ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 19.2.2024
COM(2024) 78 final

2024/0042 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη 231η 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 231η σύνοδο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (στο εξής: ΔΟΠΑ) όσον αφορά την προβλεπόμενη τροποποίηση 19 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 19 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 μέρη 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 2022-2025, 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 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. Οι προς έκδοση πράξεις του ΔΟΠΑ και οι σχέση τους με τους ισχύοντες κανόνες της Ένωσης

Κατά τη 231η σύνοδό του ή σε οποιαδήποτε επακόλουθη σύνοδό του, το Συμβούλιο του

ΔΟΠΑ αναμένεται να εξετάσει και να εγκρίνει:

– Την τροποποίηση 19 του παραρτήματος 13 — *Διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων*, όπως αναφέρεται στην επιστολή AN 6/1.2-22/85 προς τα κράτη και προκύπτει από τις συζητήσεις κατά την έκτη συνεδρίαση της επιτροπής διερεύνησης ατυχημάτων (AIGP/6). Αφορά διερευνήσεις με αντικείμενο τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη, τη δημοσιοποίηση πληροφοριών σχετικών με τις διερευνήσεις, τη χρήση του παγκόσμιου αεροναυτικού συστήματος κίνησης και ασφάλειας (GADSS), τη μείωση της περιόδου διαβούλευσης για την τελική έκθεση, καθώς και την υποχρέωση δημοσίευσης σε ηλεκτρονική μορφή.

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

Η προβλεπόμενη τροποποίηση καλύπτει τους ακόλουθους τομείς:

– Όσον αφορά τις διερευνήσεις με αντικείμενο μη επανδρωμένα αεροσκάφη: προκειμένου να γίνει διάκριση μεταξύ επανδρωμένων αεροσκαφών και τηλεκατευθυνόμενων αεροσκαφών (RPA), το παράρτημα 13 θα διευκρινίζει ποιοι τύποι περιστατικών RPA πρέπει να διερευνώνται. Επιπλέον, η τροποποίηση προτείνει να αποσαφηνιστούν στο παράρτημα 13 τα κύρια στοιχεία των περιστατικών RPA στα οποία θα πρέπει να έχει πρόσβαση ο υπεύθυνος διερεύνησης κατά τη διάρκεια των διερευνήσεων.

– Όσον αφορά την καθοδήγηση για τις ερευνητικές αρχές: η τροποποίηση προτείνει να εξεταστεί το ενδεχόμενο δημοσιοποίησης πληροφοριών σε πρώιμο στάδιο των διερευνήσεων ατυχημάτων και συμβάντων που προσελκύουν περισσότερο το ενδιαφέρον του κοινού, ανάλογα με την περίπτωση, και στη συνέχεια πιο επίσημα με γραπτή προκαταρκτική έκθεση.

– Όσον αφορά τη διαθεσιμότητα, κατά τη διερεύνηση, των καταγραφών που προέρχονται από τις σταθερές συσκευές καταγραφής οι οποίες είναι τοποθετημένες στο αεροσκάφος: η τροποποίηση επιβάλλει τη διάθεση των εν λόγω καταγραφών χωρίς καθυστέρηση και διασφαλίζει ότι οι καταγραφές αυτές δεν δημοσιοποιούνται χωρίς τη συγκατάθεση του κράτους που διεξάγει τη διερεύνηση.

– Όσον αφορά την περίοδο διαβούλευσης για τα σχέδια τελικών εκθέσεων: η τροποποίηση προτείνει να μειωθεί η τρέχουσα περίοδος διαβούλευσης σε τριάντα ημέρες, με δυνατότητα παράτασης σε εξήντα ημέρες.

– Τέλος, η τροποποίηση προτείνει την καλύτερη ενημέρωση σχετικά με την ηλεκτρονική βιβλιοθήκη που περιλαμβάνει τις τελικές εκθέσεις και εισάγει την προτίμηση να υποβάλλονται οι τελικές εκθέσεις στον ΔΟΠΑ σε ηλεκτρονική μορφή.

Η τροποποίηση προβλέπεται να τεθεί σε εφαρμογή στις 28 Νοεμβρίου 2024, εκτός από τις διατάξεις που αφορούν διερευνήσεις με αντικείμενο μη επανδρωμένα αεροσκάφη, οι οποίες προβλέπεται να τεθούν σε εφαρμογή στις 26 Νοεμβρίου 2026.

Οι περισσότερες από τις προτεινόμενες τροποποιήσεις συνάδουν με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010[1], ωστόσο ενδέχεται να χρειαστούν ορισμένες προσαρμογές σε επίπεδο εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού. Ειδικότερα, ενδέχεται να χρειαστεί να συμπληρωθούν/τροποποιηθούν κατάλληλα οι διαδικασίες εργασίας των αρχών διερεύνησης ασφαλείας (ΑΔΑ) της ΕΕ. Το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο της ΕΕ, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010, ορίζει στο άρθρο 16 παράγραφος 4 ότι η αρχή διερεύνησης ασφαλείας ακολουθεί τα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές, κάτι το οποίο διασφαλίζει τη συμμόρφωση με το παράρτημα 13.

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 επικεφαλής των αρχών διερεύνησης ασφαλείας σε κάθε κράτος μέλος και/ή, στην περίπτωση συνδυασμένης αρχής, τον επικεφαλής του οικείου κλάδου αεροπορίας, ή τους εκπροσώπους 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. Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις και η σχέση τους με τους υφιστάμενους κανόνες της Ένωσης

Τροποποίηση 19 του παραρτήματος 13

Η προτεινόμενη τροποποίηση, όπως αναφέρεται στην επιστολή AN 6/1.2-22/85 προς τα κράτη, καλύπτει τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010 και συνάδει με το δίκαιο της Ένωσης.

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 της διερεύνησης ατυχημάτων και συμβάντων, συμπεριλαμβανομένης της δημοσίευσης των εκθέσεών της, εισάγοντας ορισμένες αλλαγές στο παράρτημα 13 — *Διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων*.

Ο σκοπός των προτεινόμενων αλλαγών είναι διττός: αφενός, να συνδράμει τις αρχές διερεύνησης ασφαλείας των κρατών μελών στις διερευνήσεις τους, εντοπίζοντας τους τύπους συμβάντων RPA που πρέπει να διερευνώνται και καθιστώντας διαθέσιμα χωρίς καθυστέρηση δεδομένα από σταθερές συσκευές καταγραφής εγκατεστημένες στα αεροσκάφη, κατόπιν

[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).

άδειας του κράτους που διεξάγει τη διερεύνηση. Επιπλέον, η τροποποίηση αναγνωρίζει τις αυξημένες προσδοκίες του κοινού και των μέσων ενημέρωσης και, ως εκ τούτου, την ανάγκη ταχύτερης παροχής πληροφοριών κατά τη διερεύνηση ατυχημάτων και συμβάντων που προσελκύουν περισσότερο το ενδιαφέρον του κοινού, καθώς και για τη διάδοση των τελικών εκθέσεων σε ηλεκτρονική μορφή. Τέλος, η χρήση νέων τεχνολογιών αναμένεται να συμβάλει στη μείωση της περιόδου διαβούλευσης, κάτι το οποίο θα επιταχύνει τη δημοσίευση της τελικής έκθεσης και (τυχόν) συστάσεων ασφαλείας που περιέχει, με επακόλουθο όφελος για την ασφάλεια της αεροπορίας.

Το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο της ΕΕ, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010, ορίζει στο άρθρο 16 παράγραφος 4 ότι η αρχή διερεύνησης ασφαλείας ακολουθεί τα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές, κάτι το οποίο διασφαλίζει τη συμμόρφωση με το παράρτημα 13. Δεν θεωρείται αναγκαία η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010 ή η έκδοση νέας νομοθετικής πράξης. Η ορθή εφαρμογή της προτεινόμενης τροποποίησης 19 του παραρτήματος 13 μπορεί να επιτευχθεί με την προσαρμογή των τρεχουσών διαδικασιών εργασίας των αρχών διερεύνησης ασφαλείας.

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 ΑΔΑ όσον αφορά τις επιστολές του ΔΟΠΑ προς τα κράτη σχετικά με τις διερευνήσεις ασφάλειας, συνέβαλαν στην εκπόνηση της πρότασης σχετικά με την τροποποίηση 19.

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 19 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, η προτεινόμενη τροποποίηση εμπίπτει στο δίκαιο της Ένωσης [δηλαδή στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 996/2010].

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 (στο εξής: 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. 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, το οποίο προβλέπει ότι: *«Η έγκριση από το Συμβούλιο των παραρτημάτων που περιγράφονται στο άρθρο 54, στοιχείο λ), απαιτεί την ψηφοφορία των δύο τρίτων του Συμβουλίου σε συνεδρίαση που συγκαλείται για τον σκοπό αυτόν, και στη συνέχεια τα εν λόγω παραρτήματα υποβάλλονται από το Συμβούλιο σε κάθε συμβαλλόμενο κράτος. Κάθε τέτοιο παράρτημα ή κάθε τροποποίηση παραρτήματος αρχίζει να ισχύει εντός τριών μηνών από την υποβολή τους στα συμβαλλόμενα κράτη, ή στο τέλος κάθε μεγαλύτερης χρονικής περιόδου που μπορεί να ορίσει το Συμβούλιο, εφόσον εν τω μεταξύ η πλειονότητα των συμβαλλομένων κρατών δεν έχει κοινοποιήσει στο Συμβούλιο τη μη αποδοχή τους»*. 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

[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.

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.

2024/0042 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη 231η 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 τις ορίζει ως παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου.

(4) Το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, κατά τη 231η σύνοδό του, πρόκειται να εγκρίνει την τροποποίηση 19 του παραρτήματος 13 — *Διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων* της σύμβασης του Σικάγου.

(5) Ο κύριος σκοπός της τροποποίησης 19 του παραρτήματος 13 — *Διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων* της σύμβασης του Σικάγου είναι η βελτίωση της ασφάλειας των πτήσεων με την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου αποτελεσματικότητας, επιμέλειας και ποιότητας των διερευνήσεων ασφαλείας στην πολιτική αεροπορία.

(6) Οι προτεινόμενες αλλαγές αποσκοπούν στην επίτευξη των στόχων αυτών με τη στήριξη των αρχών διερεύνησης ασφαλείας των κρατών μελών στις διερευνήσεις τους για τα τηλεκατευθυνόμενα αεροσκάφη (RPAS) και με τη διάθεση, χωρίς καθυστέρηση, πληροφοριών και δεδομένων από συσκευές καταγραφής εγκατεστημένες στα αεροσκάφη. Η τροποποίηση αναγνωρίζει επίσης τις προσδοκίες του κοινού και των μέσων ενημέρωσης να ενημερώνονται και, ως εκ τούτου, περιλαμβάνει διατάξεις για την έγκαιρη παροχή τεκμηριωμένων πληροφοριών κατά τη διάρκεια των διερευνήσεων ασφαλείας. Επιπλέον, η χρήση σύγχρονων τεχνολογιών μπορεί να διευκολύνει τη συντόμευση της περιόδου διαβούλευσης, επιταχύνοντας τη δημοσίευση της τελικής έκθεσης. Τέλος, η αποστολή των τελικών εκθέσεων σε

ηλεκτρονική μορφή θα βοηθήσει στην αναφόρτωσή τους στην κεντρική βάση δεδομένων 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[1], έχει ως καθήκον, μεταξύ άλλων, 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 19.

(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 19 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 231η σύνοδο του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ ή σε οποιαδήποτε επακόλουθη σύνοδο όσον αφορά την έγκριση της προβλεπόμενης τροποποίησης 19 του παραρτήματος 13 — *Διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων* της σύμβασης του Σικάγου θα πρέπει να είναι η υποστήριξη της εν λόγω τροποποίησης στο σύνολό της και η συμμόρφωση με αυτή.

(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 οποιαδήποτε 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 19 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.

---

[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).

(13) Η εν λόγω θέση θα πρέπει να εκφραστεί από όλα τα κράτη μέλη της Ένωσης, τα οποία ενεργούν από κοινού προς το συμφέρον της Ένωσης,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης κατά τη 231η 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 SARP μετά την προβλεπόμενη ημερομηνία εφαρμογής τους, θα πρέπει να κοινοποιούνται στον ΔΟΠΑ τυχόν διαφορές με τα συγκεκριμένα SARP 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 Πρόεδρος