληθούς ταχύτητας αέρος μεγαλύτερη από 250 κόμβους που εκτελούν τις αναφερόμενες στο άρθρο 2 παράγραφος 2 πτήσεις, με ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας που έχει εκδοθεί για πρώτη φορά στις ή μετά τις 7 Ιουνίου 1995, είναι εξοπλισμένα με αναμεταδότες ραντάρ δευτερεύουσας επιτήρησης σε κατάσταση επιχειρησιακής λειτουργίας που πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

i) έχουν τις ικανότητες που καθορίζονται στο παράρτημα ΙΙ μέρη Α και Β·

ii) έχουν συνέχεια επαρκή για να αποφευχθεί η εμφάνιση λειτουργικού κινδύνου·

γ) τα αεροσκάφη με σταθερές πτέρυγες με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg ή με ικανότητα μέγιστης αληθούς ταχύτητας αέρος μεγαλύτερη από 250 κόμβους που εκτελούν τις αναφερόμενες στο άρθρο 2 παράγραφος 2 πτήσεις, με ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας που έχει εκδοθεί για πρώτη φορά στις ή μετά τις 7 Ιουνίου 1995, είναι εξοπλισμένα με αναμεταδότες ραντάρ δευτερεύουσας επιτήρησης σε κατάσταση επιχειρησιακής λειτουργίας που πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

i) έχουν τις ικανότητες που καθορίζονται στο παράρτημα ΙΙ μέρη Α, Β και Γ·

ii) έχουν συνέχεια επαρκή για να αποφευχθεί η εμφάνιση λειτουργικού κινδύνου·

Τα στοιχεία β) και γ) του πρώτου εδαφίου δεν εφαρμόζονται σε αεροσκάφη που εκτελούν πτήσεις εντός του εναέριου χώρου του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και ανήκουν σε μία από τις ακόλουθες κατηγορίες:

i) εκτελούν πτήση για να υποβληθούν σε συντήρηση·

ii) εκτελούν πτήση για εξαγωγή·

iii) θα τεθούν εκτός λειτουργίας έως τις 31 Οκτωβρίου 2025.

Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών με πιστοποιητικό αξιοπλοΐας που εκδίδεται για πρώτη φορά πριν από την 7η Δεκεμβρίου 2020 συμμορφώνονται έως τις 7 Ιουνίου 2023 με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο πρώτο εδάφιο στοιχεία β) και γ), υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

i) έχουν εκπονήσει, πριν από την 7η Δεκεμβρίου 2020, πρόγραμμα μετασκευής το οποίο αποδεικνύει τη συμμόρφωση με το πρώτο εδάφιο στοιχεία β) και γ)·

ii) για τα εν λόγω αεροσκάφη δεν έχει δοθεί ενωσιακή χρηματοδότηση που χορηγείται προκειμένου τα αεροσκάφη αυτά να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο πρώτο εδάφιο στοιχεία β) και γ).

Για αεροσκάφος στο οποίο η δυνατότητα συμμόρφωσης των αναμεταδοτών με τις απαιτήσεις του πρώτου εδαφίου στοιχεία β) και γ) είναι προσωρινά εκτός λειτουργίας, οι φορείς εκμετάλλευσης έχουν το δικαίωμα να εκμεταλλεύονται το εν λόγω αεροσκάφος στον εναέριο χώρο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού για μέγιστο διάστημα 3 συναπτών ημερών.

6. Οι φορείς εκμετάλλευσης μεριμνούν ώστε τα εξοπλισμένα σύμφωνα με την παράγραφο 5 αεροσκάφη με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg ή με ικανότητα μέγιστης αληθούς ταχύτητας αέρος μεγαλύτερη από 250 κόμβους να λειτουργούν με διαφορισμό κεραίας, με ελάχιστη απόδοση όπως προβλέπεται στο σημείο 3.1.2.10.4 του παραρτήματος 10 της σύμβασης του Σικάγου, τόμος IV, τρίτη έκδοση, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως την αριθ. 77.»·

4) στο άρθρο 5, η παράγραφος 7 διαγράφεται·

5) στο άρθρο 6, η παράγραφος 2 διαγράφεται·

6) στο άρθρο 7, η παράγραφος 2 διαγράφεται·

7) το άρθρο 7 παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε η εκχώρηση ΔΟΠΑ διευθύνσεων αεροσκαφών 24-bit σε αεροσκάφος εξοπλισμένο με αναμεταδότη τρόπου λειτουργίας S να γίνεται σύμφωνα με το κεφάλαιο 9 και το προσάρτημά του, παράρτημα 10 της σύμβασης του Σικάγου, τόμος ΙΙΙ, δεύτερη έκδοση, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως την αριθ. 90.»·

8) στο άρθρο 8, οι παράγραφοι 1 και 2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε, μέχρι τις 7 Δεκεμβρίου 2020 το αργότερο, τα κρατικά αεροσκάφη να συμμορφώνονται με το άρθρο 5 παράγραφος 5 στοιχείο α).

2. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε, μέχρι τις 7 Δεκεμβρίου 2020 το αργότερο, τα κρατικά αεροσκάφη μεταφορικού τύπου να συμμορφώνονται με το άρθρο 5 παράγραφος 5 στοιχείο γ).»·

9) στο άρθρο 8 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 8:

«8. Για κρατικό αεροσκάφος στο οποίο η δυνατότητα συμμόρφωσης των αναμεταδοτών με τις απαιτήσεις των παραγράφων 1 και 2 είναι προσωρινά εκτός λειτουργίας, τα κράτη μέλη έχουν το δικαίωμα να επιτρέπουν τις πτήσεις του εν λόγω αεροσκάφους στον εναέριο χώρο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού για μέγιστο διάστημα 3 συναπτών ημερών.»·

10) το άρθρο 14 διαγράφεται·

11) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 14α:

«Άρθρο 14α

Σχέδια πτήσης

Οι φορείς εκμετάλλευσης μη εξοπλισμένων κρατικών αεροσκαφών που κοινοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 3 και οι φορείς εκμετάλλευσης μη εξοπλισμένων σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 5 αεροσκαφών που εκτελούν πτήσεις εντός του εναέριου χώρου του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, περιλαμβάνουν τους δείκτες SUR/EUADSBX ή SUR/EUEHSX ή SUR/EUELSX ή συνδυασμό αυτών, στο Στοιχείο 18 του σχεδίου πτήσης.»·

12) το παράρτημα II τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα II του παρόντος κανονισμού·

13) το παράρτημα IV τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα III του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 3

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, 29 Απριλίου 2020.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Το παράρτημα ΙΙ σημείο 3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1206/2011 τροποποιείται ως εξής:

1) το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«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·»

2) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο δ):

«δ) κρατικό αεροσκάφος που χρησιμοποιείται σε εθνικά ευαίσθητες πτητικές λειτουργίες ή σε εκπαίδευση, οι οποίες απαιτούν ασφάλεια και εμπιστευτικότητα.».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Το παράρτημα II του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1207/2011 τροποποιείται ως εξής:

1) Το μέρος Α τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Η ελάχιστη ικανότητα για τον αναμεταδότη ραντάρ δευτερεύουσας επιτήρησης είναι ο τρόπος λειτουργίας S επίπεδο 2 που πληροί τα κριτήρια επιδόσεων και λειτουργιών του παραρτήματος 10 της σύμβασης του Σικάγου, τόμος IV, τρίτη έκδοση, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως την αριθ. 77.»·

β) το σημείο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Τα αναφερόμενα στο σημείο 4 στοιχεία δεδομένων διαβιβάζονται από τον αναμεταδότη ραντάρ αποκλειστικά μέσω του πρωτοκόλλου τρόπου λειτουργίας S. Η διαδικασία πιστοποίησης αεροσκαφών και εξοπλισμού καλύπτει τη διαβίβαση των εν λόγω στοιχείων δεδομένων.»·

γ) το σημείο 6 διαγράφεται·

2) Το μέρος Β τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Η ελάχιστη ικανότητα για τον αναμεταδότη ραντάρ δευτερεύουσας επιτήρησης είναι ο τρόπος λειτουργίας S επίπεδο 2 που πληροί τα κριτήρια επιδόσεων και λειτουργιών του παραρτήματος 10 της σύμβασης του Σικάγου, τόμος IV, τρίτη έκδοση, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως την αριθ. 77.»·

β) το σημείο 15 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«15. Εκτός αν πρόκειται για μορφοτύπους προοριζόμενους αποκλειστικώς για στρατιωτικές χρήσεις, τα αναφερόμενα στο σημείο 14 στοιχεία δεδομένων διαβιβάζονται από τον αναμεταδότη ραντάρ αποκλειστικά μέσω του πρωτοκόλλου εκτεταμένου squitter ADS-B. Η διαδικασία πιστοποίησης αεροσκαφών και εξοπλισμού καλύπτει τη διαβίβαση των εν λόγω στοιχείων δεδομένων.»·

γ) το σημείο 16 διαγράφεται·

3) Το μέρος Γ τροποποιείται ως εξής:

α) στο σημείο 2, η εισαγωγική πρόταση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Τα ακόλουθα στοιχεία δεδομένων, όπου είναι διαθέσιμα σε ψηφιακό δίαυλο, διαβιβάζονται από τον αναμεταδότη ραντάρ, όπως ζητείται από την επίγεια αλυσίδα επιτήρησης, μέσω του πρωτοκόλλου τρόπου λειτουργίας S και σύμφωνα με τους μορφότυπους που καθορίζονται στο έγγραφο 9871 της ΔΟΠΑ (2η έκδοση):»·

β) το σημείο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Τα αναφερόμενα στο σημείο 3 στοιχεία δεδομένων διαβιβάζονται από τον αναμεταδότη ραντάρ αποκλειστικά μέσω του πρωτοκόλλου τρόπου λειτουργίας S. Η διαδικασία πιστοποίησης αεροσκαφών και εξοπλισμού καλύπτει τη διαβίβαση των εν λόγω στοιχείων δεδομένων.».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

Το παράρτημα IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1207/2011 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Απαιτήσεις για τις επίσημες ρυθμίσεις που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2

Οι επίσημες ρυθμίσεις μεταξύ παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας για την ανταλλαγή ή την παροχή δεδομένων επιτήρησης περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα ακόλουθα:

α) τα συμβαλλόμενα μέρη στις ρυθμίσεις

β) τη διάρκεια ισχύος των ρυθμίσεων

γ) το πεδίο εφαρμογής των δεδομένων επιτήρησης

δ) τις πηγές των δεδομένων επιτήρησης

ε) τον μορφότυπο ανταλλαγής των δεδομένων επιτήρησης

στ) το σημείο παράδοσης των δεδομένων επιτήρησης στο πλαίσιο της συμφωνίας ανταλλαγής ή παροχής των εν λόγω δεδομένων

ζ) τα συμφωνηθέντα επίπεδα υπηρεσίας σε ό,τι αφορά τα εξής:

— τις επιδόσεις δεδομένων επιτήρησης όπως καθορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 3

— τις διαδικασίες σε περίπτωση μη επιχειρησιακής λειτουργίας

η) αλλαγή διαδικασιών διαχείρισης

θ) ρυθμίσεις αναφοράς σχετικά με τις επιδόσεις και τη διαθεσιμότητα, συμπεριλαμβανομένης απρόβλεπτης διακοπής

ι) ρυθμίσεις διαχείρισης και συντονισμού

ια) ρυθμίσεις διασφάλισης και κοινοποίησης της επίγειας αλυσίδας επιτήρησης.».