ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 9.10.2020
COM(2020) 649 final

2020/0290 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με 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, 3, 4, 6, μέρη I, II και III, 10, τόμοι I και II, 11, 14, τόμοι I και II, 15 και 16, τόμοι I, II και III, της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία και στο Συμβούλιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας σχετικά με την έγκριση των τροποποιήσεων 46 και 39 του παραρτήματος 6, μέρη I και II, αυτής της Σύμβασης, σχετικά με την αναβολή της μελλοντικής απαίτησης προμήθειας εικοσιπεντάωρου καταγραφέα συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης (CVR) για την αποφυγή ακούσιων συνεπειών λόγω της έκτακτης ανάγκης της νόσου 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 (ΔΟΠΑ) σχετικά με τις διαφορές που πρέπει να κοινοποιηθούν στον ΔΟΠΑ για τις ακόλουθες τροποποιήσεις των παραρτημάτων της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, τις οποίες ενέκρινε το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ στη 219η σύνοδό του και δημοσιεύτηκαν με:

- την επιστολή 20/19 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 176 του παραρτήματος 1

- την επιστολή 20/16 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 79 του παραρτήματος 3

- την επιστολή 20/23 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 61 του παραρτήματος 4

- την επιστολή 20/18 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 44 του παραρτήματος 6, μέρος I

- την επιστολή 20/31 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 37 του παραρτήματος 6, μέρος II

- την επιστολή 20/32 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 23 του παραρτήματος 6, μέρος III

- την επιστολή 20/20 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 92 του παραρτήματος 10, τόμος I

- την επιστολή 20/21 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 92 του παραρτήματος 10, τόμος II

- την επιστολή 20/39 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 52 του παραρτήματος 11

- την επιστολή 20/35 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 15 του παραρτήματος 14, τόμος I

- την επιστολή 20/22 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 9 του παραρτήματος 14, τόμος II

- την επιστολή 20/24 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 41 του παραρτήματος 15

- την επιστολή 20/28 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 13 του παραρτήματος 16, τόμος I

- την επιστολή 20/29 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 10 του παραρτήματος 16, τόμος II

- την επιστολή 20/30 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 1 του παραρτήματος 16, τόμος III

- τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης κατά τη 221η σύνοδο του Συμβουλίου της ΔΟΠΑ για την προβλεπόμενη έγκριση των τροποποιήσεων 46 και 39 του παραρτήματος 6, μέρη I και II σχετικά με την αναβολή της μελλοντικής απαίτησης προμήθειας εικοσιπεντάωρου καταγραφέα συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης (CVR), για την αποφυγή ακούσιων συνεπειών λόγω της έκτακτης ανάγκης της νόσου COVID-19·

– - τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης, αφού ο ΔΟΠΑ γνωστοποιήσει την έγκριση των τροποποιήσεων 46 και 39 του παραρτήματος 6, μέρη I και II με επιστολή προς τα κράτη, με την οποία καλούνται τα κράτη μέλη να εκφράσουν τις αντιρρήσεις τους, να κοινοποιήσουν τυχόν διαφορές ή να δηλώσουν τη συμμόρφωσή τους με το εκδιδόμενο μέτρο.

2. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

2.1. Η Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία

Σκοπός της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία (στο εξής: σύμβαση του Σικάγου) είναι η ρύθμιση των διεθνών αεροπορικών μεταφορών. Η σύμβαση του Σικάγου άρχισε να ισχύει στις 4 Απριλίου 1947 και με αυτήν ιδρύθηκε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας.

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

2.2. Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας

Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) είναι ειδικευμένος οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών. Σκοπός και στόχοι του Οργανισμού είναι η ανάπτυξη των αρχών και των τεχνικών της διεθνούς αεροναυτιλίας και η προώθηση του σχεδιασμού και της ανάπτυξης των διεθνών αεροπορικών μεταφορών.

Το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ είναι μόνιμο όργανο του ΔΟΠΑ, με μέλη 36 συμβαλλόμενα κράτη που εκλέγονται από τη συνέλευση του ΔΟΠΑ για περίοδο τριών ετών. Για την περίοδο 2019-2022, επτά κράτη μέλη της ΕΕ εκπροσωπούνται στο Συμβούλιο του ΔΟΠΑ.

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 με διεθνές πρότυπο, κοινοποιεί αμελλητί στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας τις διαφορές μεταξύ της οικείας πρακτικής και της πρακτικής που έχει θεσπιστεί με το διεθνές πρότυπο.

2.3. Οι πράξεις που εγκρίθηκαν κατά τη 219η σύνοδο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας και η σχέση τους με τους ισχύοντες κανόνες της Ένωσης

Κατά τη 219η σύνοδό του, το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ ενέκρινε τροποποιήσεις στα παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου, όπως αναφέρονται ανωτέρω στην ενότητα 1. Οι επιστολές του ΔΟΠΑ προς τα κράτη, με τις οποίες ενημερώνονται τα συμβαλλόμενα κράτη του ΔΟΠΑ σχετικά με την έγκριση των τροποποιήσεων, υπενθυμίζουν στα κράτη τις υποχρεώσεις τους, σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου, να κοινοποιούν στον ΔΟΠΑ τυχόν διαφορές που ενδέχεται να προκύψουν.

Ακολουθεί μια επισκόπηση των διαφόρων τροποποιήσεων των παραρτημάτων, όπως εγκρίθηκαν από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ κατά τη 219η σύνοδό του, ενώ περαιτέρω λεπτομέρειες παρατίθενται στο παράρτημα της απόφασης του Συμβουλίου.

2.3.1. Τροποποίηση 176 του παραρτήματος 1 σχετικά με την αδειοδότηση του προσωπικού

Η τροποποίηση 176 του παραρτήματος 1 του ΔΟΠΑ προκύπτει από συστάσεις που εκπονήθηκαν από την Ομάδα Δράσης για την Εκπαίδευση και την Αξιολόγηση με βάση τις Ικανότητες του ΔΟΠΑ (Competency-based Training and Assessment Task Force, CBTA-TF) και τη Γραμματεία του ΔΟΠΑ και αφορά την ευθυγράμμιση με την τροποποίηση 5 στις Διαδικασίες για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας - εκπαίδευση (PANS-TRG, Έγγρ. 9868)/ νέοι ορισμοί, επικαιροποιεί τις απαιτήσεις για τους συμβούλους πτητικών λειτουργιών/επιμελητές πτήσης, προβλέπει τροποποίηση των διατάξεων για αεροσκάφη με άντωση από συστήματα ισχύος και αναβολή της εφαρμογής τους και εισάγει διατάξεις για τον εκπαιδευτή πρακτικής εκπαίδευσης εναέριας κυκλοφορίας.

Οι τροποποιήσεις επηρεάζουν τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 για το πλήρωμα των αεροσκαφών[1], τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 για τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους[2] και τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/340 για τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας[3]. Οι τροποποιήσεις καλύπτονται ουσιαστικά από τη νομοθεσία της ΕΕ. Είναι απαραίτητο να γίνουν ορισμένες αλλαγές για την ευθυγράμμιση της διατύπωσης των ορισμών, ώστε να αντικατοπτρίζουν τις συντακτικές τροποποιήσεις και μια απαίτηση για την εποπτεία από κατάλληλο εκπαιδευτή ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας. Ο τελευταίος, καθώς και η μεταφορά ορισμένων ορισμών στους κανόνες της ΕΕ, απαιτεί την υποβολή διαφορών στον ΔΟΠΑ για περιορισμένο χρονικό διάστημα. Οι σχετικές τροποποιήσεις των κανόνων της ΕΕ προβλέπεται να πραγματοποιηθούν το 2020 και το 2021.

---

[1] 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).

[2] 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).

[3] 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 (ΕΕ L 63 της 6.3.2015, σ. 1.

2.3.2. Τροποποίηση 79 του παραρτήματος 3 σχετικά με τη Μετεωρολογική Υπηρεσία Διεθνούς Αεροναυτιλίας

Μετά την τροποποίηση 79 του παραρτήματος 3 του ΔΟΠΑ, ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 2017/373 της Επιτροπής[4] θα πρέπει να επικαιροποιηθεί.

