



Βρυξέλλες, 20 Οκτωβρίου 2022
(OR. en)

13775/22

Διοργανικός φάκελος:
2022/0336 (NLE)

AVIATION 256
ICAO 88
RELEX 1377

ΠΡΟΤΑΣΗ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	20 Οκτωβρίου 2022
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2022) 545 final
Θέμα:	Πρόταση ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για τον καθορισμό της θέσης που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την έγκριση διεθνών προτύπων, τροποποιήσεων ή την κοινοποίηση διαφορών όσον αφορά τα διεθνή πρότυπα που προβλέπονται στα παραρτήματα 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 και 19 της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2022) 545 final.

σνημμ.: COM(2022) 545 final



Βρυξέλλες, 20.10.2022
COM(2022) 545 final

2022/0336 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τον καθορισμό της θέσης που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την έγκριση διεθνών προτύπων, τροποποιήσεων ή την κοινοποίηση διαφορών όσον αφορά τα διεθνή πρότυπα που προβλέπονται στα παραρτήματα 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 και 19 της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η παρούσα πρόταση αφορά τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά:

- την έκδοση από το Συμβούλιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (στο εξής: ΔΟΠΑ) πράξεων που αφορούν την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας και τη διαχείριση της αεροναυτιλίας και της εναέριας κυκλοφορίας, και συγκεκριμένα τα παραρτήματα 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 και 19 της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία (στο εξής: σύμβαση του Σικάγου),
- την κοινοποίηση διαφορών με τις εκδοθείσες πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα στους τομείς των προαναφερόμενων παραρτημάτων της σύμβασης του Σικάγου ως απάντηση στις επιστολές προς τα κράτη που απέστειλε ο ΔΟΠΑ, με τις οποίες καλούνται τα συμβαλλόμενα κράτη να κοινοποιήσουν τη μη αποδοχή τους ή να κοινοποιήσουν τυχόν διαφορές με τα εκδιδόμενα μέτρα,
- την κοινοποίηση στον ΔΟΠΑ διαφορών με τα υφιστάμενα πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές, σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου, οι οποίες προκύπτουν από αλλαγές του κεκτημένου της Ένωσης σε σχέση με τα προαναφερόμενα παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου.

2. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

2.1. Η σύμβαση του Σικάγου

Ο ΔΟΠΑ συστάθηκε με τη σύμβαση του Σικάγου, η οποία υπογράφηκε το 1944 στο Σικάγο και άρχισε να ισχύει στις 4 Απριλίου 1947. Όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης και, ως εκ τούτου, μέλη του ΔΟΠΑ. Η Ένωση έχει την ιδιότητα του παρατηρητή στον ΔΟΠΑ και σύναψε μνημόνιο συνεργασίας με τον ΔΟΠΑ, το οποίο παρέχει ένα πλαίσιο για ενισχυμένη συνεργασία στους τομείς της ασφάλειας πτήσεων, της ασφάλειας από παράνομες ενέργειες, της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και της προστασίας του περιβάλλοντος¹.

Η σύμβαση του Σικάγου περιλαμβάνει 96 άρθρα με τα οποία καθορίζονται οι βασικοί κανόνες και οι αρχές που διέπουν τον ΔΟΠΑ. Πλαισιώνεται από 19 παραρτήματα, τα οποία περιλαμβάνουν πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές και τροποποιούνται ανά τακτά χρονικά διαστήματα.

2.2. Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας

Ο ΔΟΠΑ θεσπίζει διεθνή πρότυπα για την πολιτική αεροπορία, ιδίως όσον αφορά την ασφάλεια πτήσεων, τη διαχείριση της αεροναυτιλίας και της εναέριας κυκλοφορίας, το περιβάλλον, την ασφάλεια των αεροπορικών μεταφορών από παράνομες ενέργειες, την οικονομική ανάπτυξη στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, τα δικαιώματα και τη διευκόλυνση των επιβατών. Τα θέματα αυτά καλύπτονται από τις διατάξεις της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) και εμπίπτουν σε μεγάλο βαθμό στην

¹ Απόφαση του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2011, για την υπογραφή και την προσωρινή εφαρμογή μνημονίου συνεργασίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας που προβλέπει πλαίσιο ενισχυμένης συνεργασίας (EE L 232 της 9.9.2011, σ. 1).

αρμοδιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Ένωση έχει ως στόχο να εξασφαλίσει, κατά το δυνατόν, συνέπεια με τα διεθνή πρότυπα στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας.

2.3. Προς έκδοση πράξεις του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ που παράγουν έννομα αποτελέσματα στην Ένωση

Το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, ως ένα από τα δύο διοικητικά όργανα του ΔΟΠΑ, παρέχει συνεχή καθοδήγηση στις εργασίες του ΔΟΠΑ. Συνεδριάζει αρκετές φορές ετησίως.

Σύμφωνα με το άρθρο 54 παράγραφος 1 της σύμβασης του Σικάγου, το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ εγκρίνει διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές, τα/τις ορίζει ως παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου και κοινοποιεί σε όλα τα συμβαλλόμενα κράτη τη δράση που αναλαμβάνει. Το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ εξετάζει επίσης τις συστάσεις της επιτροπής αεροναυτιλίας για την τροποποίηση των παραρτημάτων σύμφωνα με το άρθρο 54 στοιχείο ιγ). Σύμφωνα με το άρθρο 90 της σύμβασης του Σικάγου, για την έγκριση από το Συμβούλιο παραρτημάτων ή οποιασδήποτε τροποποίησης παραρτήματος απαιτείται πλειοψηφία των δύο τρίτων του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ.

3. ΘΕΣΗ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΗΦΘΕΙ ΕΞ ΟΝΟΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΈΝΩΣΗΣ

Προτείνεται ο καθορισμός της θέσης που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στις συνόδους του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ με την υιοθέτηση μιας προσέγγισης δύο σταδίων. Πρώτον, με την παρούσα απόφαση του Συμβουλίου, οι κατευθυντήριες αρχές και οι προσανατολισμοί της θέσης της Ένωσης καθορίζονται στο παράρτημα 1 σε πολυετή βάση. Σε δεύτερο στάδιο, η λεπτομερής θέση για κάθε σύνοδο του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ θα διαβιβαστεί από την Επιτροπή στο Συμβούλιο, υπό μορφή εγγράφου, προς συζήτηση και έγκριση. Η Επιτροπή θα προτείνει τη λεπτομερή θέση στο έγγραφο με βάση, αφενός, τις κατευθυντήριες αρχές και τους προσανατολισμούς που καθορίζονται στο παράρτημα 1 και, αφετέρου, τη διαδικασία που προβλέπεται στο παράρτημα 2.

Η προσέγγιση αυτή εφαρμόζεται επί του παρόντος στο πλαίσιο άλλων διεθνών οργανισμών, και ιδίως όσον αφορά τον τομέα των μεταφορών στην επιτροπή ελέγχου των πλοίων από το κράτος του λιμένα του μνημονίου συνεννόησης των Παρισίων για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα².

Στον τομέα της αεροπορίας, υπάρχει ήδη παρόμοια απόφαση του Συμβουλίου για τον καθορισμό της θέσης εξ ονόματος της Ένωσης όσον αφορά την κοινοποίηση των διαφορών στον ΔΟΠΑ [απόφαση (ΕΕ) 2021/1092 του Συμβουλίου³], αλλά λήγει στις 30 Νοεμβρίου 2022. Επομένως, στόχος της παρούσας πρότασης είναι επίσης η εξασφάλιση της συνέχειας της εν λόγω απόφασης του Συμβουλίου και η αναθεώρηση των όρων του πεδίου εφαρμογής της, ώστε να διασφαλιστεί ότι τα σχετικά ζητήματα στο πλαίσιο της σύμβασης του Σικάγου αντιμετωπίζονται με συνεκτικό τρόπο σε επίπεδο Ένωσης.

² Απόφαση (ΕΕ) 2016/381 του Συμβουλίου, της 14ης Μαρτίου 2016, σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην επιτροπή ελέγχου των πλοίων από το κράτος του λιμένα του μνημονίου συνεννόησης των Παρισίων για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα (ΕΕ L 72 της 17.3.2016, σ. 53).

³ Απόφαση (ΕΕ) 2021/1092 του Συμβουλίου, της 11ης Ιουνίου 2021, περί των κριτηρίων και της διαδικασίας κοινοποίησης των διαφορών αναφορικά με τα διεθνή πρότυπα που έχει εγκρίνει ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας στον τομέα της ασφάλειας της αεροπορίας (ΕΕ L 236 της 5.7.2021, σ. 51).

Η Επιτροπή προτείνει τη διαδικασία που περιγράφεται ανωτέρω λόγω των χαρακτηριστικών της διαδικασίας στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ:

- α) όσον αφορά την έκδοση νέων ή τροποποιημένων πράξεων·
- β) μετά την ανακοίνωση της έκδοσης νέων πράξεων υπό μορφή επιστολής προς τα κράτη, με την οποία καλούνται τα συμβαλλόμενα κράτη να κοινοποιήσουν τη μη αποδοχή τους ή να κοινοποιήσουν τυχόν διαφορές και την ημερομηνία συμμόρφωσης με τα εκδιδόμενα μέτρα· και
- γ) για την απαίτηση κοινοποίησης διαφορών με τα υφιστάμενα πρότυπα και τις υφιστάμενες συνιστώμενες πρακτικές.

Ειδικότερα, οι εσωτερικοί κανόνες του ΔΟΠΑ επιτρέπουν την υποβολή εγγράφων μεταξύ δέκα ημερών και 24 ωρών πριν από τη σύνοδο του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ (ανάλογα με τη φύση των εγγράφων). Τότε μόνον είναι διαθέσιμα όλα τα έγγραφα προς υποβολή και η Επιτροπή μπορεί να αναλύσει τα έγγραφα για να διαμορφώσει τη θέση της Ένωσης όσον αφορά τα ζητήματα αρμοδιότητας της ΕΕ προς συζήτηση και έγκριση στο Συμβούλιο του ΔΟΠΑ. Το χρονικό διάστημα μεταξύ της διαθεσιμότητας των εγγράφων και της έναρξης της συνόδου του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την έγκαιρη προετοιμασία και έκδοση της εκ νόμου απαιτούμενης απόφασης του Συμβουλίου δυνάμει του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.

Για τη διασφάλιση της συνοχής της θέσης της Ένωσης καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας έγκρισης από τον ΔΟΠΑ, η προτεινόμενη διαδικασία δύο σταδίων θα πρέπει να εφαρμόζεται εξίσου στην κοινοποίηση μη αποδοχής σύμφωνα με το άρθρο 90, και στην κοινοποίηση διαφορών σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου.

Για τον λόγο αυτό, προτείνεται η έκδοση απόφασης του Συμβουλίου βάσει του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ, για τον καθορισμό της θέσης που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την έγκριση διεθνών προτύπων, τροποποιήσεων ή για την κοινοποίηση διαφορών:

- α) για κάθε σύνοδο του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ·
- β) όταν απαιτείται κοινοποίηση μη αποδοχής ή διαφορών με τα εκδιδόμενα μέτρα ως απάντηση στη διαδικασία αποστολής επιστολών από τον ΔΟΠΑ προς τα κράτη·
- γ) όταν απαιτείται κοινοποίηση διαφορών που προκύπτουν από αλλαγές του κεκτημένου της Ένωσης.

4. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ

4.1. Διαδικαστική νομική βάση

4.1.1. Αρχές

Το άρθρο 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ προβλέπει την έκδοση αποφάσεων για τον καθορισμό «των θέσεων που θα πρέπει να ληφθούν, εξ ονόματος της Ένωσης, σε όργανο που συνιστάται από δεδομένη συμφωνία, όταν το εν λόγω όργανο καλείται να θεσπίσει πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα, με εξαίρεση τις πράξεις που συμπληρώνουν ή τροποποιούν το θεσμικό πλαίσιο της συμφωνίας».

Το άρθρο 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ εφαρμόζεται ανεξάρτητα από το αν η Ένωση είναι μέλος του σχετικού οργάνου ή συμβαλλόμενο μέρος στη σχετική συμφωνία⁴.

⁴ Υπόθεση C-399/12, Γερμανία κατά Συμβουλίου (ΔΟΑΟ), ECLI:EU:C:2014:2258, σκέψη 64.

Η έννοια των «πράξεων που παράγουν έννομα αποτελέσματα» περιλαμβάνει πράξεις οι οποίες παράγουν έννομα αποτελέσματα δυνάμει των κανόνων του διεθνούς δικαίου που διέπουν το συγκεκριμένο όργανο. Περιλαμβάνει επίσης πράξεις που δεν έχουν μεν δεσμευτική ισχύ βάσει του διεθνούς δικαίου, αλλά «επηρεάζουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο των ρυθμίσεων που θεσπίζει ο νομοθέτης της Ένωσης»⁵.

4.1.2. Εφαρμογή στην παρούσα περίπτωση

Ο ΔΟΠΑ είναι όργανο το οποίο έχει συσταθεί με συμφωνία, και συγκεκριμένα με τη σύμβαση του Σικάγου.

Οι πράξεις τις οποίες καλείται να εκδώσει ο ΔΟΠΑ συνιστούν πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι τα πρότυπα και οι συνιστώμενες πρακτικές που έχει θεσπίσει ο ΔΟΠΑ εφαρμόζονται βάσει της σύμβασης του Σικάγου, εκτός εάν ένα συμβαλλόμενο κράτος υποβάλει διαφορά στον ΔΟΠΑ (άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου), και, αφού εγκριθούν και τεθούν σε ισχύ, έχουν δεσμευτικό χαρακτήρα για όλα τα συμβαλλόμενα κράτη του ΔΟΠΑ, σύμφωνα με τη σύμβαση του Σικάγου και εντός των ορίων που τέθηκαν σ' αυτήν. Πράγματι, σύμφωνα με το άρθρο 37 της σύμβασης του Σικάγου, κάθε συμβαλλόμενο κράτος δεσμεύεται να συνεργαστεί για την εξασφάλιση του υψηλότερου δυνατού βαθμού ομοιομορφίας των εν λόγω προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών. Επιπλέον, στο μέτρο του δυνατού, τα εν λόγω πρότυπα και οι εν λόγω συνιστώμενες πρακτικές αποτυπώνονται στο δίκαιο της Ένωσης και, κατά συνέπεια, μπορούν να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο της ενωσιακής νομοθεσίας στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας.

Οι προς έκδοση πράξεις δεν συμπληρώνουν ούτε τροποποιούν το θεσμικό πλαίσιο της συμφωνίας.

Επομένως, η διαδικαστική νομική βάση για την προτεινόμενη απόφαση είναι το άρθρο 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.

4.2. Ουσιαστική νομική βάση

4.2.1. Αρχές

Η ουσιαστική νομική βάση για την έκδοση απόφασης δυνάμει του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ εξαρτάται πρωτίστως από τον στόχο και το περιεχόμενο της προς έκδοση πράξης για την οποία λαμβάνεται θέση εξ ονόματος της Ένωσης. Εάν η προς έκδοση πράξη επιδιώκει διττό σκοπό ή έχει δύο συνιστώσες και εάν ένας από τους σκοπούς ή μία από τις συνιστώσες μπορεί να χαρακτηριστεί κύριος/-α, ενώ ο/η άλλος/-η έχει απλώς παρεπόμενο χαρακτήρα, η απόφαση δυνάμει του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ πρέπει να στηρίζεται σε μία και μόνο ουσιαστική νομική βάση, δηλαδή εκείνη που επιβάλλει ο κύριος ή πρωτεύων σκοπός ή συνιστώσα.

4.2.2. Εφαρμογή στην παρούσα περίπτωση

Οι προς έκδοση πράξεις επιδιώκουν στόχους και έχουν συνιστώσες στον τομέα της κοινής πολιτικής μεταφορών.

Ως εκ τούτου, η ουσιαστική νομική βάση της προτεινόμενης απόφασης είναι το άρθρο 100 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.

⁵ Υπόθεση C-399/12, Γερμανία κατά Συμβουλίου (ΔΟΑΟ), ECLI:EU:C:2014:2258, σκέψεις 61-64.

4.3. Συμπέρασμα

Νομική βάση της προτεινόμενης απόφασης του Συμβουλίου αποτελεί το άρθρο 100 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τον καθορισμό της θέσης που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την έγκριση διεθνών προτύπων, τροποποιήσεων ή την κοινοποίηση διαφορών όσον αφορά τα διεθνή πρότυπα που προβλέπονται στα παραρτήματα 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 και 19 της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 100 παράγραφος 2, σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 9,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία (σύμβαση του Σικάγου), η οποία υπεγράφη στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944 και ρυθμίζει τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, άρχισε να ισχύει στις 4 Απριλίου 1947. Με αυτήν ιδρύθηκε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ).
- (2) Τα κράτη μέλη της Ένωσης είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης του Σικάγου και συμβαλλόμενα κράτη του ΔΟΠΑ, ενώ η Ένωση έχει την ιδιότητα του παρατηρητή σε ορισμένα όργανα του ΔΟΠΑ.
- (3) Σύμφωνα με το άρθρο 54 της σύμβασης του Σικάγου, το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ μπορεί να εγκρίνει διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές για την πολιτική αεροπορία και να τα/τις ορίσει ως παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου (στο εξής: παραρτήματα ΔΟΠΑ).
- (4) Δεδομένου ότι τα πρότυπα και οι συνιστώμενες πρακτικές του ΔΟΠΑ μπορούν να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο του δικαίου της Ένωσης στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, στον βαθμό που αποτυπώνονται στις νομοθετικές διατάξεις οι οποίες αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 9 και 10, είναι σκόπιμο να καθοριστεί θέση εξ ονόματος της Ένωσης προς έγκριση στο Συμβούλιο του ΔΟΠΑ.
- (5) Σύμφωνα με το άρθρο 90 της σύμβασης του Σικάγου, κάθε παράρτημα του ΔΟΠΑ ή κάθε τροποποίηση παραρτήματος του ΔΟΠΑ αρχίζει να ισχύει εντός τριών μηνών από την υποβολή του/της στα συμβαλλόμενα κράτη του ΔΟΠΑ, ή κατά τη λήξη τυχόν μεγαλύτερης προθεσμίας που ορίζει το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, εκτός εάν η πλειονότητα των συμβαλλομένων κρατών του ΔΟΠΑ κοινοποιήσει εν τω μεταξύ τη μη αποδοχή τους. Τα πρότυπα, αφού εγκριθούν και τεθούν σε ισχύ, είναι δεσμευτικά για όλα τα συμβαλλόμενα κράτη του ΔΟΠΑ, συμπεριλαμβανομένου του συνόλου των κρατών μελών της Ένωσης, σύμφωνα με τη σύμβαση του Σικάγου και εντός των ορίων που τέθηκαν σ' αυτήν, ιδίως με τα άρθρα 37 και 38.
- (6) Σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου, κάθε συμβαλλόμενο κράτος του ΔΟΠΑ το οποίο κρίνει ανέφικτο να συμμορφωθεί, από κάθε άποψη, με οποιοδήποτε πρότυπο ή να εναρμονίσει πλήρως τους οικείους κανονισμούς ή τις οικείες πρακτικές με οποιοδήποτε πρότυπο μετά την τροποποίηση του εν λόγω προτύπου, ή κρίνει

αναγκαία τη θέσπιση κανονισμών ή πρακτικών που διαφέρουν, από οποιαδήποτε άποψη, από τους κανονισμούς ή τις πρακτικές που έχουν θεσπιστεί από πρότυπο, οφείλει να κοινοποιεί χωρίς καθυστέρηση στον ΔΟΠΑ τις διαφορές μεταξύ των οικείων κανονισμών ή πρακτικών και εκείνων που έχουν θεσπιστεί από το πρότυπο. Στην περίπτωση τροποποιήσεων προτύπων, κάθε κράτος το οποίο δεν επιφέρει τις κατάλληλες τροποποιήσεις στους δικούς του κανονισμούς ή τις δικές του πρακτικές ενημερώνει τον ΔΟΠΑ εντός εξήντα ημερών από την έγκριση της τροποποίησης του προτύπου ή αναφέρει τη δράση που προτίθεται να αναλάβει.

- (7) Οι εσωτερικοί κανόνες του ΔΟΠΑ, ιδίως η καθυστέρηση όσον αφορά τη διαθεσιμότητα των εγγράφων για αποφάσεις σχετικά με νέα πρότυπα ή τροποποιήσεις προτύπων στο Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, ή οι προθεσμίες που ορίζει ο ΔΟΠΑ για συμβαλλόμενα κράτη του ΔΟΠΑ ως προς την κοινοποίηση διαφορών σε σχέση με τα πρότυπα, καθώς και ο αριθμός των διαφορών στους τομείς της ασφάλειας της αεροπορίας και της διαχείρισης της αεροναυτιλίας και της εναέριας κυκλοφορίας που πρέπει να κοινοποιούνται ετησίως, δυσχεραίνουν τον καθορισμό της θέσης που πρέπει να ληφθεί εγκαίρως εξ ονόματος της Ένωσης με απόφαση του Συμβουλίου δυνάμει του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.
- (8) Επιπλέον, τα πρότυπα που εγκρίνει το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ στον τομέα της ασφάλειας της αεροπορίας και της διαχείρισης της αεροναυτιλίας και της εναέριας κυκλοφορίας αφορούν σε μεγάλο βαθμό θέματα αποκλειστικής αρμοδιότητας της Ένωσης. Ως εκ τούτου, είναι αποδοτικό και σκόπιμο να καθοριστεί πλαίσιο για τη θέσπιση νέων προτύπων ή τροποποιήσεων προτύπων και για την κοινοποίηση διαφορών σε σχέση με τα πρότυπα στους τομείς της ασφάλειας της αεροπορίας και της διαχείρισης της αεροναυτιλίας και της εναέριας κυκλοφορίας που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα της Ένωσης, με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων των κρατών μελών στο πλαίσιο της σύμβασης του Σικάγου. Σε επίπεδο ΔΟΠΑ, τα πρότυπα ασφάλειας της αεροπορίας και διαχείρισης της αεροναυτιλίας και της εναέριας κυκλοφορίας περιλαμβάνονται κυρίως στα παραρτήματα 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 και 19 του ΔΟΠΑ.
- (9) Σε επίπεδο Ένωσης, οι απαιτήσεις που περιλαμβάνονται στα εν λόγω πρότυπα για την ασφάλεια της αεροπορίας αποτυπώνονται κυρίως και αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139⁶, στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 996/2010⁷, στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005⁸ και στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014⁹ του Ευρωπαϊκού

⁶ Κανονισμός (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 (ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1).

⁷ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία και την κατάργηση της οδηγίας 94/56/ΕΚ (ΕΕ L 295 της 12.11.2010, σ. 35).

⁸ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2005, για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία στην Κοινότητα και την ενημέρωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα, καθώς και για την κατάργηση του άρθρου 9 της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (ΕΕ L 344 της 27.12.2005, σ. 15).

⁹ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 376/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για την αναφορά, ανάλυση και παρακολούθηση περιστατικών στην πολιτική

Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και στις εκτελεστικές και κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτών, ιδίως στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής¹⁰, στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής¹¹, στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής¹², στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 139/2014 της Επιτροπής¹³, στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 452/2014 της Επιτροπής¹⁴, στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής¹⁵, στον κανονισμό (ΕΕ) 2015/640 της Επιτροπής¹⁶, στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/947 της Επιτροπής¹⁷, στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/945 της Επιτροπής¹⁸ και στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/664 της Επιτροπής¹⁹.

- (10) Σε επίπεδο Ένωσης, για τη διαχείριση της αεροναυτιλίας και της εναέριας κυκλοφορίας, οι απαιτήσεις που περιλαμβάνονται στα εν λόγω πρότυπα αποτυπώνονται κυρίως και αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004²⁰, στον

αεροπορία, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση της οδηγίας 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 και αριθ. 1330/2007 (ΕΕ L 122 της 24.4.2014, σ. 18).

¹⁰ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής, της 3ης Νοεμβρίου 2011, για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά το ιπτάμενο προσωπικό πολιτικής αεροπορίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 311 της 25.11.2011, σ. 1).

¹¹ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής, της 3ης Αυγούστου 2012, σχετικά με τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής (ΕΕ L 224 της 21.8.2012, σ. 1).

¹² Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1).

¹³ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 139/2014 της Επιτροπής, της 12ης Φεβρουαρίου 2014, για τη θέσπιση απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών για τα αεροδρόμια σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 44 της 14.2.2014, σ. 1).

¹⁴ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 452/2014 της Επιτροπής, της 29ης Απριλίου 2014, για τον καθορισμό των τεχνικών απαιτήσεων και των διοικητικών διαδικασιών που αφορούν τις πτητικές λειτουργίες αερομεταφορέων τρίτων χωρών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 133 της 6.5.2014, σ. 12).

¹⁵ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής, της 26ης Νοεμβρίου 2014, για τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα (ΕΕ L 362 της 17.12.2014, σ. 1).

¹⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2015/640 της Επιτροπής, της 23ης Απριλίου 2015, σχετικά με πρόσθετες προδιαγραφές αξιοπλοΐας για συγκεκριμένο τύπο πτητικών λειτουργιών και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 (ΕΕ L 106 της 24.4.2015, σ. 18).

¹⁷ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/947 της Επιτροπής, της 24ης Μαΐου 2019, για τους κανόνες και τις διαδικασίες που διέπουν τη λειτουργία μη επανδρωμένων αεροσκαφών (ΕΕ L 152 της 11.6.2019, σ. 45).

¹⁸ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2019/945 της Επιτροπής, της 12ης Μαρτίου 2019, για συστήματα μη επανδρωμένων αεροσκαφών και φορείς εκμετάλλευσης συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών τρίτων χωρών (ΕΕ L 152 της 11.6.2019, σ. 1).

¹⁹ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2021/664 της Επιτροπής, της 22ας Απριλίου 2021, σχετικά με ένα κανονιστικό πλαίσιο για το U-space (ΕΕ L 139 της 23.4.2021, σ. 161).

²⁰ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός-πλαίσιο») (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1).

κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 550/2004²¹, στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 551/2004²² του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και στις εκτελεστικές και κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτών, ιδίως στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 923/2012 της Επιτροπής²³, στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1332/2011 της Επιτροπής²⁴, στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1048 της Επιτροπής²⁵ και στον κανονισμό (ΕΕ) 2015/340 της Επιτροπής²⁶.

- (11) Δεδομένης της ιδιαιτερότητας της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και της διαχείρισης της αεροναυτιλίας και της εναέριας κυκλοφορίας σε σύγκριση με άλλους τομείς με τους οποίους ασχολείται ο ΔΟΠΑ, ιδίως του μεγάλου αριθμού προτύπων που έχουν εγκριθεί σε αυτούς τους τομείς από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ και άλλων σχετικών αποφάσεων, καθώς και του αριθμού των διαφορών που πρέπει να κοινοποιούνται ετησίως, είναι σκόπιμο να καθοριστεί η σχετική θέση σε πολυετή βάση και να περιλαμβάνει κατευθυντήριες αρχές και προσανατολισμούς. Τα περισσότερα από τα θέματα που συζητούνται στο συμβούλιο του ΔΟΠΑ αφορούν ζητήματα που καλύπτονται από το πρόγραμμα εργασιών του ΔΟΠΑ, το οποίο καθορίζεται από τη συνέλευση ανά τριετία. Επομένως, είναι δυνατόν να καθοριστεί γενική θέση, η οποία πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο Συμβούλιο του ΔΟΠΑ.
- (12) Η λεπτομερής θέση της Ένωσης θα πρέπει να καθοριστεί με βάση τις κατευθυντήριες αρχές και τους προσανατολισμούς που προσδιορίζονται στο παράρτημα 1, καθώς και στη διαδικασία που προβλέπεται στο παράρτημα 2, και σύμφωνα με τους στόχους που επιδιώκει η Ένωση στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών στον τομέα των αερομεταφορών, ώστε να προωθηθεί ένα ασφαλές, προστατευμένο, αποτελεσματικό, αποδοτικό, ανοικτό, οικονομικά βιώσιμο και περιβαλλοντικά ορθό σύστημα αεροπορικών μεταφορών.
- (13) Οι διαφορές που πρέπει να κοινοποιούνται στον ΔΟΠΑ θα πρέπει να βασίζονται ειδικότερα στις πληροφορίες που παρέχει ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA) σύμφωνα με το άρθρο 90 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, κατά περίπτωση. Οι διαφορές θα πρέπει να ακολουθούν

²¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών») (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 10).

²² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για τον εναέριο χώρο») (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 20).

²³ 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 (ΕΚ) 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).

²⁴ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1332/2011 της Επιτροπής, της 16ης Δεκεμβρίου 2011, σχετικά με τη θέσπιση κοινών απαιτήσεων για τη χρήση του εναέριου χώρου και για τις επιχειρησιακές διαδικασίες αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ΕΕ L 336 της 20.12.2011, σ. 20).

²⁵ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/1048 της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2018, σχετικά με τον καθορισμό απαιτήσεων για τη χρήση του εναέριου χώρου και διαδικασιών λειτουργίας για την πλοήγηση βάσει επιδόσεων (ΕΕ L 189 της 26.7.2018, σ. 3).

²⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2015/340 της Επιτροπής, της 20ής Φεβρουαρίου 2015, για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις άδειες και τα πιστοποιητικά ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012 της Επιτροπής και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 805/2011 της Επιτροπής (ΕΕ L 63 της 6.3.2015, σ. 1).

το μορφότυπο που ορίζεται από τον ΔΟΠΑ στο σύστημα ηλεκτρονικής υποβολής διαφορών (Electronic Filing of Differences), όπου απαιτείται από τον ΔΟΠΑ. Σε περίπτωση που, σύμφωνα με την παρούσα απόφαση, η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης καθορίζεται σε έγγραφο που υποβάλλει η Επιτροπή στο Συμβούλιο προς συζήτηση και έγκριση, στο εν λόγω έγγραφο θα πρέπει να αναφέρεται, όπου απαιτείται και βάσει κατά περίπτωση εξέτασης, αν θα πρέπει να παρέχεται ευελιξία στα κράτη μέλη για το είδος της κοινοποίησης των εν λόγω διαφορών. Επιπλέον, η Επιτροπή θα πρέπει να καταβάλει προσπάθειες για την κατάρτιση του εν λόγω εγγράφου το συντομότερο δυνατόν, ώστε να υπάρχει επαρκής χρόνος για τη σχετική προετοιμασία, συμπεριλαμβανομένης τυχόν κατάλληλης διαβούλευσης που θα διεξαχθεί σε επίπεδο εμπειρογνομώνων.

- (14) Διαφορές στα πρότυπα που έχει εγκρίνει το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ στον τομέα της ασφάλειας της αεροπορίας και της διαχείρισης της αεροναυτιλίας και της εναέριας κυκλοφορίας μπορούν επίσης να προκύπτουν από εθνικά μέτρα που έχουν θεσπιστεί σύμφωνα με το άρθρο 71 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 σε περίπτωση έκτακτων απρόβλεπτων περιστάσεων, εάν τα εν λόγω μέτρα διαφέρουν από τα πρότυπα και απαιτούν, συνεπώς, την κοινοποίηση διαφορών στον ΔΟΠΑ σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου. Για τον λόγο αυτό, είναι επίσης σκόπιμο να καθοριστεί στην παρούσα απόφαση η διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται για τον ορισμό των εν λόγω διαφορών. Η διαδικασία αυτή θα πρέπει να εξαρτάται από το πεδίο εφαρμογής και τη διάρκεια ισχύος των εθνικών μέτρων που θεσπίζονται, ενώ θα πρέπει να παρέχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να συμμορφώνονται χωρίς καθυστέρηση προς τις διεθνείς υποχρεώσεις τους δυνάμει του άρθρου 38 της σύμβασης του Σικάγου. Η διαδικασία αυτή δεν θα πρέπει να θίγει τους όρους και τη διαδικασία που προβλέπονται στο άρθρο 71 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.
- (15) Η θέση της Ένωσης θα διατυπωθεί από τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη του ΔΟΠΑ, και τα οποία ενεργούν από κοινού προς το συμφέρον της Ένωσης και επικουρούνται από την Επιτροπή, στο πλαίσιο της ιδιότητας της Ένωσης ως παρατηρητή.
- (16) Η εφαρμογή της παρούσας απόφασης θα πρέπει να επιτρέπει στα κράτη μέλη να συμμορφώνονται με τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από τη σύμβαση του Σικάγου.
- (17) Η παρούσα απόφαση θα πρέπει να εφαρμοστεί για περιορισμένο χρονικό διάστημα, και συγκεκριμένα έως και μετά τη λήξη της συνόδου του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ μετά την 42η συνέλευση του ΔΟΠΑ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο Συμβούλιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας όταν το εν λόγω όργανο καλείται να λάβει αποφάσεις στους τομείς της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, της διαχείρισης της αεροναυτιλίας και της εναέριας κυκλοφορίας, όσον αφορά τα παραρτήματα 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 και 19, καθορίζεται στο παράρτημα 1.

Άρθρο 2

Ο καθορισμός της θέσης που πρέπει να λάβει η Ένωση σε κάθε σύνοδο του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ πραγματοποιείται σύμφωνα με το παράρτημα 2.

Άρθρο 3

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης όσον αφορά την κοινοποίηση διαφορών στον ΔΟΠΑ σε σχέση με τα πρότυπα τα οποία περιλαμβάνονται στα ανωτέρω παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου καθορίζεται σύμφωνα με τη θέση που προβλέπεται στο παράρτημα 1.

Άρθρο 4

Όταν το δίκαιο της Ένωσης διαφέρει από τα πρότυπα που αναφέρονται στο άρθρο 1 της παρούσας απόφασης και, ως εκ τούτου, απαιτείται κοινοποίηση στον ΔΟΠΑ διαφορών που αφορούν τα εν λόγω πρότυπα σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου, η Επιτροπή υποβάλλει στο Συμβούλιο προς συζήτηση και έγκριση, εγκαίρως και τουλάχιστον δύο μήνες πριν από οποιαδήποτε προθεσμία που ορίζεται από τον ΔΟΠΑ για την κοινοποίηση διαφορών, έγγραφο το οποίο βασίζεται, ειδικότερα, στις πληροφορίες που παρέχει ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA), σύμφωνα με το άρθρο 90 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, και στο οποίο καθορίζονται, κατά περίπτωση, οι λεπτομερείς διαφορές που πρέπει να κοινοποιηθούν στον ΔΟΠΑ και αναφέρεται, κατά περίπτωση, η ευελιξία που παρέχεται στα κράτη μέλη για το είδος της κοινοποίησης.

Άρθρο 5

Σε περίπτωση που κράτος μέλος θεσπίζει, σύμφωνα με το άρθρο 71 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, εθνικά μέτρα για τη χορήγηση εξαιρέσεων όσον αφορά μεμονωμένα φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή με συνολική διάρκεια που δεν υπερβαίνει τους οκτώ μήνες, και όταν τα εν λόγω εθνικά μέτρα διαφέρουν από τα πρότυπα που αναφέρονται στο άρθρο 3 της παρούσας απόφασης και απαιτούν την κοινοποίηση διαφορών σε σχέση με τα εν λόγω πρότυπα σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου, το εν λόγω κράτος μέλος ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή για τυχόν διαφορά προς κοινοποίηση.

Όταν οι εξαιρέσεις που χορηγούνται σύμφωνα με το άρθρο 71 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 είναι γενικής εφαρμογής και η συνολική διάρκειά τους υπερβαίνει τους οκτώ μήνες, η Επιτροπή, το αργότερο δύο εβδομάδες αφότου λάβει τη σύσταση του EASA σύμφωνα με το άρθρο 71 παράγραφος 2 του εν λόγω κανονισμού, υποβάλλει στο Συμβούλιο, προς συζήτηση και έγκριση, έγγραφο στο οποίο λαμβάνονται υπόψη οι πληροφορίες που παρέχουν τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, καθώς και, κατά περίπτωση, οι πληροφορίες που παρέχει ο EASA δυνάμει του άρθρου 90 παράγραφος 4 του εν λόγω κανονισμού, και στο οποίο καθορίζονται οι λεπτομερείς διαφορές που πρέπει να κοινοποιηθούν στον ΔΟΠΑ.

Άρθρο 6

Η εφαρμογή της παρούσας απόφασης διευκολύνει τα κράτη μέλη να συμμορφώνονται με τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από τη σύμβαση του Σικάγου.

Άρθρο 7

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ διατυπώνεται στα όργανα του ΔΟΠΑ από τα κράτη μέλη, τα οποία ενεργούν από κοινού προς το συμφέρον της Ένωσης και επικουρούνται από την Επιτροπή, στο πλαίσιο της ιδιότητας της Ένωσης ως παρατηρητή.

Άρθρο 8

Η παρούσα απόφαση ισχύει μέχρι τις 31 Νοεμβρίου 2025. Έπειτα από πρόταση της Επιτροπής, το Συμβούλιο μπορεί να παρατείνει την εφαρμογή της ή να την τροποποιήσει με άλλον τρόπο.

Άρθρο 9

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος