



Βρυξέλλες, 6 Οκτωβρίου 2025
(OR. en)

13468/25

Διοργανικός φάκελος:
2025/0314 (NLE)

AVIATION 131
ICAO 46
RELEX 1259

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	6 Οκτωβρίου 2025
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Θέμα:	Πρόταση ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση της απόφασης (ΕΕ) 2023/746 όσον αφορά την επέκταση του πεδίου εφαρμογής και την παράταση της περιόδου εφαρμογής της καθώς και τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο πλαίσιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2025) 622 final.

συνημμ.: COM(2025) 622 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 6.10.2025
COM(2025) 622 final

2025/0314 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της απόφασης (ΕΕ) 2023/746 όσον αφορά την επέκταση του πεδίου εφαρμογής και την παράταση της περιόδου εφαρμογής της καθώς και τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο πλαίσιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η παρούσα πρόταση αφορά τροποποίηση της απόφασης (ΕΕ) 2023/746 του Συμβουλίου¹ βάσει του άρθρου 7 παράγραφος 3 αυτής, όσον αφορά τα εξής:

- την παράταση της εφαρμογής της έως την 31η Δεκεμβρίου 2028²
- την τροποποίηση του καταλόγου των παραρτημάτων που καλύπτονται από τη σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία (στο εξής: σύμβαση του Σικάγου) με την προσθήκη του παραρτήματος 13 — *Διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων*³
- την τροποποίηση του πεδίου εφαρμογής με την προσθήκη της κοινοποίησης των διαφορών που αφορούν τις συνιστώμενες πρακτικές στους τομείς που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου σύμφωνα με το άρθρο 38 της εν λόγω σύμβασης και βάσει του ψηφίσματος A39-22 της συνέλευσης του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (στο εξής: ΔΟΠΑ) που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της απόφασης του Συμβουλίου, σε απάντηση στις επιστολές προς τα κράτη που αποστέλλει ο ΔΟΠΑ, με τις οποίες καλεί τα συμβαλλόμενα κράτη να κοινοποιήσουν τυχόν διαφορές σε σχέση με τα εγκεκριμένα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές (στο εξής: ΠΣΠ)⁴
- την τροποποίηση του πεδίου εφαρμογής ώστε να καλυφθεί ο καθορισμός των θέσεων που πρέπει να ληφθούν όταν το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ εγκρίνει νέες διαδικασίες για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας (στο εξής: PANS) ή τροποποιήσεις αυτών, οι οποίες ενδέχεται να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο του δικαίου της Ένωσης⁵
- την τροποποίηση του πεδίου εφαρμογής ώστε να καλυφθεί ο καθορισμός των θέσεων που πρέπει να ληφθούν σε σχέση με την έγκριση, από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, τροποποιήσεων ή νέων εκδόσεων τεχνικών οδηγιών για την ασφαλή εναέρια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (έγγραφο 9284 του ΔΟΠΑ) που αναφέρονται στο παράρτημα 18 — *Ασφαλής εναέρια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων* της σύμβασης του Σικάγου.

2. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

2.1. Η σύμβαση του Σικάγου

Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) συστάθηκε με τη σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία (στο εξής: 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 (στο εξής: κράτη μέλη της ΕΕ) είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης και, ως εκ τούτου, μέλη του ΔΟΠΑ. Η Ένωση έχει καθεστώς παρατηρητή σε ορισμένα όργανα του ΔΟΠΑ και έχει συνάψει μνημόνιο συνεργασίας με τον ΔΟΠΑ, το οποίο παρέχει πλαίσιο

¹ Απόφαση (ΕΕ) 2023/746 του Συμβουλίου, της 28ης Μαρτίου 2023, για τη θέσπιση των κριτηρίων και της διαδικασίας καθορισμού της θέσης που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας όσον αφορά την έγκριση ή την τροποποίηση διεθνών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών και την κοινοποίηση διαφορών σε σχέση με τα εγκεκριμένα διεθνή πρότυπα (ΕΕ L 99 της 12.4.2023, σ. 7).

ενισχυμένης συνεργασίας στους τομείς της ασφάλειας πτήσεων, της ασφάλειας της αεροπορίας από έκνομες ενέργειες, της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, της προστασίας του περιβάλλοντος, καθώς και της ανάπτυξης ικανοτήτων, της τεχνικής βοήθειας και της στήριξης της εφαρμογής του μνημονίου².

Η σύμβαση του Σικάγου περιλαμβάνει 96 άρθρα με τα οποία καθορίζονται οι 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 της αεροπορίας από έκνομες ενέργειες, την οικονομική ανάπτυξη στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, τα δικαιώματα και τη διευκόλυνση των επιβατών. Τα θέματα αυτά καλύπτονται από τις διατάξεις που έχουν θεσπιστεί βάσει της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: ΣΛΕΕ) και εμπίπτουν σε έναν τομέα δικαίου που καλύπτεται σε μεγάλο βαθμό από τους κανόνες της Ένωσης. Η Ένωση έχει ως στόχο να εξασφαλίσει 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) της σύμβασης του Σικάγου. 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.

Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 37 της σύμβασης του Σικάγου, ο ΔΟΠΑ θεσπίζει και τροποποιεί κατά καιρούς, ανάλογα με τις ανάγκες, τα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές και διαδικασίες που αφορούν, για παράδειγμα, συστήματα επικοινωνίας και βοηθήματα αεροναυτιλίας, καθώς και κανόνες αέρος και πρακτικές ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας και άλλα τέτοια θέματα που αφορούν την ασφάλεια, την κανονικότητα και την αποτελεσματικότητα της αεροναυτιλίας, όπως κατά καιρούς κρίνεται σκόπιμο.

3. ΘΕΣΗ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΗΦΘΕΙ ΕΞ ΟΝΟΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΈΝΩΣΗΣ

Προτείνεται να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στις συνόδους του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ σχετικά με την έγκριση νέων προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών, την έγκριση διαδικασιών για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας και τις τεχνικές οδηγίες ή τις τροποποιήσεις αυτών με την υιοθέτηση μιας προσέγγισης δύο σταδίων. Πρώτον, η απόφαση (ΕΕ) 2023/746, όπως τροποποιείται, θεσπίζει τα κριτήρια και τη

² 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 (ΕΕ L 232 της 9.9.2011, σ. 1).

διαδικασία για τον καθορισμό της θέσης της Ένωσης στο πλαίσιο του Συμβουλίου. 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 τις κατευθυντήριες αρχές και τους προσανατολισμούς που καθορίζονται στο παράρτημα της τροποποιημένης απόφασης.

Η ισχύς της απόφασης (ΕΕ) 2023/746 του Συμβουλίου λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 2025. Συνεπώς, σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 3, η Επιτροπή υποβάλλει πρόταση στο Συμβούλιο για παράταση της εφαρμογής της απόφασης και προτείνει την τροποποίησή της ώστε να εξασφαλιστεί η συνέχεια της εφαρμογής και να διασφαλιστεί ότι τα σχετικά ζητήματα που προβλέπονται στη σύμβαση του Σικάγου αντιμετωπίζονται με συνεκτικό τρόπο σε επίπεδο Ένωσης.

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 την έγκριση της θέσης της Ένωσης που πρέπει να καθοριστεί με απόφαση του Συμβουλίου, όπως απαιτείται βάσει του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.

Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η Ένωση είναι σε θέση να συμβάλει με μεγαλύτερη ευελιξία στη διαδικασία έγκρισης από τον ΔΟΠΑ, η κινούμενη διαδικασία δύο σταδίων θα πρέπει να εφαρμόζεται τόσο στην κοινοποίηση μη αποδοχής σύμφωνα με το άρθρο 90 όσο και στην κοινοποίηση διαφορών σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου. Με την προτεινόμενη τροποποίηση, η απόφαση του Συμβουλίου επεκτείνεται ώστε να καλύπτει την κοινοποίηση διαφορών σε σχέση με τις συνιστώμενες πρακτικές στον τομέα της ασφάλειας της αεροπορίας και της αεροναυτιλίας.

Κοινοποίηση διαφορών σε σχέση με τις συνιστώμενες πρακτικές στον τομέα της ασφάλειας της αεροπορίας και της αεροναυτιλίας

Όλα τα συμβαλλόμενα κράτη του ΔΟΠΑ, συμπεριλαμβανομένων των κρατών μελών της ΕΕ, ενέκριναν το ψήφισμα A39-22 της συνέλευσης στον τομέα της ασφάλειας της αεροπορίας και της αεροναυτιλίας. Η συνέλευση του ΔΟΠΑ αποφάσισε ότι το Συμβούλιο θα πρέπει να παροτρύνει τα κράτη μέλη να κοινοποιούν στον ΔΟΠΑ τυχόν διαφορές μεταξύ των εθνικών κανονισμών και πρακτικών τους και των διατάξεων για τα ΠΣΠ. Το θέμα αυτό αναλύεται περαιτέρω στο εγχειρίδιο του ΔΟΠΑ για την κοινοποίηση διαφορών (έγγραφο 10055 του ΔΟΠΑ).

Ο ΔΟΠΑ θεωρεί σημαντική την κοινοποίηση των διαφορών σε σχέση με τις συνιστώμενες πρακτικές λόγω του ότι η γνώση των εν λόγω διαφορών μπορεί να είναι εξίσου σημαντική για την ασφάλεια, την κανονικότητα και την αποτελεσματικότητα της αεροναυτιλίας και καλεί τα κράτη να κοινοποιούν διαφορές από τις συνιστώμενες πρακτικές σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου³. Πρέπει να σημειωθεί ότι, στο πλαίσιο του ελέγχου του παγκόσμιου προγράμματος ελέγχου των δραστηριοτήτων εποπτείας της ασφάλειας (στο εξής:

³ Έγγραφο 10055 — Manual on Notification and Publication of Differences (Εγχειρίδιο για την κοινοποίηση και τη δημοσίευση των διαφορών), σελίδα ν) και τμήμα 1.3.

USOAP) του ΔΟΠΑ που διενέργησε ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας τον Φεβρουάριο και τον Μάρτιο του 2025, διαπιστώθηκε μη συμμόρφωση με τα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές και υποχρεώσεις που απορρέουν από τη σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, λόγω μη κοινοποίησης των διαφορών που αφορούν τις συνιστώμενες πρακτικές στον τομέα της ασφάλειας της αεροπορίας και της αεροναυτιλίας.

Συνεπώς, προτείνεται η τροποποίηση της απόφασης (ΕΕ) 2023/746 του Συμβουλίου ώστε να καθοριστεί η θέση της Ένωσης και όσον αφορά την κοινοποίηση διαφορών σε σχέση με τις συνιστώμενες πρακτικές. Σύμφωνα με τον ΔΟΠΑ, η ανάγκη για την εν λόγω κοινοποίηση προκύπτει ιδίως στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- α) σε απάντηση στην επιστολή του ΔΟΠΑ προς τα κράτη με την οποία ζητείται κοινοποίηση των διαφορών σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου και βάσει του ψηφίσματος A39-22 της συνέλευσης·
- β) λόγω αλλαγών στο κεκτημένο της Ένωσης.

Παράρτημα 13 — Διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων

Προκειμένου να εξασφαλίζεται σφαιρική και συνεκτική προσέγγιση κατά την εξέταση θεμάτων που εξετάζονται και υπόκεινται σε ψηφοφορία από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ στον τομέα της ασφάλειας της αεροπορίας και της αεροναυτιλίας, στην τροποποίηση προτείνεται να περιληφθεί το παράρτημα 13 — *Διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων* στο πεδίο εφαρμογής της απόφασης του Συμβουλίου. Το παράρτημα 13 υπάγεται στην αρμοδιότητα της Ένωσης, καθώς σε αυτό ρυθμίζονται πτυχές που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής διαφόρων νομοθετικών πράξεων της ΕΕ. Είναι σκόπιμο να διευρυνθεί το πεδίο εφαρμογής της απόφασης (ΕΕ) 2023/746 του Συμβουλίου ώστε να καλύπτει όλα τα παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου στον τομέα της ασφάλειας της αεροπορίας και της αεροναυτιλίας, τα οποία περιλαμβάνονται στους κανόνες της Ένωσης για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας, δηλαδή όχι μόνο στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139⁴, αλλά και σε άλλους κανονισμούς για την ασφάλεια της αεροπορίας, όπως στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014⁵ σχετικά με την αναφορά περιστατικών, στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 996/2010⁶

⁴ 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).

⁵ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 376/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για την αναφορά, ανάλυση και παρακολούθηση περιστατικών στην πολιτική 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 (ΕΚ) αριθ. 1330/2007 (ΕΕ L 122 της 24.4.2014).

⁶ 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).

σχετικά με τη διερεύνηση ατυχημάτων και στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 2111/2005⁷ σχετικά με τον κατάλογο ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ.

Διαδικασίες για υπηρεσίες αεροναυτιλίας (στο εξής: PANS)

Επιπλέον, σε ορισμένες περιπτώσεις οι διαδικασίες για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας (PANS) αναφέρονται απευθείας στη νομοθεσία της Ένωσης. Επομένως, οι αλλαγές στις PANS μπορούν, σε ορισμένες περιπτώσεις, να επηρεάσουν καθοριστικά το περιεχόμενο των νομοθετικών πράξεων της Ένωσης. Το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, κατόπιν πρότασης της επιτροπής αεροναυτιλίας του ΔΟΠΑ, εγκρίνει νέες PANS ή τροποποιήσεις αυτών σύμφωνα με το άρθρο 37 της σύμβασης του ΔΟΠΑ. Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες οι PANS ενδέχεται να επηρεάζουν καθοριστικά το περιεχόμενο του δικαίου της Ένωσης, η θέση της ΕΕ καθορίζεται με διαδικασία που θεσπίζεται σύμφωνα με την απόφαση (ΕΕ) 2023/746 του Συμβουλίου. Ως εκ τούτου, προτείνεται σχετική τροποποίηση.

Τεχνικές οδηγίες για την ασφαλή μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων

Οι τεχνικές οδηγίες για την ασφαλή εναέρια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (έγγραφο 9284 του ΔΟΠΑ) που προβλέπονται στο παράρτημα 18 — *Ασφαλής εναέρια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων* αναφέρονται άμεσα στο παράρτημα IV σημείο CAT.GEN.MPA.200 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 με τίτλο «Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων»⁸. Κατά συνέπεια, η τροποποίηση των τεχνικών οδηγιών του ΔΟΠΑ είναι πιθανό να επηρεάσει καθοριστικά το περιεχόμενο της νομοθεσίας της ΕΕ για τις μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων. Στις περιπτώσεις αυτές, η θέση της ΕΕ καθορίζεται με τη διαδικασία που θεσπίζεται στην απόφαση (ΕΕ) 2023/746 του Συμβουλίου. Ως εκ τούτου, στο πλαίσιο αυτό προτείνεται κατάλληλη τροποποίηση.

Σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 2, υποβλήθηκε στο Συμβούλιο η έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της απόφασης (ΕΕ) 2023/746 του Συμβουλίου και ειδικότερα σχετικά με την αποτελεσματικότητα και τη συχνότητα χρήσης της⁹. Στην έκθεση παρασχέθηκε τεκμηριωμένη αξιολόγηση με σκοπό την περαιτέρω βελτίωση των διαδικασιών της Ένωσης για τον καθορισμό της θέσης της πριν από τις διαβουλεύσεις των κρατών μελών στο πλαίσιο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας. Η πρόταση αντικατοπτρίζει την ανάλυση αυτήν.

⁷ 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).

⁸ 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).

⁹ Έκθεση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή της απόφασης (ΕΕ) 2023/746 του Συμβουλίου, WK 9372 2025.

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 της σχετικής συμφωνίας¹⁰.

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»¹¹.

4.1.2. Εφαρμογή στην προκειμένη 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 (ΠΣΠ) που εκδίδει ο ΔΟΠΑ έχουν δεσμευτική ισχύ βάσει της σύμβασης του Σικάγου, εκτός εάν τα περισσότερα συμβαλλόμενα κράτη εκφράσουν αποδοκιμασία στο Συμβούλιο του ΔΟΠΑ (άρθρο 90 της σύμβασης του Σικάγου). Επιπλέον, στο μέτρο του δυνατού, τα εν λόγω ΠΣΠ ενσωματώνονται στο δίκαιο της Ένωσης και, κατά συνέπεια, οι τροποποιήσεις των εν λόγω προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών μπορούν να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο της ενωσιακής νομοθεσίας στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας.

Επίσης, το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, κατόπιν πρότασης της επιτροπής αεροναυτιλίας του ΔΟΠΑ, εγκρίνει νέες PANS ή τροποποιήσεις αυτών σύμφωνα με το άρθρο 37 της σύμβασης του ΔΟΠΑ. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι αλλαγές στις PANS είναι πιθανό να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο της νομοθεσίας της Ένωσης. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι PANS αναφέρονται άμεσα στη νομοθεσία της Ένωσης και συγκεκριμένα στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2017/373¹².

Η έγκριση από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ τεχνικών οδηγιών για την ασφαλή εναέρια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (έγγραφο 9284 του ΔΟΠΑ) που προβλέπονται στο παράρτημα 18 — *Ασφαλείς εναέριας μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων*, σύμφωνα με το άρθρο 37 της σύμβασης του Σικάγου, είναι πιθανό να επηρεάσει με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο της νομοθεσίας της ΕΕ για τις μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων. Αυτό

¹⁰ Υπόθεση C-399/12, Γερμανία κατά Συμβουλίου (ΔΟΑΟ), ECLI:EU:C:2014:2258, σκέψη 64.

¹¹ Υπόθεση C-399/12, Γερμανία κατά Συμβουλίου (ΔΟΑΟ), ECLI:EU:C:2014:2258, σκέψεις 61-64.

¹² 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).

οφείλεται στο γεγονός ότι οι εν λόγω τεχνικές οδηγίες αποτελούν αντικείμενο άμεσης αναφοράς στο παράρτημα IV τμήμα CAT.GEN.MPA.200 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 με τίτλο «Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων»¹³.

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

Συνεπώς, 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, ήτοι εκείνη που επιβάλλει ο κύριος ή πρωτεύων σκοπός ή συνιστώσα.

4.2.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

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

Συνεπώς, η ουσιαστική νομική βάση για την προτεινόμενη απόφαση είναι το άρθρο 100 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.

4.3. Συμπέρασμα

Η νομική βάση της προτεινόμενης απόφασης του Συμβουλίου είναι το άρθρο 100 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.

¹³ 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).

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της απόφασης (ΕΕ) 2023/746 όσον αφορά την επέκταση του πεδίου εφαρμογής και την παράταση της περιόδου εφαρμογής της καθώς και τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο πλαίσιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας

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 (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 (στο εξής: ΔΟΠΑ).
- (2) Τα κράτη μέλη είναι συμβαλλόμενα κράτη της σύμβασης του Σικάγου και μέλη του ΔΟΠΑ, ενώ η Ένωση έχει καθεστώς παρατηρητή σε ορισμένα όργανα του ΔΟΠΑ. Έξι κράτη μέλη εκπροσωπούνται επί του παρόντος στο Συμβούλιο του ΔΟΠΑ.
- (3) Σύμφωνα με το άρθρο 37 της σύμβασης του Σικάγου, ο ΔΟΠΑ εγκρίνει και τροποποιεί τα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές και διαδικασίες που αφορούν, για παράδειγμα, τα συστήματα επικοινωνίας και τα βοηθήματα αεροναυτιλίας, τους κανόνες αέρος και τις πρακτικές ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και άλλα τέτοια θέματα που αφορούν την ασφάλεια, την κανονικότητα και την αποτελεσματικότητα της αεροναυτιλίας, όπως κατά καιρούς κρίνεται σκόπιμο.
- (4) Δυνάμει του άρθρου 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 κανονισμούς ή τις πρακτικές του με οποιοδήποτε πρότυπο κατόπιν τροποποίησής του, ή το οποίο κρίνει αναγκαία τη θέσπιση κανονισμών ή πρακτικών που διαφέρουν, από οποιαδήποτε άποψη, από τους κανονισμούς ή τις πρακτικές που υπαγορεύει ένα πρότυπο, οφείλει να κοινοποιεί χωρίς καθυστέρηση στον ΔΟΠΑ τις διαφορές μεταξύ των δικών του κανονισμών ή πρακτικών και εκείνων που υπαγορεύει το πρότυπο. Κάθε κράτος το οποίο δεν επιφέρει τις κατάλληλες τροποποιήσεις στους δικούς του κανονισμούς ή τις δικές του πρακτικές πρέπει να ενημερώσει το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ εντός εξήντα ημερών από την έγκριση της τροποποίησης του προτύπου ή να αναφέρει τη δράση που προτίθεται να αναλάβει.
- (5) Δυνάμει του άρθρου 54 της σύμβασης του Σικάγου, το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ πρόκειται να εκδώσει διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές (στο εξής: ΠΣΠ) και να τα ορίσει ως παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου.

- (6) Οι πράξεις τις οποίες καλείται να εκδώσει ο ΔΟΠΑ συνιστούν πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα.
- (7) Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να θεσπιστούν τα κριτήρια και οι διαδικασίες για τις θέσεις που πρέπει να ληφθούν εξ ονόματος της Ένωσης στο πλαίσιο του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ έως τις 31 Δεκεμβρίου 2028.
- (8) Από την εφαρμογή του εσωτερικού κανονισμού του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ (έγγραφο 7559) προκύπτει ότι τα έγγραφα που πρόκειται να εγκριθούν από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ πρέπει να είναι διαθέσιμα λίγο πριν από κάθε συνεδρό του. Όταν όλα τα έγγραφα προς υποβολή είναι διαθέσιμα από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, τότε μόνον η Επιτροπή μπορεί να αναλύσει διεξοδικά τα έγγραφα για να διαμορφώσει τη θέση της Ένωσης, στον τομέα αρμοδιότητας της Ένωσης, προκειμένου να συζητηθεί και να εγκριθεί από το Συμβούλιο πριν από τη σύνοδο του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ. Η κατάσταση που διαμορφώνεται ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο την έγκαιρη προετοιμασία και την έκδοση απόφασης του Συμβουλίου που απαιτείται βάσει του άρθρου 218 παράγραφος 9 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: ΣΛΕΕ).
- (9) Στο πλαίσιο αυτό, η διαδικασία που θεσπίστηκε με την απόφαση (ΕΕ) 2023/746¹⁴ κατέστη αποτελεσματικότερη και δόθηκε περισσότερος χρόνος για ζητήματα ουσίας. Συνεπώς, η περίοδος εφαρμογής της εν λόγω απόφασης θα πρέπει να παραταθεί για έναν ακόμη τριετή κύκλο του ΔΟΠΑ, δηλαδή έως τις 31 Δεκεμβρίου 2028.
- (10) Με βάση την πείρα από την εφαρμογή της απόφασης (ΕΕ) 2023/746 έχουν εντοπιστεί ορισμένες ασυνέπειες και κενά όσον αφορά την έγκριση νέων διαδικασιών για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας (στο εξής: PANS), οι οποίες σε αρκετές περιπτώσεις απορρέουν άμεσα από τροποποιήσεις ορισμένων προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της απόφασης μη συμπερίληψη της κοινοποίησης διαφορών από τις συνιστώμενες πρακτικές ή περιορισμός του πεδίου εφαρμογής λόγω μη συμπερίληψης του παραρτήματος 13 —*Διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων*— της σύμβασης του Σικάγου που έχει τροποποιηθεί ως συνέπεια της τροποποίησης του παραρτήματος 6 που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της απόφασης. Προκειμένου να διαμορφωθεί μια σφαιρική και συνεκτική προσέγγιση στη διαδικασία λήψης αποφάσεων της Ένωσης πριν από τις συσκέψεις του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ ή κατά την κοινοποίηση διαφορών στον ΔΟΠΑ, η απόφαση (ΕΕ) 2023/746 θα πρέπει να τροποποιηθεί.
- (11) Η διαδικασία που θεσπίστηκε με την απόφαση (ΕΕ) 2023/746 θα πρέπει να επεκταθεί και στις τροποποιήσεις του παραρτήματος 13 της σύμβασης του Σικάγου —*Διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων*, με την επιφύλαξη της θέσπισης ορισμένων διασφαλίσεων. Είναι σκόπιμο να διευρυνθεί το πεδίο εφαρμογής της απόφασης (ΕΕ) 2023/746 ώστε να καλύπτει όλα τα παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου στον τομέα της ασφάλειας της αεροπορίας και της αεροναυτιλίας. Αυτό αφορά, ειδικότερα, τα παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου που αντικατοπτρίζονται στους κανόνες της Ένωσης για την ασφάλεια της πολιτικής

¹⁴

Απόφαση (ΕΕ) 2023/746 του Συμβουλίου, της 28ης Μαρτίου 2023, για τη θέσπιση των κριτηρίων και της διαδικασίας καθορισμού της θέσης που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας όσον αφορά την έγκριση ή την τροποποίηση διεθνών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών και την κοινοποίηση διαφορών σε σχέση με τα εγκεκριμένα διεθνή πρότυπα (ΕΕ L 99 της 12.4.2023, σ. 7, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2023/746/oj>).

αεροπορίας και όχι μόνο στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵, αλλά και σε άλλους κανονισμούς για την ασφάλεια της αεροπορίας όπως στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁶, στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁷ και στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 2111/2005.

- (12) Η διαδικασία που θεσπίστηκε με την απόφαση (ΕΕ) 2023/746 θα πρέπει να επεκταθεί στις νέες διαδικασίες για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας (PANS), οι οποίες ενδέχεται να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο του δικαίου της Ένωσης λόγω των ρητών αναφορών τους στη νομοθεσία της Ένωσης, προκειμένου να διασφαλιστεί συνεκτική προσέγγιση όσον αφορά τους κανόνες που αφορούν τον τομέα της αεροναυτιλίας.
- (13) Η διαδικασία που θεσπίστηκε με την απόφαση (ΕΕ) 2023/746 θα πρέπει επίσης να επεκταθεί στις περιπτώσεις στις οποίες το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ καλείται να εγκρίνει νέες εκδόσεις τεχνικών οδηγιών όσον αφορά την ασφαλή εναέρια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (έγγραφο 9284 του ΔΟΠΑ) βάσει του παραρτήματος 18 της σύμβασης του Σικάγου — *Ασφαλείς εναέριας μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων*. Οι εν λόγω τεχνικές οδηγίες αναφέρονται άμεσα στο παράρτημα IV σημείο CAT.GEN.MPA.200 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής με τίτλο «Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων»¹⁸. Λόγω αυτής της άμεσης αναφοράς, οποιαδήποτε αλλαγή στις εν λόγω τεχνικές οδηγίες είναι πιθανό να επηρεάσει με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο της νομοθεσίας της Ένωσης.
- (14) Ο ΔΟΠΑ θεωρεί σημαντική την κοινοποίηση των διαφορών που αφορούν συνιστώμενες πρακτικές, διότι η γνώση των διαφορών από τις συνιστώμενες πρακτικές μπορεί να είναι εξίσου σημαντική για την ασφάλεια, την κανονικότητα και την αποτελεσματικότητα της αεροναυτιλίας. Η άποψη αυτή ενισχύεται περαιτέρω και υποστηρίζεται από το ψήφισμα A39-22 της συνέλευσης στον τομέα της ασφάλειας της αεροπορίας και της αεροναυτιλίας, το οποίο περιγράφεται λεπτομερώς στο εγχειρίδιο του ΔΟΠΑ σχετικά με την κοινοποίηση διαφορών (έγγραφο 10055 του

¹⁵ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>).

¹⁶ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 376/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για την αναφορά, ανάλυση και παρακολούθηση περιστατικών στην πολιτική 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 (ΕΚ) αριθ. 1330/2007 (ΕΕ L 122 της 24.4.2014, σ. 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj>).

¹⁷ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj>).

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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

ΔΟΠΑ), μέσω του οποίου όλα τα συμβαλλόμενα κράτη του ΔΟΠΑ δήλωσαν ότι θα ενεργήσουν αναλόγως.

- (15) Στο πλαίσιο του ελέγχου του παγκόσμιου προγράμματος ελέγχου των δραστηριοτήτων εποπτείας της ασφάλειας (στο εξής: USOAP) του ΔΟΠΑ που διενέργησε ο EASA τον Φεβρουάριο και τον Μάρτιο του 2025, διαπιστώθηκε μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του USOAP όσον αφορά τις διαφορές που αφορούν τις συνιστώμενες πρακτικές στον τομέα της ασφάλειας της αεροπορίας και της αεροναυτιλίας.
- (16) Επομένως, η ρητή συμπερίληψη της θέσης της Ένωσης σε σχέση με την κοινοποίηση διαφορών που αφορούν τις συνιστώμενες πρακτικές που περιλαμβάνονται στη σύσταση του Συμβουλίου θα δώσει τη δυνατότητα για μια πιο εξορθολογισμένη, συνεκτική και αποτελεσματική ενωσιακή διαδικασία έγκρισης και θα στηρίξει τα κράτη μέλη στη συμμόρφωσή τους με το ψήφισμα A39-22 της συνέλευσης του ΔΟΠΑ στον τομέα της ασφάλειας της αεροπορίας και της αεροναυτιλίας.
- (17) Κοινό στόχο θα πρέπει να αποτελέσει η επιδίωξη μεγαλύτερης ευελιξίας όσον αφορά τις τροποποιήσεις των παραρτημάτων της σύμβασης του Σικάγου, τις νέες PANS και τις νέες εκδόσεις τεχνικών οδηγιών που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα της Ένωσης και είναι πιθανό να επηρεάσουν καθοριστικά το περιεχόμενο του δικαίου της Ένωσης και, επομένως, απαιτούν διαμόρφωση της θέσης της Ένωσης, ιδίως, όταν η ημερήσια διάταξη μιας συνόδου του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ μπορεί να τροποποιηθεί λίγο πριν από την πραγματοποίησή της.
- (18) Στόχος της παρούσας πρότασης είναι η περαιτέρω βελτίωση των διαδικασιών της Ένωσης που εφαρμόζονται στις αποφάσεις που λαμβάνονται από τα κράτη μέλη στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ. Οι προτεινόμενες αλλαγές αποσκοπούν στην επίτευξη αυτών των στόχων.
- (19) Για τους σκοπούς της εφαρμογής της παρούσας απόφασης, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή, στο πλαίσιο του καθεστώτος της Ένωσης ως παρατηρητή, θα πρέπει να ενεργούν σε στενή συνεργασία σύμφωνα με την αρχή της καλόπιστης συνεργασίας.
- (20) Επομένως, η απόφαση (ΕΕ) 2023/746 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η απόφαση (ΕΕ) 2023/746 τροποποιείται ως εξής:

- 1) Ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Απόφαση (ΕΕ) 2023/746 του Συμβουλίου, της 28ης Μαρτίου 2023, για τη θέσπιση των κριτηρίων και της διαδικασίας καθορισμού της θέσης που πρέπει να ληφθεί, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο πλαίσιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας όσον αφορά την έγκριση διεθνών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών ή τροποποιήσεων αυτών, την έγκριση νέων τεχνικών οδηγιών για την ασφαλή εναέρια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων ή τις διαδικασίες για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας και την κοινοποίηση διαφορών σε σχέση με τα εγκεκριμένα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές».
- 2) Το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 1

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο πλαίσιο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (στο εξής: Συμβούλιο του ΔΟΠΑ), όταν το εν λόγω όργανο καλείται να εγκρίνει νέα διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές (στο εξής: ΠΣΠ) ή τροποποιήσεις των ΠΣΠ στους τομείς της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και της διαχείρισης της αεροναυτιλίας και της εναέριας κυκλοφορίας, όσον αφορά τα παραρτήματα 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 13, 14, 15, 18 και 19 της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία (στο εξής: σύμβαση του Σικάγου) ή να εγκρίνει νέες εκδόσεις των τεχνικών οδηγιών για την ασφαλή εναέρια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (στο εξής: τεχνικές οδηγίες) ή διαδικασίες για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας (στο εξής: PANS), εφόσον τα εν λόγω ΠΣΠ, οι τεχνικές οδηγίες ή οι PANS παράγουν έννομα αποτελέσματα κατά την έννοια του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ, καθορίζεται σύμφωνα με τα κριτήρια και τη διαδικασία που ορίζονται στο άρθρο 2 της παρούσας απόφασης.».

- 3) Στο άρθρο 2 παράγραφος 1, η πρώτη περίοδος και το στοιχείο α) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Όταν το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ πρόκειται να εγκρίνει νέα ΠΣΠ ή τροποποιήσεις αυτών ή να εγκρίνει νέες PANS ή νέες εκδόσεις των τεχνικών οδηγιών κατά τα αναφερόμενα στο άρθρο 1, η Επιτροπή:

- α) σε εύθετο χρόνο και τουλάχιστον έναν μήνα πριν από την ημερομηνία της συνόδου του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ, κατά την οποία πρόκειται να εγκριθούν νέα ΠΣΠ ή τροποποιήσεις αυτών ή πρόκειται να εγκριθούν νέες PANS ή νέες εκδόσεις τεχνικών οδηγιών, υποβάλλει στο Συμβούλιο, προς συζήτηση και έγκριση, έγγραφο στο οποίο παρουσιάζεται αναλυτικά το σχέδιο θέσης που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης· κατ' εξαίρεση, το χρονοδιάγραμμα αυτό μπορεί να συντομευθεί σε περίπτωση επείγουσας έγκρισης νέων ΠΣΠ ή της τροποποίησης αυτών, ή προσωρινής αναστολής της έναρξης ισχύος των ΠΣΠ ή της τροποποίησης αυτών ή σε περίπτωση επείγουσας έγκρισης νέων PANS ή νέας έκδοσης τεχνικών οδηγιών, όταν το κείμενο του σχετικού σχεδίου των ΠΣΠ ή των τροποποιήσεων ή του σχεδίου των PANS ή του σχεδίου νέας έκδοσης των τεχνικών οδηγιών είναι διαθέσιμο λιγότερο από έναν μήνα πριν από την ημερομηνία της συνόδου του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ, κατά την οποία πρόκειται να εγκριθούν τα εν λόγω ΠΣΠ ή οι τροποποιήσεις αυτών ή οι PANS ή οι τεχνικές οδηγίες· η Επιτροπή καταβάλλει προσπάθειες να υποβάλει το έγγραφο στο Συμβούλιο χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και σε κάθε περίπτωση το αργότερο πέντε ημέρες από τη λήψη του σχεδίου των νέων ΠΣΠ ή του σχεδίου των τροποποιήσεων ή του σχεδίου των PANS ή του σχεδίου των τεχνικών οδηγιών από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (στο εξής: ΔΟΠΑ)».

- 4) Το άρθρο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 3

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ όσον αφορά την κοινοποίηση διαφορών σε σχέση με τα νέα διεθνή πρότυπα και τις νέες συνιστώμενες πρακτικές που περιέχονται στα παραρτήματα 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 13, 14, 15, 18 και 19 της σύμβασης του Σικάγου, ή στις τροποποιήσεις αυτών, σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου και βάσει του ψηφίσματος A39-22 της συνέλευσης του ΔΟΠΑ, καθορίζεται σύμφωνα με τα κριτήρια και τη διαδικασία που προβλέπονται στα άρθρα 4 και 5 της παρούσας απόφασης.».

- 5) Το άρθρο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 4

Όταν το δίκαιο της Ένωσης διαφέρει από τα διεθνή πρότυπα ή τις συνιστώμενες πρακτικές που αναφέρονται στο άρθρο 3 της παρούσας απόφασης και, ως εκ τούτου, απαιτείται κοινοποίηση στον ΔΟΠΑ των εν λόγω διαφορών σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου και βάσει του ψηφίσματος A39-22 της συνέλευσης του ΔΟΠΑ, η Επιτροπή σε εύθετο χρόνο και τουλάχιστον δύο μήνες πριν από οποιαδήποτε προθεσμία που ορίζεται από τον ΔΟΠΑ για την κοινοποίηση διαφορών, υποβάλλει στο Συμβούλιο, προς συζήτηση και έγκριση, έγγραφο το οποίο βασίζεται, ειδικότερα, στις πληροφορίες που παρέχει ο EASA σύμφωνα με το άρθρο 90 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, κατά περίπτωση, και στο οποίο καθορίζονται λεπτομέρειες των διαφορών που πρέπει να κοινοποιηθούν στον ΔΟΠΑ και, κατά περίπτωση, αναφέρεται η ευελιξία που παρέχεται στα κράτη μέλη όσον αφορά τη μορφή της κοινοποίησης.

Η θέση που πρέπει να ληφθεί δυνάμει του παρόντος άρθρου διατυπώνεται από όλα τα κράτη μέλη που ενεργούν από κοινού προς το συμφέρον της Ένωσης.».

- 6) Στο άρθρο 7, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Η παρούσα απόφαση εφαρμόζεται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2028.».

- 7) Το παράρτημα αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 2

Η θέση που αναφέρεται στα άρθρα 1 και 3 εκφράζεται από τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ, τα οποία ενεργούν από κοινού προς το συμφέρον της Ένωσης.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Βρυξέλλες,

*Για το Συμβούλιο
Ο/Η Πρόεδρος*