



Βρυξέλλες, 5 Μαΐου 2026
(OR. en)

8879/26

**Διοργανικός φάκελος:
2026/0098 (NLE)**

**AVIATION 72
ICAO 16
RELEX 595**

ΠΡΟΤΑΣΗ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	5 Μαΐου 2026
Αποδέκτης:	κα Th���se BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2026) 181 final
Θ��μα:	Πρόταση ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη 238η σύνοδο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) ��σον αφορά την προβλεπόμενη τροποποίηση 19 του παραρτήματος 17 — <i>Ασφάλεια της αεροπορίας</i>

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2026) 181 final.

σνημμ.: COM(2026) 181 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 5.5.2026
COM(2026) 181 final

2026/0098 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη 238η σύνοδο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) όσον αφορά την προβλεπόμενη τροποποίηση 19 του παραρτήματος 17 — *Ασφάλεια της αεροπορίας*

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η παρούσα πρόταση αφορά:

- i) τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης κατά τη 238η σύνοδο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (στο εξής: ΔΟΠΑ) όσον αφορά την πρόταση για τις τροποποιήσεις του παραρτήματος 17 — *Ασφάλεια της αεροπορίας* της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία (στο εξής: σύμβαση του Σικάγου) σχετικά με πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές που αφορούν την ασφάλεια της αεροπορίας.
- ii) τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης αφού ο ΔΟΠΑ γνωστοποιήσει την έγκριση της τροποποίησης 19 του παραρτήματος 17 της σύμβασης του Σικάγου, με την οποία καλούνται τα συμβαλλόμενα κράτη 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

Η Σύμβαση του Σικάγου έχει ως στόχο τη ρύθμιση των διεθνών αεροπορικών μεταφορών. Αρχισε να ισχύει στις 4 Απριλίου 1947 και με αυτήν ιδρύθηκε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ).

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

2.2. Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας

Ο 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.

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.

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. Η Γαλλία, η Γερμανία, η Ιταλία, η Δανία, η Ισπανία, η Ελβετία και η Πολωνία εκπροσωπούνται επί του παρόντος στο Συμβούλιο του ΔΟΠΑ.

Η ΕΕ έχει καθεστώς παρατηρητή στον ΔΟΠΑ.

2.3. Οι προς έκδοση πράξεις του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας

Τα SARP που αφορούν την ασφάλεια της αεροπορίας εγκρίθηκαν ως παράρτημα 17 της σύμβασης του Σικάγου από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ.

Το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, κατά την 238η σύνοδό του τον Ιούνιο του 2026, θα πρέπει να εξετάσει τις προτεινόμενες τροποποιήσεις του παραρτήματος 17. Στις 12 Δεκεμβρίου 2025 ο

ΔΟΠΑ απέστειλε στα κράτη επιστολή¹ με το κείμενο των προτάσεων προς υποβολή παρατηρήσεων.

3. ΘΕΣΗ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΗΦΘΕΙ ΕΞ ΟΝΟΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΈΝΩΣΗΣ

3.1. Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις και η σχέση τους με τους υφιστάμενους κανόνες της Ένωσης

Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις, όπως παρατίθενται στην προαναφερόμενη επιστολή προς τα κράτη, περιλαμβάνουν νέους ορισμούς των μετεπιβιβαζόμενων επιβατών και μεταφορτώνομενων αποσκευών, και των διερχόμενων επιβατών και αποσκευών· έναν αναθεωρημένο ορισμό των ανθρώπινων παραγόντων· μια αναθεωρημένη συνιστώμενη πρακτική σχετικά με τους ανθρώπινους παράγοντες· και ένα αναθεωρημένο πρότυπο για τους ελέγχους ή τις έρευνες ασφαλείας αεροσκάφους.

