ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 12.2.2026
COM(2026) 66 final

2026/0042 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά τη 237η σύνοδο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) όσον αφορά τις τροποποιήσεις 3, 12 και 15 του παραρτήματος 16 τόμοι I έως III της σύμβασης του Σικάγου σχετικά με πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η παρούσα πρόταση αφορά

i) τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης κατά τη 237η σύνοδο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (στο εξής: ΔΟΠΑ) όσον αφορά τις προτάσεις τροποποίησης του παραρτήματος 16 τόμοι I έως III της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία (στο εξής: σύμβαση του Σικάγου) σχετικά με πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος·

ii) τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης αφού ο ΔΟΠΑ γνωστοποιήσει την έγκριση των τροποποιήσεων 3, 12 και 15 του παραρτήματος 16 — *Προστασία του περιβάλλοντος* της σύμβασης του Σικάγου, με την οποία 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 (σύμβαση του Σικάγου) είναι η ρύθμιση των διεθνών αεροπορικών μεταφορών. Άρχισε να ισχύει στις 4 Απριλίου 1947 και με αυτήν ιδρύθηκε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ).

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

2.2. Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας

Ο 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.

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.

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. Η Γαλλία, η Γερμανία, η Ιταλία, η Δανία, η Ισπανία και η Πολωνία εκπροσωπούνται επί του παρόντος στο Συμβούλιο του ΔΟΠΑ.

Η ΕΕ έχει καθεστώς παρατηρητή στον ΔΟΠΑ.

2.3. Οι προς έκδοση πράξεις του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας

Τα διεθνή πρότυπα και οι συνιστώμενες πρακτικές (SARP) που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος έχουν εγκριθεί ως παράρτημα 16 της σύμβασης του Σικάγου από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ. Το παράρτημα 16 περιλαμβάνει τέσσερις τόμους. Οι τρεις τόμοι που σχετίζονται με την παρούσα πρόταση έχουν το ακόλουθο πεδίο εφαρμογής:

– τόμος I για τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές που αφορούν τον θόρυβο των αεροσκαφών·

– τόμος II για τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές που αφορούν τις εκπομπές των κινητήρων αεροσκαφών·

– τόμος III για τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές που αφορούν τις εκπομπές CO_2 αεροπλάνων.

Κατά τη 237η σύνοδο του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ, που θα πραγματοποιηθεί από τις 23 Μαρτίου έως τις 2 Απριλίου 2026, θα εξεταστούν πιθανές αλλαγές των εν λόγω τόμων. Τον Ιούλιο του 2025 εστάλησαν επιστολές του ΔΟΠΑ προς τα κράτη[1] με τις αναμενόμενες αλλαγές προς υποβολή παρατηρήσεων.

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

Είναι αναγκαίο να εγκριθεί η θέση εξ ονόματος της Ένωσης πριν από τη 237η σύνοδο του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ, η οποία θα ξεκινήσει στις 23 Μαρτίου 2026, ώστε να μπορέσουν τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη να συμμετάσχουν στις αποφάσεις σχετικά με τις προτεινόμενες αλλαγές.

Όσον αφορά τον **τόμο I**, οι αναμενόμενες προτεινόμενες τροποποιήσεις, όπως παρατίθενται στην προαναφερθείσα επιστολή προς τα κράτη, περιλαμβάνουν επικαιροποιήσεις των ορισμών σχετικά με τις παράγωγες εκδόσεις στο μέρος I, την προσθήκη του ορισμού για τα υπερηχητικά αεροπλάνα και την εισαγωγή τυπογραφικών, συντακτικών και διαφόρων βελτιώσεων. Η πρόταση περιλαμβάνει επίσης ένα νέο πρότυπο θορύβου κατά την προσγείωση και την απογείωση για τα υπερηχητικά αεροπλάνα (νέο κεφάλαιο 15) και ένα νέο πρότυπο θορύβου κατά την προσγείωση και την απογείωση για τα υποηχητικά αεροπλάνα (νέο κεφάλαιο 16).

Όσον αφορά τον **τόμο II**, οι αναμενόμενες προτεινόμενες τροποποιήσεις, όπως παρατίθενται στην προαναφερόμενη επιστολή προς τα κράτη, περιλαμβάνουν

α) γλωσσικές βελτιώσεις όσον αφορά την εφαρμοσιμότητα και την εισαγωγή των νέων όρων «μητρικός κινητήρας» και «κριτήρια για μη μεταβολή των εκπομπών» με σκοπό την αύξηση της συνέπειας και της πρακτικής σαφήνειας για τους χρήστες·

β) επικαιροποιήσεις των συμβόλων και των ορισμών ώστε να συνάδουν με το προσάρτημα 3 για χρήση στους υπολογισμούς των δεικτών εκπομπών, και την εισαγωγή τριών μεθόδων για τον προσδιορισμό της μέγιστης συγκέντρωσης κατά μάζα μη πτητικών σωματιδίων (στο εξής: nvPM) και τριών μεθόδων για τον προσδιορισμό των μέγιστων δεικτών εκπομπών μάζας και αριθμού nvPM·

γ) εισαγωγή νέας απαίτησης υποβολής στοιχείων σχετικά με τα σημεία πιστοποίησης για τα nvPM στο 57,5 % της ονομαστικής ώσης στον κατάλογο των σημείων αναφοράς που πρέπει να προσδιοριστούν για τις εκπομπές μάζας nvPM και αριθμού nvPM·

δ) ευθυγράμμιση των διατάξεων με τις συνιστώμενες πρακτικές αεροδιαστημικής SAE ARP6320B «Procedure for the Continuous Sampling and Measurement of Non-volatile Particulate Matter Emissions from Aircraft Turbine Engines» (Διαδικασία για τη συνεχή δειγματοληψία και μέτρηση των εκπομπών μη πτητικών σωματιδίων από στροβιλοκινητήρες αεροσκαφών) και SAE ARP6481A «Procedure for the

[1] SL 25/68, SL 25/69 και SL 25/67.

Calculation of nvPM Sampling and Measurement System Losses and System Loss Correction Factors» (Διαδικασία για τον υπολογισμό των απωλειών στο σύστημα δειγματοληψίας και μέτρησης nvPM και των συντελεστών διόρθωσης απωλειών στο σύστημα).

Όσον αφορά τον **τόμο ΙΙΙ**, οι αναμενόμενες προτεινόμενες τροποποιήσεις, όπως παρατίθενται στην προαναφερόμενη επιστολή προς τα κράτη, περιλαμβάνουν:

α) την εισαγωγή ενός νέου προτύπου CO_2 για τα υποηχητικά αεροπλάνα, με αυστηρότερα όρια κατά 10 %/3 % για τα μεγάλα/μικρά αεροπλάνα και ημερομηνία εφαρμογής την 31η Δεκεμβρίου 2031 για τους νέους τύπους αεροπλάνων, και αυστηρότερο πρότυπο εκπομπών για τους τύπους αεροπλάνων που βρίσκονται σε παραγωγή, με εφαρμογή από την 1η Ιανουαρίου 2035·

β) προσαρμογές με σκοπό την αύξηση της σαφήνειας και της ακρίβειας των όρων και τη διασφάλιση της επαρκούς και ορθής αντιμετώπισης των διαφόρων μεθόδων συμμόρφωσης (δοκιμή σε πτήση και μοντέλα επιδόσεων), για τους σκοπούς των ειδικών διαδικασιών προσδιορισμού και αναφοράς της ειδικής εμβέλειας.

Όλες οι προτεινόμενες τροποποιήσεις προβλέπεται να τεθούν σε εφαρμογή την 1η Ιανουαρίου 2027.

Το αντικείμενο της προς έκδοση πράξης αφορά τομέα για τον οποίο η Ένωση έχει αποκλειστική εξωτερική αρμοδιότητα δυνάμει του άρθρου 3 παράγραφος 2 τελευταία φράση της ΣΛΕΕ, δεδομένου ότι οι προς έκδοση πράξεις ενδέχεται να επηρεάσουν κοινούς κανόνες ή να μεταβάλουν την εμβέλειά τους, και συγκεκριμένα:

– τον κανονισμό (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[2]· και

– τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής, της 3ης Αυγούστου 2012, σχετικά με τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας και περιβαλλοντικής προστασίας ή τη δήλωση συμμόρφωσης αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων, εξοπλισμού, μονάδων ελέγχου και παρακολούθησης και παρελκομένων μονάδων ελέγχου και παρακολούθησης, καθώς και για τις απαιτήσεις ικανότητας φορέων σχεδιασμού και παραγωγής[3].

3.2. Θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης

Έχοντας υπόψη τη σχετική ενωσιακή νομοθεσία, η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο Συμβούλιο του ΔΟΠΑ θα πρέπει να είναι η υποστήριξη των προτεινόμενων τροποποιήσεων των τόμων Ι, ΙΙ και ΙΙΙ.

Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις των προτύπων αποτελούν σημαντικό βήμα προόδου, είναι σύμφωνες με τις πολιτικές της Ένωσης και θα πρέπει να επιδοκιμαστούν. Αν και ορισμένες τροποποιήσεις ενδέχεται να ευθυγραμμίζονται ήδη με τις υφιστάμενες πρακτικές ορισμένων

[2] ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1.
[3] ΕΕ L 224 της 21.8.2012, σ. 1.

κατασκευαστών και να μην απαιτούν ριζικές αλλαγές στον σχεδιασμό ή την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών, η έγκρισή τους από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ συνάδει με τις πολιτικές της Ένωσης, προωθεί τη συνέπεια σε παγκόσμιο επίπεδο και προάγει ένα θετικό περιβάλλον για συνεχή καινοτομία.

Επομένως, η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης, εφόσον το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ εγκρίνει χωρίς ουσιαστικές αλλαγές τις προτεινόμενες τροποποιήσεις του παραρτήματος 16 — *Προστασία του περιβάλλοντος*, 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. ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΜΕ ΑΛΛΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΈΝΩΣΗΣ

Η προτεινόμενη απόφαση συνάδει με άλλες πολιτικές της Ένωσης και τις συμπληρώνει, ιδίως όσον αφορά την ενέργεια, το περιβάλλον και τις μεταφορές.

5. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ

5.1. Διαδικαστική νομική βάση

5.1.1. Αρχές

Το άρθρο 218 παράγραφος 9 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: 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[4].

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*»[5].

5.1.2 Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

Το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ είναι όργανο που έχει συσταθεί με συμφωνία, συγκεκριμένα με τη σύμβαση του Σικάγου.

---

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

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

Οι προς έκδοση πράξεις παράγουν έννομα αποτελέσματα για τους σκοπούς του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ. Σύμφωνα με το άρθρο 54 της σύμβασης του Σικάγου, το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ εκδίδει διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές (SARP), που έχουν οριστεί ως παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου. Τα εν λόγω SARP είναι δεσμευτικά βάσει του διεθνούς δικαίου σύμφωνα με το άρθρο 90 της σύμβασης του Σικάγου, στον βαθμό που καθίστανται δεσμευτικά για όλα τα συμβαλλόμενα μέρη του ΔΟΠΑ, εκτός εάν η πλειονότητα αυτών διατυπώσει τη διαφωνία της με το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ.

Επιπλέον, επειδή οι προς έκδοση πράξεις ενδέχεται να οδηγήσουν σε τροποποιήσεις, είναι ικανές να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο της ενωσιακής νομοθεσίας, και συγκεκριμένα τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 και τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής, στον βαθμό που παραπέμπουν ρητά στο παράρτημα 16 τόμοι I έως III της σύμβασης του Σικάγου.

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

Επομένως, η λήψη θέσης της Ένωσης όσον αφορά τις εν λόγω κοινοποιήσεις εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.

5.2. Ουσιαστική νομική βάση

5.2.1 Αρχή

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 πράξης που εγκρίθηκε 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.

5.2.2 Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

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

Σύμφωνα με το άρθρο 192 παράγραφος 1 και το άρθρο 191 της ΣΛΕΕ, η Ευρωπαϊκή Ένωση συμβάλλει στην επιδίωξη, μεταξύ άλλων, των ακόλουθων στόχων: τη διατήρηση, την προστασία και τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος· την προώθηση, σε διεθνές επίπεδο, μέτρων για την αντιμετώπιση των περιφερειακών ή παγκόσμιων περιβαλλοντικών προβλημάτων, και ιδίως την καταπολέμηση της αλλαγής του κλίματος.

Η ουσιαστική νομική βάση της προτεινόμενης απόφασης είναι το άρθρο 100 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.

5.3. 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.

2026/0042 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά τη 237η σύνοδο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) όσον αφορά τις τροποποιήσεις 3, 12 και 15 του παραρτήματος 16 τόμοι I έως III της σύμβασης του Σικάγου σχετικά με πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος

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) Όλα 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 μπορεί να εκδίδει διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές (SARP).

(4) Τα SARP που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος εγκρίθηκαν ως παράρτημα 16 της σύμβασης του Σικάγου από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ.

(5) Το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, κατά τη 237η σύνοδό του, πρόκειται να εγκρίνει ορισμένες τροποποιήσεις του παραρτήματος 16 της σύμβασης του Σικάγου.

(6) Είναι σκόπιμο να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, δεδομένου ότι οι προτεινόμενες τροποποιήσεις παράγουν έννομα αποτελέσματα, καθώς είναι δεσμευτικές βάσει του διεθνούς δικαίου και ικανές να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο του δικαίου

της Ένωσης, και συγκεκριμένα τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139[6] και τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής[7].

(7) Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης θα πρέπει να είναι η υποστήριξη των προτεινόμενων τροποποιήσεων 3, 12 και 15 του παραρτήματος 16 της σύμβασης του Σικάγου.

(8) Η θέση της Ένωσης θα πρέπει να εκφραστεί από τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ, ενεργούντα από κοινού εξ ονόματος της Ένωσης.

(9) Η θέση της Ένωσης μετά την έγκριση των προτεινόμενων τροποποιήσεων 3, 12 και 15 του παραρτήματος 16 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 τις τροποποιήσεις. 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,

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 οποιαδήποτε επακόλουθη σύνοδο, όσον αφορά τις τροποποιήσεις 3, 12 και 15 του παραρτήματος 16 τόμοι Ι έως ΙΙΙ της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, είναι η υποστήριξη, στο σύνολό τους, των προτεινόμενων τροποποιήσεων.

2) Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης, εφόσον το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ εγκρίνει χωρίς ουσιαστικές αλλαγές τις αναφερόμενες στην παράγραφο 1 προτεινόμενες τροποποιήσεις 3, 12 και 15 του παραρτήματος 16 τόμοι Ι έως ΙΙΙ 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

[6] 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).

[7] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής, της 3ης Αυγούστου 2012, σχετικά με τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας και περιβαλλοντικής προστασίας ή τη δήλωση συμμόρφωσης αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων, εξοπλισμού, μονάδων ελέγχου και παρακολούθησης και παρελκομένων μονάδων ελέγχου και παρακολούθησης, καθώς και για τις απαιτήσεις ικανότητας φορέων σχεδιασμού και παραγωγής (ΕΕ L 224 της 21.8.2012, σ. 1).

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 16 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, ενεργούντα από κοινού προς το συμφέρον της Ένωσης.

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

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο
Ο/Η Πρόεδρος