ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2022/322 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 18ης Φεβρουαρίου 2022

για τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) όσον αφορά την έγκριση τροποποιήσεων των παραρτημάτων 1, 6 έως 10, 14 και 17 της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία

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 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 της Ένωσης είναι συμβαλλόμενα κράτη της σύμβασης του Σικάγου και μέλη του ΔΟΠΑ, ενώ η Ένωση έχει την ιδιότητα του παρατηρητή σε ορισμένα όργανα του ΔΟΠΑ. Επί του παρόντος, επτά κράτη μέλη εκπροσωπούνται στο Συμβούλιο του ΔΟΠΑ («Συμβούλιο του ΔΟΠΑ»).

(3) Δυνάμει του άρθρου 54 της σύμβασης του Σικάγου, το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ πρόκειται να εκδώσει διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές («SARP») και να τα ορίσει ως παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου.

(4) Το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, κατά τη 225η σύνοδό του, πρόκειται να εγκρίνει την τροποποίηση 178 του παραρτήματος 1, την τροποποίηση 47 του παραρτήματος 6 μέρος I, την τροποποίηση 40 του παραρτήματος 6 μέρος II, την τροποποίηση 24 του παραρτήματος 6 μέρος III, την τροποποίηση 7 του παραρτήματος 7, την τροποποίηση 109 του παραρτήματος 8, την τροποποίηση 29 του παραρτήματος 9, την τροποποίηση 91 του παραρτήματος 10 τόμος IV, την τροποποίηση 17 του παραρτήματος 14 τόμος I και την τροποποίηση 18 του παραρτήματος 17 της σύμβασης του Σικάγου, όπως καθορίζονται στις επιστολές AN 12/1.1.25-20/112, AN 11/1.1.34-20/75, AN 3/45-20/85, AN 3/1.2-20/76, AN 7/1.3.105-20/42, SP 55/4-20/94, AS 8/2.1-21/48 Εμπιστευτικό και EC 6/3 – 21/67 προς τα κράτη.

(5) Κύριος σκοπός της τροποποίησης 178 του παραρτήματος 1 της σύμβασης του Σικάγου είναι να καταστεί δυνατή η εφαρμογή συστήματος ηλεκτρονικής αδειοδότησης προσωπικού με στόχο τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας.

(6) Κύριος σκοπός των τροποποιήσεων 47, 40 και 24 του παραρτήματος 6 μέρη I, II και III, αντίστοιχα, της σύμβασης του Σικάγου είναι η ενίσχυση του νομικού πλαισίου για τη συνεχή λειτουργικότητα των καταγραφέων πτήσης, η σαφήνεια των διατάξεων που αφορούν τον χρόνο εκτροπής πτήσεων μεγάλων αποστάσεων (EDTO) και τα παιδικά σωσίβια, η εφαρμογή συστημάτων προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (GPWS) σε ορισμένα αεροπλάνα, η προσθήκη νέου προτύπου για τον εξοπλισμό αεροπλάνων, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, με συστήματα προειδοποίησης και συνέγερσης υπέρβασης ορίων διαδρόμου (ROAAS), η παροχή επιχειρησιακής πίστωσης στο πλαίσιο των επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου βάσει επιδόσεων (PBAOM), η διασφάλιση ότι το προβλεπόμενο αεροδρόμιο των πτήσεων διαθέτει επαρκείς εγκαταστάσεις και υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης (RFF), η επικαιροποίηση των διατάξεων σχετικά με τις θαλάσσιες εναλλακτικές λύσεις για πτήσεις ελικοπτέρων σε μεγάλες αποστάσεις και η προσθήκη διατάξεων σχετικά με τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων από ελικόπτερα, καθώς και η επικαιροποίηση των διατάξεων που αφορούν την εκπαίδευση.

(7) Κύριος σκοπός της τροποποίησης 7 του παραρτήματος 7 της σύμβασης του Σικάγου είναι να διευκολυνθεί η μεταβίβαση αεροσκαφών από ένα κράτος σε άλλο, με την προσαρμογή του υποδείγματος του πιστοποιητικού νηολόγησης και την εισαγωγή υποδείγματος του πιστοποιητικού διαγραφής από το νηολόγιο.

(8) Κύριος σκοπός της τροποποίησης 109 του παραρτήματος 8 της σύμβασης του Σικάγου είναι, αφενός, να βελτιωθεί η σαφήνεια και να εξασφαλιστεί ότι τα κράτη που εγκρίνουν οποιαδήποτε τροποποίηση και επισκευή έχουν σαφή αντίληψη της ευθύνης τους για τη διαρκή αξιοπλοΐα, και, αφετέρου, να διευκρινιστούν οι ικανότητες σχεδιασμού της καταστολής πυρκαγιάς στο διαμέρισμα φορτίου σε μεγάλα αεροπλάνα, ελικόπτερα και μικρά αεροπλάνα.

(9) Κύριος σκοπός της τροποποίησης 29 του παραρτήματος 9 της σύμβασης του Σικάγου είναι να ενισχυθεί η ετοιμότητα των κρατών για μελλοντικές πανδημίες, με την άντληση διδαγμάτων από την πανδημία της COVID-19 και τον καθορισμό κατάλληλων μέτρων μετριασμού για μελλοντικές πανδημίες. Η τροποποίηση 29 αντιμετωπίζει επίσης την καταπολέμηση της εμπορίας ανθρώπων μέσω SARP. Επιπλέον, περιέχει μικρές αλλά χρήσιμες τροποποιήσεις των διατάξεων του άρθρου 9 της σύμβασης του Σικάγου που αφορούν τις πτήσεις επαναπατρισμού και τις αεροπορικές μεταφορές επιβατών με αναπηρία, καθώς και τροποποίηση των σημειώσεων στο τμήμα σχετικά με τα δεδομένα που περιέχονται στις καταστάσεις ονομάτων επιβατών (PNR) όσον αφορά τον όρο «push».

(10) Κύριος σκοπός της τροποποίησης 91 του παραρτήματος 10 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου είναι η εισαγωγή του εναερίου συστήματος αποφυγής σύγκρουσης (ACAS) X και η μείωση των περιπτώσεων ψευδών ειδοποιήσεων ACAS.

(11) Κύριος σκοπός της τροποποίησης 17 του παραρτήματος 14 τόμος I της σύμβασης του Σικάγου είναι να εξαιρεθεί η γενική αεροπορία από τις διατάξεις για τη διάσωση και την πυρόσβεση (RFF).

(12) Κύριος σκοπός της τροποποίησης 18 του παραρτήματος 17 της σύμβασης του Σικάγου είναι η εισαγωγή νέων SARP και η τροποποίηση των ισχυόντων SARP σχετικά με τη νοοτροπία ασφάλειας, τα προγράμματα ασφάλειας των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών, τις μεθόδους ανίχνευσης εκρηκτικών στις παραδιδόμενες αποσκευές και τα εθνικά προγράμματα ελέγχου ποιότητας της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

(13) Ενδείκνυται να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο πλαίσιο του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ, δεδομένου ότι η τροποποίηση 178 του παραρτήματος 1, η τροποποίηση 47 του παραρτήματος 6 μέρος I, η τροποποίηση 40 του παραρτήματος 6 μέρος II, η τροποποίηση 24 του παραρτήματος 6 μέρος III, η τροποποίηση 7 του παραρτήματος 7, η τροποποίηση 109 του παραρτήματος 8, τροποποίηση 29 του παραρτήματος 9, η τροποποίηση 91 του παραρτήματος 10 τόμος IV, η τροποποίηση 17 του παραρτήματος 14 τόμος I και η τροποποίηση 18 του παραρτήματος 17 της σύμβασης του Σικάγου είναι δυνατόν να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο του ενωσιακού δικαίου, και συγκεκριμένα τους κανονισμούς (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 ([1]), (ΕΕ) αριθ. 1332/2011 ([2]), (ΕΕ) αριθ. 965/2012 ([3]), (ΕΕ) αριθ. 139/2014 ([4]) και (ΕΕ) 2015/640 της Επιτροπής ([5]), τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2015/1998 της Επιτροπής ([6]) και τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([7]).

(14) Η θέση της Ένωσης κατά τη 225η σύνοδο του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ ή σε οποιαδήποτε επακόλουθη σύνοδο όσον αφορά την έγκριση της τροποποίησης 178 του παραρτήματος 1, της τροποποίησης 47 του παραρτήματος 6 μέρος I, της τροποποίησης 40 του παραρτήματος 6 μέρος II, της τροποποίησης 24 του παραρτήματος 6 μέρος III, της τροποποίησης 7 του παραρτήματος 7, της τροποποίησης 109 του παραρτήματος 8, της τροποποίησης 29 του παραρτήματος 9, της τροποποίησης 91 του παραρτήματος 10 τόμος IV, της τροποποίησης 17 του παραρτήματος 14 τόμος I και της τροποποίησης 18 του παραρτήματος 17 της σύμβασης του Σικάγου θα πρέπει να είναι η υποστήριξη των εν λόγω τροποποιήσεων στο σύνολό τους. Η εν λόγω θέση θα πρέπει να εκφραστεί από τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ, τα οποία ενεργούν από κοινού εξ ονόματος της Ένωσης.

([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. 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).

([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]) 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).

([5]) 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).

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

([7]) Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου (ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1).

(15) Η θέση της Ένωσης μετά την έγκριση της τροποποίησης 178 του παραρτήματος 1, της τροποποίησης 47 του παραρτήματος 6 μέρος I, της τροποποίησης 40 του παραρτήματος 6 μέρος II, της τροποποίησης 24 του παραρτήματος 6 μέρος III, της τροποποίησης 7 του παραρτήματος 7, της τροποποίησης 109 του παραρτήματος 8, της τροποποίησης 29 του παραρτήματος 9, της τροποποίησης 91 του παραρτήματος 10 τόμος IV, της τροποποίησης 17 του παραρτήματος 14 τόμος I και της τροποποίησης 18 του παραρτήματος 17 της σύμβασης του Σικάγου από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, που θα ανακοινωθεί από τον Γενικό Γραμματέα του ΔΟΠΑ μέσω διαδικασίας επιστολής του ΔΟΠΑ προς τα κράτη, θα πρέπει να είναι η μη εναντίωση και η κοινοποίηση της συμμόρφωσης, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω τροποποιήσεις εγκρίνονται χωρίς ουσιαστικές αλλαγές. Ενδείκνυται επίσης να καθοριστεί η διαδικασία που θα ακολουθείται για την κοινοποίηση διαφορών στον ΔΟΠΑ σε περίπτωση που η νομοθεσία της Ένωσης αποκλίνει από τα πρόσφατα εγκριθέντα SARP μετά την προβλεπόμενη ημερομηνία εφαρμογής των εν λόγω SARP. Όσον αφορά τις διαφορές σε σχέση με τα πρότυπα που περιέχονται στα παραρτήματα 1, 6, 8 και 14 της σύμβασης του Σικάγου και τα οποία εμπίπτουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Ένωσης, εφαρμόζεται η απόφαση (ΕΕ) 2021/1092 του Συμβουλίου ([8]). Η εν λόγω θέση θα πρέπει να εκφραστεί από όλα τα κράτη μέλη της Ένωσης,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στη 225η σύνοδο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας ή σε οποιαδήποτε επακόλουθη σύνοδο είναι η υποστήριξη, στο σύνολό τους, της τροποποίησης 178 του παραρτήματος 1, της τροποποίησης 47 του παραρτήματος 6 μέρος I, της τροποποίησης 40 του παραρτήματος 6 μέρος II, της τροποποίησης 24 του παραρτήματος 6 μέρος III, της τροποποίησης 7 του παραρτήματος 7, της τροποποίησης 109 του παραρτήματος 8, της τροποποίησης 29 του παραρτήματος 9, της τροποποίησης 91 του παραρτήματος 10 τόμος IV, της τροποποίησης 17 του παραρτήματος 14 τόμος I και της τροποποίησης 18 του παραρτήματος 17 της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία.

2. Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης, εφόσον το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ εγκρίνει χωρίς ουσιαστικές αλλαγές τις τροποποιήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1, είναι η μη εναντίωση και η κοινοποίηση της συμμόρφωσης με κάθε εγκριθείσα τροποποίηση σε απάντηση στην αντίστοιχη επιστολή του ΔΟΠΑ προς τα κράτη.

Σε περίπτωση που η νομοθεσία της Ένωσης παρεκκλίνει από τα πρότυπα που περιέχονται στα παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου τα οποία αναφέρονται στην παράγραφο 1, όπως τροποποιήθηκαν από τον ΔΟΠΑ, μετά την έναρξη ισχύος τους, με αποτέλεσμα να απαιτείται κοινοποίηση των διαφορών σε σχέση με τα εν λόγω παραρτήματα σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου, η Επιτροπή υποβάλλει, εγκαίρως και τουλάχιστον δύο μήνες πριν από την προθεσμία που ορίζει ο ΔΟΠΑ για την κοινοποίηση των διαφορών, στο Συμβούλιο προς συζήτηση και έγκριση, προπαρασκευαστικό έγγραφο όπου καθορίζονται οι λεπτομερείς διαφορές που τα κράτη μέλη πρέπει να κοινοποιήσουν στον ΔΟΠΑ εξ ονόματος της Ένωσης.

Κατά παρέκκλιση του δεύτερου εδαφίου της παρούσας παραγράφου, σε περίπτωση που η νομοθεσία της Ένωσης παρεκκλίνει από τα πρότυπα που περιέχονται στα παραρτήματα 1, 6, 8 και 14 της σύμβασης του Σικάγου, όπως τροποποιήθηκαν από τον ΔΟΠΑ, στον βαθμό που τα εν λόγω πρότυπα εμπίπτουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Ένωσης, μετά την έναρξη ισχύος τους, με αποτέλεσμα να απαιτείται κοινοποίηση των διαφορών σε σχέση με τα εν λόγω παραρτήματα σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου, η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ όσον αφορά την κοινοποίηση των εν λόγω διαφορών καθορίζεται με βάση την απόφαση (ΕΕ) 2021/1092 του Συμβουλίου.

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.

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

Άρθρο 3

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

([8]) Απόφαση (ΕΕ) 2021/1092 του Συμβουλίου, της 11ης Ιουνίου 2021, περί των κριτηρίων και της διαδικασίας κοινοποίησης των διαφορών αναφορικά με τα διεθνή πρότυπα που έχει εγκρίνει ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας στον τομέα της ασφάλειας της αεροπορίας (ΕΕ L 236 της 5.7.2021, σ. 51).

Βρυξέλλες, 18 Φεβρουαρίου 2022.

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
J.-Y. LE DRIAN