Το αντικείμενο της προς έκδοση πράξης αφορά τομέα για τον οποίο η Ένωση έχει αποκλειστική εξωτερική αρμοδιότητα δυνάμει του άρθρου 3 παράγραφος 2 τελευταία φράση της ΣΛΕΕ, δεδομένου ότι οι προς έκδοση πράξεις ενδέχεται να επηρεάσουν κοινούς κανόνες ή να μεταβάλουν την εμβέλειά τους, και συγκεκριμένα:

— τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002²,

— τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2015/1998 της Επιτροπής, της 5ης Νοεμβρίου 2015, σχετικά με τον καθορισμό λεπτομερών μέτρων εφαρμογής των κοινών βασικών προτύπων ασφαλείας των αερομεταφορών από έκνομες ενέργειες³, και

— την εκτελεστική απόφαση C(2015)8005 της Επιτροπής, της 16ης Νοεμβρίου 2015, περί καθορισμού λεπτομερών μέτρων για την εφαρμογή κοινών βασικών προτύπων για την ασφάλεια της αεροπορίας από έκνομες ενέργειες, όπως αναφέρονται στο άρθρο 18 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008⁴.

3.2. Θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης

Έχοντας υπόψη τη σχετική ενωσιακή νομοθεσία, η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο Συμβούλιο του ΔΟΠΑ θα πρέπει να είναι η υποστήριξη των προτεινόμενων τροποποιήσεων του παραρτήματος 17.

Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις αποτελούν σημαντική πρόοδο και βελτίωση του υφιστάμενου κειμένου του παραρτήματος 17 δεδομένου ότι θα βελτιώσουν ορισμένα SARP και τους ορισμούς τους και θα έχουν ως αποτέλεσμα τη στενότερη ευθυγράμμιση ορισμένων πρακτικών με τις υφιστάμενες προσεγγίσεις στην Ένωση, ιδίως στον τομέα των ελέγχων και των ερευνών ασφαλείας αεροσκάφους.

Οι συγκεκριμένες προτεινόμενες τροποποιήσεις είναι οι εξής:

- Η προτεινόμενη τροποποίηση του ορισμού των «αρχών των ανθρώπινων παραγόντων» και της συνιστώμενης πρακτικής 2.5.2 αποσκοπεί στη διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής της υφιστάμενης συνιστώμενης πρακτικής 2.5.2, η οποία επί του παρόντος επικεντρώνεται στην τεχνολογική ανάπτυξη, διασφαλίζοντας ότι οι

¹ AS 8/2.1-25/95 Εμπιστευτικό.

² EE L 97 της 9.4.2008, σ. 72, [EUR-Lex - 02008R0300-20100201 - FR - EUR-Lex](#)

³ EE L 299 της 14.11.2015, σ. 1, [EUR-Lex - 02015R1998-20260101 - EL - EUR-Lex](#)

⁴ Δεν έχει δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα.

ανθρώπινοι παράγοντες λαμβάνονται επίσης υπόψη κατά την ανάπτυξη και την εφαρμογή πολιτικών, διεργασιών και διαδικασιών. Αναγνωρίζει ότι το προσωπικό ασφαλείας μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο μέσω των ενεργειών και των συμπεριφορών του για τη διασφάλιση αποτελεσματικής και βιώσιμης ασφάλειας. Κατά συνέπεια, προτείνεται να διαγραφεί ο ορισμός των «επιδόσεων του ανθρώπινου δυναμικού» δεδομένου ότι, με τον νέο ορισμό των «ανθρώπινων παραγόντων», δεν υπάρχει πλέον ανάγκη για έναν τέτοιο όρο στο παράρτημα 17.

- Οι προτεινόμενοι νέοι ορισμοί των «μετεπιβιβαζόμενων επιβατών και μεταφορτωνόμενων αποσκευών» και των «διερχόμενων επιβατών και αποσκευών» αποσκοπούν στην ευθυγράμμισή τους με τους σχετικούς ορισμούς που χρησιμοποιούνται στο *εγχειρίδιο αεροπορικής ασφάλειας* του ΔΟΠΑ και, ως εκ τούτου, θα διασφαλίσουν τη συνοχή της ορολογίας σε όλα τα έγγραφα του ΔΟΠΑ, καθώς και τη συνεπή ερμηνεία των σχετικών προτύπων.
- Στο παράρτημα 17, το πρότυπο 4.4.3 σχετικά με τον έλεγχο ασφαλείας των μετεπιβιβαζόμενων επιβατών και των χειραποσκευών τους, και το πρότυπο 4.5.5 σχετικά με τον έλεγχο ασφαλείας των μεταφορτωνόμενων παραδιδόμενων αποσκευών προβλέπουν τη δυνατότητα αποφυγής του ελέγχου ασφαλείας βάσει ρύθμισης ενιαίας ασφάλειας (One-Stop Security, στο εξής: OSS) μεταξύ δύο ή περισσότερων κρατών. Ωστόσο, δεν υπάρχει παρόμοια διάταξη για το πρότυπο 4.3.1 σχετικά με τους ελέγχους και τις έρευνες ασφαλείας αεροσκάφους. Δεδομένου ότι το πρότυπο 4.3.1 δεν προβλέπει τη δυνατότητα μη διενέργειας ελέγχου ή έρευνας ασφαλείας αεροσκάφους με τη χρήση ρύθμισης OSS, το πρότυπο θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να καταστεί δυνατή η απαλλαγή από την απαίτηση ελέγχου ή έρευνας εάν έχει θεσπιστεί ένα αξιόπιστο σύστημα OSS. Με την παρούσα προτεινόμενη τροποποίηση αναμένεται να αποφευχθεί η έκδοση πορισμάτων ελέγχων του ΔΟΠΑ σε κράτη που εφαρμόζουν ήδη αποτελεσματικές ρυθμίσεις OSS οι οποίες εκτείνονται στους ελέγχους και τις έρευνες ασφαλείας αεροσκαφών και, ως εκ τούτου, είναι ιδιαίτερα σημαντικές για την καλύτερη αναγνώριση του εσωτερικού συστήματος OSS της Ένωσης σε αυτούς τους σημαντικούς τομείς.

Επομένως, η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης, εφόσον το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ εγκρίνει χωρίς ουσιαστικές αλλαγές τις προτεινόμενες τροποποιήσεις του παραρτήματος 17, θα πρέπει να είναι η μη εναντίωση και η συμμόρφωση με τα εγκριθέντα μέτρα, σε απάντηση στην αντίστοιχη επιστολή του ΔΟΠΑ προς τα κράτη. Σε περίπτωση που η νομοθεσία της Ένωσης παρεκκλίνει από τα νεοθεσπισθέντα πρότυπα του ΔΟΠΑ μετά την προβλεπόμενη ημερομηνία εφαρμογής των εν λόγω προτύπων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να κοινοποιήσουν στον ΔΟΠΑ τη θέση της Ένωσης σχετικά με τις διαφορές ως προς τα συγκεκριμένα πρότυπα, βάσει προπαρασκευαστικού εγγράφου το οποίο υποβάλλεται εγκαίρως από την Επιτροπή στο Συμβούλιο προς συζήτηση και έγκριση και στο οποίο περιγράφονται λεπτομερώς οι διαφορές και ο χρόνος που απαιτείται για την ολοκλήρωση της εφαρμογής.

4. ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΜΕ ΑΛΛΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΈΝΩΣΗΣ

Η προτεινόμενη απόφαση συνάδει με άλλες πολιτικές της Ένωσης και τις συμπληρώνει, ιδίως όσον αφορά τις μεταφορές.

5. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ

5.1. Διαδικαστική νομική βάση

5.1.1. Αρχές

Το άρθρο 218 παράγραφος 9 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: 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 εκάστοτε όργανο. Περιλαμβάνει επίσης τις πράξεις που δεν έχουν μεν δεσμευτική ισχύ βάσει του διεθνούς δικαίου, αλλά «επηρεάζουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο των ρυθμίσεων που θεσπίζει ο νομοθέτης της Ένωσης»⁶.

5.1.2 Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

Το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ είναι όργανο που έχει συσταθεί με συμφωνία, συγκεκριμένα με τη σύμβαση του Σικάγου.

Οι προς έκδοση πράξεις παράγουν έννομα αποτελέσματα για τους σκοπούς του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ. Σύμφωνα με το άρθρο 54 της σύμβασης του Σικάγου, το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ εκδίδει SARP, που έχουν οριστεί ως παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου. Τα εν λόγω SARP είναι δεσμευτικά βάσει του διεθνούς δικαίου σύμφωνα με το άρθρο 90 της σύμβασης του Σικάγου, στον βαθμό που καθίστανται δεσμευτικά για όλα τα συμβαλλόμενα μέρη του ΔΟΠΑ, εκτός εάν η πλειονότητα αυτών διατυπώσει τη διαφωνία της με το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ.

Επιπλέον, επειδή οι προς έκδοση πράξεις ενδέχεται να οδηγήσουν σε τροποποιήσεις, είναι ικανές να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο της ενωσιακής νομοθεσίας, και συγκεκριμένα τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 300/2008, τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 2015/1998 της Επιτροπής και την εκτελεστική απόφαση C(2015)8005 της Επιτροπής, στον βαθμό που παραπέμπουν ρητά στο παράρτημα 17 της σύμβασης του Σικάγου.

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

Επομένως, η λήψη θέσης της Ένωσης όσον αφορά τις εν λόγω κοινοποιήσεις εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.

5.2. Ουσιαστική νομική βάση

5.2.1 Αρχή

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.

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 πράξης που εγκρίθηκε σε σχέση με 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.

5.2.2 Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

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

Σύμφωνα με το άρθρο 91 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η Ευρωπαϊκή Ένωση θεσπίζει α) κοινούς κανόνες εφαρμοστέους στις διεθνείς μεταφορές που εκτελούνται από ή προς την επικράτεια ενός κράτους μέλους ή που διέρχονται από την επικράτεια ενός ή περισσότερων κρατών μελών, β) τους όρους υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές μεταφορές ενός κράτους μέλους μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σ' αυτό, γ) μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών, δ) κάθε άλλη χρήσιμη διάταξη.

Η ουσιαστική νομική βάση της προτεινόμενης απόφασης είναι το άρθρο 100 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.

5.3. 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

σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη 238η σύνοδο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) όσον αφορά την προβλεπόμενη τροποποίηση 19 του παραρτήματος 17 — Ασφάλεια της 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 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) Όλα 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 στο Συμβούλιο του ΔΟΠΑ.
- (3) Δυνάμει του άρθρου 54 της σύμβασης του Σικάγου, το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ μπορεί να εκδίδει διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές (SARP).
- (4) Τα SARP που αφορούν την ασφάλεια της αεροπορίας εγκρίθηκαν ως παράρτημα 17 της σύμβασης του Σικάγου από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ.
- (5) Το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, κατά τη 238η σύνοδό του, πρόκειται να εγκρίνει ορισμένες τροποποιήσεις του παραρτήματος 17 της σύμβασης του Σικάγου. Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις αποτελούν σημαντική πρόοδο και βελτίωση του υφιστάμενου κειμένου του παραρτήματος 17 δεδομένου ότι θα βελτιώσουν ορισμένα SARP και τους ορισμούς τους και θα έχουν ως αποτέλεσμα τη στενότερη ευθυγράμμιση ορισμένων πρακτικών με τις υφιστάμενες προσεγγίσεις στην Ένωση, ιδίως στον τομέα των ελέγχων και των ερευνών ασφαλείας αεροσκάφους.
- (6) Είναι σκόπιμο να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, δεδομένου ότι οι προτεινόμενες τροποποιήσεις παράγουν έννομα αποτελέσματα, καθώς είναι δεσμευτικές βάσει του διεθνούς δικαίου και ικανές να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο της ενωσιακής νομοθεσίας, και συγκεκριμένα τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 300/2008⁷, τον

⁷ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 (ΕΕ L 97 της 9.4.2008, σ. 72).

εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 2015/1998 της Επιτροπής⁸ και την εκτελεστική απόφαση C(2015)8005 της Επιτροπής⁹.

- (7) Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης θα πρέπει να είναι η υποστήριξη της προτεινόμενης τροποποίησης 19 του παραρτήματος 17 της σύμβασης του Σικάγου.
- (8) Η θέση της Ένωσης θα πρέπει να εκφραστεί από τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ, ενεργώντας από κοινού εξ ονόματος της Ένωσης.
- (9) Η θέση της Ένωσης μετά την έγκριση της προτεινόμενης τροποποίησης 19 του παραρτήματος 17 της σύμβασης του Σικάγου από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, που θα ανακοινωθεί από τον Γενικό Γραμματέα του ΔΟΠΑ μέσω διαδικασίας επιστολής του ΔΟΠΑ προς τα κράτη, θα πρέπει να είναι η μη εναντίωση και η συμμόρφωση με τις τροποποιήσεις. Σε περίπτωση που η νομοθεσία της Ένωσης παρεκκλίνει από τα νεοθεσπισθέντα SARP μετά την προβλεπόμενη ημερομηνία εφαρμογής τους, θα πρέπει να κοινοποιούνται στον ΔΟΠΑ τυχόν διαφορές με τα συγκεκριμένα SARP. Η θέση της Ένωσης ως προς τις εν λόγω διαφορές θα πρέπει να βασίζεται σε έγγραφο που υποβάλλεται από την Επιτροπή στο Συμβούλιο προς συζήτηση και έγκριση,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

- (1) Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης κατά τη 238η σύνοδο του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ, ή σε οποιαδήποτε επακόλουθη σύνοδο, όσον αφορά την τροποποίηση 19 του παραρτήματος 17 της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, είναι η υποστήριξη, στο σύνολό τους, των προτεινόμενων τροποποιήσεων.
- (2) Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης, εφόσον το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ εγκρίνει χωρίς ουσιαστικές αλλαγές την αναφερόμενη στην παράγραφο 1 προτεινόμενη τροποποίηση 19 του παραρτήματος 17 της σύμβασης του Σικάγου, είναι η μη εναντίωση και η κοινοποίηση της συμμόρφωσης με το εγκριθέν μέτρο σε απάντηση στην αντίστοιχη επιστολή του ΔΟΠΑ προς τα κράτη. Σε περίπτωση που η νομοθεσία της Ένωσης παρεκκλίνει από τα νεοθεσπισθέντα διεθνή πρότυπα μετά την προβλεπόμενη ημερομηνία εφαρμογής τους, θα πρέπει να κοινοποιούνται στον ΔΟΠΑ τυχόν διαφορές με τα συγκεκριμένα διεθνή πρότυπα σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου.

Στην περίπτωση που η νομοθεσία της Ένωσης διαφέρει από τα πρότυπα που περιλαμβάνονται στο παράρτημα 17 της σύμβασης του Σικάγου, η Επιτροπή υποβάλλει στο Συμβούλιο προς συζήτηση και έγκριση, εγκαίρως και τουλάχιστον δύο μήνες πριν από την προθεσμία που ορίζεται από τον ΔΟΠΑ για την κοινοποίηση

⁸ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/1998 της Επιτροπής, της 5ης Νοεμβρίου 2015, σχετικά με τον καθορισμό λεπτομερών μέτρων εφαρμογής των κοινών βασικών προτύπων ασφάλειας των αερομεταφορών από έκνομες ενέργειες (ΕΕ L 299 της 14.11.2015, σ. 1).

⁹ Εκτελεστική απόφαση C(2015) 8005 της Επιτροπής, της 16ης Νοεμβρίου 2015, περί καθορισμού λεπτομερών μέτρων για την εφαρμογή κοινών βασικών προτύπων για την ασφάλεια της αεροπορίας από έκνομες ενέργειες, με πληροφορίες που προβλέπονται στο άρθρο 18 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008 (δεν έχει δημοσιευτεί στην ΕΕ).

των διαφορών, προπαρασκευαστικό έγγραφο στο οποίο καθορίζεται η θέση της Ένωσης για τις λεπτομερείς διαφορές που πρέπει να κοινοποιηθούν στον ΔΟΠΑ από τα κράτη μέλη εξ ονόματος της Ένωσης.

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, ενεργούντα από κοινού προς το συμφέρον της Ένωσης.

Η θέση που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 εκφράζεται από όλα τα κράτη μέλη της Ένωσης, ενεργούντα από κοινού προς το συμφέρον της Ένωσης.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

*Για το Συμβούλιο
Ο/Η Πρόεδρος*