ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2023/746 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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

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, η οποία υπεγράφη στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944 (η «σύμβαση του Σικάγου»), τέθηκε σε ισχύ στις 4 Απριλίου 1947. Με αυτήν ιδρύθηκε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας («ΔΟΠΑ») και ρυθμίζονται οι διεθνείς αεροπορικές μεταφορές.

(2) Τα κράτη μέλη είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης του Σικάγου και συμβαλλόμενα κράτη του ΔΟΠΑ, ενώ η Ένωση έχει καθεστώς παρατηρητή σε ορισμένα όργανα του ΔΟΠΑ.

(3) Δυνάμει του άρθρου 54 στοιχείο ιβ) της σύμβασης του Σικάγου, το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ («Συμβούλιο του ΔΟΠΑ») μπορεί να εγκρίνει διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές («ΠΣΠ») για την πολιτική αεροπορία και να χαρακτηρίζει τα εν λόγω ΠΣΠ ως παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου («παραρτήματα του ΔΟΠΑ»).

(4) Δυνάμει του άρθρου 90 της σύμβασης του Σικάγου, κάθε παράρτημα του ΔΟΠΑ ή κάθε τροποποίηση παραρτήματος του ΔΟΠΑ αρχίζει να ισχύει εντός τριών μηνών από την υποβολή του/της στα συμβαλλόμενα κράτη του ΔΟΠΑ ή κατά τη λήξη τυχόν μεγαλύτερης προθεσμίας που ορίζει το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, εκτός εάν η πλειονότητα των συμβαλλόμενων κρατών του ΔΟΠΑ κοινοποιήσει εν τω μεταξύ τη μη αποδοχή της. Τα διεθνή πρότυπα, αφού εγκριθούν από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ και τεθούν σε ισχύ, είναι δεσμευτικά για όλα τα συμβαλλόμενα κράτη του ΔΟΠΑ, συμπεριλαμβανομένου του συνόλου των κρατών μελών της Ένωσης, σύμφωνα με τη σύμβαση του Σικάγου και εντός των ορίων που καθορίζονται σε αυτήν, ιδίως στα άρθρα 37 και 38.

(5) Δυνάμει του άρθρου 38 της σύμβασης του Σικάγου, κάθε συμβαλλόμενο κράτος του ΔΟΠΑ το οποίο κρίνει ανέφικτο να συμμορφωθεί, από κάθε άποψη, με οποιοδήποτε διεθνές πρότυπο ή να εναρμονίσει πλήρως τους κανονισμούς ή τις πρακτικές του με οποιοδήποτε διεθνές 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 διεθνές πρότυπο, οφείλει να κοινοποιεί χωρίς καθυστέρηση στον ΔΟΠΑ τις διαφορές μεταξύ των δικών του κανονισμών ή πρακτικών και εκείνων που υπαγορεύει το διεθνές πρότυπο. Στην περίπτωση τροποποιήσεων διεθνών προτύπων, κάθε κράτος το οποίο δεν επιφέρει τις κατάλληλες τροποποιήσεις στους δικούς του κανονισμούς ή τις δικές του πρακτικές πρέπει να ενημερώσει τον ΔΟΠΑ εντός εξήντα ημερών από την έγκριση της τροποποίησης του διεθνούς προτύπου ή να αναφέρει τη δράση που προτίθεται να αναλάβει.

(6) Οι εσωτερικοί κανόνες του ΔΟΠΑ, ιδίως δε αυτοί που συντελούν ώστε οι πλέον πρόσφατες εκδόσεις εγγράφων για αποφάσεις σχετικά με νέα ΠΣΠ ή με τροποποιήσεις των ΠΣΠ να καθίστανται διαθέσιμες στο Συμβούλιο του ΔΟΠΑ με καθυστέρηση, οι προθεσμίες που ορίζει ο ΔΟΠΑ για την κοινοποίηση, από τα συμβαλλόμενα κράτη του ΔΟΠΑ, διαφορών σε σχέση με τα διεθνή πρότυπα, καθώς και ο μεγάλος αριθμός των διαφορών στους τομείς της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, της διαχείρισης της αεροναυτιλίας και της εναέριας κυκλοφορίας που πρέπει να κοινοποιούνται ετησίως, δυσχεραίνουν τον έγκαιρο καθορισμό της θέσης που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης με απόφαση του Συμβουλίου βάσει του άρθρου 218 παράγραφος 9 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την έγκριση νέων ΠΣΠ ή τροποποιήσεων των ΠΣΠ ή για την κοινοποίηση κάθε διαφοράς.