Η συντριπτική πλειονότητα των τροποποιήσεων θεωρείται ότι έχει ελάχιστο αντίκτυπο στα ενδιαφερόμενα μέρη της ΕΕ και θα ωφελήσει γενικά την ασφάλεια και την αποτελεσματικότητα των λειτουργιών. Σε ορισμένες περιπτώσεις θα απαιτηθούν ενημερώσεις λογισμικού και οι εν λόγω ενημερώσεις θεωρούνται αναλογικές με τα αναμενόμενα οφέλη και διαχειρίσιμες. Ως εκ τούτου, αναμένεται ότι πολλές από τις τροποποιήσεις θα ενσωματωθούν χωρίς αλλαγή στους κανονισμούς της ΕΕ έως το τρίτο τρίμηνο του 2021, ακολουθώντας τις αντίστοιχες διαδικασίες που κίνησε ο EASA. Μέχρι την έγκριση αυτών των κανονιστικών αλλαγών, πολλές από τις τροποποιήσεις πρέπει να κοινοποιούνται ως διαφορά.

2.3.3 Τροποποίηση 61 του παραρτήματος 4 για τους αεροναυτικούς χάρτες

Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/373 της Επιτροπής, στο σημείο AIS.OR.325 «Αεροναυτικοί χάρτες», και ειδικότερα στο στοιχείο α) σημεία 2 και 3, απαιτεί από τον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών (AIS) να διασφαλίζει ότι, μεταξύ άλλων, ο χάρτης του αεροδρομίου/ελικοδρομίου και το διάγραμμα κίνησης εδάφους του αεροδρομίου, όπου διατίθενται, αποτελούν μέρος του εγχειριδίου αεροναυτικών πληροφοριών (AIP) ή παρέχονται χωριστά στους παραλήπτες του AIP. Το κανονιστικό πλαίσιο θα αλλάξει κατά τη διάρκεια του 2020 ώστε να λάβει υπόψη αυτήν την τροποποίηση. Κατά συνέπεια, δεν θα πρέπει να υπάρξουν διαφορές στις 4 Νοεμβρίου 2021 μεταξύ των κανονισμών ή/και πρακτικών της Ένωσης και των διατάξεων του παραρτήματος 4, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως και την τροποποίηση 61.

2.3.4. Τροποποίηση 44 του μέρους Ι του παραρτήματος 6 σχετικά με τις λειτουργίες αεροσκαφών – πτητικές λειτουργίες παντός καιρού

Μέχρι να πραγματοποιηθεί η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 ώστε να αντικατοπτρίζει την τροποποίηση 44 του μέρους Ι του παραρτήματος 6, οι διαφορές θα πρέπει να κοινοποιούνται σε σχέση με το πρότυπο 4.2.8.2 και τους ορισμούς. Σημειώνεται ότι τα κράτη μέλη θα έπρεπε να είχαν ήδη κοινοποιήσει μια διαφορά σε σχέση με το πρότυπο 4.2.8.1.1, καθώς ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 επιτρέπει επί του παρόντος μόνο επιχειρησιακές παρεκκλίσεις για απεικονιστές ορθής διόπτευσης (HUD) και προηγμένα οπτικά συστήματα (EVS)[5].

2.3.4.1. Εναρμόνιση όρων για εξουσιοδοτήσεις, αποδοχή και εγκρίσεις (authorizations, acceptance and approvals, AAA)

---

4 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, σ. 1).

5 Σε απάντηση στην τροποποίηση 38 του παραρτήματος 6, μέρος Ι, όπως ανακοινώθηκε με την επιστολή AN 11/1.3.27-14/9 προς τα κράτη.

Η παρούσα τροποποίηση απαιτεί την υποβολή διαφοράς, αν και τα κράτη μέλη θα έπρεπε ήδη να έχουν υποβάλει διαφορά έναντι των προτύπων και των συνιστώμενων πρακτικών (Standards and Recommended Practices, SARP) που σχετίζονται με τις λειτουργίες χρόνου διαφοροποίησης μεγάλων αποστάσεων (extended diversion time operations, EDTO), καθώς αυτή η έννοια δεν έχει ακόμη μεταφερθεί στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012[6] [αντί αυτού, χρησιμοποιείται ο όρος πτητικές λειτουργίες μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS)][7].

2.3.4.2. Άρθρο 83α

Η αλλαγή στο παράρτημα απαιτεί τη μεταφορά επί του αεροσκάφους επικυρωμένου πραγματικού αντιγράφου της περίληψης της συμφωνίας που συνάπτεται βάσει του άρθρου 83 *α* της σύμβασης του Σικάγου. Επιπλέον, το νέο προσάρτημα 10 του παραρτήματος 6 μέρος I εισάγει μια τυποποιημένη μορφή περίληψης της συμφωνίας. Περιέχει όλες τις σχετικές πληροφορίες που απαιτούνται και παρέχει ένα έντυπο που πρέπει να έχουν οι αερομεταφορείς για να το χρησιμοποιούν κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεων διαδρόμου ή άλλων δραστηριοτήτων επαλήθευσης, προκειμένου να περιορίζονται οι παρανοήσεις, όταν εφαρμόζεται μια συμφωνία βάσει του άρθρου 83*α* για το αεροσκάφος που επιθεωρείται. Απαιτεί επιπλέον η περίληψη της συμφωνίας να διαβιβάζεται στον ΔΟΠΑ, όταν υποβάλλεται για καταχώριση μια συμφωνία βάσει του άρθρου 83*α*.

Σύμφωνα με το νομικό πλαίσιο που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139[8] και τις εκτελεστικές και κατ' εξουσιοδότηση πράξεις του, η εκχώρηση των καθηκόντων του κράτους νηολόγησης (SoR) μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ πραγματοποιείται από το κανονιστικό σύστημα της ΕΕ με τρόπο που ανταποκρίνεται πλήρως στους στόχους του άρθρου 83*α* της σύμβασης του Σικάγου. Το σύστημα αυτό ισχύει για όλα τα αεροσκάφη που είναι νηολογημένα σε οποιοδήποτε κράτος μέλος της ΕΕ και τα οποία εκμεταλλεύεται ένας αερομεταφορέας που έχει την κύρια έδρα του σε άλλο κράτος μέλος της ΕΕ που εκπληρώνει τις αρμοδιότητες του κράτους του αερομεταφορέα.

Θεωρείται ότι τα πρόσφατα εγκριθέντα SARP θα δημιουργήσουν πρόσθετο διοικητικό φόρτο στους αερομεταφορείς για να επιλύσουν ένα ζήτημα (μη ασφάλειας) που αφορά τους επιθεωρητές διαδρόμου. Επιπλέον, ο ΔΟΠΑ τροποποιεί τους κανόνες καταχώρισης, ώστε να προβλέπουν την καταχώριση των συμφωνιών βάσει του άρθρου 83*α* μέσω ενός διαδραστικού διαδικτυακού συστήματος. Εάν υπάρχει δυνατότητα πρόσβασης σε ένα τέτοιο σύστημα παγκοσμίως, η απαίτηση μεταφοράς του εγγράφου επί του αεροσκάφους είναι ακόμη πιο αμφισβητήσιμη.

---

6 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).

7 Σε απάντηση στην τροποποίηση 38 του παραρτήματος 6, μέρος I, όπως ανακοινώθηκε με την επιστολή AN 11/1.3.27-14/9 προς τα κράτη.

8 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).

Δεν προβλέπεται τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με αυτό το συγκεκριμένο πρότυπο.

Επομένως, θα πρέπει να κοινοποιηθεί μια διαφορά με τα νέα SARP του ΔΟΠΑ.

2.3.4.3. Αξιόπιστη πηγή ισχύος για ελαφρείς καταγραφείς πτήσης

Οι καταγραφείς πτήσης με προστασία από συγκρούσεις [όπως οι καταγραφείς δεδομένων πτήσης (FDR) ή οι καταγραφείς συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης (CVR)] που είναι εγκατεστημένοι πρέπει να συνδέονται με ηλεκτρική ισχύ από πηγή που παρέχει τη μέγιστη αξιοπιστία για τη λειτουργία τους. Δεν υπάρχουν τέτοιες διατάξεις για τους ελαφρείς καταγραφείς πτήσης [όπως οι καταγραφείς ήχου στον θάλαμο διακυβέρνησης (CARS) ή τα συστήματα καταγραφής δεδομένων αεροσκαφών (ADRS)]. Θεσπίστηκε νέο πρότυπο που εφαρμόζεται στα αεροπλάνα με πρωτότυπο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας που εκδόθηκε μετά το 2016 (πρότυπο 1.6 του παραρτήματος 6 μέρος I προσάρτημα 8), το οποίο προβλέπει ότι οι ελαφρείς καταγραφείς πρέπει να συνδέονται με πηγή ισχύος που εξασφαλίζει τη σωστή και αξιόπιστη καταγραφή στο λειτουργικό τους περιβάλλον.

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 απαιτεί τη μεταφορά ελαφρού καταγραφέα πτήσεων για ορισμένες κατηγορίες ελαφρών αεροπλάνων που λειτουργούν για εμπορικές αεροπορικές μεταφορές (CAT), εάν για το σχετικό αεροσκάφος εκδίδεται για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (CofA) από τις 5 Σεπτεμβρίου 2022 και έπειτα (ανατρέξτε στο σημείο CAT.IDE.A.191 του παραρτήματος IV (μέρος CAT) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012). Εάν το νέο πρότυπο 1.6 του παραρτήματος 6 μέρος I προσάρτημα 8 μεταφερθεί στις απαιτήσεις της ΕΕ, θα εφαρμοζόταν μόνο σε αυτές τις κατηγορίες ελαφρών αεροπλάνων, εκτός εάν περαιτέρω αξιολόγηση της μεταφοράς αυτού του προτύπου στους κανόνες της ΕΕ και επέκταση του εύρους εφαρμογής αποδεικνυόταν επωφελής για την ασφάλεια και την αποτελεσματικότητα των λειτουργιών. Επιπλέον, επειδή το νέο πρότυπο βρίσκεται σε προσάρτημα του παραρτήματος 6 μέρος I, θα πρέπει να γίνει δήλωση συμμόρφωσης ή διαφοράς ως προς το προσάρτημα σχετικά με το πρότυπο που ορίζει τη μεταφορά ενός ελαφρού καταγραφέα πτήσης και να παραπέμπει στο προσάρτημα αυτό. Επομένως, θα πρέπει να κοινοποιηθεί διαφορά.

2.3.4.4. Καταγραφή μηνυμάτων επικοινωνίας συνδέσμων δεδομένων

Το πρότυπο 6.3.3.1.2 του παραρτήματος 6 μέρος I δεν μεταφέρθηκε στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012. Τα κράτη μέλη θα έπρεπε ήδη να έχουν υποβάλει διαφορά με αυτό το πρότυπο[9]. Με την τροποποίηση 44, η διαφορά θα διατηρηθεί.

2.3.4.5. Η θέση ενός αεροσκάφους σε κίνδυνο

Μεταφέρθηκαν διατάξεις σχετικά με τη θέση ενός αεροπλάνου σε κίνδυνο στο σημείο CAT.GEN.MPA.210 του παραρτήματος IV (μέρος CAT) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, το οποίο ισχύει για ορισμένες κατηγορίες αεροπλάνων για τα οποία θα εκδοθεί για πρώτη φορά μεμονωμένο CofA από την 1η Ιανουαρίου 2023 και έπειτα. Η τροποποίηση του προτύπου 6.18.1 θα ευθυγραμμίσει καλύτερα αυτό το πρότυπο με το CAT.GEN.MPA.210 που εφαρμόζεται σε αεροπλάνα για τα οποία θα εκδοθεί για πρώτη φορά μεμονωμένο CofA από την 1η Ιανουαρίου 2023 και έπειτα. Ωστόσο, η καταχωρισθείσα διαφορά με το πρότυπο 6.18.1 θα πρέπει να διατηρηθεί, επειδή τα κριτήρια μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης (MCTOM) και μέγιστης εγκεκριμένης διαμόρφωσης θέσεων επιβατών (MOPSC) διαφέρουν μεταξύ των προτύπων 6.18.1 και CAT.GEN.MPA.210.

[9] Σε απάντηση στην τροποποίηση 43 του παραρτήματος 6, μέρος I, όπως ανακοινώθηκε με την επιστολή AN 11/1.3.32-18/12 προς τα κράτη.

2.3.5. Τροποποίηση 37 του μέρους ΙΙ του παραρτήματος 6 σχετικά με τις λειτουργίες αεροσκαφών

2.3.5.1. Πτητικές λειτουργίες παντός καιρού

Μέχρι να γίνει η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, θα πρέπει να κοινοποιούνται οι διαφορές όσον αφορά τους ορισμούς. Τα κράτη μέλη θα έπρεπε να έχουν ήδη υποβάλει διαφορά σε σχέση με το 2.2.2.2.1.1, καθώς ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 επιτρέπει επί του παρόντος επιχειρησιακές παρεκκλίσεις μόνο για τους HUD και τα EVS[10].

Τα κράτη μέλη θα έπρεπε να έχουν ήδη υποβάλει διαφορά σε σχέση με το 2.2.2.2.1, όπως στο παράρτημα VI (μέρος NCC) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, ο κανόνας απευθύνεται στον αερομεταφορέα και όχι στον κυβερνήτη· για λειτουργίες χαμηλής ορατότητας (LVO), είναι η αρμόδια αρχή όπως ορίζεται στο παράρτημα V (μέρος SPA) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

2.3.5.2. Άρθρο 83α

Η αλλαγή στο παράρτημα απαιτεί τη μεταφορά επί του αεροσκάφους επικυρωμένου πραγματικού αντιγράφου της περίληψης της συμφωνίας που συνάπτεται βάσει του άρθρου 83*α* της σύμβασης του Σικάγου. Επιπλέον, το νέο προσάρτημα 10 του παραρτήματος 6 μέρος Ι εισάγει μια τυποποιημένη μορφή περίληψης της συμφωνίας. Περιέχει όλες τις σχετικές πληροφορίες που απαιτούνται και παρέχει ένα έντυπο που πρέπει να έχουν οι αερομεταφορείς για να το χρησιμοποιούν κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεων διαδρόμου ή άλλων δραστηριοτήτων επαλήθευσης, προκειμένου να περιορίζονται οι παρανοήσεις, όταν εφαρμόζεται μια συμφωνία βάσει του άρθρου 83*α* για το αεροσκάφος που επιθεωρείται. Απαιτεί επιπλέον η περίληψη της συμφωνίας να διαβιβάζεται στον ΔΟΠΑ, όταν υποβάλλεται για καταχώριση μια συμφωνία βάσει του άρθρου 83*α*.

Σύμφωνα με το νομικό πλαίσιο που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 και τις εκτελεστικές και κατ' εξουσιοδότηση πράξεις του, η εκχώρηση των καθηκόντων του κράτους νηολόγησης (SoR) μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ πραγματοποιείται από το κανονιστικό σύστημα της ΕΕ με τρόπο που ανταποκρίνεται πλήρως στους στόχους του άρθρου 83*α* της σύμβασης του Σικάγου. Το σύστημα αυτό ισχύει για όλα τα αεροσκάφη που είναι νηολογημένα σε οποιοδήποτε κράτος μέλος της ΕΕ και τα οποία εκμεταλλεύεται ένας αερομεταφορέας που έχει την κύρια έδρα του σε άλλο κράτος μέλος της ΕΕ που εκπληρώνει τις αρμοδιότητες του κράτους του αερομεταφορέα.

Θεωρείται ότι τα νέα SARP θα δημιουργήσουν πρόσθετο διοικητικό φόρτο στους αερομεταφορείς για να επιλύσουν ένα ζήτημα (μη ασφάλειας) που αφορά τους επιθεωρητές διαδρόμου.

Επιπλέον, ο ΔΟΠΑ τροποποιεί τους κανόνες καταχώρισης, ώστε να προβλέπουν την καταχώριση των συμφωνιών βάσει του άρθρου 83*α* μέσω ενός διαδραστικού διαδικτυακού συστήματος. Εάν υπάρχει δυνατότητα πρόσβασης σε ένα τέτοιο σύστημα παγκοσμίως, η απαίτηση μεταφοράς του εγγράφου επί του αεροσκάφους είναι ακόμη πιο αμφισβητήσιμη.

Δεν προβλέπεται τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με αυτό το συγκεκριμένο πρότυπο.

Επομένως, θα πρέπει να κοινοποιούνται οι διαφορές όσον αφορά τα νέα SARP του ΔΟΠΑ.

[10] Βλέπε υποσημείωση 9.

2.3.6. Τροποποίηση 23 του μέρους ΙΙ του παραρτήματος 6 σχετικά με τις λειτουργίες αεροσκαφών

2.3.6.1. Πτητικές λειτουργίες παντός καιρού

Μέχρι να γίνει η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, θα πρέπει να κοινοποιούνται οι διαφορές όσον αφορά το πρότυπο 2.2.8.2 και τους ορισμούς. Τα κράτη μέλη θα έπρεπε να έχουν ήδη υποβάλει διαφορά σε σχέση με το 2.2.8.1.1, καθώς ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 επιτρέπει επί του παρόντος επιχειρησιακές παρεκκλίσεις μόνο για τους HUD και τα EVS[11].

2.3.6.2. Άρθρο 83α

Η αλλαγή στο παράρτημα απαιτεί τη μεταφορά επί του αεροσκάφους επικυρωμένου πραγματικού αντιγράφου της περίληψης της συμφωνίας που συνάπτεται βάσει του άρθρου 83*α* της σύμβασης του Σικάγου. Επιπλέον, το νέο προσάρτημα 10 του παραρτήματος 6 μέρος Ι εισάγει μια τυποποιημένη μορφή περίληψης της συμφωνίας. Περιέχει όλες τις σχετικές πληροφορίες που απαιτούνται και παρέχει ένα έντυπο που πρέπει να έχουν οι αερομεταφορείς για να το χρησιμοποιούν κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεων διαδρόμου ή άλλων δραστηριοτήτων επαλήθευσης, προκειμένου να περιορίζονται οι παρανοήσεις, όταν εφαρμόζεται μια συμφωνία βάσει του άρθρου 83*α* για το αεροσκάφος που επιθεωρείται. Απαιτεί επιπλέον να διαβιβάζεται η περίληψη της συμφωνίας στον ΔΟΠΑ, όταν υποβάλλεται για καταχώριση μια συμφωνία βάσει του άρθρου 83*α*.

Σύμφωνα με το νομικό πλαίσιο που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 και τις εκτελεστικές και κατ' εξουσιοδότηση πράξεις του, η εκχώρηση των καθηκόντων του κράτους νηολόγησης (SoR) μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ πραγματοποιείται από το κανονιστικό σύστημα της ΕΕ με τρόπο που ανταποκρίνεται πλήρως στους στόχους του άρθρου 83*α* της σύμβασης του Σικάγου. Το σύστημα αυτό ισχύει για όλα τα αεροσκάφη που είναι νηολογημένα σε οποιοδήποτε κράτος μέλος της ΕΕ και τα οποία εκμεταλλεύεται ένας αερομεταφορέας που έχει την κύρια έδρα του σε άλλο κράτος μέλος της ΕΕ που εκπληρώνει τις αρμοδιότητες του κράτους του αερομεταφορέα.

Θεωρείται ότι τα πρόσφατα εγκριθέντα SARP θα δημιουργήσουν πρόσθετο διοικητικό φόρτο στους αερομεταφορείς για να επιλύσουν ένα ζήτημα (μη ασφάλειας) που αφορά τους επιθεωρητές διαδρόμου.

Επιπλέον, ο ΔΟΠΑ τροποποιεί τους κανόνες καταχώρισης, ώστε να προβλέπουν την καταχώριση των συμφωνιών βάσει του άρθρου 83*α* μέσω ενός διαδραστικού διαδικτυακού συστήματος. Εάν υπάρχει δυνατότητα πρόσβασης σε ένα τέτοιο σύστημα παγκοσμίως, η απαίτηση μεταφοράς του εγγράφου επί του αεροσκάφους είναι ακόμη πιο αμφισβητήσιμη.

Επί του παρόντος δεν προβλέπεται να προταθεί οποιαδήποτε τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με αυτό το συγκεκριμένο πρότυπο.

Επομένως, θα πρέπει να κοινοποιούνται οι διαφορές όσον αφορά τα νέα SARP του ΔΟΠΑ.

2.3.6.3. Συσκευές καταγραφής δεδομένων πτήσης

Οι καταγραφείς πτήσης με προστασία από συγκρούσεις [όπως οι καταγραφείς δεδομένων πτήσης (FDR) ή οι καταγραφείς συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης (CVR)] που είναι εγκατεστημένοι πρέπει να συνδέονται με ηλεκτρική ισχύ από πηγή που παρέχει τη μέγιστη αξιοπιστία για τη λειτουργία τους. Δεν υπάρχουν τέτοιες διατάξεις για ελαφρείς καταγραφείς (όπως CARS ή ADRS). Θεσπίστηκε νέο πρότυπο (πρότυπο 1.6 του παραρτήματος 6 μέρος ΙΙΙ προσάρτημα 4), το οποίο προβλέπει ότι οι ελαφρείς καταγραφείς πρέπει να συνδέονται με

[11] Βλέπε υποσημείωση 9.

πηγή ισχύος που εξασφαλίζει τη σωστή και αξιόπιστη καταγραφή στο λειτουργικό τους περιβάλλον.

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 απαιτεί τη μεταφορά ελαφρού καταγραφέα πτήσεων για ορισμένες κατηγορίες ελαφρών ελικοπτέρων που λειτουργούν για εμπορικές αεροπορικές μεταφορές (CAT), εάν για το σχετικό αεροσκάφος εκδίδεται για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (CofA) από τις 5 Σεπτεμβρίου 2022 και έπειτα (ανατρέξτε στο σημείο CAT.IDE.H.191 του παραρτήματος IV (μέρος CAT) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012). Εάν το πρότυπο 1.6 του παραρτήματος 6 μέρος III προσάρτημα 4 μεταφερθεί στις απαιτήσεις της ΕΕ, θα εφαρμοζόταν μόνο σε αυτές τις κατηγορίες ελαφρών ελικοπτέρων, εκτός εάν περαιτέρω αξιολόγηση της μεταφοράς αυτού του προτύπου στους κανόνες της ΕΕ και επέκταση του εύρους εφαρμογής αποδεικνυόταν επωφελής για την ασφάλεια και την αποτελεσματικότητα των λειτουργιών. Επιπλέον, επειδή το νέο πρότυπο βρίσκεται σε προσάρτημα του παραρτήματος 6 μέρος III, θα πρέπει να γίνει δήλωση συμμόρφωσης ή διαφοράς ως προς το προσάρτημα σχετικά με το πρότυπο που ορίζει τη μεταφορά ενός ελαφρού καταγραφέα πτήσης και να παραπέμπει στο προσάρτημα αυτό. Το πρότυπο 4.3.1.1.4 ορίζει τη μεταφορά ενός καταγραφέα πτήσης για ελικόπτερα με MCTOM μικρότερα από 3 175 kg, και αυτή η συσκευή καταγραφής μπορεί να είναι ADRS.

Δεν υπάρχει απαίτηση μεταφοράς CARS στο παράρτημα 6 μέρος III. Επομένως, πρέπει να κοινοποιηθεί διαφορά σε σχέση με το πρότυπο 4.3.1.2.4, για να διευκρινιστεί ότι στην περίπτωση που χρησιμοποιείται ADRS, προς το παρόν δεν υπάρχει απαίτηση της ΕΕ για την αξιοπιστία της πηγής ισχύος.

2.3.6.4. Καταγραφή μηνυμάτων επικοινωνίας συνδέσμων δεδομένων

Τα πρότυπα 4.3.3.1.2 και 4.7.3.1.1.1 του παραρτήματος 6 μέρος III δεν μεταφέρθηκαν στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012. Τα κράτη μέλη θα έπρεπε ήδη να έχουν υποβάλει διαφορά με αυτό το πρότυπο[12]. Με την τροποποίηση 23, η διαφορά θα διατηρηθεί.

2.3.7. Τροποποίηση 92 του παραρτήματος 10 τόμος I για τις αεροναυτικές τηλεπικοινωνίες

Το παράρτημα 10 του ΔΟΠΑ, τόμος I, έως και την τροποποίηση 89, αναφέρεται στο CNS.TR.100 του υποτμήματος Β του παραρτήματος VIII του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 «Μέθοδοι εργασίας και διαδικασίες λειτουργίας των παρόχων υπηρεσιών επικοινωνιών, πλοήγησης ή επιτήρησης». Η διάταξη αυτή προορίζεται να τροποποιηθεί, ώστε να συμπεριλάβει τις τροποποιήσεις έως και την τροποποίηση 92 που προτείνεται στην επιστολή 20/20 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη στο προαναφερθέν CS.TR.100. Στο εξής, για διατάξεις που επηρεάζονται από τροποποιήσεις, πρέπει να κοινοποιούνται έως και 92 διαφορές.

2.3.8. Τροποποίηση 92 του παραρτήματος 10 τόμος II για τις αεροναυτικές τηλεπικοινωνίες

Πρόκειται για επακόλουθη τροποποίηση που προκύπτει από την τροποποίηση 79 του παραρτήματος 3 (Μετεωρολογική Υπηρεσία Διεθνούς Αεροναυτιλίας) η οποία επηρεάζει την αεροναυτική σταθερή υπηρεσία (AFS).

Το παράρτημα 10 του ΔΟΠΑ, τόμος II, έως και την τροποποίηση 89, αναφέρεται στο CNS.TR.100 του υποτμήματος Β του παραρτήματος VIII του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 «Μέθοδοι εργασίας και διαδικασίες λειτουργίας των παρόχων υπηρεσιών επικοινωνιών, πλοήγησης ή επιτήρησης». Η διάταξη αυτή προορίζεται να τροποποιηθεί ώστε να συμπεριλάβει τις τροποποιήσεις έως και την τροποποίηση 92, που προτείνεται στην επιστολή 20/21 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη στο προαναφερθέν CS.TR.100 σε σχέση με τα τροποποιηθέντα SARP. Επομένως, οι διαφορές

[12] Βλέπε υποσημείωση 9.

2.3.9. Τροποποίηση 56 του παραρτήματος 11 σχετικά με τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας

Όσον αφορά τον συντονισμό δραστηριοτήτων που ενδέχεται να είναι επικίνδυνες για πολιτικά αεροσκάφη, όπως προβλέπεται ήδη στο σημείο 2.19.1 του κεφαλαίου 2 του παραρτήματος 11, ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/469 [13] εισήγαγε το άρθρο 3γ στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/373 σχετικά με τον καθορισμό αντίστοιχων απαιτήσεων που θα ισχύουν από τις 27 Ιανουαρίου 2022. Οι πρόσθετες απαιτήσεις που εισάγει η τροποποίηση 52 στο κεφάλαιο 2 σχετικά με την αξιολόγηση του κινδύνου ασφάλειας αναμένεται να εξεταστούν εγκαίρως. Μέχρι την έκδοση του αντίστοιχου κανονισμού, οι διαφορές θα πρέπει να κοινοποιούνται.

Τα προσφάτως εγκριθέντα πρότυπα του κεφαλαίου 3 του παραρτήματος 11 σχετικά με την απαίτηση οι οδηγοί επιχειρησιακών οχημάτων να επαναλαμβάνουν τα μέρη σχετικά με την ασφάλεια των οδηγιών που μεταδίδονται φωνητικά, έχουν ήδη εξεταστεί στην προτεινόμενη τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014[14], που αναμένεται να δημοσιευτεί έως τα τέλη του 2020. Προκειμένου να ευθυγραμμιστεί αυτός ο κανονισμός με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 923/2012 [τυποποιημένοι ευρωπαϊκοί κανόνες αέρος (SERA)], αυτές οι απαιτήσεις, καθώς και η απαίτηση για τον ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας να ακούει την επανάληψη για επιβεβαίωση ορθής λήψης, θα πρέπει να εξεταστούν εγκαίρως. Η παράγραφος ε) του SERA.8015 «Εξουσιοδοτήσεις ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας» του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012 περιέχει τις απαιτήσεις σχετικά με την επανάληψη των εξουσιοδοτήσεων και πληροφοριών που σχετίζονται με την ασφάλεια, και λαμβάνει κυρίως υπόψη την επικοινωνία μεταξύ του πληρώματος πτήσης και του ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας. Η τροποποίηση αυτού του σημείου του SERA θα επιτρέψει τη συμμόρφωση με την τροποποίηση 52 του παραρτήματος 11 έως το 2023.

Μέχρι την έκδοση του αντίστοιχου κανονισμού, οι διαφορές θα πρέπει να κοινοποιούνται.

2.3.10. Τροποποίηση 15 του παραρτήματος 14, τόμος ΙΙ για τα αεροδρόμια

Οι τροποποιήσεις των διατάξεων των κεφαλαίων 3, 5 και 9 θα απαιτούσαν την τροποποίηση ορισμένων προδιαγραφών πιστοποίησης του EASA, οι οποίες προγραμματίζονται να εγκριθούν έως το τρίτο τρίμηνο του 2021. Μέχρι την έγκρισή τους, θα είναι απαραίτητη η υποβολή διαφορών για αυτά τα κεφάλαια. Επομένως, θα πρέπει να κοινοποιούνται οι διαφορές όσον αφορά τα τροποποιηθέντα SARP.

2.3.11. Τροποποίηση 9 του παραρτήματος 14, τόμος ΙΙ για τα αεροδρόμια

Η ανάλυση των αλλαγών που εισήχθησαν στο παράρτημα 14 τόμος ΙΙ δείχνει ότι η μεταφορά τους θα απαιτούσε τροποποιήσεις που σχετίζονται κυρίως με τις προδιαγραφές πιστοποίησης του σχεδιασμού των ελικοδρομίων. Αυτές οι μελλοντικές τροποποιήσεις θα λαμβάνουν υπόψη τις αλλαγές που εισάγονται στα κεφάλαια 1, 3, 4 και 5 του παραρτήματος 14 τόμος ΙΙ. Ωστόσο, σε ορισμένες περιπτώσεις, δεν θεωρείται σκόπιμο να τροποποιηθούν οι ισχύουσες προδιαγραφές (π.χ. προδιαγραφές για συστήματα φωτισμού ελικοδρομίων), όπως αναφέρθηκε ήδη στη σύσταση προς την επιστολή A4/1.1.58-18 / 97 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη.

---

[13] Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/469 της Επιτροπής, της 14ης Φεβρουαρίου 2020, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014 και του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 όσον αφορά τις απαιτήσεις για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας/τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, τον σχεδιασμό των δομών του εναέριου χώρου και την ποιότητα των δεδομένων, την ασφάλεια διαδρόμου, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 73/2010 (ΕΕ L 104 της 3.4.2020, σ. 1).

[14] 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.

Σε άλλες περιπτώσεις, οι τροποποιήσεις των διατάξεων του παραρτήματος 14 τόμος ΙΙ (κεφάλαια 2 και 6) θα απαιτούσαν την τροποποίηση του κανονιστικού πλαισίου που θεσπίστηκε από τον ίδιο τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 139/2014.

Επομένως, οι σχετικές διαφορές θα πρέπει να κοινοποιούνται έως ότου πραγματοποιηθεί η τροποποίηση των σχετικών κανονιστικών διατάξεων της ΕΕ.

2.3.12. Τροποποίηση 41 του παραρτήματος 15 σχετικά με τις υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών

Σκοπός της τροποποίησης είναι να βελτιωθούν οι πληροφορίες σχετικά με τις επικίνδυνες για την πολιτική αεροπορία δραστηριότητες, οι οποίες κοινοποιούνται μέσω αγγελίας προς αεροναυτιλόμενους (NOTAM), με συνεκτίμηση της ειδικής περίπτωσης των περιοχών συγκρούσεων.

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2017/373, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΕ) 2020/469, περιλαμβάνει τα τελευταία SARP του παραρτήματος 15 του ΔΟΠΑ και τις διαδικασίες για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας - διατάξεις διαχείρισης αεροναυτικών πληροφοριών (PANS-AIM) στο παράρτημα VI (μέρος AIS). Ωστόσο, είναι αναγκαία η κοινοποίηση μιας διαφοράς, διότι οι τροποποιήσεις που ενέκρινε ο ΔΟΠΑ δεν περιλαμβάνονται ακόμη στο παράρτημα VI (μέρος AIS) του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373.

2.3.13. Τροποποίηση 13 του παραρτήματος 16 τόμος Ι για την προστασία του περιβάλλοντος

Η εφαρμοστέα τροποποίηση του παραρτήματος 16 προβλέπεται στο πρώτο εδάφιο του άρθρου 9 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 και θα τεθεί σε ισχύ την 1η Απριλίου 2022.

Ωστόσο, σύμφωνα με την επιστολή 20/28 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη, η ημερομηνία εφαρμογής της τροποποίησης 13 του παραρτήματος 16 τόμος Ι είναι η 1η Ιανουαρίου 2021.

Θα υπάρξει διαφορά έως τις 31 Μαρτίου 2022 μεταξύ των κανονισμών ή/και πρακτικών της ΕΕ και των διατάξεων του παραρτήματος 16, τόμος Ι, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως και την τροποποίηση 13. Επομένως, θα πρέπει να κοινοποιηθεί διαφορά που θα ισχύει έως τις 31 Μαρτίου 2022.

2.3.14. Τροποποίηση 10 του παραρτήματος 16 τόμος ΙΙ για την προστασία του περιβάλλοντος

Η εφαρμοστέα τροποποίηση του παραρτήματος 16, τόμος ΙΙ, προβλέπεται στο πρώτο εδάφιο του άρθρου 9 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

Σύμφωνα με την επιστολή 20/29 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη, η ημερομηνία εφαρμογής της τροποποίησης 10 του παραρτήματος 16 τόμος ΙΙ είναι η 1η Ιανουαρίου 2021. Προβλέπεται η σχετική τροποποίηση μέσω της αντίστοιχης διαδικασίας του EASA. Ωστόσο, θα υπάρξει διαφορά έως τις 31 Μαρτίου 2022 μεταξύ των κανονισμών ή/και πρακτικών της ΕΕ και των διατάξεων του παραρτήματος 16, τόμος Ι, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως και την τροποποίηση 10. Επομένως, θα πρέπει να κοινοποιηθεί διαφορά.

2.3.15. Τροποποίηση 1 του παραρτήματος 16 τόμος ΙΙΙ για την προστασία του περιβάλλοντος

Σύμφωνα με την επιστολή 20/30 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη, η ημερομηνία εφαρμογής της τροποποίησης 1 του παραρτήματος 16 τόμος ΙΙΙ είναι η 1η Ιανουαρίου 2021. Η αντίστοιχη τροποποίηση του παραρτήματος 16, τόμος ΙΙΙ, προβλέπεται στο πρώτο εδάφιο του άρθρου 9 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

Ωστόσο, θα υπάρξει διαφορά έως τις 1 Απριλίου 2022 μεταξύ των κανονισμών ή/και πρακτικών της ΕΕ και των διατάξεων του παραρτήματος 16, τόμος ΙΙ, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως και την τροποποίηση 13.

2.4. Η σκοπούμενη έγκριση των τροποποιήσεων 46 και 39 του παραρτήματος 6, μέρη I και II από το Συμβούλιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας σχετικά με την αναβολή της μελλοντικής απαίτησης προμήθειας καταγραφέα συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης εικοσιπέντε ωρών για την αποφυγή ακούσιων συνεπειών λόγω της έκτακτης ανάγκης της νόσου COVID-19

Οι τροποποιήσεις 46 και 39 του παραρτήματος 6, μέρη I και II σχετικά με την αναβολή της μελλοντικής απαίτησης προμήθειας εικοσιπεντάωρου καταγραφέα συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης (CVR), για την αποφυγή ακούσιων συνεπειών λόγω της έκτακτης ανάγκης της νόσου COVID-19, θα τεθούν προς έγκριση στη 221η σύνοδο του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ.

Ο σκοπός των εν λόγω τροποποιήσεων του παραρτήματος 6 –*Λειτουργία αεροσκαφών, μέρος I – Διεθνείς εμπορικές αεροπορικές μεταφορές – Αεροπλάνα και μέρος II – Διεθνής γενική αεροπορία - Αεροπλάνα* της σύμβασης του Σικάγου– είναι να αναβάλει τη νέα υποχρέωση εικοσιπεντάωρης εγγραφής από καταγραφέα συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης (CVR) έως την 1η Ιανουαρίου 2022, όταν πρόκειται οι σκοπούμενες τροποποιήσεις να καταστούν νομικά δεσμευτικές για τα μέρη της σύμβασης του Σικάγου.

Ως ημερομηνία προμήθειας του CVR ορίστηκε η 1η Ιανουαρίου 2021. Η πανδημία COVID-19 δηλώθηκε στις αρχές του 2020 και έκτοτε προκάλεσε σημαντικές διακοπές στην κατασκευή αεροσκαφών και στις αλυσίδες εφοδιασμού των κατασκευαστών αεροσκαφών.

3. ΘΕΣΗ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΗΦΘΕΙ ΕΞ ΟΝΟΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΈΝΩΣΗΣ

3.1. Διαφορές προς κοινοποίηση

Η 219η σύνοδος του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ που έλαβε χώρα από τις 2 έως τις 20 Μαρτίου 2020, ενέκρινε σειρά τροποποιήσεων σε διάφορα παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου, στους τομείς της ασφάλειας, του περιβάλλοντος και της αεροναυτιλίας.

Για κάθε παράρτημα του ΔΟΠΑ, το παράρτημα της πρότασης απόφασης του Συμβουλίου αναφέρεται στη σχετική ενωσιακή νομοθεσία. Όλες οι τροποποιήσεις που αναφέρονται εμπίπτουν σε τομείς που καλύπτονται από το ενωσιακό δίκαιο και επομένως εμπίπτουν στην αποκλειστική εξωτερική αρμοδιότητα της Ένωσης. Επιπλέον, το παράρτημα της πρότασης απόφασης του Συμβουλίου καταδεικνύει λεπτομερώς τις διαφορές που πρέπει να κοινοποιηθούν στον ΔΟΠΑ. Ο παρακάτω κατάλογος προσδιορίζει τις διαφορές που είναι αναγκαίο να κοινοποιούνται στον ΔΟΠΑ ανά παράρτημα:

– Επιστολή 20/19 προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 176 του παραρτήματος 1 – διαφορές προς κοινοποίηση

– Επιστολή 20/16 προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 79 του παραρτήματος 3 – διαφορές προς κοινοποίηση

– Επιστολή 20/18 προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 44 του παραρτήματος 6, μέρος I – διαφορές προς κοινοποίηση

– Επιστολή 20/31 προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 37 του παραρτήματος 6, μέρος II – διαφορές προς κοινοποίηση

– Επιστολή 20/32 προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 23 του παραρτήματος 6, μέρος III – διαφορές προς κοινοποίηση

– Επιστολή 20/20 προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 92 του παραρτήματος 10, τόμος I – διαφορές προς κοινοποίηση

– Επιστολή 20/21 προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 92 του παραρτήματος 10, τόμος ΙΙ – διαφορές προς κοινοποίηση

– Επιστολή 20/39 προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 52 του παραρτήματος 11 – διαφορές προς κοινοποίηση

– Επιστολή 20/35 προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 15 του παραρτήματος 14, τόμος Ι – διαφορές προς κοινοποίηση

– Επιστολή 20/22 προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 9 του παραρτήματος 14, τόμος ΙΙ – διαφορές προς κοινοποίηση

– Επιστολή 20/24 προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 41 του παραρτήματος 15 – διαφορές προς κοινοποίηση

Σε αυτό το πλαίσιο, έχοντας υπόψη τη σχετική ενωσιακή νομοθεσία, η θέση που πρέπει να ληφθεί εκ μέρους της Ένωσης είναι οι διαφορές να κοινοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου, όπως ορίζεται στο παράρτημα της πρότασης απόφασης του Συμβουλίου.

3.2. Τροποποιήσεις 46 και 39 του παραρτήματος 6, μέρη Ι και ΙΙ

Η βασική αλλαγή που θα επιφέρει η πρόταση για τις τροποποιήσεις 46 και 39 του παραρτήματος 6, μέρη Ι και ΙΙ των υφιστάμενων ενωσιακών κανόνων είναι η αναβολή της ημερομηνίας εφαρμογής του νέου κανόνα προμήθειας εικοσιπεντάωρου καταγραφέα, που είχε αρχικά προβλεφθεί για την 1η Ιανουαρίου 2021, έως την 1η Ιανουαρίου 2022.

Λόγω της πανδημίας COVID, η εφαρμογή του νέου κανόνα προμήθειας εικοσιπεντάωρου καταγραφέα, που είχε αρχικά προβλεφθεί για την 1η Ιανουαρίου 2021, δεν είναι ρεαλιστική ούτε σε επίπεδο Ένωσης. Η Επιτροπή βρίσκεται σε διαδικασία έγκρισης της αναβολής της ημερομηνίας αυτής σε επίπεδο Ένωσης, μέσω τροποποιήσεων του σχετικού κανονισμού της Επιτροπής.[15] Επομένως, θα πρέπει να υποστηριχθεί η προτεινόμενη αναβολή από τον ΔΟΠΑ. Επιπλέον, μόλις ο ΔΟΠΑ γνωστοποιήσει την έγκριση των τροποποιήσεων 46 και 39 του παραρτήματος 6, μέρη Ι και ΙΙ, με επιστολή προς τα κράτη, με την οποία καλούνται τα κράτη μέλη να εκφράσουν τις αντιρρήσεις τους, να κοινοποιήσουν τυχόν διαφορές ή να δηλώσουν τη συμμόρφωσή τους με το εκδιδόμενο μέτρο, η θέση της Ένωσης θα πρέπει να είναι να κοινοποιήσει τη συμμόρφωση.

4. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ

4.1. Διαδικαστική νομική βάση

4.1.1. Αρχές

Το άρθρο 218 παράγραφος 9 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) προβλέπει την έκδοση αποφάσεων για τον καθορισμό «*των θέσεων που θα πρέπει να ληφθούν, εξ ονόματος της Ένωσης, σε όργανο που συνιστάται από δεδομένη συμφωνία, όταν το εν λόγω όργανο καλείται να θεσπίσει πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα, με εξαίρεση τις πράξεις που συμπληρώνουν ή τροποποιούν το θεσμικό πλαίσιο της συμφωνίας*».

---

15 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). Ανατρέξτε στον Κανόνα αεροπορικών λειτουργιών, σημεία CAT.IDE.A.185(γ)(1) και NCC.IDE.A.160(β)(1).

Το άρθρο 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ εφαρμόζεται ανεξάρτητα από το αν η Ένωση είναι μέλος του σχετικού οργάνου ή συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας[16].

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 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*»[17].

4.1.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

Το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ είναι όργανο που έχει συσταθεί με συμφωνία, συγκεκριμένα με τη Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία («σύμβαση του Σικάγου»).

Σύμφωνα με το άρθρο 54 της σύμβασης του Σικάγου, το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ εκδίδει διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές, που έχουν οριστεί ως παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου. Τα εν λόγω διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές είναι πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα. Ορισμένα έννομα αποτελέσματα των πράξεων αυτών μπορεί να εξαρτώνται από την υποβολή κοινοποιήσεων διαφορών και από τους όρους των εν λόγω κοινοποιήσεων. Επομένως, η λήψη θέσης της Ένωσης όσον αφορά τις εν λόγω κοινοποιήσεις εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.

Οι διαφορές που πρέπει να κοινοποιηθούν, σε απάντηση στις επιστολές του ΔΟΠΑ προς τα κράτη, όπως παρατίθενται ανωτέρω, επηρεάζουν τα έννομα αποτελέσματα που παράγονται από τα πρότυπα που καθορίστηκαν βάσει της σύμβασης του Σικάγου.

Τα εν λόγω έννομα αποτελέσματα εμπίπτουν σε έναν τομέα που καλύπτεται από τους κανόνες της Ένωσης, δηλαδή τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139, τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/373, τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012, τον κανονισμό (ΕΕ) 2020/469 και τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 139/2014. Το γεγονός αυτό συνεπάγεται ότι, σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, η Ένωση έχει αποκλειστική εξωτερική αρμοδιότητα στο εν λόγω ζήτημα.

Οι πράξεις που εγκρίθηκαν 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 βάσει του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ εξαρτάται πρωτίστως από τον στόχο και το περιεχόμενο της πράξης που εγκρίθηκε σε σχέση με την οποία λαμβάνεται θέση εξ ονόματος της Ένωσης. Εάν η πράξη που εγκρίθηκε επιδιώκει διττό σκοπό ή έχει δύο συνιστώσες και εάν ένας από τους σκοπούς ή μία από τις συνιστώσες μπορεί να χαρακτηριστεί κύριος/-α, ενώ ο/η άλλος/-η έχει απλώς παρεπόμενο χαρακτήρα, η απόφαση δυνάμει του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ πρέπει να στηρίζεται σε μία και μόνον ουσιαστική νομική βάση, ήτοι εκείνη που επιβάλλει ο κύριος ή πρωτεύων σκοπός ή συνιστώσα.

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

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

4.2.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

Ο κύριος στόχος και το περιεχόμενο της πράξης που εγκρίθηκε 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

Νομική βάση της προτεινόμενης απόφασης του Συμβουλίου αποτελεί το άρθρο 100 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 9 αυτής.

2020/0290 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με 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, 3, 4, 6, μέρη I, II και III, 10, τόμοι I και II, 11, 14, τόμοι I και II, 15 και 16, τόμοι I, II και III, της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία και στο Συμβούλιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας σχετικά με την έγκριση των τροποποιήσεων 46 και 39 του παραρτήματος 6, μέρη I και II, αυτής της Σύμβασης, σχετικά με την αναβολή της μελλοντικής απαίτησης προμήθειας εικοσιπεντάωρου καταγραφέα συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης (CVR) για την αποφυγή ακούσιων συνεπειών λόγω της έκτακτης ανάγκης της νόσου 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. Επτά κράτη μέλη εκπροσωπούνται στο Συμβούλιο 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) Κατά τη 219η σύνοδό του, που πραγματοποιήθηκε από τις 2 έως τις 20 Μαρτίου 2020, το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ ενέκρινε τις τροποποιήσεις στα παραρτήματα 1, 3, 4, 6 (μέρη I, II και III), 10 (τόμοι I και II), 11, 14 (τόμοι I και II), 15 και 16 (τόμοι I, II και III) της σύμβασης του Σικάγου, στους τομείς της ασφάλειας, του περιβάλλοντος και της αεροναυτιλίας. Οι αντίστοιχες επιστολές του ΔΟΠΑ προς τα κράτη, με τις οποίες ενημερώνονται τα συμβαλλόμενα κράτη του ΔΟΠΑ σχετικά με την έγκριση

των τροποποιήσεων, υπενθυμίζουν στα κράτη τις υποχρεώσεις τους, σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου, να κοινοποιούν στον ΔΟΠΑ τυχόν διαφορές που ενδέχεται να προκύψουν.

(6) Όλες οι τροποποιήσεις που εγκρίθηκαν από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ εμπίπτουν σε τομείς που καλύπτονται από το ενωσιακό δίκαιο και επομένως εμπίπτουν στην αποκλειστική εξωτερική αρμοδιότητα της Ένωσης. Πράγματι, τα νέα SARP είναι ικανά να επηρεάσουν αποφασιστικά το περιεχόμενο του ενωσιακού δικαίου, δηλαδή τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

(7) [1], Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/373 της Επιτροπής[2], κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής[3], εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/469 της Επιτροπής[4] και κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 139/2014 της Επιτροπής[5].

(8) Αρκετές τροποποιήσεις στα παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου αποτελούν ήδη μέρος της νομοθεσίας σε ολόκληρη την Ένωση, ενώ άλλες βρίσκονται στη διαδικασία εισαγωγής τους στους κανόνες της Ένωσης.

(9) Για κάθε τροποποιημένο παράρτημα της σύμβασης του Σικάγου, το παράρτημα της παρούσας απόφασης παραπέμπει στη σχετική ενωσιακή νομοθεσία. Επιπλέον, το παράρτημα της παρούσας πρότασης καταδεικνύει λεπτομερώς τις διαφορές που πρέπει να κοινοποιηθούν στον ΔΟΠΑ.

(10) Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης, σε απάντηση στις επιστολές του ΔΟΠΑ προς τα κράτη, η οποία είναι η κοινοποίηση διαφορών ή η διαφωνία με τα νέα SARP που εγκρίθηκαν κατά τη 219η σύνοδο του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ σε σχέση με τα παραρτήματα 1, 3, 4, 6, 1, 10, 11, 14, 15 και 16 της σύμβασης του Σικάγου.

(11) Η παγκόσμια πανδημία COVID-19 επηρέασε αρνητικά τους χειριστές αεροσκαφών, τους αερομεταφορείς και τους υποπρομηθευτές των κατασκευαστών εξοπλισμού και καθυστέρησε την ανάπτυξη νέων συστημάτων. Οι αερομεταφορείς ακυρώνουν ή αναβάλλουν τις παραδόσεις αεροσκαφών, με αποτέλεσμα οι παραδόσεις αεροσκαφών που επρόκειτο να πραγματοποιηθούν το 2020 να αναβληθούν έως το 2021. Ένα πρόσφατα κατασκευασμένο αεροσκάφος που έχει διαμορφωθεί για να παραδοθεί το 2020 και έχει καθυστερήσει έως το 2021 χρήζει αναδιαμόρφωσης στις ισχύουσες διατάξεις μετά την 1η Ιανουαρίου 2021. Οι αερομεταφορείς και οι κατασκευαστές αεροσκαφών υφίστανται αδικαιολόγητη οικονομική επιβάρυνση εάν αυτά τα αεροσκάφη πρέπει να μετασκευαστούν. Επομένως, η Επιτροπή βρίσκεται στη

---

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 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, σ. 1).

3 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).

4 Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/469 της Επιτροπής, της 14ης Φεβρουαρίου 2020, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014 και του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 όσον αφορά τις απαιτήσεις για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας/τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, τον σχεδιασμό των δομών του εναέριου χώρου και την ποιότητα των δεδομένων, την ασφάλεια διαδρόμου, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 73/2010 (ΕΕ L 104 της 3.4.2020, σ. 1).

5 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.

διαδικασία έγκρισης της αναβολής αυτής της ημερομηνίας σε επίπεδο Ένωσης, μέσω τροποποιήσεων του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012. Ο καταγραφέας συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης («CVR») χρησιμοποιείται ως βοήθημα σε περίπτωση ατυχημάτων και για τη διερεύνηση συμβάντων. Η παράταση της διάρκειας χρήσης του CVR από δύο ώρες σε είκοσι πέντε ώρες δεν δημιουργεί σημαντικό κίνδυνο για την ασφάλεια, αλλά ευθυγραμμίζει το όφελος για την ασφάλεια από τη μεγαλύτερη διάρκεια εγγραφής συνομιλιών στον θάλαμο διακυβέρνησης με τις τρέχουσες πραγματικές συνθήκες που αντιμετωπίζει ο κλάδος των αερομεταφορών. Η Ένωση υποστηρίζει σθεναρά τις προσπάθειες του ΔΟΠΑ για τη βελτίωση της αεροπορικής ασφάλειας. Ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψη την άνευ προηγουμένου κατάσταση που προκάλεσε η πανδημία COVID-19 και την απουσία σημαντικού κινδύνου για την ασφάλεια, η Ένωση θα πρέπει, συνεπώς, να υποστηρίξει αυτές τις τροποποιήσεις.

(12) Η θέση της Ένωσης κατά τη 221η σύνοδο του Συμβουλίου της ΔΟΠΑ σχετικά με τις προβλεπόμενες τροποποιήσεις 46 και 39 του παραρτήματος 6, μέρη I και II, θα πρέπει να είναι η υποστήριξη αυτών των τροποποιήσεων, η οποία θα εκφραστεί από τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ, τα οποία ενεργούν από κοινού, εξ ονόματος της Ένωσης.

(13) Η θέση της Ένωσης, μετά την έγκριση των τροποποιήσεων 46 και 39 του παραρτήματος 6, μέρη I και II, από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, την οποία θα ανακοινώσει ο Γενικός Γραμματέας του ΔΟΠΑ μέσω της διαδικασίας των επιστολών του ΔΟΠΑ προς τα κράτη, θα πρέπει να είναι η κοινοποίηση της συμμόρφωσης με αυτές τις τροποποιήσεις, την οποία θα εκφράσουν όλα τα κράτη μέλη της Ένωσης.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης ως απάντηση στις εξής επιστολές:

– Επιστολή 20/19 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 176 του παραρτήματος 1,

– Επιστολή 20/16 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 79 του παραρτήματος 3,

– Επιστολή 20/23 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 61 του παραρτήματος 4,

– Επιστολή 20/18 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 44 του παραρτήματος 6, μέρος I,

– Επιστολή 20/31 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 37 του παραρτήματος 6, μέρος II,

– Επιστολή 20/32 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 23 του παραρτήματος 6, μέρος III,

– Επιστολή 20/20 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 92 του παραρτήματος 10, τόμος I,

– Επιστολή 20/21 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 92 του παραρτήματος 10, τόμος II,

– Επιστολή 20/39 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 52 του παραρτήματος 11,

– Επιστολή 20/35 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 15 του παραρτήματος 14, τόμος Ι,

– Επιστολή 20/22 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 9 του παραρτήματος 14, τόμος ΙΙ,

– Επιστολή 20/24 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 41 του παραρτήματος 15,

– Επιστολή 20/28 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 13 του παραρτήματος 16, τόμος Ι,

– Επιστολή 20/29 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 10 του παραρτήματος 16, τόμος ΙΙ,

– Επιστολή 20/30 του ΔΟΠΑ προς τα κράτη για την έγκριση της τροποποίησης 1 του παραρτήματος 16, τόμος ΙΙΙ,

που εξέδωσε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ), παρατίθεται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 2

(1) Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης κατά τη 221η σύνοδο του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ θα είναι η υποστήριξη των προτεινόμενων τροποποιήσεων 46 και 39 του παραρτήματος 6, μέρη Ι και ΙΙ, της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία («σύμβαση του Σικάγου») στο σύνολό τους.

(2) Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης, μετά την έγκριση από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ των τροποποιήσεων 46 και 39 του παραρτήματος 6, μέρη Ι και ΙΙ, της σύμβασης του Σικάγου, θα πρέπει να είναι η κοινοποίηση της συμμόρφωσης με το εκδιδόμενο μέτρο σε απάντηση στην αντίστοιχη επιστολή του ΔΟΠΑ προς τα κράτη.

Άρθρο 3

(1) Η θέση που αναφέρεται στο άρθρο 1 και στο άρθρο 2 παράγραφος 2 εκφράζεται από όλα τα κράτη μέλη της Ένωσης.

(2) Η θέση που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 εκφράζεται από τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ, τα οποία ενεργούν από κοινού.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος