

Βρυξέλλες, 17.1.2022  
COM(2022) 10 final

2022/0003 (NLE)

Πρόταση

## ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη 225η σύνοδο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) όσον αφορά την προβλεπόμενη 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 91 του παραρτήματος 10 τόμος IV, της τροποποίησης 17 του παραρτήματος 14 τόμος I, της τροποποίησης 18 του παραρτήματος 17 και της τροποποίησης 29 του παραρτήματος 9 της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία**

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### **1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ**

Η παρούσα πρόταση αφορά την απόφαση για τον καθορισμό:

- i) της θέσης που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στη 225η σύνοδο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) σε σχέση με την προβλεπόμενη 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 91 του παραρτήματος 10 τόμος IV, της τροποποίησης 17 του παραρτήματος 14 τόμος I, της τροποποίησης 18 του παραρτήματος 17 και της τροποποίησης 29 του παραρτήματος 9 της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, καθώς και
- ii) της θέσης που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης, αφού ο ΔΟΠΑ γνωστοποιήσει 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 91 του παραρτήματος 10 τόμος IV, της τροποποίησης 17 του παραρτήματος 14 τόμος I, της τροποποίησης 18 του παραρτήματος 17 και της τροποποίησης 29 του παραρτήματος 9 της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία με σχετικές επιστολές προς τα κράτη, με τις οποίες καλούνται τα συμβαλλόμενα κράτη να εκφράσουν τις αντιρρήσεις τους, 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 (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.

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 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.

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 η σχέση τους με τους ισχύοντες κανόνες της Ένωσης**

Κατά τη 225η σύνοδό του ή σε οποιαδήποτε επακόλουθη σύνοδό του, το Συμβούλιο του

ΔΟΠΑ αναμένεται να εγκρίνει:

- την τροποποίηση 178 του παραρτήματος 1 σχετικά με την παγκόσμια αναγνώριση των ηλεκτρονικών αδειών προσωπικού (EPL)·
- την τροποποίηση 47 του παραρτήματος 6 μέρος I σχετικά με τις λειτουργίες χρόνου εκτροπής μεγάλων αποστάσεων (EDTO), τα βρεφικά σωσίβια γιλέκα, τα συστήματα προειδοποίησης εγγύτητας εδάφους, τα συστήματα προειδοποίησης και συνέγερσης υπέρβασης ορίων διαδρόμου και την επιχειρησιακή αναγνώριση·
- την τροποποίηση 40 του παραρτήματος 6 μέρος II σχετικά με την επιχειρησιακή αναγνώριση και ανάλογες διατάξεις διάσωσης και πυρόσβεσης (RFF) για τη γενική αεροπορία·
- την τροποποίηση 24 του παραρτήματος 6 μέρος III σχετικά με την επιχειρησιακή αναγνώριση, τα εναλλακτικά ελικοδρόμια επί θαλάσσιας εξέδρας για πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρων μεγάλης εμβέλειας και τα επικίνδυνα εμπορεύματα·
- την τροποποίηση 7 του παραρτήματος 7 σχετικά με τη νηολόγηση, τη διαγραφή από το νηολόγιο και τη μεταβίβαση της νηολόγησης αεροσκαφών·
- την τροποποίηση 109 του παραρτήματος 8 σχετικά με τις αρμοδιότητες του κράτους σε περίπτωση τροποποιήσεων και επισκευών τρίτων, διατάξεων καταστολής πυρκαγιάς στο διαμέρισμα φορτίου και συντήρησης σε αεροσκάφη που δεν είναι νηολογημένα στο κράτος που εξέδωσε την έγκριση του φορέα συντήρησης·
- την τροποποίηση 91 του παραρτήματος 10 τόμος IV σχετικά με την εισαγωγή αερομεταφερόμενου συστήματος αποφυγής σύγκρουσης X (ACAS X) και τη μείωση των περιπτώσεων ψευδών ειδοποιήσεων ACAS σε αεροσκάφη εξοπλισμένα με τρέχοντα συστήματα ACAS με δυνατότητα υβριδικής επιτήρησης·
- την τροποποίηση 17 του παραρτήματος 14 τόμος I σχετικά με τη διάσωση και την πυρόσβεση για τη γενική αεροπορία·

- την τροποποίηση 18 του παραρτήματος 17, η οποία προκύπτει από την αναθεώρηση του παραρτήματος 17 από την τριακοστή δεύτερη συνεδρίαση της ειδικής ομάδας για την ασφάλεια της αεροπορίας από έκνομες ενέργειες (AVSECP/32), που πραγματοποιήθηκε από τις 31 Μαΐου έως τις 4 Ιουνίου 2021·
- την τροποποίηση 29 του παραρτήματος 9 σχετικά με εξάρσεις προβλημάτων υγείας στην αεροπορία και την καταπολέμηση της εμπορίας ανθρώπων, που προκύπτει από τις συστάσεις της δωδέκατης συνεδρίασης της ειδικής ομάδας διευκόλυνσης (FALP/12), που πραγματοποιήθηκε από τις 13 έως τις 23 Ιουλίου 2021

(στο εξής: οι προς έκδοση πράξεις).

Οι σκοποί των προς έκδοση πράξεων είναι οι εξής:

### ***Τροποποίηση 178 του παραρτήματος 1***

Να εισαχθεί το κεφάλαιο 5 — Προδιαγραφές για άδειες προσωπικού στο παράρτημα 1 σχετικά με την εφαρμογή συστήματος ηλεκτρονικών αδειών προσωπικού (EPL) προκειμένου να βελτιωθούν η αποτελεσματικότητα και η παγκόσμια αναγνώριση των εν λόγω αδειών.

Η τροποποίηση προβλέπεται να τεθεί σε εφαρμογή στις 3 Νοεμβρίου 2022.

### ***Τροποποίηση 47 του παραρτήματος 6 μέρος I***

Όσον αφορά τις λειτουργίες χρόνου εκτροπής μεγάλων αποστάσεων (EDTO), να τροποποιηθεί το κεφάλαιο 4 και να απαλειφθεί ολόκληρο το συνημμένο Γ. Η αλλαγή σχετίζεται με σημαντικά συστήματα EDTO και αποσκοπεί να διευκρινίσει ότι δεν μπορεί να γίνεται υπέρβαση του πλέον αυστηρού περιορισμού ως προς το μήκος εκτροπής EDTO και ότι αυτό θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά την προώθηση. Δεδομένου ότι το συνημμένο Γ αποτελεί υλικό καθοδήγησης, απαλείφεται καθώς το εγχειρίδιο EDTO (έγγραφο 10085) περιέχει πλήρη δέσμη οδηγιών για τις EDTO.

Όσον αφορά τα βρεφικά σωσίβια γιλέκα, να εισαχθεί νέα σημείωση στο παράρτημα 6 μέρος I με πρόσθετη καθοδήγηση σχετικά με τη μεταφορά βρεφικών σωσίβιων γιλέκων. Δεν υπάρχει νομική υποχρέωση για τα συμβαλλόμενα κράτη να κοινοποιούν τη συμμόρφωση ή τυχόν διαφορές με τις σημειώσεις.

Όσον αφορά τα συστήματα προειδοποίησης εγγύτητας εδάφους (GPWS), με βάση την ανασκόπηση πρόσφατων ατυχημάτων, να αναβαθμιστεί η ισχύουσα σύσταση σε πρότυπο στο παράρτημα 6 μέρος I σχετικά με τα GPWS για αεροσκάφη μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης (MCTOM) έως 5 700 kg που επιτρέπεται να μεταφέρουν περισσότερους από πέντε αλλά όχι περισσότερους από εννέα επιβάτες.

Όσον αφορά τα συστήματα προειδοποίησης και συνέγερσης υπέρβασης ορίων διαδρόμου (ROAAS), να εισαχθεί νέο πρότυπο, μαζί με νέους ορισμούς στο κεφάλαιο 1, που να απαιτεί τη χρήση ROAAS για αεροσκάφη εμπορικών αερομεταφορών, σε μελλοντική βάση κατά την κατασκευή.

### ***Τροποποίηση 47 του παραρτήματος 6 μέρος I, τροποποίηση 40 του παραρτήματος 6 μέρος II και τροποποίηση 24 του παραρτήματος 6 μέρος III σχετικά με τα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου βάσει επιδόσεων (PBAOM) και τους καταγραφείς πτήσης***

Όσον αφορά την επιχειρησιακή αναγνώριση στο πλαίσιο των PBAOM, η έννοια των PBAOM προσφέρει τη δυνατότητα επιχειρησιακής αναγνώρισης, ήτοι την εφαρμογή χαμηλότερων ελαχίστων με βάση τις επιδόσεις της επίγειας υποδομής και των συστημάτων των αεροσκαφών.