(7) Ως εκ τούτου, ενδείκνυται να θεσπιστούν κριτήρια και διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται για τον καθορισμό της θέσης που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης για την έγκριση ΠΣΠ ή τροποποιήσεων των ΠΣΠ, εφόσον τα εν λόγω ΠΣΠ είναι ικανά να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο του δικαίου της Ένωσης στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, καθώς και για αποφάσεις αποδοχής ή μη αποδοχής των ΠΣΠ δυνάμει του άρθρου 90 της σύμβασης του Σικάγου και για την κοινοποίηση διαφορών σε σχέση με τα διεθνή πρότυπα δυνάμει του άρθρου 38 της σύμβασης του Σικάγου.

(8) Δεδομένης της ιδιαιτερότητας που έχουν η ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας και η διαχείριση της αεροναυτιλίας και της εναέριας κυκλοφορίας σε σύγκριση με τους άλλους τομείς αρμοδιότητας του ΔΟΠΑ, ιδίως δε του υψηλού αριθμού ΠΣΠ που εγκρίνονται ετησίως σε αυτούς τους τομείς από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ και του αριθμού των διαφορών που πρέπει να κοινοποιούνται ετησίως, η παρούσα απόφαση θα πρέπει να αφορά αποκλειστικά την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας και τη διαχείριση της αεροναυτιλίας και της εναέριας κυκλοφορίας, με σκοπό τον εξορθολογισμό των διαδικασιών για τον ταχύ καθορισμό της θέσης που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης για την έγκριση νέων ΠΣΠ και τροποποιήσεων των ΠΣΠ, τη λήψη των αποφάσεων αποδοχής ή μη αποδοχής των ΠΣΠ ή των τροποποιήσεων των ΠΣΠ που έχει εγκρίνει το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ και τη διεκπεραίωση των πολυάριθμων κοινοποιήσεων με αποτελεσματικό τρόπο.

(9) Τα ΠΣΠ που εγκρίνονται από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ στους τομείς της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και της διαχείρισης της αεροναυτιλίας και της εναέριας κυκλοφορίας μπορούν να αφορούν θέματα που εμπίπτουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Ένωσης και θα μπορούσαν να είναι ικανά να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο του δικαίου της Ένωσης. Ως εκ τούτου, ενδείκνυται, χάριν αποτελεσματικότητας, να θεσπιστούν με απόφαση τα κριτήρια και η διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται για τον καθορισμό της θέσης που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης όσον αφορά τα ΠΣΠ στους εν λόγω τομείς, χωρίς να θίγονται τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των κρατών μελών ως συμβαλλόμενων κρατών του ΔΟΠΑ βάσει της σύμβασης του Σικάγου. Σε επίπεδο ΔΟΠΑ, τα ΠΣΠ για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας και τη διαχείριση της αεροναυτιλίας και της εναέριας κυκλοφορίας περιλαμβάνονται κυρίως στα παραρτήματα 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 και 19 του ΔΟΠΑ.

(10) Σε επίπεδο Ένωσης, οι απαιτήσεις που περιλαμβάνονται στα ΠΣΠ για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας αποτυπώνονται κυρίως και αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 ([1]), στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 ([2]) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και στις εκτελεστικές και κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται

([1]) 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).

([2]) 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, σ. 15).

βάσει αυτών, ιδίως στους κανονισμούς (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 ([3]), (ΕΕ) αριθ. 748/2012 ([4]), (ΕΕ) αριθ. 965/2012 ([5]), (ΕΕ) αριθ. 139/2014 ([6]), (ΕΕ) αριθ. 452/2014 ([7]), (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 ([8]), (ΕΕ) 2015/640 ([9]) της Επιτροπής, στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/947 της Επιτροπής ([10]), στον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2019/945 της Επιτροπής ([11]) και στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2021/664 της Επιτροπής ([12]).

(11) Σε επίπεδο Ένωσης, οι απαιτήσεις που περιλαμβάνονται στα ΠΣΠ για τη διαχείριση της αεροναυτιλίας και της εναέριας κυκλοφορίας αποτυπώνονται κυρίως και αναφέρονται στους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 549/2004 ([13]), (ΕΚ) αριθ. 550/2004 ([14]), (ΕΚ) αριθ. 551/2004 ([15]) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και στις εκτελεστικές και κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτών, ιδίως στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 923/2012 της Επιτροπής ([16]), στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1332/2011 της Επιτροπής ([17]), στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/1048 της Επιτροπής ([18]) και στον κανονισμό (ΕΕ) 2015/340 της Επιτροπής ([19]).

([3]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής, της 3ης Νοεμβρίου 2011, για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά το ιπτάμενο προσωπικό πολιτικής αεροπορίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 311 της 25.11.2011, σ. 1).

([4]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής, της 3ης Αυγούστου 2012, σχετικά με τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής (ΕΕ L 224 της 21.8.2012, σ. 1).

([5]) 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).

([6]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 139/2014 της Επιτροπής, της 12ης Φεβρουαρίου 2014, για τη θέσπιση απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών για τα αεροδρόμια σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 44 της 14.2.2014, σ. 1).

([7]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 452/2014 της Επιτροπής, της 29ης Απριλίου 2014, για τον καθορισμό των τεχνικών απαιτήσεων και των διοικητικών διαδικασιών που αφορούν τις πτητικές λειτουργίες αερομεταφορέων τρίτων χωρών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 133 της 6.5.2014, σ. 12).

([8]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής, της 26ης Νοεμβρίου 2014, για τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα (ΕΕ L 362 της 17.12.2014, σ. 1).

([9]) Κανονισμός (ΕΕ) 2015/640 της Επιτροπής, της 23ης Απριλίου 2015, σχετικά με πρόσθετες προδιαγραφές αξιοπλοΐας για συγκεκριμένο τύπο πτητικών λειτουργιών και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 (ΕΕ L 106 της 24.4.2015, σ. 18).

([10]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/947 της Επιτροπής, της 24ης Μαΐου 2019, για τους κανόνες και τις διαδικασίες που διέπουν τη λειτουργία μη επανδρωμένων αεροσκαφών (ΕΕ L 152 της 11.6.2019, σ. 45).

([11]) Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2019/945 της Επιτροπής, της 12ης Μαρτίου 2019, για συστήματα μη επανδρωμένων αεροσκαφών και φορείς εκμετάλλευσης συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών τρίτων χωρών (ΕΕ L 152 της 11.6.2019, σ. 1).

([12]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2021/664 της Επιτροπής, της 22ας Απριλίου 2021, σχετικά με ένα κανονιστικό πλαίσιο για το U-space (ΕΕ L 139 της 23.4.2021, σ. 161).

([13]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός-πλαίσιο») (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1).

([14]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών») (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 10).

([15]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για τον εναέριο χώρο») (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 20).

([16]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 923/2012 της Επιτροπής, της 26ης Σεπτεμβρίου 2012, για καθορισμό των κοινών κανόνων αέρος και των επιχειρησιακών διατάξεων σχετικά με τις υπηρεσίες και τις διαδικασίες αεροναυτιλίας και την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1035/2011 και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1265/2007, (ΕΚ) αριθ. 1794/2006, (ΕΚ) αριθ. 730/2006, (ΕΚ) αριθ. 1033/2006 και (ΕΕ) αριθ. 255/2010 (ΕΕ L 281 της 13.10.2012, σ. 1).

([17]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1332/2011 της Επιτροπής, της 16ης Δεκεμβρίου 2011, σχετικά με τη θέσπιση κοινών απαιτήσεων για τη χρήση του εναέριου χώρου και για τις επιχειρησιακές διαδικασίες αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ΕΕ L 336 της 20.12.2011, σ. 20).

([18]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/1048 της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2018, σχετικά με τον καθορισμό απαιτήσεων για τη χρήση του εναέριου χώρου και διαδικασιών λειτουργίας για την πλοήγηση βάσει επιδόσεων (ΕΕ L 189 της 26.7.2018, σ. 3).

([19]) Κανονισμός (ΕΕ) 2015/340 της Επιτροπής, της 20ής Φεβρουαρίου 2015, για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις άδειες και τα πιστοποιητικά ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012 της Επιτροπής και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 805/2011 της Επιτροπής (ΕΕ L 63 της 6.3.2015, σ. 1).

(12) Η παρούσα απόφαση θα πρέπει να αφορά μόνο τις θέσεις που πρέπει να λαμβάνονται εξ ονόματος της Ένωσης στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ σε τομείς αποκλειστικής αρμοδιότητας της Ένωσης. Η παρούσα απόφαση δεν θίγει τη δυνατότητα του Συμβουλίου να εκδίδει, κατόπιν πρότασης της Επιτροπής, αποφάσεις βάσει του άρθρου 218 παράγραφος 9 ΣΛΕΕ για τον καθορισμό της θέσης που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ, ιδίως σε τομείς που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας απόφασης, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων στις οποίες δεν έχει ακόμη ασκηθεί η συντρέχουσα αρμοδιότητα της Ένωσης.

(13) Εκτός από ειδικές περιπτώσεις που αφορούν την κοινοποίηση ορισμένων διαφορών που απορρέουν από τη θέσπιση εθνικών μέτρων δυνάμει του άρθρου 71 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης θα πρέπει να βασίζεται σε έγγραφο που υποβάλλει εγκαίρως η Επιτροπή στο Συμβούλιο προς συζήτηση και έγκριση. Η Επιτροπή θα πρέπει να επιδιώκει να ξεκινά την εκπόνηση του εν λόγω εγγράφου το συντομότερο δυνατόν, ώστε να υπάρχει επαρκής χρόνος για τη σχετική προετοιμασία, συμπεριλαμβανομένης τυχόν κατάλληλης διαβούλευσης που θα διεξαχθεί σε επίπεδο εμπειρογνωμόνων. Το έγγραφο της Επιτροπής θα πρέπει, όπου απαιτείται και βάσει κατά περίπτωση εξέτασης, να αναφέρει εάν θα πρέπει να παρέχεται ευελιξία στα κράτη μέλη όσον αφορά την έγκριση νέων ΠΣΠ ή τροποποιήσεων των ΠΣΠ από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ και, στις περιπτώσεις αυτές, την έκταση της εν λόγω ευελιξίας και τις προϋποθέσεις για τη συμφωνία επ' αυτών ή όσον αφορά τη μορφή της κοινοποίησης των εν λόγω διαφορών. Όπου απαιτείται από τον ΔΟΠΑ, η κοινοποίηση των διαφορών θα πρέπει να ακολουθεί το μορφότυπο που ορίζεται από τον ΔΟΠΑ στο σύστημα ηλεκτρονικής υποβολής διαφορών (Electronic Filing of Differences).

Σε περίπτωση που, δυνάμει της παρούσας απόφασης, η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης καθορίζεται σε έγγραφο που υποβάλλει η Επιτροπή στο Συμβούλιο προς συζήτηση και έγκριση, στο εν λόγω έγγραφο θα πρέπει να αναφέρεται, όπου απαιτείται και βάσει κατά περίπτωση εξέτασης, εάν θα πρέπει να παρέχεται ευελιξία στα κράτη μέλη όσον αφορά τη μορφή της κοινοποίησης των εν λόγω διαφορών. Επιπλέον, η Επιτροπή θα πρέπει να επιδιώκει να ξεκινά την εκπόνηση του εν λόγω εγγράφου το συντομότερο δυνατόν, ώστε να υπάρχει επαρκής χρόνος για τη σχετική προετοιμασία, συμπεριλαμβανομένης τυχόν κατάλληλης διαβούλευσης που θα διεξαχθεί σε επίπεδο εμπειρογνωμόνων.

(14) Όσον αφορά την έγκριση νέων ΠΣΠ ή τροποποιήσεων ΠΣΠ και αποφάσεων αποδοχής ή μη αποδοχής ΠΣΠ ή τροποποιήσεων ΠΣΠ που έχει εγκρίνει το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, το έγγραφο που υποβάλλει η Επιτροπή θα πρέπει να βασίζεται στους στόχους και τις κατευθυντήριες αρχές που καθορίζονται στο παράρτημα και θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη το υλικό που παρέχει ο ΔΟΠΑ πριν από τυχόν συζητήσεις σχετικά με νέα ΠΣΠ ή τροποποιήσεις των ΠΣΠ στο Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, καθώς και τις πληροφορίες που παρέχει ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA) σύμφωνα με το άρθρο 90 παράγραφοι 1 και 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, κατά περίπτωση.

(15) Η θέση όσον αφορά την έγκριση νέων ΠΣΠ ή τροποποιήσεων ΠΣΠ από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ θα πρέπει να διατυπώνεται από τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ, τα οποία ενεργούν από κοινού προς το συμφέρον της Ένωσης.

(16) Η θέση όσον αφορά αποφάσεις αποδοχής ή μη αποδοχής νέων ΠΣΠ ή τροποποιήσεων ΠΣΠ που έχει εγκρίνει το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ θα πρέπει να διατυπώνεται από τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη του ΔΟΠΑ, τα οποία ενεργούν από κοινού προς το συμφέρον της Ένωσης.

(17) Διαφορές σε σχέση με τα εγκεκριμένα διεθνή πρότυπα, οι οποίες πρέπει να κοινοποιούνται στον ΔΟΠΑ, θα πρέπει να βασίζονται ιδίως στις πληροφορίες που παρέχει ο EASA σύμφωνα με το άρθρο 90 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, κατά περίπτωση.

(18) Διαφορές σε σχέση με τα διεθνή πρότυπα που έχει εγκρίνει το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ μπορούν να απορρέουν από το δίκαιο της Ένωσης λόγω της έκδοσης νέου ή τροποποιημένου διεθνούς προτύπου από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ ή λόγω αλλαγής στο δίκαιο της Ένωσης. Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης όσον αφορά τις διαφορές αυτές θα πρέπει να βασίζεται σε έγγραφο που υποβάλλει εγκαίρως η Επιτροπή στο Συμβούλιο προς συζήτηση και έγκριση.

(19) Διαφορές σε σχέση μετα διεθνή πρότυπα που έχει εγκρίνει το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ μπορούν επίσης να απορρέουν από εθνικά μέτρα που έχουν θεσπιστεί δυνάμει του άρθρου 71 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 σε περίπτωση έκτακτων απρόβλεπτων περιστάσεων, εφόσον τα εν λόγω μέτρα διαφέρουν από τα διεθνή πρότυπα και επομένως καθιστούν αναγκαία την κοινοποίηση των διαφορών στον ΔΟΠΑ δυνάμει του άρθρου 38 της σύμβασης του Σικάγου. Για τον λόγο αυτό, ενδείκνυται επίσης να καθοριστούν στην παρούσα απόφαση τα κριτήρια και η διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται για τον εντοπισμό των εν λόγω διαφορών. Η εν λόγω διαδικασία θα πρέπει να εξαρτάται από το πεδίο εφαρμογής και τη διάρκεια ισχύος των εθνικών μέτρων που θεσπίζονται, ενώ θα πρέπει να παρέχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να συμμορφώνονται προς τις διεθνείς υποχρεώσεις τους βάσει του άρθρου 38 της σύμβασης του Σικάγου χωρίς καθυστέρηση. Η εν λόγω διαδικασία δεν θα πρέπει να θίγει τους όρους και τη διαδικασία που καθορίζονται στο άρθρο 71 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

(20) Η θέση όσον αφορά τις διαφορές σε σχέση με τα τα εγκεκριμένα διεθνή πρότυπα οι οποίες πρέπει να κοινοποιούνται στον ΔΟΠΑ θα πρέπει να διατυπώνεται από τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη του ΔΟΠΑ, τα οποία ενεργούν από κοινού προς το συμφέρον της Ένωσης.

(21) Η εφαρμογή της παρούσας απόφασης δεν θα πρέπει να συνεπάγεται παραβίαση των υποχρεώσεων των κρατών μελών που απορρέουν από το δίκαιο της Ένωσης ή των διεθνών υποχρεώσεών τους που απορρέουν από τη σύμβαση του Σικάγου.

(22) 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.

(23) Η παρούσα απόφαση θα πρέπει να εφαρμοστεί για περιορισμένο χρονικό διάστημα, και συγκεκριμένα μόνο έως και μετά τη λήξη της συνόδου του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ που θα ακολουθήσει την 42η συνέλευση του ΔΟΠΑ. Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει στο Συμβούλιο γραπτή αξιολόγηση της εφαρμογής της παρούσας απόφασης, η οποία θα χρησιμεύσει ως βάση για κάθε πιθανή παράταση ή τροποποίηση της παρούσας απόφασης.

(24) Ενδείκνυται να καθοριστούν τα κριτήρια και η διαδικασία για τον καθορισμό της θέσης που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ όσον αφορά την έγκριση ή την τροποποίηση διεθνών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών και την κοινοποίηση των διαφορών σε σχέση με τα εγκεκριμένα διεθνή πρότυπα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο πλαίσιο του Συμβούλιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (Συμβούλιο του ΔΟΠΑ), όταν το εν λόγω όργανο καλείται να εγκρίνει νέα διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές («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, 14, 15, 18 και 19 της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία («σύμβαση του Σικάγου»), εφόσον τα εν λόγω ΠΣΠ εμπίπτουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Ένωσης και παράγουν έννομα αποτελέσματα κατά την έννοια του άρθρου 218 παράγραφος 9 ΣΛΕΕ, καθορίζεται σύμφωνα με τα κριτήρια και τη διαδικασία που ορίζονται στο άρθρο 2 της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 2

1. Όταν το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ πρόκειται να εγκρίνει νέα ΠΣΠ ή τροποποιήσεις των ΠΣΠ 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 των ΠΣΠ, υποβάλλει στο Συμβούλιο, προς συζήτηση και έγκριση, έγγραφο στο οποίο παρουσιάζεται αναλυτικά το σχέδιο θέσης που προβλέπεται να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης. Κατ' εξαίρεση, σε περίπτωση επείγουσας έγκρισης νέων ΠΣΠ ή τροποποίησης, ή προσωρινής αναστολής της έναρξης ισχύος των ΠΣΠ ή

τροποποίησης, όταν το κείμενο του σχετικού σχεδίου ΠΣΠ ή τροποποιήσεων 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 εν λόγω τροποποιήσεις, η Επιτροπή καταβάλλει προσπάθειες ώστε να υποβάλει το έγγραφο στο Συμβούλιο χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και σε κάθε περίπτωση το αργότερο πέντε ημέρες μετά την παραλαβή του σχεδίου νέων ΠΣΠ ή του σχεδίου τροποποιήσεων από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας («ΔΟΠΑ»),

β) σε εύθετο χρόνο και τουλάχιστον έναν μήνα πριν από τη λήξη της προθεσμίας που έχει ορίσει ο ΔΟΠΑ για την καταχώριση μη αποδοχής από τα συμβαλλόμενα κράτη δυνάμει του άρθρου 90 της σύμβασης του Σικάγου, υποβάλλει στο Συμβούλιο, προς συζήτηση και έγκριση, έγγραφο στο οποίο καθορίζεται το σχέδιο θέσης που προβλέπεται να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης.

Κατά περίπτωση, η θέση που αναφέρεται στο στοιχείο β) του πρώτου εδαφίου μπορεί να περιλαμβάνεται στο έγγραφο που υποβάλλεται στο Συμβούλιο δυνάμει του στοιχείο α) του πρώτου εδαφίου.

2. Τα έγγραφα που υποβάλλει η Επιτροπή δυνάμει της παραγράφου 1 στοιχεία α) και β) βασίζονται στους στόχους και τις κατευθυντήριες γραμμές που καθορίζονται στο παράρτημα και λαμβάνουν υπόψη όλες τις σχετικές πληροφορίες και το υλικό που παρέχει ο ΔΟΠΑ πριν από τυχόν συζητήσεις και, όπου αρμόζει, τις πληροφορίες που παρέχει ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA) σύμφωνα με το άρθρο 90 παράγραφοι 1 και 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, κατά περίπτωση.

3. Ήσσονος σημασίας, μη ουσιώδεις αλλαγές στη θέση που έχει εγκρίνει το Συμβούλιο δυνάμει της παραγράφου 1 στοιχείο α) μπορούν να συμφωνηθούν επιτόπου, βάσει των εξελίξεων κατά τη σύνοδο του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ, από τα κράτη μέλη σε συνεννόηση με τον/την εκπρόσωπο της Επιτροπής, σύμφωνα με την αρχή της καλόπιστης συνεργασίας που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 3 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Στα έγγραφοα για τον καθορισμό της θέσης που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης σύμφωνα με την παράγραφο 1 στοιχείο α) ορίζεται αν μπορούν να συμφωνηθούν επιτόπου τυχόν περαιτέρω προσαρμογές της εν λόγω θέσης, βάσει των εξελίξεων κατά τη σύνοδο του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ. Οι προσαρμογές αυτές δεν επηρεάζουν την ουσία και τον σκοπό της θέσης.

4. Η θέση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 στοιχείο α) διατυπώνεται στο πλαίσιο του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ από τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ, τα οποία ενεργούν από κοινού προς το συμφέρον της Ένωσης.

Η θέση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 στοιχείο β) διατυπώνεται από όλα τα κράτη μέλη, τα οποία ενεργούν από κοινού προς το συμφέρον της Ένωσης.

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 διεθνή πρότυπα που περιέχονται στα παραρτήματα 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 και 19 της σύμβασης του Σικάγου, εφόσον τα εν λόγω διεθνή πρότυπα εμπίπτουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Ένωσης, καθορίζεται σύμφωνα με τα κριτήρια και τη διαδικασία που προβλέπονται στα άρθρα 4 και 5 της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 4

Όταν το δίκαιο της Ένωσης διαφέρει από τα διεθνή πρότυπα 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, 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 τα συμφέροντα της Ένωσης.

Άρθρο 5

1. Σε περίπτωση που κράτος μέλος θεσπίζει, σύμφωνα με το άρθρο 71 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, εθνικά μέτρα για τη χορήγηση εξαιρέσεων όσον αφορά μεμονωμένα φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή με συνολική διάρκεια που δεν υπερβαίνει τους οκτώ μήνες, και όταν τα εν λόγω εθνικά μέτρα διαφέρουν από τα διεθνή πρότυπα που αναφέρονται στο άρθρο 3 της παρούσας απόφασης και απαιτούν την κοινοποίηση διαφορών σε σχέση με τα εν λόγω πρότυπα σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου, το εν λόγω κράτος μέλος ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή για τυχόν διαφορά προς κοινοποίηση.

2. Όταν οι εξαιρέσεις που χορηγούνται σύμφωνα με το άρθρο 71 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 είναι γενικής εφαρμογής και η συνολική διάρκειά τους υπερβαίνει τους οκτώ μήνες, η Επιτροπή, το αργότερο δύο εβδομάδες αφότου το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος τής κοινοποίησε τις εν λόγω εξαιρέσεις σύμφωνα με το άρθρο 71 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 και, κατά περίπτωση, αφότου λάβει τη σύσταση του EASA σύμφωνα με το άρθρο 71 παράγραφος 2 του εν λόγω κανονισμού, υποβάλλει στο Συμβούλιο, προς συζήτηση και έγκριση, έγγραφο στο οποίο λαμβάνονται υπόψη οι πληροφορίες που παρέχει το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, καθώς και, κατά περίπτωση, οι πληροφορίες που παρέχει ο EASA δυνάμει του άρθρου 90 παράγραφος 4 του εν λόγω κανονισμού, και στο οποίο καθορίζονται λεπτομέρειες των διαφορών που πρέπει να κοινοποιηθούν στον ΔΟΠΑ.

Η θέση που πρέπει να ληφθεί σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο διατυπώνεται από τα κράτη μέλη που έχουν θεσπίσει εθνικά μέτρα δυνάμει του άρθρου 71 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, βάσει των οποίων καθίσταται υποχρεωτική η κοινοποίηση των διαφορών με γνώμονα το συμφέρον της Ένωσης.

Άρθρο 6

Η εφαρμογή της παρούσας απόφασης δεν συνεπάγεται παραβίαση των υποχρεώσεων των κρατών μελών που απορρέουν από το δίκαιο της Ένωσης ή από τη σύμβαση του Σικάγου.

Άρθρο 7

1. Η παρούσα απόφαση ισχύει έως τις 31 Νοεμβρίου 2025.

2. Η Επιτροπή υποβάλλει στο Συμβούλιο έκθεση στην οποία αναλύεται η εφαρμογή της παρούσας απόφασης, και ιδίως η αποτελεσματικότητά της και η συχνότητα χρήση της, τουλάχιστον τέσσερις μήνες πριν από την ημερομηνία λήξης της.

3. Έπειτα από πρόταση της Επιτροπής, το Συμβούλιο μπορεί να παρατείνει την εφαρμογή της παρούσας απόφασης ή να την τροποποιήσει με άλλον τρόπο.

Άρθρο 8

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την ημερομηνία της έκδοσής της.

Βρυξέλλες, 28 Μαρτίου 2023.

Για το Συμβούλιο
Η Πρόεδρος
E. BUSCH

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟ ΤΩΝ ΘΕΣΕΩΝ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΗΦΘΟΥΝ ΕΞ ΟΝΟΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Στόχοι

1. Προώθηση ενός ασφαλούς, αποτελεσματικού, αποδοτικού, ανοικτού και περιβαλλοντικά ορθού σύστημα αεροπορικών μεταφορών, σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής της 9ης Δεκεμβρίου 2020 με τίτλο «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα — οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος».

2. Προώθηση της ανάπτυξης περιφερειακής συνεργασίας και περιφερειακών αεροπορικών συστημάτων και στήριξη της αναγνώρισής τους από τον ΔΟΠΑ και τα συμβαλλόμενα κράτη, καθώς και της ένταξής τους στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ.

3. Προώθηση της ανάπτυξης κανόνων και πολιτικών που εγγυώνται την ασφάλεια των αεροπορικών μεταφορών και την κατάλληλη εποπτεία των κανόνων ασφαλείας, σύμφωνα με το κανονιστικό πλαίσιο της Ένωσης για την ασφάλεια της αεροπορίας, συμπεριλαμβανομένου του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 ([1]) και λαμβανομένης υπόψη της έκθεσης της Επιτροπής, της 17ης Οκτωβρίου 2022, για το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας.

4. Προώθηση της ανάπτυξης και της εγκατάστασης αποτελεσματικών, αποδοτικών και διαλειτουργικών συστημάτων αεροναυτιλίας, σύμφωνα με τους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 549/2004 ([2]), (ΕΚ) αριθ. 550/2004 ([3]) και (ΕΚ) αριθ. 551/2004 ([4]) και λαμβανομένων υπόψη του παγκόσμιου σχεδίου αεροναυτιλίας και των επικαιροποιήσεων των τμημάτων του αεροπορικού συστήματος (ASBU).

5. Συνέχιση της στήριξης, κατά περίπτωση και μέσω δραστηριοτήτων παροχής τεχνικής βοήθειας και ανάπτυξης ικανοτήτων, της ανάπτυξης ασφαλούς, αποτελεσματικού και περιβαλλοντικά ορθού παγκόσμιου συστήματος αεροπορικών μεταφορών σε όλα τα συμβαλλόμενα κράτη του ΔΟΠΑ, π.χ. μέσω έργων των μέσων εξωτερικής πολιτικής (FPI) της Ένωσης.

Κατευθυντήριες γραμμές

Τα κράτη μέλη, τα οποία ενεργούν από κοινού προς το συμφέρον της Ένωσης, επιδιώκουν να στηρίξουν τις ακόλουθες δράσεις του ΔΟΠΑ:

1. για τη διασφάλιση της ανάπτυξης κανόνων και πολιτικών που εγγυώνται ασφαλείς αεροπορικές μεταφορές και κατάλληλη εποπτεία των κανόνων ασφαλείας:

   α) στήριξη της ανάπτυξης και της εφαρμογής του παγκόσμιου σχεδίου ασφάλειας της αεροπορίας (GASP)·

   β) υποστήριξη της ανάπτυξης διεθνών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών («ΠΣΠ») για την πολιτική αεροπορία, που εγκρίνονται δυνάμει του άρθρου 37 και το άρθρο 54 στοιχείο ιβ) της σύμβασης του Σικάγου, ιδίως στις περιπτώσεις που είναι αναγκαία για την προστασία των επιβατών και την ασφάλεια των πτήσεων·

   γ) στήριξη της ανάπτυξης και της εφαρμογής περιφερειακών συστημάτων ασφάλειας της αεροπορίας και άλλων πλαισίων περιφερειακής συνεργασίας για την ασφάλεια μεταξύ των κρατών, καθώς και της ανάγκης καλύτερης ένταξής τους στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ·

([1]) 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).

([2]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός-πλαίσιο») (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1).

([3]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών») (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 10).

([4]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για τον εναέριο χώρο») (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 20).

2. για τη διασφάλιση της ανάπτυξης και της εγκατάστασης αποτελεσματικών, αποδοτικών και διαλειτουργικών συστημάτων αεροναυτιλίας:

   α) στήριξη της ανάπτυξης και της εφαρμογής του παγκόσμιου σχεδίου αεροναυτιλίας (GANP) και των οικείων διαδικασιών παρακολούθησης χρησιμοποιώντας κατάλληλους δείκτες μέτρησης των επιδόσεων·

   β) στήριξη της ανάπτυξης και της εφαρμογής προτύπων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM), της παγκόσμιας διαλειτουργικότητας των νέων τεχνολογιών και συστημάτων και του στενότερου συντονισμού των δραστηριοτήτων στο πλαίσιο της ATM, συμβάλλοντας παραδείγματος χάριν σε εργασίες για την ανάπτυξη της πρωτοβουλίας πλαισίου εμπιστοσύνης και άλλες συναφείς δραστηριότητες·

   γ) στήριξη της ανάπτυξης και της εφαρμογής κανόνων, πολιτικών και δράσεων στον τομέα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ATM/ANS), ιδίως σύμφωνα με το ψήφισμα A41-6, το ψήφισμα A41-7 και το ψήφισμα A41-8 που εγκρίθηκαν κατά την 41η σύνοδο της συνέλευσης·

3. για τη συνέχιση της στήριξης της ανάπτυξης ασφαλούς, αποτελεσματικού και περιβαλλοντικά ορθού παγκόσμιου συστήματος αεροπορικών μεταφορών σε όλα τα συμβαλλόμενα κράτη του ΔΟΠΑ:

   α) στήριξη της πρωτοβουλίας «καμία χώρα να μη μείνει πίσω»·

   β) στήριξη της συμβολής του αεροπορικού κλάδου στην ατζέντα των Ηνωμένων Εθνών για τη βιώσιμη ανάπτυξη με ορίζοντα το 2030·

   γ) στήριξη της συνέχισης, κατά περίπτωση, των δραστηριοτήτων παροχής τεχνικής βοήθειας και ανάπτυξης ικανοτήτων.