ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 30.1.2026
COM(2026) 49 final

2026/0028 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη 237η σύνοδο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) όσον αφορά την προβλεπόμενη τροποποίηση του παραρτήματος 13 — *Διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων*

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η παρούσα πρόταση αφορά:

i) τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στη 237η σύνοδο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (στο εξής: ΔΟΠΑ) όσον αφορά την προβλεπόμενη τροποποίηση 20 του παραρτήματος 13 — *Διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων*.

ii) τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης αφού ο ΔΟΠΑ γνωστοποιήσει την έγκριση της τροποποίησης 20 του παραρτήματος 13 — *Διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων* της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία με σχετικές επιστολές προς τα κράτη, με τις οποίες 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

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 αυτή ιδρύθηκε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας.

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

2.2. Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας

Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας 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 2025-2028, έξι κράτη μέλη της ΕΕ εκπροσωπούνται στο Συμβούλιο του ΔΟΠΑ.

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.

Δυνάμει του άρθρου 90 της σύμβασης του Σικάγου, κάθε τέτοιο παράρτημα ή κάθε τροποποίηση παραρτήματος αρχίζει να ισχύει εντός τριών μηνών από την υποβολή τους στα συμβαλλόμενα κράτη του ΔΟΠΑ, ή στο τέλος κάθε μεγαλύτερης χρονικής περιόδου που μπορεί να ορίσει το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, εφόσον εν τω μεταξύ η πλειονότητα των συμβαλλόμενων κρατών του ΔΟΠΑ δεν έχει κοινοποιήσει τη μη αποδοχή τους.

Μετά την έγκριση των εν λόγω μέτρων, τα συμβαλλόμενα κράτη του ΔΟΠΑ οφείλουν να συμμορφώνονται με τα εν λόγω μέτρα ή να κοινοποιούν τη μη αποδοχή τους ή τυχόν διαφορές με τα μέτρα, πριν από την έναρξη ισχύος τους και προτού αυτά καταστούν νομικά δεσμευτικά.

Σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου, κάθε κράτος το οποίο κρίνει ανέφικτο να συμμορφωθεί, από κάθε άποψη, με οποιοδήποτε διεθνές πρότυπο ή οποιαδήποτε διεθνή

διαδικασία, ή να εναρμονίσει πλήρως τους οικείους κανονισμούς ή τις οικείες πρακτικές με οποιοδήποτε 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 της πρακτικής που θεσπίστηκε από το διεθνές πρότυπο.

2.3. Η προς έκδοση πράξη του ΔΟΠΑ και η σχέση της με τους ισχύοντες κανόνες της Ένωσης

Κατά τη 237η σύνοδό του ή σε οποιαδήποτε επακόλουθη σύνοδό του, το Συμβούλιο του

ΔΟΠΑ αναμένεται να εξετάσει και να εγκρίνει τα εξής:

– Την τροποποίηση 20 του παραρτήματος 13 — *Διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων*, όπως αναφέρεται στις επιστολές AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36-25/43 και AN 8/3-23/18 προς τα κράτη, η οποία προκύπτει από συζητήσεις κατά την έβδομη και την όγδοη συνεδρίαση της επιτροπής διερεύνησης ατυχημάτων (AIGP/7 και AIGP/8) και κατά την τρίτη συνεδρίαση της ομάδας εφαρμογής της προστασίας των πληροφοριών ασφάλειας (SIP-IG/3) αντίστοιχα, καθώς και από συζητήσεις κατά την πέμπτη συνεδρίαση της επιτροπής διαχείρισης της ασφάλειας (SMP/5), την ένατη συνεδρίαση της επιτροπής συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών (RPASP/9) και την πέμπτη συνεδρίαση της ομάδας εργασίας της επιτροπής σχεδιασμού και λειτουργιών αεροδρομίου (ADOP/WG/5).

– Σχετίζεται με τις διατάξεις για τα αεροπορικά ατυχήματα, συμπεριλαμβανομένων των παράνομων ενεργειών, των διερευνήσεων σε περιπτώσεις σεναρίων σύγκρουσης συμφερόντων (κατάρριψη αεροσκαφών), των αποδεικτικών στοιχείων και των απαιτήσεων αναφοράς δεδομένων ατυχημάτων/συμβάντων (στο εξής: ADREP). Οι παραπομπές στο παράρτημα 13 περιλαμβάνονται στις προτεινόμενες τροποποιήσεις του παραρτήματος 6 σχετικά με την προστασία των καταγραφών δεδομένων πτήσης χωρίς αντίκτυπο στο παράρτημα 13. Τέλος, η τροποποίηση περιλαμβάνει επακόλουθη επικαιροποίηση του παραρτήματος 19 όσον αφορά τον ορισμό του κρατικού προγράμματος ασφάλειας (ΚΠΑ) και σημείωση σχετικά με το σύστημα συλλογής και επεξεργασίας δεδομένων ασφάλειας (SDCPS).

– Η προαναφερόμενη τροποποίηση ενδέχεται να επηρεάσει το δίκαιο της ΕΕ, όπως εξηγείται αναλυτικότερα κατωτέρω.

Η προβλεπόμενη τροποποίηση καλύπτει τους ακόλουθους τομείς:

– Όσον αφορά την επικαιροποίηση σχετικά με τις παράνομες ενέργειες και τις διερευνήσεις σε περιπτώσεις σεναρίων σύγκρουσης συμφερόντων, η προτεινόμενη τροποποίηση έχει ως στόχο να αποσαφηνίσει και να ενισχύσει τις αρμοδιότητες του κράτους του περιστατικού στις διερευνήσεις αεροπορικών ατυχημάτων, ιδίως όσον αφορά περιπτώσεις παράνομων ενεργειών. Σε περιπτώσεις στις οποίες τέτοιες ενέργειες οδηγούν σε ατυχήματα, ορισμένα κράτη περατώνουν τις διερευνήσεις ασφαλείας χωρίς να εκδώσουν τελική έκθεση, υπονομεύοντας τους στόχους της άντλησης διδαγμάτων για τη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας. Η τροποποίηση περιλαμβάνει σημείωση για την αποσαφήνιση αυτής της υποχρέωσης, διασφαλίζοντας ότι οι διερευνήσεις ασφάλειας ολοκληρώνονται ανεξάρτητα από την ύπαρξη παράνομων πράξεων.

– Επιπλέον, η τροποποίηση αντιμετωπίζει το ζήτημα των πιθανών συγκρούσεων συμφερόντων που μπορεί να προκύψουν όταν το κράτος του περιστατικού συνδέεται

με παράνομη ενέργεια, γεγονός το οποίο μπορεί να οδηγήσει σε αμφισβήτηση της αμεροληψίας των διερευνήσεων. Για τη διασφάλιση της διαφάνειας, της ανεξαρτησίας, της αξιοπιστίας και της αντικειμενικότητας, το κράτος του περιστατικού ενθαρρύνεται να αναθέτει οικειοθελώς διερευνήσεις σε τρίτα κράτη ή περιφερειακούς οργανισμούς ή να εξασφαλίζει τη συμμετοχή του ΔΟΠΑ ως παρατηρητή. Η παρούσα πρόταση τεκμηριώνεται ως καθοδήγηση στο προσάρτημα Z του παραρτήματος 13, με στόχο τη βελτίωση της αξιοπιστίας των διερευνήσεων σε περιπτώσεις στις οποίες ενδέχεται να προκύψουν συγκρούσεις συμφερόντων.

– Όσον αφορά την τροποποίηση σχετικά με τα αποδεικτικά στοιχεία, προτείνεται να αφαιρεθεί το επίθετο «διαθέσιμος» (available) από το υφιστάμενο κείμενο, καθώς αποτελεί οπισθοδρόμηση όσον αφορά την πρόσβαση σε αποδεικτικά στοιχεία από διερευνητές ατυχημάτων/συμβάντων κατά τη διάρκεια διερευνήσεων. Εισάγει περιορισμό ή προϋπόθεση και θα μπορούσε να παρερμηνευθεί όσον αφορά την ανταλλαγή ευαίσθητων δεδομένων με τους διερευνητές ατυχημάτων/συμβάντων.

– Όσον αφορά την κατάργηση της προκαταρκτικής έκθεσης του συστήματος αναφοράς δεδομένων ατυχημάτων/συμβάντων (ADREP), στόχος είναι η απλούστευση των απαιτήσεων των κρατών για την αναφορά ατυχημάτων και συμβάντων στον ΔΟΠΑ στο πλαίσιο του συστήματος ADREP. Επιπλέον, προτείνεται να μειωθεί η απαίτηση όσον αφορά τη μέγιστη μάζα για την υποβολή των τελικών εκθέσεων στον ΔΟΠΑ από 5 700 kg σε 2 250 kg, ώστε να ευθυγραμμιστεί με τις απαιτήσεις αναφοράς ADREP και τη γνωστοποίηση ατυχημάτων/συμβάντων.

– Τέλος, η επικαιροποίηση του όρου «κρατικό πρόγραμμα ασφάλειας (ΚΠΑ)» σημαίνει ότι ο ορισμός του στο παράρτημα 13 πρέπει να τροποποιηθεί, ώστε να αποτυπώνεται ο νέος ορισμός. Με την πρόταση τροποποιείται επίσης το περιεχόμενο της σημείωσης στο τμήμα 8.1 του παραρτήματος 13, καθώς εισάγεται ο όρος «Σύστημα συλλογής και επεξεργασίας δεδομένων ασφαλείας (SDCPS)». Σε αμφότερες τις περιπτώσεις, στόχος της πρότασης είναι να διασφαλίσει τη συνοχή του παραρτήματος 13 με άλλα παραρτήματα του ΔΟΠΑ.

Αν εγκριθεί, η τροποποίηση προβλέπεται να τεθεί σε εφαρμογή από τις 23 Νοεμβρίου 2028, με εξαίρεση τις διατάξεις που σχετίζονται με τους ορισμούς του κρατικού προγράμματος ασφάλειας (ΚΠΑ) και τη σημείωση σχετικά με το σύστημα συλλογής και επεξεργασίας δεδομένων ασφάλειας (SDCPS), οι οποίες προβλέπεται να τεθούν σε εφαρμογή στις 26 Νοεμβρίου 2026.

Μολονότι ορισμένες από τις προτεινόμενες τροποποιήσεις αντιστοιχούν σε μέρη του παραρτήματος 13 του ΔΟΠΑ που δεν έχουν συμπεριληφθεί στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 996/2010[1], οι υπόλοιπες έχουν ήδη ενσωματωθεί στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 996/2010 και, εάν εγκριθούν όπως προτείνονται, είναι απίθανο να υπάρξουν αλλαγές στο δίκαιο της Ένωσης που να απορρέουν από την τροποποίηση. Ωστόσο, αφότου εγκριθεί η τροποποίηση, θα πρέπει να διεξαχθεί διεξοδική αξιολόγηση, που θα περιλαμβάνει την αξιολόγηση της ανάγκης κοινοποίησης των διαφορών.

Η ανωτέρω αξιολόγηση εκπονήθηκε με βάση τη συμβολή του Ευρωπαϊκού Δικτύου Αρχών Διερεύνησης Ατυχημάτων της Πολιτικής Αεροπορίας (ENCASIA). Το Δίκτυο συγκροτείται με το άρθρο 7 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 996/2010 και απαρτίζεται από τους

[1] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία και την κατάργηση της οδηγίας 94/56/ΕΚ (ΕΕ L 295 της 12.11.2010, σ. 35, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj).

επικεφαλής των αρχών διερεύνησης ασφαλείας σε κάθε κράτος μέλος ή/και, στην περίπτωση συνδυασμένης αρχής, τον επικεφαλής του οικείου κλάδου αεροπορίας, ή τους αντιπροσώπους τους. Το ENCASIA έχει το καθήκον, μεταξύ άλλων, να προετοιμάζει συστάσεις για τα θεσμικά όργανα της Ένωσης και να τα συμβουλεύει για όλες τις πτυχές της ανάπτυξης και της εφαρμογής των ενωσιακών πολιτικών και κανόνων σχετικά με τις διερευνήσεις ασφαλείας και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων.

3. ΘΕΣΗ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΗΦΘΕΙ ΕΞ ΟΝΟΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΈΝΩΣΗΣ

3.1. Η προτεινόμενη τροποποίηση και η σχέση της με τους υφιστάμενους κανόνες της Ένωσης

Τροποποίηση 20 του παραρτήματος 13

Η προτεινόμενη τροποποίηση, όπως αναφέρεται στις επιστολές AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36-25/43 και AN 8/3-23/18 προς τα κράτη, καλύπτει τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010.

Το αντικείμενο των προβλεπόμενων τροποποιήσεων εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Ένωσης σύμφωνα με την τελευταία φράση του άρθρου 3 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.

Η προτεινόμενη τροποποίηση θα συμβάλει στη βελτίωση της ασφάλειας των πτήσεων με την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου αποτελεσματικότητας, επιμέλειας και ποιότητας των διερευνήσεων ασφαλείας στην πολιτική αεροπορία, με μόνο στόχο την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στο μέλλον, χωρίς απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης. Η Ένωση αναγνωρίζει την ανάγκη βελτίωσης των διερευνήσεων ατυχημάτων και συμβάντων, συμπεριλαμβανομένης της αποσαφήνισης και της ενίσχυσης των αρμοδιοτήτων του κράτους του περιστατικού στις διερευνήσεις αεροπορικών ατυχημάτων, ιδίως όσον αφορά περιπτώσεις παράνομων ενεργειών, της αποσαφήνισης όσον αφορά τα αποδεικτικά στοιχεία, της απλούστευσης των αναφορών στην ADREP, της μείωσης του ορίου μάζας για την υποβολή των τελικών εκθέσεων ατυχημάτων στον ΔΟΠΑ, καθώς και ενός νέου ορισμού του κρατικού προγράμματος ασφάλειας με την εισαγωγή αλλαγών στο παράρτημα 13 — *Διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων*.

Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις αποσκοπούν στην επίτευξη διαφόρων διακριτών στόχων: έχουν ως στόχο να αποσαφηνίσουν την ευθύνη των κρατών να ολοκληρώνουν τις διερευνήσεις ασφαλείας και να δημοσιεύουν τις τελικές εκθέσεις ακόμη και όταν υφίσταται παράνομη ενέργεια, ώστε να ενισχυθεί η ασφάλεια της αεροπορίας με την αποτροπή της πρόωρης περάτωσης των διερευνήσεων. Αντιμετωπίζουν επίσης το ζήτημα των πιθανών συγκρούσεων συμφερόντων προτείνοντας να αναθέτουν τα κράτη τις διερευνήσεις σε τρίτες οντότητες για να διασφαλιστούν η αμεροληψία και η διαφάνεια. Επιπλέον, αποσκοπούν στην πρόσβαση των διερευνητών στα απαραίτητα δεδομένα χωρίς περιορισμούς. Η κατάργηση της προκαταρκτικής έκθεσης ADREP και τα χαμηλότερα όρια μέγιστης μάζας για την υποβολή εκθέσεων στον ΔΟΠΑ αποσκοπούν στην απλούστευση των διαδικασιών και στη διασφάλιση πιο ολοκληρωμένης συλλογής δεδομένων. Τέλος, επικαιροποιήσεις ορολογίας όπως το «κρατικό πρόγραμμα ασφάλειας» και η εισαγωγή του «συστήματος συλλογής και επεξεργασίας δεδομένων ασφάλειας» στοχεύουν στη διατήρηση της συνοχής μεταξύ των παραρτημάτων του ΔΟΠΑ.

Το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο της ΕΕ, και συγκεκριμένα ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010, σημειώνει ότι είναι σκόπιμο να λαμβάνεται ιδίως υπόψη το παράρτημα 13 της σύμβασης του

Σικάγου και οι μετέπειτα τροποποιήσεις του, στις οποίες καθορίζονται διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές για τη διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων. Δεν θεωρείται αναγκαία η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010 ή η έκδοση νέας νομοθετικής πράξης.

Οι εκπρόσωποι των κρατών μελών της ΕΕ και του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA), ως μέλη και παρατηρητές της ομάδας εργασίας 7 του ENCASIA, η οποία είναι υπεύθυνη για τον συντονισμό των απόψεων των Αρχών Διερεύνησης Ασφαλείας (ΑΔΑ) όσον αφορά τις επιστολές του ΔΟΠΑ προς τα κράτη σχετικά με τις διερευνήσεις ασφαλείας, συνέβαλαν στην εκπόνηση της πρότασης σχετικά με την τροποποίηση 20.

Η προτεινόμενη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να υποστηριχθεί η εν λόγω τροποποίηση.

Επομένως, η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης, εφόσον το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ εγκρίνει χωρίς ουσιαστικές αλλαγές την προτεινόμενη τροποποίηση 20 του παραρτήματος 13 — *Διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων,* 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. 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*».

Το άρθρο 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ εφαρμόζεται ανεξάρτητα από το αν η Ένωση είναι μέλος του σχετικού οργάνου ή συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας[2].

Η έννοια των «*πράξεων που παράγουν έννομα αποτελέσματα*» περιλαμβάνει πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα δυνάμει των κανόνων του διεθνούς δικαίου που διέπουν το εκάστοτε όργανο. Περιλαμβάνει επίσης κείμενα που δεν έχουν μεν δεσμευτική ισχύ βάσει του διεθνούς δικαίου, αλλά «*επηρεάζουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο των ρυθμίσεων που θεσπίζει ο νομοθέτης της Ένωσης*»[3]. Όπως εξηγείται ανωτέρω, το αντικείμενο της προτεινόμενης τροποποίησης εμπίπτει σε τομέα στον οποίο υφίσταται ενωσιακή νομοθεσία [δηλαδή ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010].

---

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

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

4.1.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

Το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ είναι όργανο που έχει συσταθεί με βάση συμφωνία, και 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 ορίζονται ως παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου. Τα εν λόγω διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές είναι πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα. Πράγματι, τα πρότυπα και οι συνιστώμενες πρακτικές που εκδίδονται από τον ΔΟΠΑ, αφού εγκριθούν και τεθούν σε ισχύ, είναι δεσμευτικά για όλα τα συμβαλλόμενα κράτη του ΔΟΠΑ, σύμφωνα με το άρθρο 90 στοιχείο α) της σύμβασης του Σικάγου, στο οποίο ορίζεται ότι: *«Διά την υιοθέτησιν υπό του Συμβουλίου των εν τω άρθρω 54, εδάφιον (λ) περιγραφομένων Παραρτημάτων, θα απαιτήται η ψήφος δύο τρίτων του συγκαλουμένου προς τον σκοπόν τούτον Συμβουλίου, ακολούθως δε θέλουσιν υποβληθή υπό του Συμβουλίου εις έκαστον συμβαλλόμενον Κράτος. Παν τοιούτον παράρτημα ή πάσα τροπολογία Παραρτήματος θα αρχίσουν ισχύοντα τρεις μήνας από της υποβολής του εις τα συμβαλλόμενα Κράτη, ή εις το τέλος μεγαλειτέρας χρονικής περιόδου ήν ήθελεν ορίσει το Συμβούλιον, εφόσον εν τω μεταξύ η πλειονότης των συμβαλλομένων Κρατών δεν έχει κοινοποιήσει εις το Συμβούλιον την μη αποδοχήν των»*. Όπως εξηγείται ανωτέρω, η προβλεπόμενη τροποποίηση του παραρτήματος 13 μπορεί να επηρεάσει με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο της νομοθεσίας της Ένωσης. Συγκεκριμένα, η τροποποίηση συνεπάγεται την ανάγκη προσαρμογής των τρεχουσών διαδικασιών εργασίας των αρχών διερεύνησης ασφαλείας, που διέπονται από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 996/2010.

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

Συνεπώς, η διαδικαστική νομική βάση για την προτεινόμενη απόφαση σε σχέση με τις προαναφερόμενες κοινοποιήσεις είναι το άρθρο 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.

4.2. Ουσιαστική νομική βάση

4.2.1. Αρχές

Η ουσιαστική νομική βάση για την έκδοση απόφασης δυνάμει του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ εξαρτάται πρωτίστως από τον στόχο και το περιεχόμενο της προς έκδοση πράξης 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..

4.2.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

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

Συνεπώς, η ουσιαστική νομική βάση της προτεινόμενης απόφασης είναι το άρθρο 100 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.

4.3. Συμπέρασμα

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

2026/0028 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη 237η σύνοδο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) όσον αφορά την προβλεπόμενη τροποποίηση του παραρτήματος 13 — *Διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων*

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 (στο εξής: ΔΟΠΑ).

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

3) Δυνάμει του άρθρου 54 της σύμβασης του Σικάγου, το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ δύναται να εκδίδει διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές (στο εξής: SARP) και να ορίζει τα εν λόγω διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές ως παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου.

4) Το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, κατά τη 237η σύνοδό του, πρόκειται να εγκρίνει την τροποποίηση 20 του παραρτήματος 13 — *Διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων* της σύμβασης του Σικάγου.

5) Ο κύριος σκοπός της τροποποίησης 20 του παραρτήματος 13 — *Διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων* της σύμβασης του Σικάγου είναι η βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας με την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου αποτελεσματικότητας, επιμέλειας και ποιότητας των διερευνήσεων ασφαλείας στην πολιτική αεροπορία.

6) Οι προτεινόμενες αλλαγές αποσκοπούν στην επίτευξη αυτών των στόχων αποσαφηνίζοντας την ευθύνη των κρατών να ολοκληρώνουν τις διερευνήσεις ασφαλείας και να δημοσιεύουν τις τελικές εκθέσεις, ακόμη και σε περιπτώσεις παράνομων ενεργειών, ώστε να αποτρέπεται η πρόωρη περάτωση των διερευνήσεων. Αντιμετωπίζουν το ζήτημα των πιθανών συγκρούσεων συμφερόντων προτείνοντας την ανάθεση των διερευνήσεων σε τρίτες οντότητες για την ενίσχυση της αμεροληψίας και της διαφάνειας. Οι τροποποιήσεις βελτιώνουν επίσης την πρόσβαση των διερευνητών σε δεδομένα με την άρση των περιορισμών. Επίσης, απλουστεύουν τις διαδικασίες για την υποβολή εκθέσεων στον ΔΟΠΑ καταργώντας την απαίτηση για προκαταρκτική έκθεση «ADREP» και μειώνοντας τα όρια μέγιστης μάζας των

αεροσκαφών για την υποβολή των τελικών εκθέσεων στον ΔΟΠΑ. Τέλος, επικαιροποιείται η ορολογία ώστε να διασφαλιστεί η συνοχή μεταξύ των παραρτημάτων του ΔΟΠΑ.

7) Το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Αρχών Διερεύνησης Ατυχημάτων της Πολιτικής Αεροπορίας (ENCASIA), που συστάθηκε με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010[4], έχει ως καθήκον να συμβουλεύει τα θεσμικά όργανα της Ένωσης για όλες τις πτυχές της ανάπτυξης και της εφαρμογής των ενωσιακών πολιτικών και κανόνων σχετικά με τις διερευνήσεις ασφαλείας και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων και έχει συμβάλει στην εκπόνηση της πρότασης σχετικά με την τροποποίηση 20.

8) Είναι σκόπιμο να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο πλαίσιο του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ, δεδομένου ότι η τροποποίηση 20 του παραρτήματος 13 — *Διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων* της σύμβασης του Σικάγου θα είναι δεσμευτική βάσει του διεθνούς δικαίου σύμφωνα με το άρθρο 90 στοιχείο α) της σύμβασης του Σικάγου και μπορεί να επηρεάσει με καθοριστικό τρόπο το δίκαιο της ΕΕ, ιδίως τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 996/2010.

9) Η θέση της Ένωσης κατά τη 237η σύνοδο του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ ή σε οποιαδήποτε επακόλουθη σύνοδο όσον αφορά την έγκριση της προβλεπόμενης τροποποίησης 20 του παραρτήματος 13 — *Διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων* της σύμβασης του Σικάγου θα πρέπει να είναι η υποστήριξη των εν λόγω τροποποιήσεων στο σύνολό τους και η συμμόρφωση με αυτές.

10) Δυνάμει του άρθρου 38 της σύμβασης του Σικάγου, κάθε κράτος το οποίο κρίνει ανέφικτο να συμμορφωθεί, από κάθε άποψη, με οποιοδήποτε διεθνές πρότυπο ή οποιαδήποτε διεθνή διαδικασία, ή να εναρμονίσει πλήρως τους οικείους κανονισμούς ή τις οικείες πρακτικές με οποιοδήποτε 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 θεσπίστηκαν από διεθνές πρότυπο, κοινοποιεί αμελλητί στον ΔΟΠΑ τις διαφορές μεταξύ της οικείας πρακτικής και της πρακτικής που θεσπίστηκε από το διεθνές πρότυπο.

11) Δυνάμει του άρθρου 90 της σύμβασης του Σικάγου, κάθε τέτοιο παράρτημα ή κάθε τροποποίηση παραρτήματος αρχίζει να ισχύει εντός τριών μηνών από την υποβολή τους στα συμβαλλόμενα κράτη του ΔΟΠΑ, ή στο τέλος κάθε μεγαλύτερης χρονικής περιόδου που μπορεί να ορίσει το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, εφόσον εν τω μεταξύ η πλειονότητα των συμβαλλόμενων κρατών του ΔΟΠΑ δεν έχει κοινοποιήσει τη μη αποδοχή τους.

12) Η θέση της Ένωσης μετά την έγκριση της τροποποίησης 20 του παραρτήματος 13 — *Διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων* 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 την τροποποίηση. 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.

---

[4] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία και την κατάργηση της οδηγίας 94/56/ΕΚ (ΕΕ L 295 της 12.11.2010, σ. 35, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj).

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1) Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης κατά τη 237η σύνοδο του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ, ή σε μια από τις επακόλουθες συνόδους, είναι η υποστήριξη, στο σύνολό της, της προτεινόμενης τροποποίησης του παραρτήματος 13 — *Διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων* της σύμβασης του Σικάγου.

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 του παραρτήματος 13 — *Διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων* 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 13 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 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, τα οποία ενεργούν από κοινού προς το συμφέρον της Ένωσης.

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

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο
Ο/Η Πρόεδρος