Ένας από τους σκοπούς των τροποποιήσεων του παραρτήματος 6 είναι να αποφευχθούν οι αναφορές σε συγκεκριμένα συστήματα —όπως προηγμένα οπτικά συστήματα (EVS) και απεικονιστές ορθής διόπτεισης (HUD)— και να παρασχεθεί μια πιο γενική, τεχνολογικά ουδέτερη διατύπωση, ούτως ώστε να είναι δυνατές οι περαιτέρω εξελίξεις σε αυτόν τον τομέα. Μια ακόμα αλλαγή είναι η εισαγωγή των ορισμών του βασικού και του προηγμένου αεροσκάφους —όπου τα προηγμένα αεροσκάφη διαθέτουν πρόσθετο εξοπλισμό πέραν αυτού που απαιτείται για την πτητική λειτουργία σε σύγκριση με το βασικό αεροσκάφος, το οποίο διαθέτει μόνον τον αναγκαίο εξοπλισμό και, επομένως, δεν είναι επιλέξιμο για επιχειρησιακή αναγνώριση. Η αλλαγή αυτή αποτελεί το πρώτο στάδιο για την εισαγωγή της έννοιας των PBAOM στις εμπορικές πτητικές λειτουργίες, ώστε να διευκολυνθεί η κατανόηση της έννοιας και να καταστεί δυνατή η σύνταξη των προτύπων με γενικότερο τρόπο.

Επιπλέον, απαλείφεται το συνημμένο Η στο παράρτημα 6 μέρος I, καθώς οι πληροφορίες σχετικά με τη χρήση συστημάτων αυτόματης προσγείωσης, απεικονιστών ορθής διόπτεισης και οπτικών συστημάτων περιέχονται πλέον στο εγχειρίδιο για τις πτητικές λειτουργίες παντός καιρού (έγγραφο 9365). Δεν υπάρχει νομική υποχρέωση για τα συμβαλλόμενα κράτη να κοινοποιούν τη συμμόρφωση ή τυχόν διαφορές με το υλικό καθοδήγησης.

Όσον αφορά τους καταγραφείς πτήσης, να τροποποιηθούν τα υφιστάμενα πρότυπα στο παράρτημα 6 προκειμένου να εισαχθούν απαιτήσεις για τους κατασκευαστές και τους εγκαταστάτες συστημάτων καταγραφής πτήσης για την παροχή των απαραίτητων πληροφοριών με στόχο τη διατήρηση της λειτουργικής ετοιμότητας των καταγραφέων πτήσης. Οι απαιτήσεις διευκρινίζουν επίσης την περιοδικότητα των εργασιών συντήρησης που ισχύουν για τους καταγραφείς δεδομένων πτήσης.

#### ***Τροποποίηση 40 του παραρτήματος 6 μέρος II και τροποποίηση 17 του παραρτήματος 14 τόμος I σχετικά με τις διατάξεις διάσωσης και πυρόσβεσης (RFF) για τη γενική αεροπορία***

Να εισαχθεί νέα σύσταση στο παράρτημα 6 μέρος II τμήμα 2 (Πτητικές λειτουργίες γενικής αεροπορίας), καθώς και νέα πρότυπα στο παράρτημα 6 μέρος II τμήμα 3 (Μεγάλα αεροπλάνα και αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα) και στο παράρτημα 14 τόμος I, στο κεφάλαιο 9.

Όσον αφορά το παράρτημα 6 μέρος II τμήματα 2 και 3, να προσδιοριστεί με σαφήνεια η ανάγκη να εξετάζει ο φορέας εκμετάλλευσης τη διαθεσιμότητα εγκαταστάσεων και υπηρεσιών RFF στο αεροδρόμιο σκοπούμενης πτητικής λειτουργίας.

Η προτεινόμενη σύσταση στο τμήμα 2 του παραρτήματος 6 μέρος II επιτρέπει στους επηρεαζόμενους φορείς εκμετάλλευσης γενικής αεροπορίας (στο σύστημα της ΕΕ, φορείς εκμετάλλευσης NCO) να αξιολογούν την καταλληλότητα του αεροδρομίου σκοπούμενης πτητικής λειτουργίας και να συμπεριλαμβάνουν τη διαθεσιμότητα εγκαταστάσεων RFF στην εν λόγω αξιολόγηση. Στην περίπτωση φορέων εκμετάλλευσης που καλύπτονται από το τμήμα 3 του παραρτήματος 6 μέρος II (στο σύστημα της ΕΕ, φορείς εκμετάλλευσης NCC), οι οποίοι απαιτείται να διαθέτουν σύστημα διαχείρισης ασφάλειας (SMS), η ανάγκη συνεκτίμησης της ύπαρξης κατάλληλων εγκαταστάσεων RFF κατά την επιλογή του αεροδρομίου για την εκτέλεση πτητικών λειτουργιών θα πρέπει να καλύπτεται από το SMS του φορέα εκμετάλλευσης.

Επιπλέον, ο ΔΟΠΑ προτείνει να εξαιρεθεί η γενική αεροπορία από τις διατάξεις RFF στο παράρτημα 14 — Αεροδρόμια, τόμος I — Σχεδιασμός και λειτουργίες αεροδρομίου. Ορισμένα κράτη ερμηνεύουν το ισχύον κείμενο υπό την έννοια ότι όλα τα αεροδρόμια, ανεξαρτήτως μεγέθους και τύπου πτητικών λειτουργιών, πρέπει να διαθέτουν ειδικές εγκαταστάσεις RFF. Για τα μικρά αεροδρόμια, αποκλειστικά για τη γενική αεροπορία, η απαίτηση αυτή δημιουργεί μεγάλη επιβάρυνση και έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό των

ωρών λειτουργίας ή ακόμη και το κλείσιμο των αεροδρομίων. Το προσωρινό κλείσιμο ή ο περιορισμός των ωρών λειτουργίας των αεροδρομίων αποτελεί από μόνο του κίνδυνο, ιδίως για τα αεροσκάφη της γενικής αεροπορίας, τα οποία έχουν πιο περιορισμένη εμβέλεια καυσίμων, συχνά περιορίζονται σε πτητικές λειτουργίες υπό το φως της ημέρας και εξαρτώνται περισσότερο από τις καιρικές συνθήκες. Η παρούσα απαίτηση RFF δεν είναι αναλογική, κυρίως επειδή η χαμηλή μάζα, οι ταχύτητες απογείωσης και προσγείωσης και η περιορισμένη χωρητικότητα καυσίμου των μικρών αεροσκαφών της γενικής αεροπορίας είναι απίθανο να προκαλέσουν τον τύπο ατυχήματος απογείωσης ή προσγείωσης που θα απαιτούσε πυροσβεστική υπηρεσία αεροδρομίου.

### ***Τροποποίηση 24 του παραρτήματος 6 μέρος III***

Όσον αφορά τα εναλλακτικά ελικοδρόμια επί θαλάσσιας εξέδρας για πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρων μεγάλης εμβέλειας, να εισαχθούν αλλαγές στα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές με στόχο την κατάργηση της ισχύουσας συνιστώμενης πρακτικής για μη χρήση εναλλακτικών ελικοδρομίων επί θαλάσσιας εξέδρας σε εχθρικές περιοχές. Απαιτείται πλέον από τον φορέα εκμετάλλευσης να λαμβάνει υπόψη όλους τους σχετικούς παράγοντες όταν αποφασίζει να χρησιμοποιήσει τέτοιου είδους εναλλακτικά αεροδρόμια. Η αλλαγή παρέχει στους φορείς εκμετάλλευσης τη δυνατότητα να καταρτίζουν σχέδιο για εναλλακτικό ελικοδρόμιο επί θαλάσσιας εξέδρας σε εχθρική περιοχή, με την επιφύλαξη της ολοκλήρωσης αξιολόγησης κινδύνου. Πρόθεση είναι ο φορέας εκμετάλλευσης να διαχειρίζεται με ασφάλεια και αποτελεσματικότητα το βελτιστοποιημένο ωφέλιμο φορτίο έναντι των απαιτήσεων καυσίμου, εμβέλειας και εκτροπής, διατηρώντας παράλληλα τουλάχιστον το ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας, όπως αναφέρεται στην ισχύουσα διάταξη.

Όσον αφορά τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων με ελικόπτερο, να συμπεριληφθεί νέο κεφάλαιο 12 στο παράρτημα 6 μέρος III. Επί του παρόντος δεν υπάρχουν επαρκή πρότυπα στο μέρος III, ειδικά όσον αφορά τις διατάξεις που σχετίζονται με τις αρμοδιότητες του κράτους του φορέα εκμετάλλευσης. Οι διατάξεις αυτές απαιτούνται, αφενός, για την αντιμετώπιση του ζητήματος της ασφαλούς εποπτείας της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων και, αφετέρου, για τη διευκρίνιση των απαιτήσεων για τους φορείς εκμετάλλευσης που δεν είναι εξουσιοδοτημένοι να μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα. Οι διατάξεις βασίζονται στις διατάξεις που περιλαμβάνονται στο παράρτημα 6 μέρος I και έχουν προσαρμοστεί για το παράρτημα 6 μέρος III. Οι διατάξεις συνάδουν με τις τεχνικές οδηγίες για την ασφαλή αεροπορική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (έγγραφο 9284, τεχνικές οδηγίες).

Οι τροποποιήσεις για το παράρτημα 6 μέρη I, II και III και το παράρτημα 14 τόμος I προβλέπεται να τεθούν σε εφαρμογή στις 3 Νοεμβρίου 2022.

### ***Τροποποίηση 7 του παραρτήματος 7***

Να διευκολυνθεί η μεταβίβαση αεροσκαφών από ένα κράτος σε άλλο, να εναρμονιστεί η τρέχουσα πρακτική, καθώς και να ενισχυθούν η διαφάνεια και η συνέπεια στις ανταλλαγές δεδομένων σχετικά με την κυριότητα των αεροσκαφών.

Όσον αφορά τη νηολόγηση αεροσκαφών, να τροποποιηθεί το πιστοποιητικό νηολόγησης για να αναφέρεται ότι εκδίδεται στον ιδιοκτήτη του αεροσκάφους, στον φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους ή σε άλλη οντότητα. Στόχος της αλλαγής αυτής είναι να αποτυπωθούν οι τρέχουσες εμπορικές πρακτικές του κλάδου της αεροπορίας, όπως η μίσθωση, στο πλαίσιο της οποίας οντότητα διαφορετική από τον ιδιοκτήτη του αεροσκάφους εκμεταλλεύεται το αεροσκάφος.

Όσον αφορά τη διαγραφή αεροσκαφών από το νηολόγιο, να εισαχθεί η απαίτηση να εκδίδεται πιστοποιητικό διαγραφής από το νηολόγιο όταν ένα αεροσκάφος διαγράφεται από το

νηολόγιο. Επί του παρόντος, ο μορφότυπος της κοινοποίησης ή του πιστοποιητικού διαγραφής από το νηολόγιο που εκδίδουν πολλά κράτη και οι πληροφορίες που περιέχονται σε αυτά δεν είναι τυποποιημένα, με αποτέλεσμα να σημειώνονται καθυστερήσεις στη νηολόγηση.

Η τροποποίηση 7 του παραρτήματος 7 προβλέπεται να τεθεί σε εφαρμογή στις 2 Νοεμβρίου 2023. Ωστόσο, οι διατάξεις σχετικά με το πιστοποιητικό νηολόγησης προβλέπεται να τεθούν σε εφαρμογή στις 26 Νοεμβρίου 2026.

#### ***Τροποποίηση 109 του παραρτήματος 8***

Να τροποποιηθούν τα SARP στο παράρτημα 8 ώστε, αφενός, να βελτιωθεί η σαφήνεια και να διασφαλιστεί ότι τα κράτη που εγκρίνουν οποιαδήποτε τροποποίηση και επισκευή (δηλαδή τα κράτη τροποποίησης σχεδιασμού) έχουν σαφή αντίληψη της ευθύνης διαρκούς αξιοποίησης τους και, αφετέρου, να διευκρινιστούν οι ικανότητες σχεδιασμού της καταστολής πυρκαγιάς στο διαμέρισμα φορτίου σε μεγάλα αεροπλάνα, ελικόπτερα και μικρά αεροπλάνα. Επίσης, προστίθεται σημείωση που διευκρινίζει ότι οι προτεινόμενες διατάξεις στο κεφάλαιο 6 του μέρους II δεν εμποδίζουν έναν οργανισμό συντήρησης να πραγματοποιεί συντήρηση σε αεροσκάφη που δεν είναι νηολογημένα στο κράτος το οποίο εξέδωσε την έγκριση του φορέα συντήρησης και σε αεροσκάφη χωρίς νηολόγηση. Δεν υπάρχει νομική υποχρέωση για τα συμβαλλόμενα κράτη να κοινοποιούν τη συμμόρφωση ή τυχόν διαφορές με τις σημειώσεις.

Η ημερομηνία εφαρμογής της τροποποίησης 109 του παραρτήματος 8 είναι η 3η Νοεμβρίου 2022.

#### ***Τροποποίηση 91 του παραρτήματος 10 τόμος IV***

Να τροποποιηθούν τα υφιστάμενα SARP στο παράρτημα 10 τόμος IV με στόχο την εισαγωγή αερομεταφερόμενου συστήματος αποφυγής σύγκρουσης X (ACAS X) για τη βελτίωση της ασφάλειας, τη μείωση των περιπτώσεων ειδοποιήσεων, την κάλυψη νέων διαδικασιών και τη δυνατότητα χρήσης άλλων πηγών επιτήρησης για την υποστήριξη νέων τύπων αεροσκαφών, καθώς και τη μείωση των περιπτώσεων ψευδών ειδοποιήσεων ACAS. Η τροποποίηση προβλέπεται να τεθεί σε εφαρμογή στις 3 Νοεμβρίου 2022.

#### ***Τροποποίηση 18 του παραρτήματος 17***

Να εισαχθούν νέα SARP και/ή να τροποποιηθούν τα υφιστάμενα SARP στο παράρτημα 17 της σύμβασης του Σικάγου σχετικά με τη νοοτροπία ασφάλειας, τα προγράμματα ασφάλειας από έκνομες ενέργειες των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών, τις μεθόδους ανίχνευσης εκρηκτικών σε παραδιδόμενες αποσκευές και τα εθνικά προγράμματα ποιοτικού ελέγχου της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες. Η τροποποίηση 18 προβλέπεται να τεθεί σε εφαρμογή τον Νοέμβριο του 2022.

#### ***Τροποποίηση 29 του παραρτήματος 9***

Η προτεινόμενη τροποποίηση 29 του παραρτήματος 9 περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, νέες και/ή αναθεωρημένες διατάξεις για τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης στον τομέα της δημόσιας υγείας, την ασφάλεια των ταξιδιωτικών και υγειονομικών εγγράφων, τις πτήσεις ανθρωπιστικής βοήθειας και επαναπατρισμού, τη διευκόλυνση αεροπορικών μεταφορών ατόμων με αναπηρία, τη συνδρομή σε θύματα αεροπορικών ατυχημάτων και τις οικογένειές τους, την εμπορία ανθρώπων, καθώς και μια μικρή αλλαγή σε σημείωση σχετικά με τα δεδομένα που περιέχονται στις καταστάσεις ονομάτων επιβατών (PNR) για τον προσδιορισμό του όρου «push».

Ειδικά σε ό,τι αφορά την υγεία, στις 15 Απριλίου 2020 η επιτροπή αεροπορικών μεταφορών (ATC) (C-DEC 219/3) ενέκρινε τους όρους εντολής ομάδας εργασίας, με εντολή να αναθεωρήσει όλα τα SARP του παραρτήματος 9 που σχετίζονται με την υγεία και το

αντίστοιχο υλικό καθοδήγησης, να αναπτύξει προτάσεις για νέες και/ή αναθεωρημένες διατάξεις του παραρτήματος 9 και να καταρτίσει σχετικό υλικό καθοδήγησης. Σκοπός είναι η παροχή αποτελεσματικών μέτρων του ΔΟΠΑ στα κράτη που θα εφαρμόζονται μέσω των αεροπορικών αρχών με απαιτήσεις για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και αερολιμένων, καθώς και για άλλους ενδιαφερόμενους φορείς.

Η ειδική ομάδα, εξετάζοντας τη συμπερίληψη νέων και αναθεωρημένων SARP σχετικά με την υγεία, πρότεινε νέους ορισμούς και τροποποιήσεις στο κεφάλαιο 1 (απεντόμωση και απολύμανση αεροσκαφών), στο κεφάλαιο 6 (σχετικά με το σχέδιο έκτακτης ανάγκης για το αεροδρόμιο για την κάλυψη επιδημικών εξάρσεων), στο κεφάλαιο 8 (σχετικά με τη συλλογή υγειονομικών εγγράφων, την προώθηση ψηφιακών λύσεων όταν είναι δυνατόν) και συμφώνησε στην κατάρτιση νέου κεφαλαίου (κεφάλαιο 10) στο παράρτημα 9 — Διευκόλυνση. Το νέο κεφάλαιο 10 αποσκοπεί στην ομαδοποίηση των νέων και αναθεωρημένων SARP που σχετίζονται με την υγεία, μεταξύ άλλων η μεταφορά ορισμένων υφιστάμενων SARP σχετικών με την υγεία από άλλα κεφάλαια του παραρτήματος 9 στο προτεινόμενο νέο κεφάλαιο 10. Το κεφάλαιο αυτό θα περιλαμβάνει 3 τμήματα: — Α. Διεθνείς υγειονομικοί κανονισμοί και συναφή μέτρα, Β. Επιθεώρηση εγγράφων σχετικών με την υγεία και Γ. Πρόληψη και μετριάσιμος των μεταδοτικών νόσων. Ωστόσο, λόγω της εντατικής εργασίας για τα νέα και αναθεωρημένα SARP και των χρονικών περιορισμών, η ειδική ομάδα εργασίας δεν μπόρεσε να ομαδοποιήσει τα SARP ώστε να καταρτίσει πλήρως ένα νέο κεφάλαιο 10.

Η 12η ειδική ομάδα διευκόλυνσης εξέτασε και ενσωμάτωσε στην τελική της έκθεση τις συστάσεις της ειδικής ομάδας και τα προτεινόμενα SARP της με πρόσθετες σημειώσεις. Ορισμένα SARP τροποποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης της ειδικής ομάδας, με την επίτευξη, στο τέλος, συναίνεσης μεταξύ των συμμετεχόντων. Οι συζητήσεις κάλυψαν την πολιτική ιχνηλάτησης επαφών και την κατάσταση των υγειονομικών εγγράφων κατά την είσοδο ή τη διέλευση. Επιπλέον, η ομάδα συμφώνησε να εισαγάγει μικρές αλλαγές στο έντυπο εντοπισμού επιβατών.

Επιπροσθέτως, αναπτύχθηκε η ολοκληρωμένη στρατηγική από την ομάδα εργασίας για την εμπορία ανθρώπων (WGHT) της ειδικής ομάδας διευκόλυνσης του ΔΟΠΑ. Η εν λόγω στρατηγική περιλαμβάνει την ανάπτυξη κατευθυντήριων γραμμών και την παροχή βοήθειας στα κράτη μέλη με τους εξής στόχους:

α) δημιουργία και εφαρμογή μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής διευκόλυνσης για την καταπολέμηση της εμπορίας ανθρώπων στην πολιτική αεροπορία, και

β) θέσπιση πολιτικών και πρωτοκόλλων που σχετίζονται με την αντιμετώπιση ύποπτου περιστατικού ή περιστατικών εμπορίας ανθρώπων που περιλαμβάνουν σαφείς γραμμές αναφοράς στις αρχές επιβολής του νόμου, την ανταπόκριση σε περιπτώσεις πιθανής εμπορίας ανθρώπων και τον συντονισμό μεταξύ των κρατικών υπηρεσιών, μεταξύ κρατών, αλλά και με τους ενδιαφερόμενους φορείς (όπως αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες).

Αυτή η ολοκληρωμένη στρατηγική συμπληρώνει τις υφιστάμενες πολιτικές του ΔΟΠΑ για την καταπολέμηση της εμπορίας ανθρώπων, τις κατευθυντήριες γραμμές και άλλους πόρους που αναπτύχθηκαν για να καθοδηγούν τον τομέα των αερομεταφορών στις προσπάθειές του για την καταπολέμηση της εμπορίας ανθρώπων, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται ένα γενικό ψήφισμα, δύο συνιστώμενες πρακτικές, κατευθυντήριες γραμμές κατάρτισης, κατευθυντήριες γραμμές αναφοράς, ένα εκπαιδευτικό πρόγραμμα και η διεξαγωγή έρευνας στα κράτη μέλη.

Οι αλλαγές αυτές που περιγράφονται στην τροποποίηση 29 προβλέπεται να τεθούν σε εφαρμογή τον Νοέμβριο του 2022.



### 3. ΘΕΣΗ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΗΦΘΕΙ ΕΞ ΟΝΟΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΈΝΩΣΗΣ

#### 3.1. Κύριες αλλαγές και σχέση τους με τους υφιστάμενους κανόνες της Ένωσης

##### *Τροποποίηση 178 του παραρτήματος 1 σχετικά με την παγκόσμια αναγνώριση των ηλεκτρονικών αδειών προσωπικού (EPL)*

Ανταποκρινόμενη στις συστάσεις της 39ης συνόδου της συνέλευσης του ΔΟΠΑ, η γραμματεία του ΔΟΠΑ ανέλυσε τη σκοπιμότητα ανάπτυξης προτύπων στο παράρτημα 1 — Αδειοδότηση προσωπικού, για την εφαρμογή συστήματος ηλεκτρονικής αδειοδότησης προσωπικού με στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας και της αποτελεσματικότητας. Η ανάλυση κατέδειξε ότι είναι σκόπιμη η τροποποίηση του παραρτήματος 1 που επιτρέπει την προαιρετική χρήση ηλεκτρονικών αδειών προσωπικού, υπό την προϋπόθεση ότι δίδεται ιδιαίτερη προσοχή ώστε να αποφευχθεί η επιβολή αδικαιολόγητου φόρτου σε άλλα κράτη που θα πρέπει να επαληθεύουν τη γνησιότητα και την εγκυρότητα της άδειας. Συστάθηκε ειδική ομάδα για τις ηλεκτρονικές άδειες προσωπικού (EPL-TF) η οποία επιφορτίστηκε, μεταξύ άλλων, με την επανεξέταση της ανάλυσης που διενεργήθηκε από τη γραμματεία του ΔΟΠΑ και την ανάπτυξη προτεινόμενων διατάξεων που θα εξετάζουν προσεκτικά την αποδοχή ηλεκτρονικών αδειών από άλλα κράτη.

Με την επιστολή του ΔΟΠΑ AN 12/1.1.25-20/112 προς τα κράτη, ζητήθηκε η γνώμη των κρατών μελών σχετικά με τις προτεινόμενες τροποποιήσεις, συμπεριλαμβανομένων των προτάσεων για την τροποποίηση του παραρτήματος 1 της σύμβασης του Σικάγου.

Οι τροποποιήσεις που προτάθηκαν αρχικά στην επιστολή AN 12/1.1.25-20/112 προς τα κράτη αφορούν την εισαγωγή ηλεκτρονικών αδειών προσωπικού σε αυτόνομες φορητές συσκευές οπτικής ηλεκτρονικής απεικόνισης επιπλέον των αδειών που εκδίδονται σε χαρτί πρώτης ποιότητας ή άλλο κατάλληλο υλικό, όπως πλαστικές κάρτες.

Μετά τη σύσταση του EASA σχετικά με την επιστολή AN 12/1.1.25-20/112 προς τα κράτη, πολλά κράτη μέλη της ΕΕ αναγνώρισαν τα σχετικά πλεονεκτήματα που παρέχει η ηλεκτρονική άδεια και δεν προβλέπουν κάποιο συγκεκριμένο μειονέκτημα.

Οι προβλεπόμενες τροποποιήσεις είναι δυνατόν να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο της νομοθεσίας της ΕΕ, συγκεκριμένα τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής<sup>1</sup> και τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/340 της Επιτροπής<sup>2</sup>. Θα πρέπει να εισαχθούν νέα SARP του ΔΟΠΑ στη νομοθεσία σε επίπεδο ΕΕ για την τροποποίηση του ισχύοντος νομικού πλαισίου προκειμένου να ρυθμιστεί ο μορφότυπος, ο τύπος και η πιστοποίηση των αυτοτελών φορητών συσκευών οπτικής ηλεκτρονικής απεικόνισης, καθώς και η δυνατότητα πρόσβασης σε σχετικά δεδομένα με και χωρίς σύνδεση στο διαδίκτυο, με κατοχύρωση παράλληλα της ακεραιότητας, του απορρήτου και της ασφάλειας των προσωπικών δεδομένων.

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2015/340 της Επιτροπής, της 20ής Φεβρουαρίου 2015, για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις άδειες και τα πιστοποιητικά ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012 της Επιτροπής και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 805/2011 της Επιτροπής (ΕΕ L 63 της 6.3.2015, σ. 1).

***Τροποποίηση 47 του παραρτήματος 6 μέρος I, τροποποίηση 40 του παραρτήματος 6 μέρος II, τροποποίηση 24 του παραρτήματος 6 μέρος III και τροποποίηση 17 του παραρτήματος 14 τόμος I***

Η τροποποίηση 47 του παραρτήματος 6 μέρος I σχετικά με τις λειτουργίες χρόνου εκτροπής μεγάλων αποστάσεων (EDTO) θα πρέπει να μεταφερθεί στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής<sup>3</sup>.

Η τροποποίηση 47 του παραρτήματος 6 μέρος I σχετικά με τα βρεφικά σωσίβια γιλέκα αντιστοιχεί στους ισχύοντες κανόνες του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής αναφορικά με τον εξοπλισμό και τη στοιβασία σωσίβιων γιλέκων ή ισοδύναμων μέσων επίπλευσης για βρέφη. Το ίδιο ισχύει και για τα συστήματα προειδοποίησης εγγύτητας εδάφους (GPWS). Ο EASA υπέβαλε πληροφορίες για να υποστηρίξει την ανάλυση κόστους-οφέλους που διενεργήθηκε από τον ΔΟΠΑ. Στην εν λόγω ανάλυση προσδιορίστηκε θετική σχέση κόστους-οφέλους για αυτήν την αλλαγή σε μελλοντική βάση επί νέων αεροσκαφών, όχι όμως επαρκής για να αιτιολογείται εκ των υστέρων σε ήδη υφιστάμενα. Δεν θα απαιτηθούν αλλαγές στους κανόνες της ΕΕ.

Η τροποποίηση 47 του παραρτήματος 6 μέρος I σχετικά με τα συστήματα προειδοποίησης και συνέγερσης υπέρβασης ορίων διαδρόμου (ROAAS) αντιστοιχεί στους ισχύοντες κανόνες του κανονισμού (ΕΕ) 2015/640 της Επιτροπής<sup>4</sup>. Δεν θα απαιτηθούν αλλαγές στους κανόνες της ΕΕ.

Η τροποποίηση 47 του παραρτήματος 6 μέρος I, η τροποποίηση 40 του παραρτήματος 6 μέρος II και η τροποποίηση 24 του παραρτήματος 6 μέρος III σχετικά με την επιχειρησιακή αναγνώριση στο πλαίσιο των επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου βάσει επιδόσεων (PBAOM) αντιστοιχεί στους ισχύοντες κανόνες του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής. Δεν θα απαιτηθούν αλλαγές στους κανόνες της ΕΕ.

Τροποποίηση 47 του παραρτήματος 6 μέρος I, τροποποίηση 40 του παραρτήματος 6 μέρος II και τροποποίηση 24 του παραρτήματος 6 μέρος III σχετικά με τους καταγραφείς πτήσης. Η διερεύνηση ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων από πολλά κράτη παρακωλύεται επειδή τα συστήματα καταγραφής πτήσης (σύστημα καταγραφής δεδομένων πτήσης και/ή σύστημα καταγραφής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης) που ήταν εγκατεστημένα στο αεροσκάφος δεν είχαν διατηρηθεί σε κατάσταση επιχειρησιακής λειτουργίας. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα προβλήματα στα αρχεία καταχωρίσεων που ανακτήθηκαν από τους καταγραφείς πτήσης (όπως ελλείποντα στοιχεία, μη έγκυρες τιμές παραμέτρων ή μη κατανοητή ηχογράφιση). Ένας από τους παράγοντες που συντελούν σε αυτό το ζήτημα είναι ότι οι πληροφορίες για τη διατήρηση της λειτουργικής ετοιμότητας των συστημάτων καταγραφής πτήσης είναι συχνά ελλιπείς. Οι φορείς εκμετάλλευσης διασφαλίζουν τη διαρκή λειτουργική ετοιμότητα των συστημάτων καταγραφής πτήσης, όμως χωρίς τις κατάλληλες πληροφορίες δεν μπορούν να ικανοποιήσουν αυτήν την απαίτηση.

Οι προτάσεις στην επιστολή του ΔΟΠΑ SP 55/4-20/94 προς τα κράτη τροποποιούν τα πρότυπα του ΔΟΠΑ στο προσάρτημα 8 του παραρτήματος 6 μέρος I, στο προσάρτημα 2.3

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> 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).

του παραρτήματος 6 μέρος II και στο προσάρτημα 4 του παραρτήματος 6 μέρος III. Οι προτάσεις αυτές:

1. τροποποιούν τα πρότυπα του ΔΟΠΑ που ισχύουν για τον κατασκευαστή του συστήματος καταγραφής πτήσης και εισάγουν πρότυπα του ΔΟΠΑ για τον εγκαταστάτη του συστήματος καταγραφής πτήσης, με στόχο να απαιτείται από τους φορείς αυτούς να παρέχουν επαρκείς πληροφορίες ώστε οι φορείς εκμετάλλευσης να διατηρούν τους καταγραφείς πτήσης σε κατάσταση επιχειρησιακής λειτουργίας·
2. τροποποιούν τα πρότυπα του ΔΟΠΑ που ισχύουν για την εργασία συντήρησης του καταγραφέα δεδομένων πτήσης (τη λεγόμενη «βαθμονόμηση του καταγραφέα δεδομένων πτήσης») με σκοπό να διευκρινιστεί η περιοδικότητά της.

Σε σύσταση για απάντηση στην εν λόγω επιστολή προς τα κράτη, η οποία εστάλη στα κράτη μέλη της ΕΕ, ο EASA υποστήριξε την πρόθεση των προτεινόμενων τροποποιήσεων που περιγράφονται στο σημείο 1, πρότεινε όμως ορισμένες αλλαγές στη διατύπωσή τους. Όσον αφορά το σημείο 2, ο EASA παρατήρησε ότι ένα από τα πρότυπα του ΔΟΠΑ που προτείνεται να τροποποιηθεί, θα πρέπει μάλλον να αφαιρεθεί.

Δώδεκα κράτη μέλη της ΕΕ επανέλαβαν την ανάλυση και τις παρατηρήσεις του EASA στην απάντησή τους στην επιστολή του ΔΟΠΑ SP 55/4-20/94 προς τα κράτη. Τα άλλα κράτη μέλη της ΕΕ δεν απάντησαν στην εν λόγω επιστολή προς τα κράτη.

Μετά τη διαβούλευση σχετικά με την επιστολή SP 55/4-20/94 προς τα κράτη, οι μη συντακτικές αλλαγές που προτάθηκαν από τον EASA και τα κράτη μέλη της ΕΕ έγιναν δεκτές από τη γραμματεία του ΔΟΠΑ, εκτός από το πρότυπο του ΔΟΠΑ που ο EASA είχε προτείνει να αφαιρεθεί. Οι προβλεπόμενες τροποποιήσεις δεν θα επηρεάσουν τους κανονισμούς της ΕΕ, όμως πιθανότατα θα οδηγήσουν σε αλλαγή ορισμένων κανόνων αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης (AMC) σε κανόνες για τις πτητικές λειτουργίες (Air OPS) και/ή σε μικρές αλλαγές στις προδιαγραφές πιστοποίησης (CS-ETSO, CS-25 και CS-29).

Η τροποποίηση 40 του παραρτήματος 6 μέρος II και η τροποποίηση 17 του παραρτήματος 14 τόμος I σχετικά με τις διατάξεις διάσωσης και πυρόσβεσης (RFF) για τη γενική αεροπορία θα πρέπει να μεταφερθούν στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής και στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 139/2014 της Επιτροπής<sup>5</sup>, αντίστοιχα.

Η τροποποίηση 24 του παραρτήματος 6 μέρος III σχετικά με τα εναλλακτικά ελικοδρόμια επί θαλάσσιας εξέδρας για πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρων μεγάλης εμβέλειας προτείνει κριτήρια ασφαλείας, καθώς και την ανάγκη έγκρισης. Οι προτάσεις αυτές αντιστοιχούν στους κανόνες του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής. Δεν θα απαιτηθούν αλλαγές στους κανονισμούς της ΕΕ.

Η τροποποίηση 24 του παραρτήματος 6 μέρος III σχετικά με τα επικίνδυνα εμπορεύματα δεν απαιτεί αλλαγή στους κανονισμούς της ΕΕ, δεδομένου ότι ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής αναφέρεται απευθείας στο παράρτημα 18 του ΔΟΠΑ και στις σχετικές τεχνικές οδηγίες.

***Τροποποίηση 7 του παραρτήματος 7 σχετικά με τη νηολόγηση, τη διαγραφή από το νηολόγιο και τη μεταβίβαση της νηολόγησης αεροσκαφών***

<sup>5</sup> 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).

Με την τροποποίηση 7 του παραρτήματος 7 καθορίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής για τη νηολόγηση αεροσκάφους, με την προσαρμογή του υποδείγματος του πιστοποιητικού νηολόγησης και την εισαγωγή υποδείγματος του πιστοποιητικού διαγραφής από το νηολόγιο.

Ενώ τα πιστοποιητικά νηολόγησης αεροσκαφών ή διαγραφής αεροσκαφών από το νηολόγιο επί του παρόντος δεν ρυθμίζονται από το δίκαιο της ΕΕ, η τροποποίηση 7 του παραρτήματος 7 αναφέρεται σε έναν τομέα που καλύπτεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008<sup>6</sup>, ο οποίος θεσπίζει το γενικό πλαίσιο για τη νηολόγηση των αεροσκαφών σε επίπεδο ΕΕ. Η αρχή που διέπει την τροποποίηση 7 του παραρτήματος 7 για τη **διευκόλυνση της μεταβίβασης αεροσκαφών από ένα κράτος σε άλλο αντιστοιχεί στους κανόνες του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008.**

#### ***Τροποποίηση 109 του παραρτήματος 8 σχετικά με τις αρμοδιότητες του κράτους σε περίπτωση τροποποιήσεων και επισκευών τρίτων***

Η τροποποίηση του παραρτήματος 8 μέρος Ι και μέρος ΙΙ κεφάλαιο 4 διευκρινίζει τις αρμοδιότητες του κράτους σχεδιασμού της τροποποίησης και το διαφοροποιεί επαρκώς από το αρχικό κράτος σχεδιασμού ή κατασκευής του αεροσκάφους, του κινητήρα ή του έλικα. Περιλαμβάνει τη λήψη και την αξιολόγηση πληροφοριών για ελαττώματα και την ανάπτυξη και τη διανομή υποχρεωτικών πληροφοριών διαρκούς αξιοπλοΐας. Τα νέα SARP περιορίζονται στη διευκρίνιση των υποχρεωτικών ευθυνών πληροφόρησης περί διαρκούς αξιοπλοΐας, καθώς τα υφιστάμενα SARP απαιτούν ήδη ο σχεδιασμός και/ή η κατασκευή των τροποποιήσεων και/ή επισκευών αυτών να είναι αποδεκτά από το κράτος νηολόγησης του επηρεαζόμενου αεροσκάφους.

Το σύστημα για την εκπλήρωση της ευθύνης του EASA (ως κράτους σχεδιασμού ή ως κράτους σχεδιασμού τροποποίησης) προβλέπεται ήδη στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής<sup>7</sup>. Αυτό το σύστημα περιλαμβάνει τη λήψη και την αξιολόγηση πληροφοριών για ελαττώματα και την ανάπτυξη και τη διανομή υποχρεωτικών πληροφοριών διαρκούς αξιοπλοΐας.

#### ***Τροποποίηση 109 του παραρτήματος 8 σχετικά με τις διατάξεις καταστολής πυρκαγιάς στο διαμέρισμα φορτίου***

Η τροποποίηση διευκρινίζει τις ικανότητες σχεδιασμού της καταστολής πυρκαγιάς στο διαμέρισμα φορτίου σε μεγάλα αεροπλάνα. Αυτή η τροποποίηση δεν εισάγει νέες απαιτήσεις για τον υφιστάμενο στόλο. Αντίθετα, ευθυγραμμίζει τη διατύπωση με τις απαιτήσεις των ισχυόντων κωδίκων αξιοπλοΐας των κρατών σχεδιασμού που έχουν ήδη γίνει αποδεκτοί για τον υφιστάμενο στόλο και ισχύει για αεροσκάφη νέας σχεδίασης.

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής δεν επηρεάζεται από τα εν λόγω προτεινόμενα πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές, καθώς οι σχετικές απαιτήσεις αντικατοπτρίζονται ήδη στις προδιαγραφές πιστοποίησης (CS-25 «Μεγάλα αεροπλάνα») που

<sup>6</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3).

<sup>7</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής, της 3ης Αυγούστου 2012, σχετικά με τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής (ΕΕ L 224 της 21.8.2012, σ. 1).

εκδόθηκαν από τον EASA σύμφωνα με το άρθρο 76 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

Επιπλέον, η τροποποίηση εισάγει νέες διατάξεις που απαιτούν (για τα μεγάλα αεροπλάνα) και συνιστούν (για τα ελικόπτερα και τα μικρά αεροπλάνα) ο κάτοχος έγκρισης σχεδιασμού να παρέχει στον φορέα εκμετάλλευσης πληροφορίες σχετικά με τις ικανότητες πυροπροστασίας στο διαμέρισμα φορτίου, όπως πιστοποιούνται για αεροσκάφη νέας παραγωγής και νέας σχεδίασης. Ο EASA συμμετείχε στη σύνταξη αυτών των SARP και θεωρεί ότι θα βοηθήσουν τους φορείς εκμετάλλευσης στον καθορισμό των περιορισμών συγκεκριμένων συστημάτων καταστολής πυρκαγιάς στο διαμέρισμα φορτίου αεροσκαφών.

Αυτά τα νέα SARP θα επηρεάσουν τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/640 της Επιτροπής. Ο EASA σκοπεύει να προγραμματίσει κύκλο θέσπισης κανόνων για τη μεταφορά των εν λόγω SARP μόλις εγκριθούν από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ.

### ***Τροποποίηση 91 του παραρτήματος 10 τόμος IV***

Μετά την ημερομηνία υλοποίησης, θα υπάρχει ένας μεικτός στόλος αεροσκαφών εξοπλισμένων με ACAS X/TCAS 7.1, τα οποία θα πρέπει να εξυπηρετούνται από τα συστήματα εδάφους. Ο αντίκτυπος αυτού του στόλου μεικτού εξοπλισμού επί των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANSP) πρέπει να προσδιοριστεί και να αποσαφηνιστεί περαιτέρω από τον ΔΟΠΑ. Αν και η προηγούμενη επιστολή προς τα κράτη δεν το αποτυπώνει αυτό, για να διευκολυνθούν οι έρευνες συμβάντων, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα πρέπει να ενημερώσουν το οικείο σύστημα εδάφους για να εξαγάγουν τον αριθμό εξαρτήματος λογισμικού ACAS. Επιπλέον, οι ANSP που χρησιμοποιούν τις συμβουλές επίλυσης (RA) μπορεί να χρειαστεί να προσαρμόσουν την αποκωδικοποίηση αναφοράς RA, ανάλογα με το ποιες λεπτομερείς πληροφορίες αναφοράς RA εμφανίζονται στους ελεγκτές τους. Δεδομένου ότι υπάρχουν λειτουργικές διαφορές μεταξύ των ACAS II και ACAS Xa, ο αντίκτυπος των διαφορών αυτών πρέπει να περιγράφεται λεπτομερώς στο εγχειρίδιο ACAS (έγγραφο 9863).

Για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, ο αντίκτυπος θα είναι περιορισμένος, καθώς η εισαγωγή εξοπλισμού ACAS X είναι προαιρετική. Οι κύριες διαφορές του ACAS X συνίστανται στη λογική αποφυγής σύγκρουσης και στις πηγές των δεδομένων επιτήρησης. Καθώς ο αλγόριθμος αποφυγής είναι διαφανής για τον χειριστή, και λαμβανομένης υπόψη της μειωμένης πιθανότητας χειριστή να λάβει ACAS II RA, σε συνδυασμό με τις διαδικασίες που παραμένουν ίδιες, θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι ενδέχεται να μη χρειάζεται εκπαίδευση. Ωστόσο, κατά τη διάρκεια πιθανών καταστάσεων σύγκρουσης όπου είναι απαραίτητη η επέμβαση αερομεταφερόμενου συστήματος αποφυγής σύγκρουσης (ACAS), το ACAS Xa θα παρέχει καθοδήγηση επίλυσης με παρόμοιους, αλλά όχι ταυτόσημους, χρόνους, διάρκειες και ακολουθίες ειδοποίησης όπως το TCAS II έκδοση 7.1. Δεδομένου ότι η βελτιστοποιημένη αυτή λογική ασφάλειας αναμένεται να μειώσει τις περιττές ειδοποιήσεις σε καταστάσεις μη σύγκρουσης, οι συμβουλές επίλυσης ACAS Xa ενδέχεται να μην εκδίδονται υπό τους ίδιους όρους με το TCAS II έκδοση 7.1.

Δεδομένου ότι υπάρχουν λειτουργικές διαφορές μεταξύ του ACAS II με την έκδοση 7.1 της λογικής αποφυγής σύγκρουσης και του ACAS Xa (ακόμη και αν οι διαδικασίες είναι οι ίδιες), οι διαφορές πρέπει να καταγραφούν. Στην πραγματικότητα, η τροποποίηση αναφέρει ότι το υλικό καθοδήγησης που σχετίζεται τόσο με συστήματα που είναι συμβατά με το TCAS 7.1 όσο και με συστήματα συμβατά με το ACAS X περιέχονται στο εγχειρίδιο αερομεταφερόμενου συστήματος αποφυγής σύγκρουσης (ACAS) (έγγραφο 9863). Ωστόσο, μέχρι σήμερα, οι αλλαγές στο εγχειρίδιο ACAS (έγγραφο 9863) δεν έχουν οριστικοποιηθεί.

Το ευρωπαϊκό κανονιστικό πλαίσιο θα πρέπει να επικαιροποιηθεί ώστε να συμπεριλάβει τη χρήση του ACAS X.

Οι κανονισμοί και/ή το σχετικό υλικό καθοδήγησης που επηρεάζονται περιλαμβάνουν τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1332/2011 της Επιτροπής<sup>8</sup> — Απαιτήσεις για τη χρήση του εναέριου χώρου και για τις επιχειρησιακές διαδικασίες αποφυγής εναέριας σύγκρουσης και τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής — Πτητικές λειτουργίες. Ενδέχεται να επηρεάζονται και άλλοι κανονισμοί και τα αντίστοιχα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσής τους και το υλικό καθοδήγησης. Απαιτούνται επίσης επικαιροποιήσεις των προδιαγραφών πιστοποίησης του EASA για την εναέρια επικοινωνία, πλοήγηση και επιτήρηση (CS-ACNS), καθώς και των προδιαγραφών πιστοποίησης για τις ευρωπαϊκές οδηγίες τεχνικών προτύπων (CS-ETSO).

### ***Τροποποίηση 18 του παραρτήματος 17***

Η ειδική ομάδα του ΔΟΠΑ για την ασφάλεια της αεροπορίας από έκνομες ενέργειες, κατά την τριακοστή δεύτερη συνεδρίασή της, η οποία πραγματοποιήθηκε διαδικτυακά από τις 31 Μαΐου έως τις 4 Ιουνίου 2021, αναθεώρησε το παράρτημα 17. Το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, κατά την ενδέκατη συνεδρίαση της 223ης συνόδου του στις 25 Ιουνίου 2021, εξέτασε τις προτάσεις που υποβλήθηκαν για την τροποποίηση του παραρτήματος 17. Η Γενική Γραμματέας του ΔΟΠΑ ενημέρωσε τα κράτη σχετικά με την πρόταση για την τροποποίηση 18 του παραρτήματος 17 μέσω της εμπιστευτικής επιστολής AS 8/2.1-21/48 προς τα κράτη της 20ής Ιουλίου 2021.

Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις εισάγουν νέα SARP και/ή τροποποιούν τα υφιστάμενα SARP στο παράρτημα 17 σχετικά με τη νοοτροπία ασφάλειας, τα προγράμματα ασφάλειας από έκνομες ενέργειες των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών, τις μεθόδους ανίχνευσης εκρηκτικών σε παραδιδόμενες αποσκευές και τα εθνικά προγράμματα ποιοτικού ελέγχου της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες.

Οι περισσότερες νέες ή αναθεωρημένες διατάξεις που εισάγονται με την τροποποίηση 18 του παραρτήματος 17 δεν θα απαιτούν καμία τροποποίηση του δικαίου της Ένωσης, καθώς αποτελούν ήδη μέρος αυτού. Ωστόσο, ένα νέο πρότυπο που εισάγεται στον τομέα των προληπτικών μέτρων ασφαλείας απαιτεί τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/1998 της Επιτροπής<sup>9</sup>. Με την τροποποίηση αυτή θα διασφαλιστεί ότι οι διαδικασίες που έχουν θεσπιστεί για την αντιμετώπιση αποσκευών μη γνωστής ιδιοκτησίας θα επεκταθούν ώστε να καλύπτουν και τα ύποπτα αντικείμενα.

### ***Τροποποίηση 29 του παραρτήματος 9***

Οι περισσότερες από τις νέες ή αναθεωρημένες διατάξεις που προτείνονται με την τροποποίηση 29 του παραρτήματος 9 δεν απαιτούν καμία τροποποίηση του δικαίου της Ένωσης, καθώς το ενωσιακό δίκαιο καλύπτει ήδη τα πρότυπα αυτά. Όσον αφορά το σκέλος της εμπορίας ανθρώπων, στους εθνικούς νόμους που σχετίζονται με τις μεταφορές περιλαμβάνονται η απόφαση-πλαίσιο του 2002 του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ενίσχυση του ποινικού πλαισίου για την πρόληψη της υποβοήθησης της παράνομης

---

<sup>8</sup> 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).

<sup>9</sup> 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).

εισόδου, διέλευσης και διαμονής<sup>10</sup>, η Σύμβαση του 2005 του Συμβουλίου της Ευρώπης για τη δράση κατά της εμπορίας ανθρώπων<sup>11</sup> και η οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης του 2011 για την πρόληψη και την καταπολέμηση της εμπορίας ανθρώπων και για την προστασία των θυμάτων της<sup>12</sup>. Όσον αφορά τις καταστάσεις ονομάτων επιβατών, έχει τροποποιηθεί μόνο ένα ενημερωτικό σημείωμα για τον προσδιορισμό του όρου «push». Αυτά τα στοιχεία καλύπτονται ήδη από την οδηγία 2016/681 σχετικά με τη χρήση των δεδομένων που περιέχονται στις καταστάσεις ονομάτων επιβατών (PNR) για την πρόληψη, ανίχνευση, διερεύνηση και δίωξη τρομοκρατικών και σοβαρών εγκλημάτων<sup>13</sup>.

### **3.2. Θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης**

Η Ένωση αναγνωρίζει την ανάγκη θέσπισης εναρμονισμένου κανονιστικού πλαισίου σε διεθνές επίπεδο.

Η εφαρμογή συστήματος ηλεκτρονικών αδειών θεωρείται πλεονέκτημα και θα πρέπει να υποστηριχθεί.

Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις για τα παραρτήματα 6 και 14 τόμος I καλύπτουν τα εναλλακτικά ελικοδρόμια επί θαλάσσιας εξέδρας, τη διάσωση και την πυρόσβεση για τη γενική αεροπορία και διάφορα σημεία καθοδήγησης που προκύπτουν από την 5η και 6η συνεδρίαση της ειδικής ομάδας για τα πρότυπα πτητικής λειτουργίας OPS, καθώς και τη διαρκή λειτουργική ετοιμότητα των καταγραφών πτήσης. Δεδομένου ότι οι περισσότερες από τις νέες τροποποιήσεις του παραρτήματος 6 αντιστοιχούν σε ισχύοντες κανόνες της ΕΕ και οι υπόλοιπες θεωρούνται κατάλληλες, η προτεινόμενη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να υποστηριχθούν οι τροποποιήσεις.

Δεδομένου ότι τα περισσότερα από τα νέα SARP στην τροποποίηση 109 του παραρτήματος 8 αντιστοιχούν σε ισχύοντες κανόνες της ΕΕ και τα υπόλοιπα θεωρούνται κατάλληλα, η προτεινόμενη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης είναι να υποστηριχθεί η πρόταση.

Επιπλέον, η Ένωση αναγνωρίζει την ανάγκη να διασφαλιστούν εναρμονισμένα επίπεδα ασφάλειας και να εφαρμοστούν βελτιωμένες τεχνολογίες, όπως προτείνεται με την τροποποίηση του παραρτήματος 10 τόμος IV.

Ως εκ τούτου, η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης σχετικά με τις προτεινόμενες τροποποιήσεις της σύμβασης του Σικάγου, υπό την προϋπόθεση ότι το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ εγκρίνει χωρίς ουσιαστικές αλλαγές τις προτεινόμενες τροποποιήσεις, θα πρέπει να είναι η κοινοποίηση της μη εναντίωσης και της συμμόρφωσης με τα εγκριθέντα μέτρα σε απάντηση στις αντίστοιχες επιστολές 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, δηλαδή την

<sup>10</sup> Απόφαση-πλαίσιο του Συμβουλίου, της 28ης Νοεμβρίου 2002, για την ενίσχυση του ποινικού πλαισίου για την πρόληψη της υποβοήθησης της παράνομης εισόδου, διέλευσης και διαμονής (ΕΕ L 328 της 5.12.2002, σ. 1).

<sup>11</sup> Σύμβαση του Συμβουλίου της Ευρώπης για τη δράση κατά της εμπορίας ανθρώπων (CETS αριθ. 197), διαθέσιμη στη διεύθυνση: <https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/197>.

<sup>12</sup> Οδηγία 2011/36/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2011, για την πρόληψη και την καταπολέμηση της εμπορίας ανθρώπων και για την προστασία των θυμάτων της (ΕΕ L 101 της 15.4.2011, σ. 1).

<sup>13</sup> Οδηγία (ΕΕ) 2016/681 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, σχετικά με τη χρήση των δεδομένων που περιέχονται στις καταστάσεις ονομάτων επιβατών (PNR) για την πρόληψη, ανίχνευση, διερεύνηση και δίωξη τρομοκρατικών και σοβαρών εγκλημάτων (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 132).

3η Νοεμβρίου 2022, θα πρέπει να κοινοποιούνται στον ΔΟΠΑ τυχόν διαφορές με τα συγκεκριμένα πρότυπα, αλλά μόνο για τον χρόνο που απαιτείται για την ολοκλήρωση της εφαρμογής τους στο δίκαιο της Ένωσης.

Η προτεινόμενη τροποποίηση 18 του παραρτήματος 17 περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, νέες και/ή αναθεωρημένες διατάξεις σχετικά με: νέα συνιστώμενη πρακτική για τη νοοτροπία ασφάλειας· νέο πρότυπο για τα προγράμματα ασφάλειας από έκνομες ενέργειες του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών· νέο πρότυπο για τις μεθόδους ανίχνευσης εκρηκτικών σε παραδιδόμενες αποσκευές· και νέο πρότυπο που σκιαγραφεί βασικά στοιχεία ενός εθνικού προγράμματος ποιοτικού ελέγχου της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες.

Όλες αυτές οι διατάξεις αποσκοπούν στην ενίσχυση της βάσης αναφοράς σε παγκόσμιο επίπεδο για την ασφάλεια της αεροπορίας από έκνομες ενέργειες και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να υποστηριχθούν στο σύνολό τους. Οι περισσότερες από τις προτεινόμενες διατάξεις αποτελούν ήδη μέρος του δικαίου της Ένωσης και, ως εκ τούτου, εφαρμόζονται από τα κράτη μέλη.

Η τροποποίηση 7 του παραρτήματος 7 έχει ως στόχο τη διευκόλυνση της μεταβίβασης αεροσκάφους από ένα κράτος σε άλλο. Οι υφιστάμενοι κανόνες της ΕΕ, που επιτρέπουν τη νηολόγηση αεροσκάφους σε άλλο κράτος μέλος ή σε τρίτη χώρα, βασίζονται στην ίδια αρχή. Συνεπώς, η τροποποίηση αυτή θα πρέπει να υποστηριχθεί.

Η τροποποίηση 29 του παραρτήματος 9 αποσκοπεί, αφενός, στην ενίσχυση της ετοιμότητας για μελλοντικές πανδημίες, με την άντληση διδαγμάτων από την πανδημία COVID-19 και τον καθορισμό μιας πρώτης κατάλληλης υγειονομικής απάντησης σε μελλοντικές πανδημίες και, αφετέρου, στην περαιτέρω καταπολέμηση της εμπορίας ανθρώπων με τη χάραξη εκτεταμένης στρατηγικής. Επιπλέον, η τροποποίηση αυτή περιέχει μικρές αλλά χρήσιμες τροποποιήσεις στις πτήσεις επαναπατρισμού και στις αεροπορικές μεταφορές επιβατών με αναπηρία, καθώς και την τροποποίηση μιας σημείωσης στο τμήμα περί PNR. Συνεπώς, η τροποποίηση αυτή θα πρέπει να υποστηριχθεί.

## **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<sup>14</sup>.

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

<sup>14</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 7ης Οκτωβρίου 2014, Γερμανία κατά Συμβουλίου, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, σκέψη 64.



του διεθνούς δικαίου, αλλά «επηρεάζουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο των ρυθμίσεων που θεσπίζει ο νομοθέτης της Ένωσης»<sup>15</sup>.

#### 4.1.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

Το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ είναι όργανο που έχει συσταθεί με συμφωνία, συγκεκριμένα με τη 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. Ορισμένα έννομα αποτελέσματα των εν λόγω πράξεων μπορεί να εξαρτώνται από την υποβολή κοινοποιήσεων εναντιώσεων και διαφορών, καθώς και από τους όρους των εν λόγω κοινοποιήσεων. Επομένως, η λήψη θέσης της Ένωσης όσον αφορά τις εν λόγω κοινοποιήσεις εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.

Οι περισσότερες από τις προς έκδοση πράξεις είναι δυνατόν να επηρεάζουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο της νομοθεσίας της ΕΕ, συγκεκριμένα τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής, τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1139/2018 της Επιτροπής, τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/640 της Επιτροπής, τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 139/2014 της Επιτροπής, τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1332/2011 της Επιτροπής, καθώς και τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/1998 της Επιτροπής.

## 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 πράξης που εγκρίθηκε σε σχέση με την οποία λαμβάνεται θέση εξ ονόματος της Ένωσης. Εάν η πράξη που εγκρίθηκε 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 η κύρια ή πρωτεύουσα 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

Νομική βάση της προτεινόμενης απόφασης του Συμβουλίου αποτελεί το άρθρο 100 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 9.

<sup>15</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 7ης Οκτωβρίου 2014, Γερμανία κατά Συμβουλίου, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, σκέψεις 61 έως 64.

Πρόταση

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη 225η σύνοδο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) όσον αφορά την προβλεπόμενη 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 91 του παραρτήματος 10 τόμος IV, της τροποποίησης 17 του παραρτήματος 14 τόμος I, της τροποποίησης 18 του παραρτήματος 17 και της τροποποίησης 29 του παραρτήματος 9 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 (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. Επί του παρόντος, επτά 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 (SARP) και να τις ορίζει 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 91 του παραρτήματος 10 τόμος IV, την τροποποίηση 17 του παραρτήματος 14 τόμος I, την τροποποίηση 18 του παραρτήματος 17 και την τροποποίηση 29 του παραρτήματος 9 της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία.

- (5) Κύριος σκοπός της τροποποίησης του παραρτήματος 1 είναι να καταστεί δυνατή η εφαρμογή συστήματος ηλεκτρονικής αδειοδότησης προσωπικού με στόχο τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας.
- (6) Κύριος σκοπός των τροποποιήσεων του παραρτήματος 6 μέρη I, II και III είναι η ενίσχυση του νομικού πλαισίου για τη διαρκή λειτουργική ετοιμότητα των καταγραφών πτήσης της σύμβασης του Σικάγου, η βελτίωση της σαφήνειας των διατάξεων σχετικά με τις λειτουργίες χρόνου εκτροπής μεγάλων αποστάσεων (EDTO) και τα βρεφικά σωσίβια γιλέκα, η επιβολή συστημάτων προειδοποίησης εγγύτητας εδάφους (GPWS) σε ορισμένα αεροπλάνα, η προσθήκη νέου προτύπου για τον εξοπλισμό των αεροπλάνων υπό ορισμένες συνθήκες με συστήματα προειδοποίησης και συνέγερσης υπέρβασης ορίων διαδρόμου (ROAAS), η παροχή επιχειρησιακής αναγνώρισης στο πλαίσιο των επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου βάσει επιδόσεων (PBAOM), η διασφάλιση της διαθεσιμότητας κατάλληλων εγκαταστάσεων και υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης (RFF) στο αεροδρόμιο σκοπούμενης πτητικής λειτουργίας, η επικαιροποίηση των διατάξεων σχετικά με τα εναλλακτικά ελικοδρόμια επί θαλάσσιας εξέδρας για πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρων μεγάλης εμβέλειας για τον καθορισμό εναλλακτικών αεροδρομίων, η προσθήκη διατάξεων σχετικά με τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων σε ελικόπτερα και η επικαιροποίηση των σχετικών διατάξεων εκπαίδευσης.
- (7) Κύριος σκοπός της τροποποίησης του παραρτήματος 14 τόμος I σχετικά με τη διάσωση και την πυρόσβεση (RFF) για τη γενική αεροπορία είναι να εξαιρεθεί η γενική αεροπορία από τις διατάξεις RFF του παραρτήματος 14.
- (8) Κύριος σκοπός της τροποποίησης του παραρτήματος 7 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.
- (9) Κύριος σκοπός της τροποποίησης του παραρτήματος 8 είναι, αφενός, να βελτιωθεί η σαφήνεια και να διασφαλιστεί 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.
- (10) Κύριος σκοπός της τροποποίησης του παραρτήματος 10 τόμος IV είναι η εισαγωγή του ACAS X και η μείωση των περιπτώσεων ψευδών ειδοποιήσεων ACAS.
- (11) Κύριος σκοπός της τροποποίησης 18 του παραρτήματος 17 είναι να εισαχθούν νέα SARP και/ή να τροποποιηθούν τα υφιστάμενα SARP στο παράρτημα 17 σχετικά με τη νοοτροπία ασφάλειας, τα προγράμματα ασφάλειας από έκνομες ενέργειες των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών, τις μεθόδους ανίχνευσης εκρηκτικών σε παραδιδόμενες αποσκευές και τα εθνικά προγράμματα ποιοτικού ελέγχου της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες.
- (12) Κύριος σκοπός της τροποποίησης 29 του παραρτήματος 9 είναι να ενισχυθεί η ετοιμότητα των κρατών για μελλοντικές πανδημίες, με την άντληση διδαγμάτων από την πανδημία COVID-19 και τον καθορισμό στο παράρτημα 9 μιας πρώτης κατάλληλης υγειονομικής απάντησης σε μελλοντικές πανδημίες. Η τροποποίηση εξετάζει περαιτέρω την καταπολέμηση της εμπορίας ανθρώπων με τη θέσπιση προτύπων για μια συνολική στρατηγική. Επιπλέον, η τροποποίηση περιέχει μικρές αλλά χρήσιμες τροποποιήσεις στις πτήσεις επαναπατρισμού και στις αεροπορικές μεταφορές επιβατών με αναπηρία, καθώς και την τροποποίηση μιας σημείωσης στο

τμήμα σχετικά με τα δεδομένα που περιέχονται στις καταστάσεις ονομάτων επιβατών (PNR) για τον προσδιορισμό του όρου «push».

- (13) Είναι σκόπιμο να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο Συμβούλιο 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, η τροποποίηση 91 του παραρτήματος 10 τόμος IV, η τροποποίηση 17 του παραρτήματος 14 τόμος I, η τροποποίηση 18 του παραρτήματος 17 και η τροποποίηση 29 του παραρτήματος 9 της σύμβασης του Σικάγου είναι δυνατόν να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο του ενωσιακού δικαίου, και συγκεκριμένα τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής, τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1139/2018 της Επιτροπής, τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/640 της Επιτροπής, τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 139/2014 της Επιτροπής, τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1332/2011 της Επιτροπής, καθώς και τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/1998 της Επιτροπής.
- (14) Η θέση της Ένωσης κατά τη 225η σύνοδο του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ ή σε οποιαδήποτε επακόλουθη σύνοδο όσον αφορά την έγκριση των προβλεπόμενων τροποποιήσεων της σύμβασης του Σικάγου, δηλαδή 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 91 του παραρτήματος 10 τόμος IV, της τροποποίησης 17 του παραρτήματος 14 τόμος I, της τροποποίησης 18 του παραρτήματος 17 και της τροποποίησης 29 του παραρτήματος 9, όπως περιγράφονται στις επιστολές AN 12/1.1.25-20/112, AN 11/1.1.34-20/75, AN 3/45-20/85 και 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, EC 6/3 – 21/67 προς τα κράτη, 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,
- (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 91 του παραρτήματος 10 τόμος IV, της τροποποίησης 17 του παραρτήματος 14 τόμος I, της τροποποίησης 18 του παραρτήματος 17 και της τροποποίησης 29 του παραρτήματος 9 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 τροποποιήσεις εγκρίνονται χωρίς ουσιαστικές αλλαγές. Σε περίπτωση που η νομοθεσία της Ένωσης παρεκκλίνει από τα νεοθεσπισθέντα πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές μετά την προβλεπόμενη ημερομηνία εφαρμογής τους, θα πρέπει να κοινοποιούνται στον ΔΟΠΑ τυχόν διαφορές με τα συγκεκριμένα πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου για την περίοδο κατά την οποία υπάρχει η παρέκκλιση.
- (16) Η εν λόγω θέση εκφράζεται 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 ΔΟΠΑ, ή σε οποιαδήποτε επακόλουθη σύνοδο, είναι η υποστήριξη, στο σύνολό τους, των προτεινόμενων τροποποιήσεων της σύμβασης του Σικάγου, δηλαδή 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 91 του παραρτήματος 10 τόμος IV, της τροποποίησης 17 του παραρτήματος 14 τόμος I, της τροποποίησης 18 του παραρτήματος 17 και της τροποποίησης 29 του παραρτήματος 9.
2. Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης, εφόσον το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ εγκρίνει χωρίς ουσιαστικές αλλαγές τις προτεινόμενες στην παράγραφο 1 τροποποιήσεις της σύμβασης του Σικάγου, δηλαδή 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 91 του παραρτήματος 10 τόμος IV, την τροποποίηση 17 του παραρτήματος 14 τόμος I, την τροποποίηση 18 του παραρτήματος 17 και την τροποποίηση 29 του παραρτήματος 9, 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 θεσπισθέντα πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές μετά την προβλεπόμενη ημερομηνία εφαρμογής τους, κοινοποιούνται στον ΔΟΠΑ τυχόν διαφορές με τα συγκεκριμένα πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές.

### *Άρθρο 2*

Η θέση που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 εκφράζεται από τα κράτη μέλη 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.

### *Άρθρο 3*

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

*Για το Συμβούλιο  
Ο Πρόεδρος*