



Βρυξέλλες, 21 Ιουνίου 2022
(OR. en)

10440/22

**Διοργανικός φάκελος:
2022/0203 (NLE)**

**AVIATION 125
ICAO 26
RELEX 838**

ΠΡΟΤΑΣΗ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	20 Ιουνίου 2022
Αποδέκτης:	Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2022) 312 final
Θέμα:	Πρόταση για ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη 226η σύνοδο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας όσον αφορά την προβλεπόμενη έγκριση της τροποποίησης 48 του παραρτήματος 6 μέρος I της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2022) 312 final.

σνημμ.: COM(2022) 312 final



Βρυξέλλες, 20.6.2022
COM(2022) 312 final

2022/0203 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη 226η σύνοδο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας όσον αφορά την προβλεπόμενη έγκριση της τροποποίησης 48 του παραρτήματος 6 μέρος I 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 Ένωσης στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) σχετικά με τις διαφορές που πρέπει να κοινοποιηθούν στον ΔΟΠΑ για την τροποποίηση 48 των παραρτήματος 6 μέρος I της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, την οποία πρόκειται να εγκρίνει το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ στη 226η σύνοδό του.

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 αεροναυτιλίας 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 συμβαλλόμενων 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.

Δυνάμει του άρθρου 38 της σύμβασης του Σικάγου, κάθε κράτος το οποίο κρίνει ανέφικτο να συμμορφωθεί, από κάθε άποψη, με οποιοδήποτε ανωτέρω διεθνές πρότυπο ή οποιαδήποτε ανωτέρω διεθνή διαδικασία, ή να εναρμονίσει πλήρως τους οικείους κανονισμούς ή τις

οικείες πρακτικές σε σχέση με οποιοδήποτε ανωτέρω διεθνές πρότυπο ή ανωτέρω διεθνή διαδικασία, ή κρίνει απαραίτητο να θεσπίσει κανονισμούς ή πρακτικές που διαφέρουν, από οποιαδήποτε άποψη, από τους κανονισμούς ή τις πρακτικές που έχουν θεσπιστεί με διεθνές πρότυπο, κοινοποιεί αμελλητί στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας τις διαφορές μεταξύ της οικείας πρακτικής και της πρακτικής που έχει θεσπιστεί με το διεθνές πρότυπο.

2.3. Οι προς έκδοση πράξεις του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας και η σχέση τους με τους ισχύοντες κανόνες της Ένωσης

Κατά τη 226η σύνοδό του, το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ αναμένεται να εγκρίνει την τροποποίηση 48 του παραρτήματος 6 μέρος I της σύμβασης του Σικάγου σχετικά με τα μέσα εντοπισμού αεροπλάνου που βρίσκεται σε κίνδυνο.

2.3.1. Πρότυπα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της τροποποίησης 48 του παραρτήματος 6 μέρος I του ΔΟΠΑ

Σύμφωνα με το πρότυπο 6.18.1 του παραρτήματος 6 μέρος I του ΔΟΠΑ, όλα τα αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης άνω των 27 000 kg των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας εκδίδεται για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2023 ή αργότερα διαβιβάζουν αυτόνομα πληροφορίες από τις οποίες ο φορέας εκμετάλλευσης μπορεί να προσδιορίσει θέση τουλάχιστον μία φορά ανά λεπτό, όταν βρίσκονται σε κίνδυνο.

Σκοπός του προτύπου 6.18.1, όπως αναφέρεται στο παράρτημα 6 μέρος I προσάρτημα 9 του ΔΟΠΑ, είναι ο καθορισμός της θέσης τόπου ατυχήματος εντός ακτίνας 6 ναυτικών μιλίων.

Το πρότυπο 6.18.1 του παραρτήματος 6 μέρος I του ΔΟΠΑ έχει μεταφερθεί¹ στην παράγραφο CAT.GEN.MPA.210 του παραρτήματος IV (Μέρος-CAT) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής² (στο εξής: κανόνες της ΕΕ για τις πτητικές λειτουργίες), η οποία απαιτεί τα εξής:

«Τα ακόλουθα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με ισχυρά και αυτόματα μέσα ώστε να προσδιορίζεται με ακρίβεια, όταν το αεροπλάνο έχει υποστεί σοβαρή ζημία μετά από ατύχημα, η θέση του σημείου τέλους της πτήσης:

- 1) όλα τα αεροπλάνα με MCTOM άνω των 27 000 kg, με MOPSC άνω των 19, των οποίων το ατομικό CofA³ εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2023 ή αργότερα· και*
- 2) όλα τα αεροπλάνα με MCTOM άνω των 45 500 kg, των οποίων το ατομικό CofA εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2023 ή αργότερα.»*

¹ Προτάθηκε στα κράτη μέλη να κοινοποιήσουν διαφορά με το πρότυπο 6.18.1 του ΔΟΠΑ, καθώς τα αεροπλάνα με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως 19 θέσεων επιβατών και μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) μεταξύ 27 000 kg και 45 500 kg δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παραγράφου CAT.GEN.MPA.210.

² 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.

³ CofA: πιστοποιητικό αξιοπλοΐας.

2.3.2. *Αλλαγές που εισάγονται με το σχέδιο τροποποίησης 48 του παραρτήματος 6 μέρος I του ΔΟΠΑ*

Το σχέδιο τροποποίησης 48 του παραρτήματος 6 μέρος I του ΔΟΠΑ μεταθέτει την ημερομηνία εφαρμογής του προτύπου 6.18.1 στην 1η Ιανουαρίου 2025 (αντί της 1ης Ιανουαρίου 2023) και περιορίζει την εφαρμογή του σε αεροπλάνα των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2024 ή αργότερα (αντί αεροπλάνων των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδίδεται για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2023 ή αργότερα). Οι κύριοι λόγοι για τους οποίους προτείνονται οι αλλαγές αυτές είναι οι εξής:

- σημαντικές καθυστερήσεις που αντιμετωπίζουν όλοι οι ενδιαφερόμενοι κατασκευαστές αεροσκαφών παγκοσμίως για τον εφοδιασμό των αεροπλάνων με τον αναγκαίο εξοπλισμό,
- σημαντικές καθυστερήσεις στη δημιουργία της επικοινωνιακής υποδομής για τη συμμόρφωση με το πρότυπο 2.4 του προσαρτήματος 9⁴ και στην επίτευξη της πλήρους επιχειρησιακής ικανότητάς της, και
- ανεπαρκής χρόνος ώστε τα κέντρα συντονισμού διάσωσης και οι μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας να προετοιμάσουν και να προσαρμόσουν τις διαδικασίες τους.

Σημείωση: τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης για την παράγραφο CAT.GEN.MPA.210 περιέχουν αυστηρότερους όρους από εκείνους που καθορίζονται στο παράρτημα 6 μέρος I πρότυπο 6.18 και στο προσάρτημα 9 του ΔΟΠΑ. Οι κατασκευαστές αεροσκαφών σκοπεύουν να εφοδιάσουν τα αεροπλάνα τους με εξοπλισμό που θα πληροί τόσο το πρότυπο 6.18.1 του ΔΟΠΑ όσο και την παράγραφο CAT.GEN.MPA.210, ώστε τα αεροπλάνα αυτά να μπορούν να εκτελούν πτήσεις στην ΕΕ και ανά τον κόσμο χωρίς τροποποίηση ή περιορισμό. Αυτός ο διττός σκοπός, με τη σειρά του, αύξησε σημαντικά τον όγκο των εργασιών που απαιτούνται για τον σχεδιασμό και την πιστοποίηση του εν λόγω εξοπλισμού.

3. ΘΕΣΗ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΗΦΘΕΙ ΕΞ ΟΝΟΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΈΝΩΣΗΣ

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

Το σχέδιο τροποποίησης 48 του παραρτήματος 6 του ΔΟΠΑ μεταθέτει την ημερομηνία εφαρμογής του προτύπου 6.18.1 του παραρτήματος 6 μέρος I του ΔΟΠΑ κατά δύο έτη:

«6.18.1 Από την 1η Ιανουαρίου 2025 όλα τα αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης άνω των 27 000 kg των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδίδεται για πρώτη φορά την 1η Ιανουαρίου 2024 ή αργότερα διαβιβάζουν αυτόνομα πληροφορίες από τις οποίες ο φορέας εκμετάλλευσης μπορεί να προσδιορίσει θέση τουλάχιστον μία φορά ανά λεπτό, όταν βρίσκονται σε κίνδυνο, σύμφωνα με το προσάρτημα 9.»

⁴ Σύμφωνα με το πρότυπο 2.4 του προσαρτήματος 9 του παραρτήματος 6 μέρος I του ΔΟΠΑ, οι οργανισμοί που πρέπει να έχουν πρόσβαση στις διαβιβαζόμενες πληροφορίες περιλαμβάνουν, κατ' ελάχιστον, τη/τις μονάδα/-ες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας καθώς και το/τα κέντρο/-α και τα περιφερειακά κέντρα συντονισμού έρευνας και διάσωσης.

3.2. Θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης

Όλοι οι κατασκευαστές αεροσκαφών αντιμετωπίζουν σημαντικές καθυστερήσεις στη διαδικασία συμμόρφωσης με το πρότυπο 6.18.1 του παραρτήματος 6 μέρος I του ΔΟΠΑ και την παράγραφο CAT.GEN.MPA.210 των κανόνων της ΕΕ για τις πτητικές λειτουργίες. Η διατήρηση της τρέχουσας ημερομηνίας εφαρμογής θα οδηγήσει πιθανώς σε μια κατάσταση στην οποία πολλοί φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών με έδρα στην ΕΕ θα πρέπει να ζητήσουν προσωρινές εξαιρέσεις για τα αεροπλάνα που θα έχουν παραδοθεί το 2023 και να προβούν σε πολύ δαπανηρή μετασκευή του εξοπλισμού. Οι εν λόγω προσωρινές εξαιρέσεις ενδέχεται να πρέπει να παραταθούν έως το 2024, ώστε να δοθεί επαρκής χρόνος για τη μετασκευή όλων των σχετικών αεροπλάνων. Επιπλέον, η πλήρης επιχειρησιακή ικανότητα της επικοινωνιακής υποδομής και η πλήρης ετοιμότητα των μονάδων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και των κέντρων συντονισμού διάσωσης ενδέχεται να μην επιτευχθούν πριν από το 2024. Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών με έδρα την ΕΕ έχουν ελάχιστες δυνατότητες άσκησης επιρροής για να επιταχύνουν την εφαρμογή του προτύπου 6.18.1 του ΔΟΠΑ και της παραγράφου CAT.GEN.MPA.210.

Η προτεινόμενη αλλαγή της ημερομηνίας εφαρμογής του προτύπου 6.18.1 του παραρτήματος 6 μέρος I του ΔΟΠΑ έχει περιορισμένο αντίκτυπο στην ασφάλεια της αεροπορίας, δεδομένου ότι το εν λόγω πρότυπο του ΔΟΠΑ είναι ένα μόνο από τα μέτρα που έλαβε ο ΔΟΠΑ για να διευκολύνει τον εντοπισμό αεροσκαφών που βρίσκονται σε κίνδυνο. Τα περισσότερα αεροπλάνα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του προτύπου 6.18.1 παρακολουθούνται επίσης από τον φορέα εκμετάλλευσης όταν εκτελούν πτήσεις πάνω από ωκεάνιες περιοχές σύμφωνα με το πρότυπο 3.5.3 του παραρτήματος 6 μέρος I του ΔΟΠΑ (που μεταφέρθηκε στην παράγραφο CAT.GEN.MPA.205 των κανόνων της ΕΕ για τις πτητικές λειτουργίες) και είναι εξοπλισμένα με δύο πομπούς εντοπισμού έκτακτης ανάγκης σύμφωνα με το πρότυπο 6.17.3 του παραρτήματος 6 μέρος I του ΔΟΠΑ (που μεταφέρθηκε στην παράγραφο CAT.IDE.A.280 των κανόνων της ΕΕ για τις πτητικές λειτουργίες).

Ως εκ τούτου, η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει την πρόταση να μετατεθεί η ημερομηνία εφαρμογής του προτύπου 6.18.1 του παραρτήματος 6 μέρος I του ΔΟΠΑ.

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 συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας⁵.

⁵ Απόφαση του Δικαστηρίου της 7ης Οκτωβρίου 2014, Γερμανία κατά Συμβουλίου, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, σκέψη 64.

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»⁶.

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 (στο εξής: 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 πράξεων αυτών μπορεί να εξαρτώνται από την υποβολή κοινοποιήσεων διαφορών και από τους όρους των εν λόγω κοινοποιήσεων. Επομένως, η λήψη θέσης της Ένωσης όσον αφορά τις εν λόγω κοινοποιήσεις εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.

Η προς έκδοση πράξη επηρεάζει με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο της νομοθεσίας της ΕΕ, δηλαδή την παράγραφο CAT.GEN.MPA.210 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής.

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 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 της ΣΛΕΕ.

⁶ Απόφαση του Δικαστηρίου της 7ης Οκτωβρίου 2014, Γερμανία κατά Συμβουλίου, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, σκέψεις 61 έως 64.

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη 226η σύνοδο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας όσον αφορά την προβλεπόμενη έγκριση της τροποποίησης 48 του παραρτήματος 6 μέρος I 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 (στο εξής: 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. Επί του παρόντος, 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) Δυνάμει του άρθρου 90 της σύμβασης του Σικάγου, κάθε τέτοιο παράρτημα ή κάθε τροπολογία παραρτήματος αρχίζουν να ισχύουν 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.
- (5) Δυνάμει του άρθρου 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 θεσπίστηκαν από διεθνές πρότυπο, κοινοποιεί αμελλητί στον ΔΟΠΑ τις διαφορές μεταξύ της οικείας πρακτικής και της πρακτικής που θεσπίστηκε από το διεθνές πρότυπο.

- (6) Το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, κατά τη 226η σύνοδό του, πρόκειται να εγκρίνει την τροποποίηση 48 του παραρτήματος 6 μέρος I της σύμβασης του Σικάγου.
- (7) Κύριος σκοπός της τροποποίησης 48 του παραρτήματος 6 μέρος I του ΔΟΠΑ είναι η μετάθεση της ημερομηνίας εφαρμογής του οικείου προτύπου 6.18.1 στην 1η Ιανουαρίου 2025.
- (8) Είναι σκόπιμο να καθορισθεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στη 226η σύνοδο του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ όσον αφορά την προβλεπόμενη τροποποίηση 48 του παραρτήματος 6 μέρος I. Η θέση αυτή θα πρέπει να είναι η υποστήριξη της εν λόγω τροποποίησης και να εκφραστεί από τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ, τα οποία ενεργούν από κοινού εξ ονόματος της Ένωσης,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης κατά τη 226η σύνοδο του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ, ή σε οποιαδήποτε επακόλουθη σύνοδο, είναι η υποστήριξη, στο σύνολό της, της προτεινόμενης τροποποίησης 48 του παραρτήματος 6 μέρος I της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία.

Άρθρο 2

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

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

*Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος*