

## ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2020/767 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 8ης Ιουνίου 2020

για τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας όσον αφορά την έγκριση της τροποποίησης 91 του παραρτήματος 10, τόμος III της Σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία και την κοινοποίηση διαφοράς σε σχέση με την ημερομηνία εφαρμογής της τροποποίησης 13B του παραρτήματος 14, τόμος I, της τροποποίησης 40Γ του παραρτήματος 6, της τροποποίησης 77B του παραρτήματος 3 και της τροποποίησης 39B του παραρτήματος 15 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 του Σικάγου 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.
- (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 σύννοδό του, το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ πρόκειται να εγκρίνει την τροποποίηση 91 του παραρτήματος 10, τόμος III, της σύμβασης του Σικάγου σχετικά με το σύστημα επιλεκτικής κλήσης (SELCAL) («τροποποίηση 91»).
- (5) Κύριος σκοπός της τροποποίησης 91 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 του αεροσκάφους. Με την τροποποίηση εισάγονται επίσης αλλαγές των απαιτήσεων που αφορούν τα χαρακτηριστικά του συστήματος και προβλέπεται μηχανισμός για την εισαγωγή των νέων κωδικών με ελάχιστο αντίκτυπο για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών.
- (6) Είναι σκόπιμο να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο πλαίσιο του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ, δεδομένου ότι η τροποποίηση 91 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 <sup>(1)</sup>. Μόλις εγκριθεί, η τροποποίηση 91 θα είναι δεσμευτική για όλα τα κράτη μέλη του ΔΟΠΑ, συμπεριλαμβανομένων όλων των κρατών μελών της Ένωσης, σύμφωνα με τη σύμβαση του Σικάγου και εντός των ορίων που τέθηκαν σε αυτή. Το άρθρο 38 της σύμβασης 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.
- (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 την τροποποίηση 91.

<sup>(1)</sup> 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).

- (8) Η θέση της Ένωσης σε μία από τις προσεχείς συνόδους του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ σχετικά με την τροποποίηση 91 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 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 91, 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 («οι 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 από τις 5 Νοεμβρίου 2020.
- (11) Η Ένωση υποστηρίζει σθεναρά τις προσπάθειες του ΔΟΠΑ για τη βελτίωση της αεροπορικής ασφάλειας. Οι εν λόγω αλλαγές, με τις οποίες εισάγεται μια νέα εναρμονισμένη μεθοδολογία για την αξιολόγηση και την αναφορά των συνθηκών της επιφάνειας του διαδρόμου, θα συμβάλουν στον μετριασμό του κινδύνου περιστατικών και ατυχημάτων λόγω υπέρβασης των ορίων διαδρόμου εξαιτίας της ύπαρξης επικαθίσεων στον διάδρομο, όπως χιόνι, πάγος, λάσπη χιονιού ή νερό.
- (12) Οι εκτελεστικοί κανονισμοί (ΕΕ) 2019/1387 <sup>(2)</sup> και (ΕΕ) 2020/469 της Επιτροπής <sup>(3)</sup> ενσωματώνουν τις τροποποιήσεις στο δίκαιο της Ένωσης.
- (13) Οι εκτελεστικοί κανονισμοί (ΕΕ) 2020/469 και 2019/1387 θα εφαρμόζονται εν μέρει από τις 5 Νοεμβρίου 2020, ταυτόχρονα με την ημερομηνία εφαρμογής των τροποποιήσεων. Ωστόσο, η πανδημία της COVID-19 είχε σημαντικό αντίκτυπο στις προσπάθειες των κρατών μελών της Ένωσης και των ενδιαφερόμενων φορέων του τομέα της αεροπορίας να προετοιμαστούν για την εφαρμογή των νέων μέτρων που απαριθμούνται στην τροποποίηση 77B του παραρτήματος 3, στην τροποποίηση 13B του παραρτήματος 14, στην τροποποίηση 40Γ του παραρτήματος 6 και στην τροποποίηση 39B 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 πανδημίας της COVID-19 για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, έχουν εμποδίσει την επίτευξη προόδου.
- (15) Οι αρμόδιες αρχές 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 (ΕΕ) 2019/1387.
- (16) Εάν το συμβούλιο του ΔΟΠΑ δεν αναβάλει την ημερομηνία εφαρμογής των τροποποιήσεων κατά έξι μήνες, ενώ το ενωσιακό δίκαιο αναβάλλει την ημερομηνία εφαρμογής των σχετικών προτύπων του ΔΟΠΑ κατά έξι μήνες, η θέση της Ένωσης θα πρέπει να είναι η κοινοποίηση στον ΔΟΠΑ τυχόν διαφοράς σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου και η ενημέρωση του ΔΟΠΑ σχετικά με την πρόθεσή της να αναβάλει την ημερομηνία εφαρμογής των τροποποιήσεων κατά έξι μήνες.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

#### Άρθρο 1

1. Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο μίας από τις προσεχείς συνόδους του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας («ΔΟΠΑ») είναι να υποστηριχθεί, στο σύνολό της, η προτεινόμενη τροποποίηση 91 του παραρτήματος 10, τόμος III, της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία («σύμβαση του Σικάγου»).
2. 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 III, 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.

<sup>(2)</sup> Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/1387 της Επιτροπής, της 1ης Αυγούστου 2019, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 όσον αφορά τις απαιτήσεις για τους υπολογισμούς των επιδόσεων προσγείωσης αεροπλάνου, τα πρότυπα αξιολόγησης των συνθηκών στην επιφάνεια του διαδρόμου, την επικαιροποίηση ορισμένου είδους εξοπλισμού και των απαιτήσεων ασφάλειας αεροσκαφών, καθώς και τις λειτουργίες αεροσκαφών χωρίς την κατοχή έγκρισης πτητικών λειτουργιών μεγάλων αποστάσεων (ΕΕ L 229 της 5.9.2019, σ. 1).

<sup>(3)</sup> Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/469 της Επιτροπής, της 14ης Φεβρουαρίου 2020, 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).

*Άρθρο 2*

Εάν το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ δεν αναβάλει την ημερομηνία εφαρμογής της τροποποίησης 77B του παραρτήματος 3, της τροποποίησης 13B του παραρτήματος 14, της τροποποίησης 40Γ του παραρτήματος 6 και της τροποποίησης 39B του παραρτήματος 15 της σύμβασης του Σικάγου και αν η Επιτροπή τροποποιήσει τους εκτελεστικούς κανονισμούς (ΕΕ) 2020/469 και (ΕΕ) 2019/1387 και τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό C(2020) 710 final (\*) για την αναβολή της εφαρμογής τους κατά έξι μήνες, κοινοποιείται η αντίστοιχη διαφορά διάρκειας έξι μηνών σε σχέση με την ημερομηνία εφαρμογής της τροποποίησης 77B του παραρτήματος 3, της τροποποίησης 13B του παραρτήματος 14, της τροποποίησης 40Γ του παραρτήματος 6 και της τροποποίησης 39B του παραρτήματος 15 της σύμβασης του Σικάγου, σύμφωνα με το άρθρο 38 της εν λόγω σύμβασης.

*Άρθρο 3*

1. Η θέση που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 εκφράζεται από τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ.
2. 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 αρχίζει να ισχύει από την ημερομηνία της έκδοσής της.

Βρυξέλλες, 8 Ιουνίου 2020.

Για το Συμβούλιο  
Η Πρόεδρος  
A. METELKO-ZGOMBIC

---

(\*) 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.