ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 20.5.2020
COM(2020) 218 final

2020/0098 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο Συμβούλιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας όσον αφορά την προβλεπόμενη έγκριση της τροποποίησης 91 του παραρτήματος 10, τόμος ΙΙΙ, και την κοινοποίηση διαφοράς σε σχέση με την ημερομηνία εφαρμογής της τροποποίησης 13 του παραρτήματος 14, τόμος Ι, της τροποποίησης 40Γ του παραρτήματος 6, της τροποποίησης 77Β του παραρτήματος 3 και της τροποποίησης 39 του παραρτήματος 15

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η παρούσα πρόταση αφορά:

– την απόφαση για τον καθορισμό της θέσης που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης σε προσεχή σύνοδο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) σε σχέση με την προβλεπόμενη έγκριση της τροποποίησης 91 του παραρτήματος 10, τόμος ΙΙΙ, της σύμβασης του Σικάγου από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ·

– την απόφαση σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης, αφού ο ΔΟΠΑ γνωστοποιήσει την έγκριση της τροποποίησης 91 του παραρτήματος 10 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·

– την απόφαση σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση 13 του παραρτήματος 14 — Αεροδρόμια, Τόμος Ι — Σχεδιασμός και λειτουργίες αεροδρομίου, την τροποποίηση 40Γ του παραρτήματος 6 —Λειτουργία αεροσκαφών — Διεθνείς εμπορικές αερομεταφορές — Αεροπλάνα, την τροποποίηση 39 του παραρτήματος 15 — Υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών, καθώς και την τροποποίηση 77Β του παραρτήματος 3 — Μετεωρολογικές υπηρεσίες για τη διεθνή αεροναυτιλία σχετικά με το νέο παγκόσμιο μορφότυπο αναφοράς για τις συνθήκες στην επιφάνεια του διαδρόμου, στην οποία καλούνται τα κράτη μέλη να κοινοποιήσουν τυχόν διαφορές ως προς τη συμμόρφωση με την ημερομηνία εφαρμογής, η οποία πρόκειται να μετατεθεί κατά 6 μήνες σε σχέση με την ημερομηνία που είχε οριστεί στις σχετικές επιστολές του ΔΟΠΑ προς τα κράτη.

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 ίδρυσε τον Διεθνή Οργανισμό 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, 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.

2.3. Η προβλεπόμενη πράξη του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας

2.3.1. Έγκριση της τροποποίησης 91 του παραρτήματος 10, τόμος III, της σύμβασης του Σικάγου σχετικά με το σύστημα επιλεκτικής κλήσης (SELCAL)

Σε προσεχή σύνοδό του, το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ πρόκειται να εγκρίνει την τροποποίηση 91 του παραρτήματος 10, τόμος ΙΙΙ, της σύμβασης του Σικάγου σχετικά με το σύστημα επιλεκτικής κλήσης (SELCAL).

Σκοπός της τροποποίησης 91 του παραρτήματος 10, τόμος ΙΙΙ, είναι η τροποποίηση του παραρτήματος 10 της σύμβασης του Σικάγου — Αεροναυτικές τηλεπικοινωνίες, τόμος ΙΙΙ — Συστήματα επικοινωνίας, μέρος ΙΙ — Συστήματα φωνητικής επικοινωνίας, όσον αφορά το SELCAL. Η τροποποίηση 91 του παραρτήματος 10, τόμος ΙΙΙ, εισάγει νέους τόνους για την επέκταση του διαθέσιμου αποθέματος κωδικών SELCAL και τη μείωση, με τον τρόπο αυτό, της συχνότητας εμφάνισης εσφαλμένων ενδείξεων στον θάλαμο διακυβέρνησης. Η τροποποίηση 91 του παραρτήματος 10, τόμος ΙΙΙ, καταρτίστηκε κατά τη διάρκεια της δεύτερης συνεδρίασης της ομάδας εργασίας για την υποδομή επικοινωνίας δεδομένων της ομάδας επικοινωνιών (CP DCIWG/2) και δεν θεωρήθηκε αμφιλεγόμενη σε τεχνικό επίπεδο.

Η τροποποίηση 91 του παραρτήματος 10, τόμος ΙΙΙ, προβλέπεται να τεθεί σε εφαρμογή στις 5 Νοεμβρίου 2022, ημερομηνία κατά την οποία θα καταστεί νομικά δεσμευτική για τα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης του Σικάγου.

2.3.2. Η ημερομηνία εφαρμογής του νέου παγκόσμιου μορφοτύπου αναφοράς του ΔΟΠΑ για τις συνθήκες στην επιφάνεια του διαδρόμου

Το 2016 το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ ενέκρινε νέα μεθοδολογία για την αξιολόγηση και την αναφορά των συνθηκών στην επιφάνεια του διαδρόμου, η οποία είναι κοινώς γνωστή ως «Global Reporting Format for Runway Surface Conditions», με στόχο να καταστεί δυνατή η εναρμονισμένη αξιολόγηση και υποβολή αναφορών για τις συνθήκες επιφάνειας του διαδρόμου, ώστε να βελτιωθεί με τον τρόπο αυτό η αξιολόγηση των επιδόσεων απογείωσης και προσγείωσης από το πλήρωμα πτήσης.

Το νέο παγκόσμιο μορφότυπο αναφορών του ΔΟΠΑ για τις συνθήκες στην επιφάνεια του διαδρόμου, που είναι εφαρμοστέο από τις 5 Νοεμβρίου 2020, προβλέπεται στην τροπολογία 13 του παραρτήματος 14 — Αεροδρόμια, Τόμος Ι — Σχεδιασμός και λειτουργίες αεροδρομίου, την τροποποίηση 40Γ του παραρτήματος 6 — Λειτουργία αεροσκαφών — Διεθνείς εμπορικές αερομεταφορές — Αεροπλάνα, την τροποποίηση 77Β του παραρτήματος 3 — Μετεωρολογικές υπηρεσίες για τη διεθνή αεροναυτιλία και την τροποποίηση 39 του παραρτήματος 15 — Υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών.

Λόγω της πανδημίας COVID, το νέο παγκόσμιο μορφότυπο αναφορών του ΔΟΠΑ για τις συνθήκες στην επιφάνεια του διαδρόμου δεν είναι δυνατόν να εφαρμοστεί σε ενωσιακό επίπεδο τη χρονική στιγμή που είχε ορίσει αρχικώς ο ΔΟΠΑ και, ως εκ τούτου, η Επιτροπή είναι πιθανό να εγκρίνει αναβολή της εν λόγω ημερομηνίας σε ενωσιακό επίπεδο, προβαίνοντας στις αναγκαίες τροποποιήσεις στους σχετικούς κανονισμούς της Επιτροπής[1].

[1] Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 923/2012 της Επιτροπής, της 26ης Σεπτεμβρίου 2012, για καθορισμό των κοινών κανόνων αέρος και των επιχειρησιακών διατάξεων σχετικά με τις υπηρεσίες και τις διαδικασίες αεροναυτιλίας και την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ)

Προς το παρόν δεν έχει επιβεβαιωθεί αν το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ θα συμπεριλάβει στην ημερήσια διάταξή του της 220ής ή της 221ης συνόδου του ένα σημείο σχετικά με πιθανή αναβολή της ημερομηνίας εφαρμογής του νέου παγκόσμιου μορφοτύπου αναφοράς του ΔΟΠΑ για τις συνθήκες στην επιφάνεια του διαδρόμου και, εφόσον το συμπεριλάβει, ποια απόφαση θα λάβει το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ σχετικά με το ζήτημα. Ως εκ τούτου, εάν το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ δεν αναβάλει εγκαίρως την εν λόγω ημερομηνία, για οποιονδήποτε λόγο, είναι αναγκαίο να εξασφαλιστεί ότι τα κράτη μέλη θα κοινοποιήσουν τυχόν διαφορά σε σχέση με την αναβολή της ημερομηνίας, σε ενωσιακό επίπεδο.

3. ΘΕΣΗ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΗΦΘΕΙ ΕΞ ΟΝΟΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΈΝΩΣΗΣ

3.1. Τροποποίηση 91 του παραρτήματος 10, τόμος ΙΙΙ

3.1.1. Κύριες αλλαγές που θα εισαχθούν με την τροποποίηση 91 του παραρτήματος 10, τόμος ΙΙΙ, και η σχέση τους με τους υφιστάμενους κανόνες της Ένωσης

Η βασική αλλαγή που θα εισαχθεί με την πρόταση για την τροποποίηση 91 του παραρτήματος 10, τόμος ΙΙΙ, σχετίζεται με την εισαγωγή νέων τόνων για την επέκταση του διαθέσιμου αποθέματος κωδικών SELCAL και τη μείωση, με τον τρόπο αυτό, της συχνότητας εμφάνισης εσφαλμένων ενδείξεων στον θάλαμο διακυβέρνησης. Τα χαρακτηριστικά συστήματος του SELCAL ήταν αρχικά συστάσεις που διατυπώθηκαν τη δεκαετία του 1950, εποχή κατά την οποία δεν ήταν δυνατή η διασφάλιση των καθορισμένων επιπέδων επίδοσης. Ο εξοπλισμός που έχει κατασκευαστεί από τη δεκαετία του 1970 πιο εύκολα ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις αυτές και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να αναγνωριστεί η ανάγκη για ομοιόμορφη εφαρμογή των απαιτήσεων αυτών, για την ασφάλεια και την ομαλότητα της διεθνούς ναυσιπλοΐας. Ωστόσο, η σύσταση σχετικά με την περιβάλλουσα διαμόρφωσης διαχωρίζεται σε δύο μέρη, ένα πρότυπο και μια σύσταση, καθώς η ομοιόμορφη εφαρμογή της είναι απλώς ευκταία.

Ο ΔΟΠΑ παρέχει επίσης έναν μηχανισμό μέσω του οποίου είναι δυνατόν να εισαχθούν οι νέοι τόνοι με ελάχιστο αντίκτυπο στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Χάρη στον εξοπλισμό εδάφους πρώιμου σταδίου, που μπορεί να πραγματοποιηθεί με χαμηλότερο κόστος, θα είναι δυνατή η σταδιακή τοποθέτηση στο αεροσκάφος, η οποία θα γίνεται κύριο λόγο από τον κατασκευαστή.

Η Ένωση αναγνωρίζει την έλλειψη κωδικών SELCAL που θα μπορούσαν να εκχωρηθούν σε αεροσκάφη και την ανάγκη εφαρμογής τρόπων μετριασμού της έλλειψης με την επέκταση του αριθμού των χαρακτήρων που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τον κωδικό SELCAL που εκχωρείται σε κάθε νέο αεροσκάφος.

Το σύστημα SELCAL δεν έχει μεγάλη σημασία για τις ευρωπαϊκές υπηρεσίες αεροναυτιλίας. Ωστόσο, πρόκειται για μέσο επικοινωνίας με τυποποιημένο τρόπο ενσωμάτωσης στο σχέδιο

αριθ. 1035/2011 και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1265/2007, (ΕΚ) αριθ. 1794/2006, (ΕΚ) αριθ. 730/2006, (ΕΚ) αριθ. 1033/2006 και (ΕΕ) αριθ. 255/2010, ΕΕ L 281 της 13.10.2012, σ. 1.

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.

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.

πτήσης, και ορισμένοι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών μπορούν να ζητήσουν από τη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας να το χρησιμοποιήσουν σε ορισμένες περιπτώσεις. Εντούτοις, αυτό συμβαίνει πολύ σπάνια.

Το SELCAL αναφέρεται στο υλικό καθοδήγησης του EASA, σε κατάλογο πιθανών λύσεων, σχετικά με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 923/2012 και στον κανονισμό (ΕΕ) 2020/469 για την τροποποίηση του παραρτήματος IV — μέρος ATS του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373.

Η τροπολογία 91 του παραρτήματος 10, τόμος ΙΙΙ; αφορά κυρίως τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANSP) οι οποίοι παρέχουν υπηρεσίες στην περιοχή του Βόρειου Ατλαντικού (NAT) του ΔΟΠΑ, τον ωκεάνιο εναέριο χώρο πάνω από τον Ατλαντικό Ωκεανό, καθώς και τις υπηρεσίες του διαχειριστή δικτύου, ιδίως το ολοκληρωμένο σύστημα επεξεργασίας αρχικού σχεδίου πτήσης (IFPS). Οι αρμόδιοι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANSP) θα πρέπει να εγκαταστήσουν τις απαιτούμενες τεχνικές βελτιώσεις. Ο διαχειριστής δικτύου θα πρέπει να αναβαθμίσει το σύστημα IFPS, ώστε αυτό να είναι σε θέση να αποδέχεται τους νέους κωδικούς SELCAL με σκοπό να αποφεύγεται η απόρριψη των σχεδίων πτήσης λόγω μη αναγνώρισης του κωδικού.

Το στοιχείο γ) της CNS.TR.100 «Μέθοδοι εργασίας και διαδικασίες λειτουργίας των παρόχων υπηρεσιών επικοινωνιών, πλοήγησης ή επιτήρησης» του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 αναφέρεται στο παράρτημα 10 τόμος ΙΙΙ της σύμβασης του Σικάγου, έως και την τροποποίηση 89, και απαιτεί κατάλληλη τροποποίηση σε ενωσιακό επίπεδο.

3.2. Παγκόσμιο μορφότυπο αναφοράς για τις συνθήκες στην επιφάνεια του διαδρόμου

3.2.1. Ημερομηνία εφαρμογής του νέου παγκόσμιου μορφοτύπου αναφοράς του ΔΟΠΑ για τις συνθήκες στην επιφάνεια του διαδρόμου

Από τις διερευνήσεις ατυχημάτων διαπιστώθηκε ότι δεν είναι εναρμονισμένα τα πρότυπα αξιολόγησης και υποβολής αναφορών σχετικά με την κατάσταση της επιφάνειας των διαδρόμων, και αποδείχθηκε ότι το συγκεκριμένο γεγονός συμβάλλει σε σημαντικό βαθμό στις υπερβάσεις των ορίων των διαδρόμων, ιδίως όταν ο διάδρομος είναι υγρός ή φέρει επικαθίσεις. Συνεπώς, ο ΔΟΠΑ τροποποίησε ορισμένα πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές (SARP) σε διάφορα παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου. Για ορισμένες από αυτές τις τροποποιήσεις ήταν απαραίτητη η προσαρμογή του ισχύοντος δικαίου της Ένωσης. Η ανάγκη αυτή έχει ήδη αποτυπωθεί σε εκτελεστικές και σε κατ' εξουσιοδότηση πράξεις της Επιτροπής[2].

[2] Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/469 της Επιτροπής 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.
Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 923/2012 της Επιτροπής, της 26ης Σεπτεμβρίου 2012, για καθορισμό των κοινών κανόνων αέρος και των επιχειρησιακών διατάξεων σχετικά με τις υπηρεσίες και τις διαδικασίες αεροναυτιλίας και την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1035/2011 και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1265/2007, (ΕΚ) αριθ. 1794/2006, (ΕΚ) αριθ. 730/2006, (ΕΚ) αριθ. 1033/2006 και (ΕΕ) αριθ. 255/2010, ΕΕ L 281 της 13.10.2012, σ. 1.
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.
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

Η τροποποίηση 77Β του παραρτήματος 3, η τροποποίηση 13 του παραρτήματος 14, η τροποποίηση 40 του παραρτήματος 6 και η τροποποίηση 39 του παραρτήματος 15 της σύμβασης του Σικάγου, με σκοπό τη μείωση των περιστατικών και των ατυχημάτων λόγω υπέρβασης των ορίων διαδρόμου, εγκρίθηκαν από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ το 2016 και θα τεθούν σε εφαρμογή από τις 5 Νοεμβρίου 2020. Οι τροποποιήσεις αυτές έχουν ήδη ενσωματωθεί σε ενωσιακό επίπεδο στους εκτελεστικούς κανονισμούς (ΕΕ) 2020/469 και 2019/1387.

Ωστόσο, λόγω των καθυστερήσεων στην εφαρμογή των παραπάνω που οφείλονται στη νόσο COVID-19 και ως απάντηση στην τρέχουσα έλλειψη πόρων τόσο των αρμόδιων αρχών όσο και των ενδιαφερόμενων φορέων εκμετάλλευσης, η Επιτροπή προτίθεται να αναβάλει κατά 6 μήνες την ημερομηνία εφαρμογής των σχετικών εκτελεστικών πράξεων και των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων της Επιτροπής.

3.3. Θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης

3.3.1. Σχετικά με την τροποποίηση 91 του παραρτήματος 10, τόμος ΙΙΙ

Η προτεινόμενη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο Συμβούλιο του ΔΟΠΑ είναι να υποστηριχθεί στο σύνολό της η προτεινόμενη τροποποίηση 91 του παραρτήματος 10, τόμος ΙΙΙ. Ως εκ τούτου, μετά την έγκρισή της από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ και την κοινοποίησή της με επιστολή προς τα κράτη, η θέση της Ένωσης θα πρέπει να είναι να κοινοποιήσουν τα κράτη μέλη τη συμμόρφωσή τους με το εκδιδόμενο μέτρο.

3.3.2. Σχετικά με την ημερομηνία εφαρμογής του νέου παγκόσμιου μορφοτύπου αναφοράς του ΔΟΠΑ για τις συνθήκες στην επιφάνεια του διαδρόμου

Όσον αφορά την εφαρμογή του νέου παγκόσμιου μορφοτύπου αναφοράς του ΔΟΠΑ για τις συνθήκες στην επιφάνεια του διαδρόμου, ενώ αυτό έχει την πλήρη στήριξη της Ένωσης, λαμβανομένων ωστόσο υπόψη των επιπτώσεων της κρίσης της νόσου COVID-19 στην ικανότητα εφαρμογής του από τα κράτη μέλη και τους ενδιαφερόμενους φορείς εκμετάλλευσης, όπως απαιτείται σήμερα από τους κανόνες του ΔΟΠΑ, η προτεινόμενη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης έχει ως εξής:

- εάν το θέμα της αναβολής της προθεσμίας δεν συμπεριληφθεί στην ημερήσια διάταξη του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ κατά την $220^{η}$ ή την $221^{η}$ σύνοδό του ή εάν η αναβολή της προθεσμίας κατά 6 μήνες δεν εγκριθεί από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, η Ένωση θα πρέπει να κοινοποιήσει τυχόν διαφορές για την περίπτωση που η προθεσμία που προβλέπεται στη σχετική νομοθεσία της ΕΕ αναβληθεί για 6 μήνες. Τα κράτη μέλη της ΕΕ θα πρέπει να κοινοποιήσουν τυχόν διαφορές τους ενώ, παράλληλα, θα ενημερώσουν τον ΔΟΠΑ ότι η εφαρμογή των παραπάνω, δηλαδή η συμμόρφωση με το νέο παγκόσμιο μορφότυπο αναφοράς του ΔΟΠΑ για τις συνθήκες στην επιφάνεια του διαδρόμου, θα πρέπει να αναβληθεί για περίοδο 6 μηνών.

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.

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[3].

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»*[4].

4.1.2. Εφαρμογή στην προκείμενη περίπτωση

Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας είναι όργανο που έχει συσταθεί με συμφωνία, συγκεκριμένα με τη σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία.

Η τροποποίηση 91 του παραρτήματος 10, τόμος ΙΙΙ, την οποία καλείται να εφαρμόσει ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας συνιστά πράξη που παράγει έννομα αποτελέσματα. Έχει έννομα αποτελέσματα διότι μεταβάλλει σειρά προτύπων, τα οποία είναι ικανά να δημιουργήσουν μια δεσμευτική νομική υποχρέωση βάσει του διεθνούς δικαίου.

Επιπλέον, η τροποποίηση 91 του παραρτήματος 10, τόμος ΙΙΙ, αλλάζει τη «σύσταση» σε πρότυπο και υποβιβάζει ένα πρότυπο σε «σύσταση». Παρά την ονομασία τους, οι εν λόγω «συστάσεις» έχουν χαρακτήρα που μεταβάλλει την υφιστάμενη νομική κατάσταση βάσει των ήδη υφιστάμενων προτύπων. Η μεταβολή του καθεστώτος των διατάξεων δημιουργεί διαφορετικές υποχρεώσεις για τα κράτη.

Όσον αφορά την κοινοποίηση τυχόν διαφορών σχετικά με την ημερομηνία εφαρμογής του νέου παγκόσμιου μορφοτύπου αναφορών του ΔΟΠΑ για τις συνθήκες στην επιφάνεια του διαδρόμου, η κοινή θέση της Ένωσης θα εξασφαλίσει ότι όλα τα κράτη μέλη κοινοποιούν τυχόν διαφορές εντός του πλαισίου της παρούσας απόφασης, που απορρέει από την αποκλειστική αρμοδιότητα της Ένωσης, και, με τον τρόπο αυτό, θα συμμορφωθούν με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου και, συνεπώς, δεν θα είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι παρέβησαν τις υποχρεώσεις που υπέχουν δυνάμει της σύμβασης του Σικάγου.

Οι εν λόγω τροποποιήσεις 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.

---

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

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

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 προβλεπόμενης 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 μόνον ουσιαστική νομική βάση, ήτοι εκείνη που επιβάλλει ο κύριος ή πρωτεύων σκοπός ή συνιστώσα.

4.2.2. Εφαρμογή στην προκείμενη περίπτωση

Ο κύριος στόχος και το περιεχόμενο των προβλεπόμενων πράξεων 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

Η νομική βάση της προτεινόμενης απόφασης θα πρέπει να είναι το άρθρο 100 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.

2020/0098 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο Συμβούλιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας όσον αφορά την προβλεπόμενη έγκριση της τροποποίησης 91 του παραρτήματος 10, τόμος ΙΙΙ, και την κοινοποίηση διαφοράς σε σχέση με την ημερομηνία εφαρμογής της τροποποίησης 13 του παραρτήματος 14, τόμος Ι, της τροποποίησης 40Γ του παραρτήματος 6, της τροποποίησης 77Β του παραρτήματος 3 και της τροποποίησης 39 του παραρτήματος 15

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.

(3) Σύμφωνα με το άρθρο 54 της σύμβασης του Σικάγου, το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ μπορεί να εκδίδει διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές.

(4) Σε προσεχή σύνοδό του, το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ πρόκειται να εγκρίνει την τροποποίηση 91 του παραρτήματος 10, τόμος ΙΙΙ, της σύμβασης του Σικάγου σχετικά με το σύστημα επιλεκτικής κλήσης (SELCAL).

(5) Είναι σκόπιμο να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, δεδομένου ότι η προτεινόμενη τροποποίηση 91 του παραρτήματος 10, τόμος ΙΙΙ, θα είναι δεσμευτική για την Ένωση και είναι δυνατόν να επηρεάσει με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο του δικαίου της Ένωσης, συγκεκριμένα τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2017/373 της Επιτροπής[5]. Μόλις εγκριθεί η προβλεπόμενη τροποποίηση, θα είναι δεσμευτική για όλα τα κράτη του ΔΟΠΑ, συμπεριλαμβανομένων όλων των κρατών μελών, σύμφωνα με τη σύμβαση του Σικάγου και εντός των ορίων που τέθηκαν σε αυτή. Το άρθρο 38 της σύμβασης

[5] 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) .

του Σικάγου απαιτεί από τα συμβαλλόμενα κράτη να κοινοποιούν στον ΔΟΠΑ την πρόθεσή τους να αποκλίνουν από κάποιο πρότυπο, στο πλαίσιο του μηχανισμού κοινοποίησης διαφορών.

(6) Κύριος σκοπός της τροπολογίας 91 του παραρτήματος 10, τόμος ΙΙΙ, είναι η εισαγωγή νέων τόνων για την επέκταση του διαθέσιμου αποθέματος κωδικών SELCAL και τη μείωση, με τον τρόπο αυτό, της συχνότητας εμφάνισης εσφαλμένων ενδείξεων στον θάλαμο διακυβέρνησης. Με την τροποποίηση εισάγονται επίσης αλλαγές των απαιτήσεων που αφορούν τα χαρακτηριστικά του συστήματος και προβλέπεται μηχανισμός για την εισαγωγή των νέων κωδίκων με ελάχιστο αντίκτυπο για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

(7) Η Ένωση υποστηρίζει σθεναρά τις προσπάθειες του ΔΟΠΑ για τη βελτίωση της αεροπορικής ασφάλειας με την εξασφάλιση παροχής ασφαλών και έγκυρων υπηρεσιών επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης. Ως εκ τούτου, η Ένωση θα πρέπει να στηρίξει τις εν λόγω τροποποιήσεις.

(8) Η θέση της Ένωσης σε μία από τις προσεχείς συνόδους του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ σχετικά με την προβλεπόμενη τροποποίηση 91 του παραρτήματος 10, τόμος ΙΙΙ, πρόκειται να εκφραστεί από τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ, τα οποία ενεργούν από κοινού, εξ ονόματος της Ένωσης.

(9) Η θέση της Ένωσης, μετά την έγκριση της τροποποίησης 91 του παραρτήματος 10 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 την τροποποίηση, την οποία θα εκφράσουν όλα τα κράτη μέλη της Ένωσης.

(10) Το 2016 το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ ενέκρινε τροποποιήσεις διαφόρων παραρτημάτων της σύμβασης του Σικάγου με σκοπό να μειωθούν τα περιστατικά και τα ατυχήματα λόγω υπέρβασης των ορίων διαδρόμου. Οι εν λόγω τροποποιήσεις είναι διαθέσιμες στις επιστολές προς τα κράτη AN 4/1 2.26-16/19, AN 2/2.4 – 16/18, AN 10/1.1 – 16/17 και AN 11/1.3.29-16/12, και θα είναι εφαρμοστέες στα συμβαλλόμενα κράτη του ΔΟΠΑ από τις 5 Νοεμβρίου 2020 (στο εξής: τροποποιήσεις).

(11) Η Ένωση υποστηρίζει σθεναρά τις προσπάθειες του ΔΟΠΑ για τη βελτίωση της αεροπορικής ασφάλειας. Οι αλλαγές αυτές, με τις οποίες εισάγεται μια νέα εναρμονισμένη μεθοδολογία για την αξιολόγηση και την αναφορά των συνθηκών της επιφάνειας του διαδρόμου, θα συμβάλουν στον μετριασμό των κινδύνων υπέρβασης των ορίων διαδρόμου προσγείωσης λόγω ύπαρξης επικαθίσεων στον διάδρομο, όπως χιόνι, πάγος, λάσπη χιονιού ή νερό.

(12) Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/1397 της Επιτροπής[6] και ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/469 της Επιτροπής[7] ενσωματώνουν τις εν λόγω τροποποιήσεις στο δίκαιο της Ένωσης.

(13) Οι εκτελεστικοί κανονισμοί (ΕΕ) 2020/469 και 2019/1387 θα εφαρμόζονται εν μέρει από τις 5 Νοεμβρίου 2020, σύμφωνα με την ημερομηνία εφαρμογής των τροποποιήσεων. Ωστόσο, η νόσος COVID-19 είχε σημαντικό αντίκτυπο στις προσπάθειες των κρατών μελών και των ενδιαφερόμενων φορέων του τομέα της αεροπορίας να προετοιμαστούν για την εφαρμογή των νέων μέτρων που

[6] ΕΕ L 229 της 5.9.2019, σ. 1.
[7] ΕΕ L 104 της 3.4.2020, σ. 1.

απαριθμούνται στην τροποποίηση 77Β του παραρτήματος 3, στην τροποποίηση 13 του παραρτήματος 14, στην τροποποίηση 40 του παραρτήματος 6 και στην τροποποίηση 39 του παραρτήματος 15 της σύμβασης του Σικάγου.

(14) Ειδικότερα, τα μέτρα εγκλεισμού και η μερική ανεργία του προσωπικού, σε συνδυασμό με τον πρόσθετο φόρτο εργασίας που συνεπάγεται η διαχείριση των πολυάριθμων αρνητικών επιπτώσεων της COVID-19 για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, έχουν εμποδίσει την επίτευξη προόδου.

(15) Τόσο οι αρμόδιες αρχές όσο και οι φορείς εκμετάλλευσης αντιμετωπίζουν δυσκολίες κατά την προετοιμασία για την εφαρμογή των τροποποιήσεων. Ως εκ τούτου, ενδέχεται να χρειαστεί εξάμηνη αναβολή της ημερομηνίας εφαρμογής που προβλέπεται στους εκτελεστικούς κανονισμούς (ΕΕ) 2020/469 και 2019/1387.

(16) Εάν το συμβούλιο του ΔΟΠΑ δεν αναβάλει την ημερομηνία εφαρμογής των τροποποιήσεων κατά 6 μήνες, ενώ το ενωσιακό δίκαιο αναβάλλει την ημερομηνία εφαρμογής των σχετικών προτύπων του ΔΟΠΑ κατά 6 μήνες, η θέση της Ένωσης θα πρέπει να είναι η κοινοποίηση τυχόν διαφοράς σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου και η ενημέρωση του ΔΟΠΑ σχετικά με την πρόθεσή της να καθυστερήσει την ημερομηνία εφαρμογής των τροποποιήσεων κατά 6 μήνες,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης σε μία από τις προσεχείς συνόδους του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (στο εξής: ΔΟΠΑ) είναι να υποστηριχθεί, στο σύνολό της, η προτεινόμενη τροποποίηση 91 του παραρτήματος 10, τόμος ΙΙΙ, της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία (στο εξής: σύμβαση του Σικάγου).

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης, μετά την έγκριση από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ της τροποποίησης 91 του παραρτήματος 10, τόμος ΙΙΙ, της σύμβασης του Σικάγου, θα πρέπει να είναι η κοινοποίηση της συμμόρφωσης με το εκδιδόμενο μέτρο σε απάντηση στην αντίστοιχη επιστολή ΔΟΠΑ προς τα κράτη.

Άρθρο 2

Εάν το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ δεν αναβάλει την ημερομηνία εφαρμογής της τροποποίησης 77Β του παραρτήματος 3, της τροποποίησης 13 του παραρτήματος 14, της τροποποίησης 40 του παραρτήματος 6 και της τροποποίησης 39 του παραρτήματος 15 της σύμβασης του Σικάγου και αν η Ένωση τροποποιήσει τους εκτελεστικούς κανονισμούς (ΕΕ) 2020/469 και 2019/1387 και τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό C(2020) 710 final[8] για την αναβολή της εφαρμογής τους κατά 6 μήνες, κοινοποιείται η αντίστοιχη διαφορά διάρκειας 6 μηνών σε σχέση με την ημερομηνία εφαρμογής της τροποποίησης 77Β του παραρτήματος 3, της τροποποίησης 13 του παραρτήματος 14, της τροποποίησης 40 του παραρτήματος 6 και της τροποποίησης 39 του παραρτήματος 15 της σύμβασης του Σικάγου.

[8] Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός C(2020)710 final της Επιτροπής για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014 όσον αφορά την ασφάλεια των διαδρόμων των αεροδρομίων και τα αεροναυτικά δεδομένα.

Άρθρο 3

Η θέση που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 εκφράζεται από τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ.

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

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη .

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος