

Βρυξέλλες, 5 Φεβρουαρίου 2021
(OR. en)

5842/21

Διοργανικός φάκελος:
2021/0027 (NLE)

AVIATION 30
ICAO 12
RELEX 78

ΠΡΟΤΑΣΗ

Αποστολέας: Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια

Ημερομηνία
Παραλαβής: 5 Φεβρουαρίου 2021

Αποδέκτης: κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: COM(2021) 48 final

Θέμα: Πρόταση ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην 222^η σύνοδο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) όσον αφορά την προβλεπόμενη έγκριση της τροποποίησης 177 του παραρτήματος 1, της τροποποίησης 47 του παραρτήματος 2, της τροποποίησης 108 του παραρτήματος 8, της τροποποίησης 90 του παραρτήματος 10 και του νέου τόμου VI του παραρτήματος 10 της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2021) 48 final.

σνημμ.: COM(2021) 48 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 5.2.2021
COM(2021) 48 final

2021/0027 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην 222^η σύνοδο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) όσον αφορά την προβλεπόμενη έγκριση της τροποποίησης 177 του παραρτήματος 1, της τροποποίησης 47 του παραρτήματος 2, της τροποποίησης 108 του παραρτήματος 8, της τροποποίησης 90 του παραρτήματος 10 και του νέου τόμου VI του παραρτήματος 10 της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η παρούσα πρόταση αφορά:

i) τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στη 222^η σύνοδο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) για την προβλεπόμενη έγκριση της τροποποίησης 177 του παραρτήματος 1 – *Αδειοδότηση προσωπικού*, της τροποποίησης 47 του παραρτήματος 2 – *Κανόνες αέρος*, της τροποποίησης 108 του παραρτήματος 8 – *Αξιοπλοΐα αεροσκαφών*, της τροποποίησης 90 του παραρτήματος 10 – *Αερονautικές τηλεπικοινωνίες* και του νέου τόμου VI του παραρτήματος 10 της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, καθώς και

ii) τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης, αφού ο ΔΟΠΑ γνωστοποιήσει την έγκριση της τροποποίησης 177 του παραρτήματος 1, της τροποποίησης 47 του παραρτήματος 2, της τροποποίησης 108 του παραρτήματος 8, της τροποποίησης 90 του παραρτήματος 10 και του νέου τόμου VI του παραρτήματος 10 με σχετικές επιστολές προς τα κράτη, με τις οποίες καλούνται τα συμβαλλόμενα κράτη να εκφράσουν τις αντιρρήσεις τους, να κοινοποιήσουν τυχόν διαφορές ή να δηλώσουν τη συμμόρφωσή τους με τα εκδιδόμενα μέτρα.

2. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

2.1. Η σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία

Σκοπός της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία (στο εξής: σύμβαση του Σικάγου) είναι η ρύθμιση των διεθνών αεροπορικών μεταφορών. Η σύμβαση του Σικάγου άρχισε να ισχύει στις 4 Απριλίου 1947 και με αυτή ιδρύθηκε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας.

Όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης του Σικάγου.

2.2. Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας

Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) είναι ειδικευμένος οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών. Σκοπός και στόχοι του Οργανισμού είναι η ανάπτυξη των αρχών και των τεχνικών της διεθνούς αερονautιλίας και η προώθηση του σχεδιασμού και της ανάπτυξης των διεθνών αεροπορικών μεταφορών.

Το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ είναι μόνιμο όργανο του ΔΟΠΑ, με μέλη 36 συμβαλλόμενα κράτη που εκλέγονται από τη συνέλευση του ΔΟΠΑ για περίοδο τριών ετών. Για την περίοδο 2019-2022, επτά κράτη μέλη της ΕΕ εκπροσωπούνται στο Συμβούλιο του ΔΟΠΑ.

Τα υποχρεωτικά καθήκοντα του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ, που απαριθμούνται στο άρθρο 54 της σύμβασης του Σικάγου, περιλαμβάνουν την έγκριση διεθνών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών (στο εξής: SARP), που έχουν οριστεί ως παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου.

Δυνάμει του άρθρου 90 της σύμβασης του Σικάγου, κάθε τέτοιο παράρτημα ή κάθε τροποποίηση παραρτήματος αρχίζει να ισχύει εντός τριών μηνών από την υποβολή τους στα συμβαλλόμενα κράτη του ΔΟΠΑ, ή στο τέλος κάθε μεγαλύτερης χρονικής περιόδου που μπορεί να ορίσει το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, εφόσον εν τω μεταξύ η πλειονότητα των συμβαλλομένων κρατών του ΔΟΠΑ δεν έχει κοινοποιήσει τη μη αποδοχή τους.

Μετά την έγκριση των εν λόγω μέτρων, τα κράτη του ΔΟΠΑ οφείλουν να κοινοποιούν τυχόν αντιρρήσεις ή διαφορές ή να δηλώνουν τη συμμόρφωσή τους με τα μέτρα, πριν από την έναρξη ισχύος τους και πριν αυτά καταστούν νομικά δεσμευτικά.

Σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου, κάθε κράτος το οποίο κρίνει ανέφικτο να συμμορφωθεί, από κάθε άποψη, με οποιοδήποτε διεθνές πρότυπο ή οποιαδήποτε διεθνή διαδικασία, ή να εναρμονίσει πλήρως τους οικείους κανονισμούς ή τις οικείες πρακτικές με οποιοδήποτε διεθνές πρότυπο ή διεθνή διαδικασία, ή κρίνει απαραίτητο να θεσπίσει κανονισμούς ή πρακτικές που διαφέρουν, από οποιαδήποτε άποψη, από τους κανονισμούς ή τις πρακτικές που έχουν θεσπιστεί από διεθνές πρότυπο, κοινοποιεί αμελλητί στον ΔΟΠΑ τις διαφορές μεταξύ της οικείας πρακτικής και της πρακτικής που θεσπίστηκε από το διεθνές πρότυπο.

2.3. Οι προβλεπόμενες πράξεις του ΔΟΠΑ και η σχέση τους με τους ισχύοντες κανόνες της Ένωσης

Κατά τη 222^η σύνοδό του ή σε οποιαδήποτε επακόλουθη σύνοδό του, το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ αναμένεται να εγκρίνει:

την τροποποίηση 177 του παραρτήματος 1 - *Αδειοδότηση προσωπικού*, η οποία αποτελεί επακόλουθη τροποποίηση που αφορά τα συστήματα και τις διαδικασίες ζεύξης χειρισμού και ελέγχου (ζεύξη C2)·

την τροποποίηση 47 του παραρτήματος 2 - *Κανόνες αέρος*, η οποία αφορά τις απαιτήσεις πιστοποίησης αξιοπλοΐας για τα τηλεκατευθυνόμενα αεροπορικά συστήματα (RPAS) ως συνέπεια της τροποποίησης 108 του παραρτήματος 8·

την τροποποίηση 108 του παραρτήματος 8 - *Αξιοπλοΐα αεροσκαφών*, σχετικά με τα τηλεκατευθυνόμενα αεροπορικά συστήματα (RPAS)·

την τροποποίηση 90 του παραρτήματος 10 - *Αεροναυτικές τηλεπικοινωνίες*, τόμος V σχετικά με το φάσμα συχνοτήτων για τη ζεύξη χειρισμού και ελέγχου των RPAS, και

τον νέο τόμο VI του παραρτήματος 10 σχετικά με τα συστήματα και τις διαδικασίες ζεύξης χειρισμού και ελέγχου (ζεύξη C2) των RPAS. («η προς έκδοση πράξη»).

Οι σκοποί της προς έκδοση πράξης είναι οι εξής:

η τροποποίηση των υφιστάμενων προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών του παραρτήματος 8 της σύμβασης του Σικάγου, ενσωματώνοντας στο μέρος I του παραρτήματος 8 ειδικούς ορισμούς και όρους που χρησιμοποιούνται στα πρότυπα στα νέα μέρη VIII, IX και X. Περιλαμβάνει επίσης προτάσεις για το μέρος II του παραρτήματος 8 που παρέχουν επισκόπηση των γενικών διαδικασιών αξιοπλοΐας για την πιστοποίηση και τη διαρκή αξιοπλοΐα που εφαρμόζονται στα τηλεκατευθυνόμενα αεροπλάνα (RPA)·

η εισαγωγή του νέου μέρους VIII στο παράρτημα 8 της σύμβασης του Σικάγου σχετικά με τα RPA·

η εισαγωγή του νέου μέρους IX στο παράρτημα 8 της σύμβασης του Σικάγου σχετικά με τα τηλεκατευθυνόμενα ελικόπτερα·

η εισαγωγή του νέου μέρους X στο παράρτημα 8 της σύμβασης του Σικάγου σχετικά με τον σταθμόγια τον εξ αποστάσεως χειρισμό (RPS)·

η εισαγωγή τροποποίησης του προσαρτήματος 4 του παραρτήματος 2 της σύμβασης του Σικάγου, η οποία είναι επακόλουθη των τροποποιήσεων του παραρτήματος 8·

η τροποποίηση των υφιστάμενων προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών του παραρτήματος 10 τόμος V της σύμβασης του Σικάγου, προσδιορίζοντας τη διαχείριση του

ραδιοφάσματος που χρησιμοποιείται αποκλειστικά για τη ζεύξη χειρισμού και ελέγχου ή τα τηλεκατευθυνόμενα αεροπορικά συστήματα (RPAS)·

η εισαγωγή του νέου τόμου VI στο παράρτημα 10 – Συστήματα και διαδικασίες επικοινωνίας σχετικά με τη ζεύξη χειρισμού και ελέγχου των τηλεκατευθυνόμενων αεροπορικών συστημάτων·

η εισαγωγή τροποποιήσεων των παραρτημάτων 1 και 2, επακόλουθων της τροποποίησης του παραρτήματος 10 τόμος V και η εισαγωγή του νέου τόμου VI στο παράρτημα 10.

Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις προβλέπεται να τεθούν σε εφαρμογή στις 28 Νοεμβρίου 2024.

3. ΘΕΣΗ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΗΦΘΕΙ ΕΞ ΟΝΟΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΈΝΩΣΗΣ

3.1. Κύριες αλλαγές και σχέση τους με τους υφιστάμενους κανόνες της Ένωσης

Η ομάδα τηλεκατευθυνόμενων αεροπορικών συστημάτων του ΔΟΠΑ (RPASP) έχει επιφορτιστεί με την ανάπτυξη προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών, εγχειριδίων και υλικού καθοδήγησης που προετοιμάζουν το έδαφος για τη λειτουργία των τηλεκατευθυνόμενων αεροσκαφών διαμέσου των διεθνών συνόρων σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα. Με τις επιστολές του ΔΟΠΑ AN 7/67.1.1-19/52 και AN 3/5.12-19/53 προς τα κράτη, ζητήθηκε η γνώμη των κρατών μελών σχετικά με τις προτεινόμενες τροποποιήσεις, συμπεριλαμβανομένων των προτάσεων για την τροποποίηση των παραρτημάτων 8 και 10 της σύμβασης του Σικάγου και των επακόλουθων αλλαγών στα παραρτήματα 1 και 2 της σύμβασης του Σικάγου. Οι εν λόγω προτάσεις αποτελούν μέρος σειράς τροποποιήσεων που θα πραγματοποιηθούν διαδοχικά.

Οι τροποποιήσεις που προτάθηκαν αρχικά στην επιστολή AN 3/5.12-19/53 προς τα κράτη αφορούν την αξιοπλοΐα των τηλεκατευθυνόμενων αεροσκαφών σταθερών πτερύγων, την αξιοπλοΐα των τηλεκατευθυνόμενων ελικοπτέρων και τον σταθμό για τον εξ αποστάσεως χειρισμό (RPS). Τα εν λόγω πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές, τα οποία θα υποβληθούν στη διαδικασία πιστοποίησης τύπου σύμφωνα με το έγγραφο 10019 του ΔΟΠΑ, εγχειρίδιο για τα τηλεκατευθυνόμενα αεροπορικά συστήματα (RPAS), αναπτύχθηκαν για τα RPAS και ενισχύθηκαν με βάση το περιεχόμενο και τις παραδοχές του δόγματος επιχειρήσεων (CONOPS) του ΔΟΠΑ για τα RPAS.

Λόγω του ολοκληρωμένου χαρακτήρα των RPAS, ο RPS μπορεί να πιστοποιηθεί ως μέρος του πιστοποιητικού τύπου (TC) που χορηγείται στον κάτοχο πιστοποιητικού τύπου του RPA ως αποτέλεσμα της εν λόγω διαδικασίας πιστοποίησης. Αυτό δεν αποκλείει τη δυνατότητα χωριστής έγκρισης του RPS. Η ζεύξη χειρισμού και ελέγχου (ζεύξη C2) αποτελεί μείζον στοιχείο των RPAS και της κατάστασης αξιοπλοΐας τους και, ως εκ τούτου, περιλαμβάνεται ως συνιστώσα στο πιστοποιητικό τύπου (TC).

Οι τροποποιήσεις που προτάθηκαν αρχικά στην επιστολή AN 7/67.1.1-19/52 προς τα κράτη αφορούν τη ζεύξη χειρισμού και ελέγχου και περιλαμβάνουν τεχνολογικά ουδέτερα πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές για τις διαδικασίες και τα συστήματα ζεύξης χειρισμού και ελέγχου (ζεύξη C2). Σκοπός της ζεύξης χειρισμού και ελέγχου είναι η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των δύο κύριων φυσικών συνιστωσών των RPAS: του σταθμού για τον εξ αποστάσεως χειρισμό (RPS) και του τηλεκατευθυνόμενου αεροσκάφους (RPA). Ως εκ τούτου, η ζεύξη χειρισμού και ελέγχου (ζεύξη C2) είναι η λογική σύνδεση, ανεξαρτήτως υλικής υλοποίησης, για την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ του RPS και του RPA, ώστε να μπορεί ο εξ αποστάσεως χειριστής να ενσωματώνει με ασφάλεια τα RPAS στο παγκόσμιο επιχειρησιακό περιβάλλον της αεροπορίας, ιδίως όσον αφορά την επικοινωνία, την πλοήγηση

και την επιτήρηση. Τα εν λόγω πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές είναι τα πρώτα από τα δύο προβλεπόμενα παραδοτέα σχετικά με τη ζεύξη χειρισμού και ελέγχου (ζεύξη C2).

Η RPASP επεξεργάζεται επί του παρόντος τη δεύτερη και λεπτομερέστερη δέσμη που περιέχει πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές με βάση την τεχνολογία με προβλεπόμενη ημερομηνία παράδοσης το 2022.

Μετά από εισήγηση του EASA σχετικά με την επιστολή AN 3/5.12-19/53 προς τα κράτη, πολλά κράτη μέλη της ΕΕ πρότειναν, λόγω του ειδικού καταμερισμού αρμοδιοτήτων μεταξύ του φορέα εκμετάλλευσης και του σχεδιαστή, η διαβούλευση για την επιστολή προς τα κράτη να παραταθεί έως ότου καταστεί διαθέσιμο το προσχέδιο για την τροποποίηση του παραρτήματος 6 και να διεξαχθεί παράλληλα η έγκριση των παραρτημάτων 6 και 8, ιδίως όσον αφορά την έγκριση του σταθμού για τον εξ αποστάσεως χειρισμό (RPS) και τις αρμοδιότητες των συμβαλλόμενων κρατών όσον αφορά τη διαρκή αξιοπλοΐα του RPS. Η εν λόγω πρόταση δεν έγινε δεκτή από τον ΔΟΠΑ, γεγονός που ενδέχεται να περιπλέξει τη μεταφορά των σχετικών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών του ΔΟΠΑ στο δίκαιο της Ένωσης, λόγω της ανάγκης να διευκρινιστούν οι αρμοδιότητες του σχεδιαστή και του φορέα εκμετάλλευσης του RPS.

Οι προβλεπόμενες τροποποιήσεις είναι δυνατό να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο της νομοθεσίας της ΕΕ, συγκεκριμένα τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής¹, τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής², τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011³, τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής⁴ και πιθανώς τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 452/2014 της Επιτροπής⁵, καθώς και τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2017/373 της Επιτροπής⁶. Θα πρέπει να εισαχθούν νέα πρότυπα και νέες συνιστώμενες πρακτικές από τον ΔΟΠΑ στη νομοθεσία της ΕΕ για την τροποποίηση του ισχύοντος νομικού πλαισίου προκειμένου να ρυθμιστεί ο σχεδιασμός, η πιστοποίηση τύπου και η λειτουργία των RPAS διαμέσου των διεθνών συνόρων και υπεράνω της ανοικτής θάλασσας.

¹ 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).

² 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).

³ 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).

⁴ 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).

⁵ 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).

⁶ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/373 της Επιτροπής, της 1ης Μαρτίου 2017, σχετικά με τον καθορισμό κοινών απαιτήσεων για τους παρόχους υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας/αεροναυτιλίας και άλλων λειτουργιών του δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και της εποπτείας τους, με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 482/2008, των εκτελεστικών κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1034/2011, (ΕΕ) αριθ. 1035/2011 και (ΕΕ) 2016/1377, και με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 677/2011 (ΕΕ L 62 της 8.3.2017, σ. 1).

3.2. Θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης

Η Ένωση αναγνωρίζει την ανάγκη θέσπισης εναρμονισμένου κανονιστικού πλαισίου σε διεθνές επίπεδο, το οποίο θα καθιστά δυνατά τον σχεδιασμό, την πιστοποίηση τύπου και τη λειτουργία τηλεκατευθυνόμενων αεροσκαφών διαμέσου των διεθνών συνόρων και υπεράνω της ανοικτής θάλασσας βάσει των κανόνων πτήσης με όργανα. Οι τροποποιήσεις που προτείνονται στις δύο επιστολές του ΔΟΠΑ προς τα κράτη στηρίζουν αυτόν τον στόχο.

Επομένως, η προτεινόμενη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να υποστηριχθούν στο σύνολό τους οι προτεινόμενες τροποποιήσεις.

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης, εφόσον το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ εγκρίνει χωρίς ουσιαστικές αλλαγές τις προτεινόμενες τροποποιήσεις της σύμβασης του Σικάγου, είναι η κοινοποίηση της μη εναντίωσης και της συμμόρφωσης με το εγκριθέν μέτρο σε απάντηση στις αντίστοιχες επιστολές του ΔΟΠΑ προς τα κράτη. Σε περίπτωση που η νομοθεσία της Ένωσης παρεκκλίνει από τα νεοθεσπισθέντα πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές μετά την προβλεπόμενη ημερομηνία εφαρμογής τους, δηλαδή την 28η Νοεμβρίου 2024, θα πρέπει να κοινοποιούνται στον ΔΟΠΑ τυχόν διαφορές με τα συγκεκριμένα πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές.

4. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ

4.1. Διαδικαστική νομική βάση

4.1.1 Αρχές

Το άρθρο 218 παράγραφος 9 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (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 μέρος της συμφωνίας⁷.

Η έννοια των *«πράξεων που παράγουν έννομα αποτελέσματα»* περιλαμβάνει πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα δυνάμει των κανόνων του διεθνούς δικαίου που διέπουν το εκάστοτε όργανο. Περιλαμβάνει επίσης κείμενα 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»*⁸.

4.1.2 Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

Το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ είναι όργανο που έχει συσταθεί με συμφωνία, συγκεκριμένα με τη σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία («σύμβαση του Σικάγου»).

Σύμφωνα με το άρθρο 54 της σύμβασης του Σικάγου, το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ εκδίδει διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές, που έχουν οριστεί ως παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου. Τα εν λόγω διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές είναι πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα. Ορισμένα έννομα αποτελέσματα των εν λόγω πράξεων μπορεί να εξαρτώνται από την υποβολή κοινοποιήσεων εναντιώσεων και διαφορών, καθώς και από τους όρους των εν λόγω κοινοποιήσεων. Επομένως, η λήψη θέσης της

⁷ Απόφαση του Δικαστηρίου της 7ης Οκτωβρίου 2014, Γερμανία κατά Συμβουλίου, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, σκέψη 64.

⁸ Απόφαση του Δικαστηρίου της 7ης Οκτωβρίου 2014, Γερμανία κατά Συμβουλίου, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, σκέψεις 61 έως 64.

Ένωσης όσον αφορά τις εν λόγω κοινοποιήσεις εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.

Οι προβλεπόμενες πράξεις είναι δυνατόν να επηρεάζουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο της νομοθεσίας της ΕΕ, συγκεκριμένα τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής⁹, τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής¹⁰, τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής¹¹, τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής¹² και πιθανώς τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 452/2014 της Επιτροπής¹³, καθώς και τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2017/373 της Επιτροπής¹⁴. Θα πρέπει να εισαχθούν νέα πρότυπα και νέες συνιστώμενες πρακτικές από τον ΔΟΠΑ στη νομοθεσία της ΕΕ για την τροποποίηση του ισχύοντος νομικού πλαισίου προκειμένου να ρυθμιστεί ο σχεδιασμός, η πιστοποίηση τύπου και η λειτουργία των RPAS διαμέσου των διεθνών συνόρων και υπεράνω της ανοικτής θάλασσας. Ως εκ τούτου, η νομοθεσία της ΕΕ θα πρέπει να αλλάξει αναλόγως.

Κύριος σκοπός των προτεινόμενων τροποποιήσεων είναι η θέσπιση νομικού πλαισίου για τον σχεδιασμό, την πιστοποίηση τύπου και τη λειτουργία τηλεκατευθυνόμενων αεροσκαφών που λειτουργούν διαμέσου των διεθνών συνόρων και υπεράνω της ανοικτής θάλασσας σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα. Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, η Ένωση έχει αποκλειστική εξωτερική αρμοδιότητα στο εν λόγω ζήτημα.

Η εγκριθείσα πράξη δεν συμπληρώνει ούτε τροποποιεί το θεσμικό πλαίσιο της συμφωνίας.

Συνεπώς, η διαδικαστική νομική βάση της προτεινόμενης απόφασης 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 βάσει του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ εξαρτάται πρωτίστως από τον στόχο και το περιεχόμενο της πράξης που εγκρίθηκε σε σχέση με την οποία λαμβάνεται θέση εξ ονόματος της Ένωσης. Εάν η πράξη που

⁹ 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).

¹⁰ 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).

¹¹ 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).

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. 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).

¹⁴ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/373 της Επιτροπής, της 1ης Μαρτίου 2017, σχετικά με τον καθορισμό κοινών απαιτήσεων για τους παρόχους υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας/αεροναυτιλίας και άλλων λειτουργιών του δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και της εποπτείας τους, με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 482/2008, των εκτελεστικών κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1034/2011, (ΕΕ) αριθ. 1035/2011 και (ΕΕ) 2016/1377, και με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 677/2011 (ΕΕ L 62 της 8.3.2017, σ. 1).

εγκρίθηκε 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 μόνον ουσιαστική νομική βάση, ήτοι εκείνη που επιβάλλει ο κύριος ή πρωτεύων σκοπός ή η κύρια ή πρωτεύουσα συνιστώσα.

4.2.2 Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

Ο κύριος στόχος και το περιεχόμενο της πράξης που εγκρίθηκε αφορούν την κοινή πολιτική μεταφορών.

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

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.

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην 222^η σύνοδο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) όσον αφορά την προβλεπόμενη έγκριση της τροποποίησης 177 του παραρτήματος 1, της τροποποίησης 47 του παραρτήματος 2, της τροποποίησης 108 του παραρτήματος 8, της τροποποίησης 90 του παραρτήματος 10 και του νέου τόμου VI του παραρτήματος 10 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 του Σικάγου για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία («σύμβαση του Σικάγου»), η οποία 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 είναι συμβαλλόμενα κράτη της σύμβασης του Σικάγου και μέλη του ΔΟΠΑ, ενώ η Ένωση έχει την ιδιότητα του παρατηρητή σε ορισμένα όργανα του ΔΟΠΑ. Επτά κράτη μέλη εκπροσωπούνται στο Συμβούλιο του ΔΟΠΑ.
- (3) Δυνάμει του άρθρου 54 της σύμβασης του Σικάγου, το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ δύναται να εκδίδει διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές (SARP) και να τις ορίζει ως παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου.
- (4) Το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, κατά τη 222^η σύνοδό του, πρόκειται να εγκρίνει την τροποποίηση 177 του παραρτήματος 1 - *Αδειοδότηση προσωπικού*, την τροποποίηση 47 του παραρτήματος 2 - *Κανόνες αέρος*, την τροποποίηση 108 του παραρτήματος 8 - *Αξιοπλοΐα αεροσκαφών*, την τροποποίηση 90 του παραρτήματος 10 - *Αεροναυτικές τηλεπικοινωνίες* και τον τόμο V της σύμβασης του Σικάγου για τα συστήματα και τις διαδικασίες ζεύξης χειρισμού και ελέγχου (ζεύξη C2) των τηλεκατευθυνόμενων αεροπορικών συστημάτων (RPAS), καθώς και τον νέο τόμο VI του παραρτήματος 10.
- (5) Κύριος σκοπός των προτεινόμενων τροποποιήσεων είναι η θέσπιση νομικού πλαισίου για τον σχεδιασμό, την πιστοποίηση τύπου και τη λειτουργία τηλεκατευθυνόμενων αεροσκαφών που λειτουργούν διαμέσου των διεθνών συνόρων και υπεράνω της ανοικτής θάλασσας σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα. Η Ένωση υποστηρίζει σθεναρά τις προσπάθειες του ΔΟΠΑ για τη θέσπιση του εν λόγω νομικού πλαισίου.
- (6) Είναι σκόπιμο να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, δεδομένου ότι η έγκριση της τροποποίησης 177 του παραρτήματος 1, της τροποποίησης 47 του παραρτήματος 2, της τροποποίησης 108

του παραρτήματος 8, της τροποποίησης 90 του τόμου V του παραρτήματος 10 και η έγκριση του νέου τόμου VI του παραρτήματος 10 θα είναι δεσμευτικές για την Ένωση και είναι δυνατό να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο του ενωσιακού δικαίου, και συγκεκριμένα τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής¹⁵, τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής¹⁶, τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής¹⁷, τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής¹⁸ και πιθανώς τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 452/2014 της Επιτροπής¹⁹, καθώς και τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2017/373 της Επιτροπής²⁰.

- (7) Η θέση της Ένωσης κατά τη 222^η σύνοδο του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ ή σε οποιαδήποτε επακόλουθη σύνοδο όσον αφορά την προβλεπόμενη έγκριση της τροποποίησης 177 του παραρτήματος 1, της τροποποίησης 47 του παραρτήματος 2, της τροποποίησης 108 του παραρτήματος 8, της τροποποίησης 90 του τόμου V του παραρτήματος 10 και την έγκριση νέου τόμου VI του παραρτήματος 10, όπως περιγράφεται στις επιστολές AN 7/67.1.1-19/52 και AN 3/5.12-19/53 προς τα κράτη, θα πρέπει να είναι η στήριξη των εν λόγω τροποποιήσεων στο σύνολό τους. Η εν λόγω θέση θα πρέπει να εκφραστεί από τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ, τα οποία ενεργούν από κοινού εξ ονόματος της Ένωσης,
- (8) Μόλις εγκριθούν οι τροποποιήσεις στα παραρτήματα 1, 2, 8 και 10 της σύμβασης του Σικάγου θα είναι δεσμευτικές για όλα τα κράτη μέλη του ΔΟΠΑ, συμπεριλαμβανομένων όλων των κρατών μελών της Ένωσης, σύμφωνα με τη σύμβαση του Σικάγου και εντός των ορίων που τέθηκαν σε αυτή.
- (9) Σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου, κάθε κράτος το οποίο κρίνει ανέφικτο να συμμορφωθεί, από κάθε άποψη, με οποιοδήποτε διεθνές πρότυπο ή οποιαδήποτε διεθνή διαδικασία, ή να εναρμονίσει πλήρως τους οικείους κανονισμούς ή τις οικείες πρακτικές με οποιοδήποτε διεθνές πρότυπο ή διεθνή διαδικασία, ή κρίνει

¹⁵ 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).

¹⁶ 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).

¹⁷ 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).

¹⁸ 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).

¹⁹ 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).

²⁰ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/373 της Επιτροπής, της 1ης Μαρτίου 2017, σχετικά με τον καθορισμό κοινών απαιτήσεων για τους παρόχους υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας/αεροναυτιλίας και άλλων λειτουργιών του δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και της εποπτείας τους, με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 482/2008, των εκτελεστικών κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1034/2011, (ΕΕ) αριθ. 1035/2011 και (ΕΕ) 2016/1377, και με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 677/2011 (ΕΕ L 62 της 8.3.2017, σ. 1).

απαραίτητο να θεσπίσει κανονισμούς ή πρακτικές που διαφέρουν, από οποιαδήποτε άποψη, από τους κανονισμούς ή τις πρακτικές που θεσπίστηκαν από διεθνές πρότυπο, κοινοποιεί αμελλητί στον ΔΟΠΑ τις διαφορές μεταξύ της οικείας πρακτικής και της πρακτικής που θεσπίστηκε από το διεθνές πρότυπο.

- (10) Δυνάμει του άρθρου 90 της σύμβασης του Σικάγου, κάθε τέτοιο παράρτημα ή κάθε τροποποίηση παραρτήματος αρχίζει να ισχύει εντός τριών μηνών από την υποβολή τους στα συμβαλλόμενα κράτη του ΔΟΠΑ, ή στο τέλος κάθε μεγαλύτερης χρονικής περιόδου που μπορεί να ορίσει το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, εφόσον εν τω μεταξύ η πλειονότητα των συμβαλλομένων κρατών του ΔΟΠΑ δεν έχει κοινοποιήσει τη μη αποδοχή τους.
- (11) Η θέση της Ένωσης μετά την έγκριση της τροποποίησης 177 του παραρτήματος 1, της τροποποίησης 47 του παραρτήματος 2, της τροποποίησης 108 του παραρτήματος 8, της τροποποίησης 90 του τόμου V του παραρτήματος 10 και την έγκριση του νέου τόμου VI του παραρτήματος 10 από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, που θα ανακοινωθεί από τον Γενικό Γραμματέα του ΔΟΠΑ μέσω διαδικασίας επιστολής προς τα κράτη του ΔΟΠΑ, θα πρέπει να είναι η μη εναντίωση και η κοινοποίηση της συμμόρφωσης. Σε περίπτωση που η νομοθεσία της Ένωσης παρεκκλίνει από τα νεοθεσπισθέντα πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές μετά την προβλεπόμενη ημερομηνία εφαρμογής τους, δηλαδή την 28η Νοεμβρίου 2024, θα πρέπει να κοινοποιούνται στον ΔΟΠΑ τυχόν διαφορές με τα συγκεκριμένα πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές. Η εν λόγω θέση εκφράζεται από όλα τα κράτη μέλη της Ένωσης.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στην 222^η σύνοδο του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ, ή σε μία από τις επακόλουθες συνόδους, είναι να υποστηρίξει την προτεινόμενη τροποποίηση 177 του παραρτήματος 1, την τροποποίηση 47 του παραρτήματος 2, την τροποποίηση 108 του παραρτήματος 8, την τροποποίηση 90 του τόμου V του παραρτήματος 10 και την έγκριση του νέου τόμου VI του παραρτήματος 10 της σύμβασης του Σικάγου στο σύνολό τους.
2. Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης, εφόσον το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ εγκρίνει χωρίς ουσιαστικές αλλαγές την προτεινόμενη τροποποίηση 177 του παραρτήματος 1, την τροποποίηση 47 του παραρτήματος 2, την τροποποίηση 108 του παραρτήματος 8, την τροποποίηση 90 του τόμου V του παραρτήματος 10, καθώς και τον νέο τόμο VI του παραρτήματος 10 της σύμβασης του Σικάγου είναι η μη εναντίωση και η κοινοποίηση της συμμόρφωσης με το εγκεκριθέν μέτρο σε απάντηση στις αντίστοιχες επιστολές του ΔΟΠΑ προς τα κράτη. Σε περίπτωση που η νομοθεσία της Ένωσης παρεκκλίνει από τα νεοθεσπισθέντα πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές μετά την προβλεπόμενη ημερομηνία εφαρμογής τους, δηλαδή την 28η Νοεμβρίου 2024, θα πρέπει να κοινοποιούνται στον ΔΟΠΑ τυχόν διαφορές με τα συγκεκριμένα πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές.

Άρθρο 2

Η θέση που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 εκφράζεται από τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ, τα οποία ενεργούν από κοινού.

Η θέση που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 εκφράζεται από όλα τα κράτη μέλη της Ένωσης.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

*Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος*