



Συμβούλιο
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Βρυξέλλες, 12 Ιουνίου 2020
(OR. en)

8797/20

Διοργανικός φάκελος:
2020/0120(NLE)

ICAO 15
AVIATION 127
RELEX 446

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Για την Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ο κ. Jordi AYET PUIGARNAU, Διευθυντής
Ημερομηνία Παραλαβής:	12 Ιουνίου 2020
Αποδέκτης:	κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2020) 247 final
Θέμα:	Πρόταση ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας όσον αφορά την κοινοποίηση διαφορών ως προς τα παραρτήματα 1 και 6 της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία οι οποίες σχετίζονται με την πανδημία COVID-19

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2020) 247 final.

συνημμ.: COM(2020) 247 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 12.6.2020
COM(2020) 247 final

2020/0120 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας όσον αφορά την κοινοποίηση διαφορών ως προς τα παραρτήματα 1 και 6 της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία οι οποίες σχετίζονται με την πανδημία COVID-19

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, σε απάντηση στην επιστολή AN 11/55-20/50 προς τα κράτη που εκδόθηκε στις 3 Απριλίου 2020, όσον αφορά την κοινοποίηση προσωρινών διαφορών που σχετίζονται με την πανδημία COVID-19, οι οποίες αφορούν τα παραρτήματα 1 και 6 της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία.

1.1. 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 αυτήν ιδρύθηκε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας.

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

1.2. 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.

Οι υποχρεωτικές λειτουργίες 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.

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 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 Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας τις διαφορές μεταξύ της οικείας πρακτικής και της πρακτικής που έχει θεσπιστεί από το διεθνές πρότυπο.

1.3. Η προβλεπόμενη πράξη του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας

Ο ΔΟΠΑ εξέδωσε την επιστολή AN 11/55-20/50 προς τα κράτη στο πλαίσιο της αντιμετώπισης της πανδημίας COVID-19 και, ιδίως, για να λάβει συνεκτικές πληροφορίες από τα κράτη σχετικά με τα μέτρα που έλαβαν προκειμένου να δοθεί στους φορείς παροχής υπηρεσιών και στο προσωπικό η δυνατότητα να διατηρούν σε ισχύ τα πιστοποιητικά, τις άδειες και τις άλλες εγκρίσεις τους κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19 (στο εξής: κοινοποίηση προσωρινών διαφορών που σχετίζονται με τη νόσο COVID-19).

Ο ΔΟΠΑ κάλεσε τα κράτη να παρέχουν ενημέρωση, δυνάμει του άρθρου 38 της σύμβασης του Σικάγου, σχετικά με τυχόν προσωρινές διαφορές που ενδέχεται να προκύπτουν ως αποτέλεσμα των προσωρινών μέτρων που λαμβάνει κάθε κράτος για την αντιμετώπιση της νόσου COVID-19, ιδίως όσων αφορούν την αδειοδότηση και την πιστοποίηση στα παραρτήματα 1 και 6. Τα κράτη θα πρέπει επίσης να δηλώσουν, σε γενικές γραμμές, κατά πόσον θα αναγνωρίζουν ή θα αποδέχονται την ισχύ των πιστοποιητικών και αδειών που επηρεάζονται από τις προσωρινές διαφορές που σχετίζονται με τη νόσο COVID-19 και εφαρμόζονται από άλλα κράτη.

Με σκοπό να συνδράμει όλα τα κράτη και τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη, ο ΔΟΠΑ έθεσε σε λειτουργία δημόσιο δικτυακό τόπο με μέτρα επιχειρησιακής ασφάλειας σχετικά με τη νόσο COVID-19. Όλα τα κράτη παροτρύνονται να χρησιμοποιούν τον εν λόγω δικτυακό τόπο και να ενημερώνουν τον ΔΟΠΑ για τις τελευταίες εξελίξεις στην επικράτειά τους.

Ο ΔΟΠΑ αναγνωρίζει την ανάγκη παροχής του μέγιστου βαθμού ευελιξίας, σε συνδυασμό με τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τη σύμβαση του Σικάγου. Προς τον σκοπό αυτόν, υπενθυμίζεται στα κράτη ότι οφείλουν, βάσει του άρθρου 38 της σύμβασης, να κοινοποιούν στον ΔΟΠΑ τυχόν διαφορές που μπορεί να προκύπτουν.

Για τη διευκόλυνση της κοινοποίησης και της διάδοσης των προσωρινών διαφορών κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, η Γραμματεία του ΔΟΠΑ δημιούργησε το υποσύστημα CCRD (COVID-19 Contingency-Related Differences: διαφορές σχετικές με την αντιμετώπιση έκτακτων καταστάσεων λόγω της νόσου COVID-19), το οποίο είναι προσβάσιμο μέσω της πλατφόρμας ηλεκτρονικής υποβολής διαφορών (Electronic Filing of Differences – EFOD) και θα παραμείνει σε λειτουργία έως τις 31 Μαρτίου 2021.

2. ΘΕΣΗ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΗΦΘΕΙ ΕΞ ΟΝΟΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΈΝΩΣΗΣ

2.1. Η επιστολή AN 11/55-20/50 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη και η σχέση της με τους υφιστάμενους κανόνες της Ένωσης

Η επιστολή AN 11/55-20/50 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη αφορά προσωρινές διαφορές που σχετίζονται με τη νόσο COVID-19 ως προς τα παραρτήματα 1 και 6 της σύμβασης του Σικάγου τα οποία αναφέρονται σε ζητήματα προσωπικού και αερομεταφορέων.

Το παράρτημα 1 της σύμβασης του Σικάγου με τίτλο «Αδειοδότηση Προσωπικού» παρέχει SARP για την αδειοδότηση των μελών πληρώματος πτήσης, των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, των χειριστών αεροναυτικού σταθμού, των τεχνικών συντήρησης και των επιμελητών πτήσεων. Σύμφωνα με τους εν λόγω κανόνες, κάθε πρόσωπο που υποβάλλει αίτηση για χορήγηση άδειας πρέπει να πληροί συγκεκριμένες απαιτήσεις, ανάλογες προς την πολυπλοκότητα των ασκούμενων καθηκόντων. Οι απαιτήσεις αυτές αποτυπώνονται στη νομοθεσία της Ένωσης, συγκεκριμένα στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας,¹ καθώς και σε συναφείς εκτελεστικές και

¹ Άρθρα 20 έως 28 του κανονισμού (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.

κατ' εξουσιοδότηση πράξεις². Για παράδειγμα, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής καθορίζει ειδικές απαιτήσεις και διαδικασίες όσον αφορά το ιπτάμενο προσωπικό πολιτικής αεροπορίας και ορίζει όρια και προθεσμίες για την έκδοση αδειών προσωπικού και τους ελέγχους αεροϊατρικής καταλληλότητας (ήτοι διατάξεις του παραρτήματος I, Μέρος-FCL, και του παραρτήματος IV, Μέρος-MED). Λόγω των σοβαρών επιπτώσεων της πανδημίας COVID-19, όπως η περιορισμένη ή μηδενική δυνατότητα πρόσβασης σε αεροϊατρικούς εξεταστές ή αεροϊατρικά κέντρα, ορισμένα κράτη μέλη χορηγούν τετράμηνη προσωρινή παράταση ισχύος των ιατρικών πιστοποιητικών, ενώ τα σχετικά SARP του ΔΟΠΑ απαιτούν μέγιστο διάστημα 45 ημερών για περιοδική ιατρική εξέταση και επανεπικύρωση ιατρικού πιστοποιητικού. Ορισμένα κράτη μέλη εφαρμόζουν την παράταση ισχύος, για 4 έως 8 μήνες, και στις άδειες χειριστή, εάν οι χειριστές δεν έχουν τη δυνατότητα μετάβασης ή πρόσβασης σε προσομοιωτές πτήσης εγκαίρως προκειμένου να εκπληρώσουν τις απαιτήσεις περιοδικής εκπαίδευσης και ελέγχου.

Η παράταση ισχύος των αδειών προσωπικού ισχύει για άδειες που λήγουν εντός της περιόδου αναφοράς που ξεκινά την 1η Μαρτίου 2020 και λήγει την 31η Οκτωβρίου 2020.

Το παράρτημα 6 της σύμβασης του Σικάγου με τίτλο «Λειτουργία αεροσκαφών» επιδιώκει την καθιέρωση τυποποιημένων κανόνων για τη λειτουργία των αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται στις διεθνείς αερομεταφορές, ούτως ώστε να διασφαλίζεται το υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας και αποτελεσματικότητας. Σε επίπεδο Ένωσης, οι εν λόγω διεθνείς απαιτήσεις αποτυπώνονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139, στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής και στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής³. Η πανδημία COVID-19 είχε ως αποτέλεσμα τη σημαντική μείωση των λειτουργιών εμπορικών αερομεταφορών, γεγονός που προκάλεσε δυσχέρειες για τη μετάβαση σε τόπους όπου διατίθενται κατάλληλοι προσομοιωτές πτήσης. Αυτό έχει με τη σειρά του ως αποτέλεσμα μεγάλος αριθμός χειριστών να μην είναι σε θέση να πληροί τις απαιτήσεις πρόσφατης πείρας που ορίζονται στην ORO.FC.100 του παραρτήματος III (ΜΕΡΟΣ-ORO) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής και στην FCL.060 του παραρτήματος I (ΜΕΡΟΣ-FCL) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής.

Για παράδειγμα, σύμφωνα με τα SARP του ΔΟΠΑ, ο φορέας εκμετάλλευσης δεν αναθέτει σε κυβερνήτη ή συγκυβερνήτη τον χειρισμό των χειριστηρίων σε τύπο αεροπλάνου κατά τη διάρκεια απογείωσης και προσγείωσης, παρά μόνο εάν ο εν λόγω χειριστής χειρίστηκε τα χειριστήρια πτήσης με αεροπλάνο του ίδιου τύπου κατά τη διάρκεια τουλάχιστον τριών απογειώσεων και προσγειώσεων εντός των προηγούμενων 90 ημερών. Τα σοβαρά επιχειρησιακά εμπόδια που έχει δημιουργήσει η πανδημία COVID-19 περιορίζουν τις δυνατότητες που έχουν οι χειριστές και τα πληρώματα για να ικανοποιούν την ανωτέρω απαίτηση πρόσφατης πείρας. Προς τον σκοπό αυτόν και προκειμένου να δώσουν στα πληρώματα τη δυνατότητα να εκτελούν πτήσεις όταν επανεκκινήσουν οι αεροπορικές δραστηριότητες, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν εξαιρέσεις από αυτόν τον κανόνα, απαιτώντας από τον φορέα εκμετάλλευσης να διενεργεί εκτίμηση επικινδυνότητας για να εξακριβώνονται

² 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, 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.

³ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012, 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.

η πιθανότητα και η δυνητική σοβαρότητα της υποβάθμισης της επάρκειας του πληρώματος λόγω της παρατεταμένης αποχής από τα πτητικά του καθήκοντα. Τα κράτη μέλη απαιτούν επίσης κατάλληλα μέτρα μετριασμού για την ελαχιστοποίηση των προσδιορισθέντων κινδύνων, τα οποία συνοδεύονται από έναν ή περισσότερους επιχειρησιακούς περιορισμούς που ισχύουν για το πλήρες πλήρωμα πτήσης (π.χ. μείωση των μέγιστων ορίων για τον πλάγιο άνεμο, καθιέρωση υψηλότερων ελαχίστων προσέγγισης, περιορισμός των συνθηκών στην επιφάνεια του διαδρόμου, έναρξη πτήσης με σύστημα τυφλής προσγείωσης σε λειτουργία, εφόσον είναι εγκατεστημένο).

Οι εξαιρέσεις από αυτούς τους επιχειρησιακούς κανόνες ισχύουν για λειτουργίες που διεξάγονται εντός της περιόδου αναφοράς που ξεκινά την 1η Μαρτίου 2020 και λήγει την 31η Οκτωβρίου 2020 και για μέγιστο διάστημα 8 μηνών.

Οι ως άνω αναφερόμενες διαφορές ως προς τους κανόνες του ΔΟΠΑ προκύπτουν από την εφαρμογή του άρθρου 71 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, βάσει του οποίου παρέχεται ορισμένη ευελιξία στα κράτη μέλη, τα οποία επιτρέπεται να χορηγούν εξαιρέσεις από τις απαιτήσεις που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 και τις κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις αυτού, εκτός από τις βασικές απαιτήσεις, σε περίπτωση απρόβλεπτων καταστάσεων έκτακτης ανάγκης ή έκτακτων λειτουργικών αναγκών και εφόσον πληρούνται οι όροι που προβλέπονται στο εν λόγω άρθρο. Ένας από τους όρους αυτούς είναι ότι το πεδίο και η διάρκεια της εξαίρεσης πρέπει να περιορίζονται στα αυστηρώς αναγκαία. Σε αυτή την περίπτωση, το οικείο κράτος μέλος κοινοποιεί αμέσως στην Επιτροπή, τον Οργανισμό (EASA) και τα υπόλοιπα κράτη μέλη, μέσω του αποθετηρίου που δημιουργείται δυνάμει του άρθρου 74 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, τη χορηγούμενη εξαίρεση, τη διάρκειά της, τους λόγους χορήγησής της και, αναλόγως, τα αναγκαία μέτρα μετριασμού που έχουν ληφθεί. Διάφορα κράτη μέλη χρησιμοποίησαν τον μηχανισμό αυτόν σε σχέση με τις σοβαρές επιπτώσεις της πανδημίας COVID-19, με αποτέλεσμα να ανακύπτουν διαφορές ως προς τους κανόνες του ΔΟΠΑ. Η παρούσα απόφαση του Συμβουλίου λαμβάνει υπόψη τις ανωτέρω εξαιρέσεις του άρθρου 71 με σκοπό την κοινοποίηση στον ΔΟΠΑ, εξ ονόματος της Ένωσης, των διαφορών που αφορούν τα παραρτήματα 1 και 6 της σύμβασης του Σικάγου.

2.2. Θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης

Οι διαφορές που πρέπει να κοινοποιηθούν στον ΔΟΠΑ αφορούν τα παραρτήματα 1 και 6 της σύμβασης του Σικάγου που καθορίζουν ζητήματα προσωπικού και αερομεταφορέων, όπως αυτές ορίζονται στον πίνακα που παρατίθεται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης και περιγράφονται λεπτομερέστερα από το κάθε κοινοποιούν κράτος μέλος σύμφωνα με την ατομική εξαίρεσή του που εφαρμόζεται σύμφωνα με το άρθρο 71 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

Σε ό,τι αφορά την αναγνώριση ή την αποδοχή της ισχύος πιστοποιητικών και αδειών που επηρεάζονται από τα προσωρινά μέτρα που σχετίζονται με την πανδημία COVID-19 και εκδίδονται από τρίτες χώρες, εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 452/2014 για τον καθορισμό των τεχνικών απαιτήσεων και των διοικητικών διαδικασιών που αφορούν τις πτητικές λειτουργίες αερομεταφορέων τρίτων χωρών⁴. Κατά κανόνα, σύμφωνα με την ART.200 στοιχείο δ) του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 452/2014, ο EASA, σε διαβούλευση με τα κράτη μέλη, προσδιορίζει τα πρότυπα του ΔΟΠΑ για τα οποία δύναται να

⁴ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 452/2014, 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.

αποδεχθεί μέτρα μετριασμού στην περίπτωση που το κράτος του εκμεταλλευόμενου ή το κράτος νηολόγησης έχει γνωστοποιήσει διαφορά στον ΔΟΠΑ. Ο Οργανισμός αποδέχεται τα μέτρα μετριασμού εφόσον διαπιστώσει ότι με τα εν λόγω μέτρα διασφαλίζεται επίπεδο ασφάλειας πτήσεων ισοδύναμο εκείνου που επιτυγχάνεται με πρότυπο ως προς το οποίο κοινοποιήθηκαν διαφορές. Όπως ζητείται με την επιστολή AN 11/55-20/50 προς τα κράτη, ο ΔΟΠΑ ενημερώνεται για τις συναφείς πράξεις της Ένωσης που εφαρμόζονται για την αναγνώριση των διαφορών τρίτων χωρών, όπως αναφέρονται στην τελευταία στήλη του πίνακα που παρατίθεται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης.

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης, στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ, σε απάντηση στην επιστολή AN 11/55-20/50 προς τα κράτη είναι η κοινοποίηση τυχόν διαφορών σε σχέση με τα παραρτήματα 1 και 6 της σύμβασης του Σικάγου λόγω των προσωρινών μέτρων που σχετίζονται με την πανδημία COVID-19, όπως αυτά ορίζονται στον πίνακα που παρατίθεται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης και περιγράφονται λεπτομερέστερα από το κάθε κοινοποιούν κράτος μέλος σύμφωνα με την ατομική εξαίρεσή του που εφαρμόζεται σύμφωνα με το άρθρο 71 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

3. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ

3.1. 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.

Η έννοια των «πράξεων που παράγουν έννομα αποτελέσματα» περιλαμβάνει πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα δυνάμει των κανόνων του διεθνούς δικαίου που διέπουν το εν λόγω όργανο. Περιλαμβάνει επίσης πράξεις που δεν έχουν 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 προκείμενη περίπτωση

Το Συμβούλιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας είναι όργανο που έχει συσταθεί με συμφωνία, συγκεκριμένα με τη 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 έγκριση θέσης της Ένωσης όσον αφορά τις εν λόγω κοινοποιήσεις εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.

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

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

Οι διαφορές που πρέπει να κοινοποιηθούν, σε απάντηση στην επιστολή ΑΝ 11/55-20/50 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη, επηρεάζουν τα έννομα αποτελέσματα που παράγονται από τα πρότυπα που καθορίστηκαν βάσει της σύμβασης του Σικάγου.

Τα εν λόγω έννομα αποτελέσματα εμπίπτουν σε τομέα που καλύπτεται σε μεγάλο βαθμό από κανόνες της Ένωσης, ήτοι τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139, τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής, τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής και τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής. Το γεγονός αυτό συνεπάγεται ότι, σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, η Ένωση έχει αποκλειστική εξωτερική αρμοδιότητα στο εν λόγω ζήτημα.

Καθώς τα μέτρα αυτά, παρότι προσωρινά, έχουν ως αποτέλεσμα να ανακύπτουν διαφορές σε σχέση με τα SARP του ΔΟΠΑ, απαιτείται ο καθορισμός θέσης της Ένωσης. Όλα τα κράτη μέλη πρέπει να κοινοποιούν τις διαφορές που προκύπτουν λόγω των παραταθέντων χρονικών περιθωρίων για την αδειοδότηση του προσωπικού, που αναφέρονται στο παράρτημα 1 της σύμβασης του Σικάγου, καθώς και τις αποκλίσεις από τα SARP σύμφωνα με το παράρτημα 6 της σύμβασης του Σικάγου με τίτλο «Λειτουργία αεροσκαφών», σε συμμόρφωση με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου.

Η προβλεπόμενη πράξη δεν συμπληρώνει ούτε τροποποιεί το θεσμικό πλαίσιο της σύμβασης.

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 βάσει του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ εξαρτάται πρωτίστως από τον στόχο και το περιεχόμενο της προβλεπόμενης πράξης σε σχέση με την οποία λαμβάνεται θέση εξ ονόματος της Ένωσης. Εάν η προβλεπόμενη 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 μόνον ουσιαστική νομική βάση, ήτοι εκείνη που επιβάλλει ο κύριος ή πρωτεύων σκοπός ή συνιστώσα.

4.2.2. Εφαρμογή στην προκείμενη περίπτωση

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

Ως εκ τούτου, 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 θα πρέπει να είναι το άρθρο 100 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας όσον αφορά την κοινοποίηση διαφορών ως προς τα παραρτήματα 1 και 6 της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία οι οποίες σχετίζονται με την πανδημία COVID-19

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 (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.
- (3) Σύμφωνα με το άρθρο 54 της σύμβασης του Σικάγου, το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ μπορεί να εκδίδει διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές (SARP).
- (4) Σύμφωνα με το άρθρο 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 με οποιοδήποτε ανωτέρω 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 αυτής που έχει θεσπιστεί από το διεθνές πρότυπο.
- (5) Βάσει του άρθρου 39 της σύμβασης του Σικάγου, όταν το ιατρικό πιστοποιητικό για το προσωπικό που συμμετέχει στη διεθνή αεροναυτιλία δεν πληροί τα ελάχιστα πρότυπα, πρέπει να συνοδεύεται από πλήρη απαρίθμηση των στοιχείων ως προς τα οποία δεν τηρούνται τα εν λόγω πρότυπα. Στην περίπτωση αυτή, στα στοιχεία θα πρέπει να περιλαμβάνονται οι συγκεκριμένες διαφορές που αφορούν την περίοδο ισχύος του ιατρικού πιστοποιητικού.
- (6) Επιπλέον, βάσει του άρθρου 40 της σύμβασης του Σικάγου, δεν επιτρέπεται σε προσωπικό που διαθέτει πιστοποιητικό με τέτοια ενημέρωση να συμμετέχει στη διεθνή αεροναυτιλία, παρά μόνο με την άδεια του κράτους ή των κρατών, στην επικράτεια των οποίων εισέρχεται.

- (7) Λόγω της πανδημίας COVID-19, ο ΔΟΠΑ δημιούργησε στο υφιστάμενο σύστημα ηλεκτρονικής υποβολής διαφορών (Electronic Filing of Differences – EFOD) το υποσύστημα CCRD (COVID-19 Contingency-Related Differences: διαφορές σχετικές με την αντιμετώπιση έκτακτων καταστάσεων λόγω της νόσου COVID-19), το οποίο επιτρέπει στα κράτη να υποβάλλουν προσωρινές διαφορές ως προς τα παραρτήματα 1 και 6 της σύμβασης του Σικάγου και, ταυτόχρονα, να δηλώνουν το είδος των προτύπων και των διαδικασιών που κρίνουν αποδεκτές για τη διευκόλυνση των διεθνών λειτουργιών και την εκπλήρωση των υποχρεώσεων βάσει του άρθρου 40.
- (8) Το παράρτημα 1 της σύμβασης του Σικάγου με τίτλο «Αδειοδότηση Προσωπικού» παρέχει SARP για την αδειοδότηση των μελών πληρώματος πτήσης, των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, των χειριστών αεροναυτικού σταθμού, των τεχνικών συντήρησης και των επιμελητών πτήσεων. Σύμφωνα με τους εν λόγω κανόνες, κάθε πρόσωπο που υποβάλλει αίτηση για χορήγηση άδειας πρέπει να πληροί συγκεκριμένες απαιτήσεις εντός προβλεπόμενων προθεσμιών, ανάλογες προς την πολυπλοκότητα των ασκούμενων καθηκόντων.
- (9) Οι απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα 1 της σύμβασης του Σικάγου αποτυπώνονται στη νομοθεσία της Ένωσης, συγκεκριμένα στον κανονισμό (ΕΕ) 1139/2018 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,⁷ καθώς και σε συναφείς εκτελεστικές και κατ' εξουσιοδότηση πράξεις. Για παράδειγμα, στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής⁸ καθορίζονται ειδικές απαιτήσεις και διαδικασίες όσον αφορά το ιπτάμενο προσωπικό πολιτικής αεροπορίας και ορίζονται όρια και προθεσμίες για την αδειοδότηση προσωπικού και τους ελέγχους αεροϊατρικής καταλληλότητας, ενώ ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής θεσπίζει κανόνες 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 καθήκοντα⁹.
- (10) Λόγω των σοβαρών επιπτώσεων της πανδημίας COVID-19, όπως η περιορισμένη ή μηδενική δυνατότητα πρόσβασης σε αεροϊατρικούς εξεταστές ή αεροϊατρικά κέντρα, ορισμένα κράτη μέλη χορηγούν προσωρινή παράταση ισχύος των ιατρικών πιστοποιητικών για διάστημα τεσσάρων μηνών, κατά παρέκκλιση των συναφών SARP του ΔΟΠΑ. Ορισμένα κράτη μέλη παρέχουν επίσης παράταση της ισχύος των αδειών χειριστή, για διάστημα από τέσσερις έως οκτώ μήνες το μέγιστο, εάν οι

⁷ 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.

⁸ 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.

⁹ 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.

χειριστές δεν έχουν τη δυνατότητα μετάβασης ή πρόσβασης σε προσομοιωτές πτήσης εγκαίρως προκειμένου να ολοκληρώσουν την εκπαίδευση και τον έλεγχο που απαιτούνται. Η εν λόγω παράταση ισχύος εφαρμόζεται σε άδειες που λήγουν εντός της περιόδου αναφοράς που ξεκινά την 1η Μαρτίου 2020 και λήγει την 31η Οκτωβρίου 2020.

- (11) Το παράρτημα 6 της Σύμβασης του Σικάγου με τίτλο «Λειτουργία αεροσκαφών» προβλέπει τυποποιημένες επιχειρησιακές απαιτήσεις για τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται στις διεθνείς αερομεταφορές, ούτως ώστε να διασφαλίζεται το υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας και αποτελεσματικότητας. Σε επίπεδο Ένωσης, οι εν λόγω διεθνείς απαιτήσεις αποτυπώνονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139, στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής και στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής¹⁰.
- (12) Η πανδημία COVID-19 είχε ως αποτέλεσμα τη σημαντική μείωση των λειτουργιών εμπορικών αερομεταφορών, γεγονός που προκάλεσε δυσχέρειες στη μετάβαση σε τόπους όπου διατίθενται κατάλληλοι προσομοιωτές πτήσης. Τα σοβαρά επιχειρησιακά εμπόδια που έχει δημιουργήσει η πανδημία COVID-19 περιορίζουν τις δυνατότητες που έχουν οι χειριστές και τα πληρώματα για να ικανοποιούν τις απαιτήσεις του ΔΟΠΑ σχετικά με την πρόσφατη πείρα. Ως εκ τούτου, προκειμένου να δώσουν στα πληρώματα τη δυνατότητα να εκτελούν πτήσεις όταν επανεκκινήσουν οι αεροπορικές δραστηριότητες, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν εξαιρέσεις από τις σχετικές απαιτήσεις πρόσφατης πείρας, επιτρέποντας τις πτητικές λειτουργίες υπό ορισμένες συνθήκες λειτουργίας και με τα κατάλληλα μέτρα μετριασμού που ορίζονται βάσει εκτίμησης επικινδυνότητας. Οι ανωτέρω εξαιρέσεις ισχύουν για λειτουργίες που διεξάγονται εντός της περιόδου αναφοράς που ξεκινά την 1η Μαρτίου 2020 και λήγει την 31η Οκτωβρίου 2020, δηλαδή για μέγιστο διάστημα οκτώ μηνών.
- (13) Τα ως άνω αναφερόμενα εθνικά μέτρα, που παρεκκλίνουν από τα παραρτήματα 1 και 6 της σύμβασης του Σικάγου, θεσπίστηκαν βάσει του άρθρου 71 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, στο οποίο ορίζεται ότι τα κράτη μέλη δύνανται να χορηγούν εξαιρέσεις σε οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο από τις απαιτήσεις της Ένωσης που ισχύουν έναντι αυτού, εκτός από τις βασικές απαιτήσεις, σε περίπτωση απρόβλεπτων καταστάσεων έκτακτης ανάγκης που επηρεάζουν τα εν λόγω πρόσωπα ή έκτακτων λειτουργικών αναγκών των προσώπων αυτών, εφόσον πληρούνται όλοι οι όροι του εν λόγω άρθρου. Κατ' εφαρμογή της ανωτέρω διάταξης και λόγω των επιπτώσεων της πανδημίας COVID-19, ορισμένα κράτη μέλη εφαρμόζουν ή πρόκειται να εφαρμόσουν εξαιρέσεις από τους κανόνες της Ένωσης που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139, τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011, τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 και τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.
- (14) Δεδομένου ότι η κοινοποίηση των διαφορών επηρεάζει τα έννομα αποτελέσματα που παράγονται από τα πρότυπα που καθορίστηκαν βάσει της σύμβασης του Σικάγου, η έγκριση θέσης της Ένωσης όσον αφορά την εν λόγω κοινοποίηση εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.
- (15) Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης, σε απάντηση στην επιστολή του ΔΟΠΑ AN 11/55-20/50 προς τα κράτη, η οποία είναι η κοινοποίηση τυχόν διαφορών ως προς τα παραρτήματα 1 και 6 της

¹⁰ 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.

σύμβασης του Σικάγου λόγω των προσωρινών επιχειρησιακών μέτρων που εφαρμόζονται από τα κράτη μέλη σε σχέση με την πανδημία COVID-19. Η θέση της Ένωσης πρόκειται να εκφραστεί από τα κράτη μέλη της Ένωσης που έχουν εγκρίνει ατομικές εξαιρέσεις, βάσει του άρθρου 71 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, από τις οποίες προκύπτουν διαφορές που εμπίπτουν στο πλαίσιο της επιστολής AN 11/55-20/50 προς τα κράτη,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης σε απάντηση στην επιστολή AN 11/55-20/50 προς τα κράτη που εξέδωσε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας στις 3 Απριλίου 2020 παρατίθεται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης και περιγράφεται λεπτομερέστερα από το κάθε κοινοποιούν κράτος μέλος σύμφωνα με την ατομική εξαίρεσή του που εφαρμόζεται σύμφωνα με το άρθρο 71 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

Άρθρο 2

Η θέση που αναφέρεται στο άρθρο 1 εκφράζεται από τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη του ΔΟΠΑ και έχουν θεσπίσει ατομικές εξαιρέσεις, βάσει του άρθρου 71 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, από τις οποίες προκύπτουν οι διαφορές που εμπίπτουν στο πλαίσιο της επιστολής AN 11/55-20/50.

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

*Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος*