



**ΓΝΩΜΗ ΑΡΙΘ. 3/2008**

**ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ**

**της 1ης Σεπτεμβρίου 2008**

**σχετικά με τον κανονισμό της Επιτροπής για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ**

**«CAEP/7 Εφαρμογή»**

## I. Γενικά

1. Σκοπός της παρούσας γνώμης είναι να προτείνει στην Επιτροπή την τροποποίηση του άρθρου 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008<sup>1</sup> της Επιτροπής («Βασικός Κανονισμός»). Οι λόγοι για την εν λόγω ρυθμιστική δράση εκτίθενται στη συνέχεια.
2. Η παρούσα γνώμη εγκρίθηκε με βάση τη διαδικασία που ορίστηκε από το διοικητικό συμβούλιο<sup>2</sup> του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας («ο Οργανισμός»), σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 19 του Βασικού Κανονισμού.

## II. Διαβούλευση

3. Το σχέδιο γνώμης σχετικά με τον κανονισμό της Επιτροπής για την τροποποίηση του Βασικού Κανονισμού (κοινοποίηση προτεινόμενης τροποποίησης - NPA αριθ. 2008-02) δημοσιεύθηκε στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού στις 20 Μαρτίου 2008.
4. Μέχρι την καταληκτική ημερομηνία της 1<sup>ης</sup> Μαΐου 2008 ο Οργανισμός είχε λάβει 3 παρατηρήσεις από 3 εθνικές αρχές αεροπορίας.
5. Όλες οι παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν ελήφθησαν υπόψη και ενσωματώθηκαν σε έγγραφο απάντησης στις παρατηρήσεις (CRD), το οποίο δημοσιεύθηκε στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού στις 26 Ιουνίου 2008 για δίμηνη διαβούλευση. Το εν λόγω έγγραφο απάντησης στις παρατηρήσεις περιέχει κατάλογο όλων των προσώπων και/ή των οργανισμών που υπέβαλαν παρατηρήσεις καθώς και τις απαντήσεις του Οργανισμού. Υποβλήθηκε μόνο μία ένσταση επί του εγγράφου απάντησης στις παρατηρήσεις. Η εν λόγω ένσταση στήριζε το έγγραφο απάντησης στις παρατηρήσεις και ως εκ τούτου δεν απαιτήθηκε καμία αλλαγή.
6. Όλες οι παρατηρήσεις που ελήφθησαν υποστηρίζουν την ενσωμάτωση των τροποποιήσεων της ICAO στο κοινοτικό δίκαιο καθώς και τις σχετικές προσαρμογές του άρθρου 6 του Βασικού Κανονισμού και του CS-36, σύμφωνα με την πρόταση του Οργανισμού.

## III. Περιεχόμενο της γνώμης του Οργανισμού

7. Σκοπός της παρούσας γνώμης είναι η τροποποίηση του άρθρου 6 του Βασικού Κανονισμού, για την επικαιροποίηση της αναφοράς στην τελευταία έκδοση του Παραρτήματος 16. Το περιεχόμενο των εν λόγω τροποποιήσεων επεξηγείται στη συνέχεια.

### Τροποποίηση 9 του Παραρτήματος 16, τόμος I της σύμβασης του Σικάγου

8. Η τροποποίηση 9 των Διεθνών Προτύπων και των Συνιστώμενων Πρακτικών – Περιβαλλοντική Προστασία σχετικά με τον θόρυβο αεροσκαφών (Παράρτημα 16, τόμος I της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία) εγκρίθηκε από το Συμβούλιο της

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1).

<sup>2</sup> Απόφαση του διοικητικού συμβουλίου σχετικά με τη διαδικασία που πρέπει να εφαρμόζει ο Οργανισμός για την έκδοση γνωμών, προδιαγραφών πιστοποίησης και υλικού καθοδήγησης («Κανονιστική διαδικασία»). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) στην τέταρτη συνεδρίαση της 183<sup>ης</sup> συνόδου του, στις 7 Μαρτίου 2008. Το Συμβούλιο της ICAO όρισε ότι η τροποποίηση θα τεθεί σε ισχύ, με εξαίρεση τα μέρη για τα οποία η πλειοψηφία των συμβαλλόμενων μερών θα έχουν κοινοποιήσει τη διαφωνία τους πριν από τις 20 Ιουλίου 2008. Κατά το μέτρο που θα τεθεί σε ισχύ, η τροποποίηση 9 θα είναι εφαρμοστέα από τις 20 Νοεμβρίου 2008. Οι εν λόγω αποφάσεις κοινοποιήθηκαν στα συμβαλλόμενα μέρη της ICAO με επιστολή προς τα κράτη μέλη της ICAO AN 1/61.2-08/20, με ημερομηνία 28 Μαρτίου 2008.

9. Σκοπός της τροποποίησης 9 του Παραρτήματος 16, τόμος I της σύμβασης του Σικάγου είναι να διασαφηνιστούν τα διοικητικά και τεχνικά ζητήματα που απορρέουν από την εφαρμογή των σχεδίων επίδειξης και των σχετικών εγγράφων καθοδήγησης για την πιστοποίηση θορύβου αεροσκαφών. Στις κάτωθι παραγράφους περιγράφονται με περισσότερες λεπτομέρειες ορισμένα κύρια διοικητικά και τεχνικά ζητήματα που απορρέουν από την τροποποίηση 9.

#### *Αλλαγές στην ορολογία εφαρμοσιμότητας*

10. Η τροποποίηση 8 του παραρτήματος 16, τόμος I, της σύμβασης του Σικάγου αντικατέστησε την έκφραση «πιστοποιητικό αξιοπλοΐας για το πρωτότυπο» που χρησιμοποιούνταν προγενέστερα με την έκφραση «πιστοποιητικό τύπου» στον τόμο I, κεφάλαιο 1 (Διοίκηση). Η εν λόγω τροποποίηση αντικατόπτριζε την τρέχουσα χρήση και εναρμόνιζε το Παράρτημα 16, τόμος I με τα υπόλοιπα έγγραφα της ICAO. Συνεπώς, σκοπός της τροποποίησης 9 είναι να επιφέρει την ίδια αλλαγή σε ολόκληρο το Παράρτημα 16, τόμος I της σύμβασης του Σικάγου. Ωστόσο, έπρεπε να δοθεί προσοχή προκειμένου να διατηρηθεί η έννοια της πρωτοτυπίας που περιείχε ο όρος «πρωτότυπο», ο οποίος χρησιμοποιείτο ήδη στο εν λόγω έγγραφο. Για το λόγο αυτό, εισήχθη στην τροποποίηση 9 μια μικρή αλλαγή στην παράγραφο 1.10 του κεφαλαίου 1 προκειμένου να αποκατασταθεί η αρχική έννοια των κανόνων εφαρμοσιμότητας. Η εν λόγω αλλαγή αναφερόταν στην αίτηση του κράτους σχεδιασμού και ήταν ως εκ τούτου σύμφωνη προς τους όρους εφαρμοσιμότητας που χρησιμοποιούνταν στο παράρτημα 8 της σύμβασης του Σικάγου.
11. Προκειμένου να εναρμονιστούν περαιτέρω με το Παράρτημα 8 της σύμβασης του Σικάγου, οι όροι εφαρμοσιμότητας στην τροποποίηση 9 του Παραρτήματος 16, τόμος I της σύμβασης του Σικάγου αναφέρονται τώρα στην ημερομηνία υποβολής της αίτησης και όχι στην ημερομηνία αποδοχής της αίτησης.

#### *Ορισμοί σχετικά με τις ταχύτητες του ανέμου*

12. Έως τώρα, οι ορισμοί των διαφόρων ορίων ταχύτητας του ανέμου στο Παράρτημα 16, τόμος I της σύμβασης του Σικάγου ήταν ασαφείς και αντιφατικοί. Ήταν ιδιαίτερα σημαντικό να διασαφηνιστούν, δεδομένου ότι η υπέρβαση των ορίων ταχύτητας του ανέμου αποτελεί συνήθη λόγο αναστολής πολύ δαπανηρών δοκιμών πιστοποίησης θορύβου. Οι διαφορές στην τεχνική εκτέλεση λόγω ασαφειών και αντιφάσεων θα μπορούσαν ενδεχομένως να έχουν ως αποτέλεσμα μεγάλες διαφορές στο κόστος της πιστοποίησης θορύβου μεταξύ των διαφόρων αιτούντων και ενδεχομένως διαφορές στην επαναληψιμότητα και την ακρίβεια των αποτελεσμάτων. Χάρη στις κατευθυντήριες οδηγίες που εκδίδονται από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Μετεωρολογίας (WMO) και στις συμβουλές εμπειρογνομόνων του Μετεωρολογικού Τμήματος της ICAO, η τροποποίηση 9 του Παραρτήματος 16, τόμος I της σύμβασης του Σικάγου θεσπίζει διατάξεις που δημιουργούν ένα σύνολο τεχνικά ορθών και σαφώς προσδιορισμένων προδιαγραφών.

#### *Επικαιροποίηση των αναφορών της IEC*

13. Το Παράρτημα 16, τόμος I της σύμβασης του Σικάγου περιέχει αναφορές σε διάφορα πρότυπα της Διεθνούς Ηλεκτροτεχνικής Επιτροπής (IEC) που θεσπίζουν τις

προδιαγραφές για τον εξοπλισμό που χρησιμοποιείται στην πιστοποίηση θορύβου αεροσκαφών. Με το πέρασμα των ετών, οι εν λόγω προδιαγραφές επικαιροποιήθηκαν από την IEC προκειμένου να αντικατοπτρίζουν τις προόδους που πραγματοποιούνται στον τομέα της ηλεκτρονικής καθώς και στις τεχνικές κατασκευής και μέτρησης. Με την τροποποίηση 9 του Παραρτήματος 16, τόμος I της σύμβασης του Σικάγου εισήχθη αναφορά στα πλέον πρόσφατα πρότυπα της IEC.

#### Τροποποίηση 6 του Παραρτήματος 16, τόμος II της σύμβασης του Σικάγου

14. Η τροποποίηση 6 των Διεθνών Προτύπων και των Συνιστώμενων Πρακτικών – Περιβαλλοντική Προστασία σχετικά με τις εκπομπές κινητήρα αεροσκαφών (Παράρτημα 16, τόμος II της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία) εγκρίθηκε από το Συμβούλιο της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) στην τέταρτη συνεδρίαση της 183<sup>ης</sup> Συνόδου του, στις 7 Μαρτίου 2008. Το Συμβούλιο της ICAO όρισε ότι η τροποποίηση θα τεθεί σε ισχύ, με εξαίρεση τα μέρη για τα οποία η πλειοψηφία των συμβαλλόμενων μερών θα έχουν κοινοποιήσει τη διαφωνία τους πριν από τις 20 Ιουλίου 2008. Κατά το μέτρο που θα τεθεί σε ισχύ, η τροποποίηση 6 θα είναι εφαρμοστέα από τις 20 Νοεμβρίου 2008. Οι εν λόγω αποφάσεις κοινοποιήθηκαν στα συμβαλλόμενα μέρη της ICAO με την επιστολή AN 1/62.2-08/21 προς τα κράτη μέλη της ICAO, με ημερομηνία 02.04.08.

15. Η τροποποίηση 6 του Παραρτήματος 16, τόμος II της σύμβασης του Σικάγου εξετάζει διοικητικά και τεχνικά ζητήματα, κυρίως σχετικά με τον εκσυγχρονισμό των σχεδίων επίδειξης και καθοδήγησης για την πιστοποίηση κινητήρων. Στις κάτωθι παραγράφους περιγράφονται με περισσότερες λεπτομέρειες ορισμένα κύρια διοικητικά και τεχνικά ζητήματα που απορρέουν από την τροποποίηση 6.

*Εξέταση των τρεχουσών διορθώσεων στις εκπομπές αερίων σε σχέση με τις συνθήκες της ημέρας αναφοράς*

16. Η Επιτροπή Προστασίας του Περιβάλλοντος στην Αεροπορία (CAEP) ανέδειξε στο παρελθόν ορισμένους τομείς προβληματισμού σχετικά με τα εξής:

- 1) Στο Παράρτημα 16, τόμος II της σύμβασης του Σικάγου, υπάρχουν αντιφάσεις στην ορολογία σχετικά με τις διορθώσεις στις συνθήκες αναφοράς των κινητήρων και στις ατμοσφαιρικές συνθήκες αναφοράς
- 2) Οι όροι που χρησιμοποιούνται για τις διορθώσεις της υγρασίας δεν ήταν σαφείς, και
- 3) Διάφοροι φαινομενικά ισότιμοι όροι χρησιμοποιούνταν για την περιγραφή της ρύθμισης ώσης.

Προκειμένου να εξαλειφθούν οι εν λόγω αντιφάσεις, η τροποποίηση 6 του παραρτήματος 16, τόμος II της σύμβασης του Σικάγου

- 1) περιέχει ένα αναθεωρημένο κείμενο για τον σαφή καθορισμό των διορθώσεων που εφαρμόζονται στον πρότυπο κινητήρα αναφοράς και στις ατμοσφαιρικές συνθήκες αναφοράς,
- 2) εισάγει σαφή διάκριση μεταξύ των δύο διαφορετικών όρων που χρησιμοποιούνται για την υγρασία, και
- 3) χρησιμοποιεί τον όρο «κατάσταση λειτουργίας Προσγείωση/Απογείωση» όταν αναφέρεται στα συγκεκριμένα σημεία του κύκλου προσγείωσης/απογείωσης, ενώ χρησιμοποιεί τον όρο «ρύθμιση ώσης» όταν αναφέρεται σε μη συγκεκριμένες επιχειρησιακές συνθήκες.

### *Εξέταση των τρεχουσών απαιτήσεων σχετικά με τις προδιαγραφές καυσίμων*

17. Κατά την εξέταση της διαθεσιμότητας καυσίμων που πληρούν τις προδιαγραφές, καταδείχθηκε ότι τα καύσιμα που διατίθενται ευρέως συχνά δεν τηρούν διάφορα όρια προδιαγραφών. Ωστόσο, η τροποποίηση των προδιαγραφών ούτως ώστε να συμπεριληφθούν όλα τα είδη διαθέσιμων καυσίμων θα είχε επίπτωση ως προς την αυστηρότητα. Ως εκ τούτου, η τροποποίηση 6 του Παραρτήματος 16 τόμος II της σύμβασης του Σικάγου επιτρέπει παρεκκλίσεις από τις απαιτήσεις για τις προδιαγραφές καυσίμων οι οποίες υπόκεινται στην εφαρμογή των συμφωνημένων διορθώσεων. Οι αλλαγές που επήλθαν στην τροποποίηση 6 θα περιορίσουν το κόστος πιστοποίησης καθώς θα επιτρέπουν στους κατασκευαστές να χρησιμοποιούν τα καύσιμα που διατίθενται στην τοπική αγορά, με την επιφύλαξη της εφαρμογής αποδεκτών διορθώσεων για την εξάλειψη οιασδήποτε επιπτώσεων στα αποτελέσματα των δοκιμών. Χωρίς αυτή την αλλαγή, πολύ πιθανόν να καλείτο η CAEP να τροποποιεί τις προδιαγραφές για τα καύσιμα σε τακτική βάση ούτως ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι μελλοντικές μεταβολές στις προμήθειες καυσίμων.

*Τροποποιήσεις με σκοπό να επιτραπεί η χρήση υλικών εκτός του ανοξειδωτου χάλυβα για τους καθετήρες δειγματοληψίας*

18. Η δειγματοληψία εκπομπών πίσω από τους σύγχρονους αεριοστρόβιλους απαιτεί τη χρήση καθετήρων κατασκευασμένων από υλικά ικανά να συγκρατούν τα θερμικά και δομικά φορτία που ασκούνται κατά τη λειτουργία υψηλής ισχύος Το Κεφάλαιο 16, τόμος II της σύμβασης του Σικάγου ορίζει τις προδιαγραφές για την κατασκευή των καθετήρων και μέχρι στιγμής τα μόνο υλικά που προσδιορίζονταν ήταν ο ανοξειδωτος χάλυβας. Σε πρόσφατες δοκιμές πιστοποίησης που πραγματοποιήθηκαν από ορισμένους κατασκευαστές κινητήρων τελευταίας τεχνολογίας με τη χρήση των καθετήρων που προσδιορίζονται στο Παράρτημα 16, τόμος II της Σύμβασης του Σικάγου υπήρξαν προβλήματα σχετικά με το υλικό δειγματοληψίας, τα οποία με τη σειρά τους είχαν ως αποτέλεσμα να υπάρξουν δαπανηρές καθυστερήσεις στα προγράμματα δοκιμών. Προκειμένου να επιλυθεί το εν λόγω πρόβλημα, χρησιμοποιήθηκαν καθετήρες από υλικά μεγαλύτερης αντοχής αντί για τον ανοξειδωτο χάλυβα, αφού προηγουμένως οι κατασκευαστές, σε συνεργασία με τις αρχές πιστοποίησης, απέδειξαν ότι δεν διακυβεύονταν η ακρίβεια των μετρήσεων των εκπομπών. Ως εκ τούτου, η τροποποίηση 6 του Παραρτήματος 16, τόμος II της σύμβασης του Σικάγου εισάγει κείμενο το οποίο επιτρέπει στους κατασκευαστές να κατασκευάσουν καθετήρες για τη μέτρηση των εκπομπών με υλικά τα οποία έχουν επαρκή αντοχή στη θερμοκρασία, υπό την προϋπόθεση ότι δεν είναι ενεργά.

### Αντίκτυπος στους κανόνες του Οργανισμού

19. Ο Βασικός Κανονισμός καθορίζει τις βασικές απαιτήσεις για την προστασία του περιβάλλοντος με αναφορά στο Παράρτημα 16 της σύμβασης του Σικάγου. Το άρθρο 6 παράγραφος 2 ορίζει ότι, αφού τροποποιηθεί το παράρτημα 16 της σύμβασης του Σικάγου, μπορεί να γίνει προσαρμογή σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 65 παράγραφος 3 του ίδιου κανονισμού, ούτως ώστε να εναρμονιστούν δεόντως οι βασικές απαιτήσεις για την προστασία του περιβάλλοντος με τα σχετικά πρότυπα της ICAO.

20. Ενώ η τροποποίηση 9 του παραρτήματος 16, τόμος I και η τροποποίηση 6 του Παραρτήματος 16 τόμος II της σύμβασης του Σικάγου I δεν περιείχαν ρητές συστάσεις σχετικά με την αυστηρότητα των προτύπων θορύβου και εκπομπών, οι εν λόγω τροποποιήσεις, όπως εξηγείται ανωτέρω, καλύπτουν νομικά κενά και συμβάλλουν στην ίση μεταχείριση όλων των αιτούντων. Δεδομένου ότι ορισμένες από τις εν λόγω αλλαγές επηρεάζουν τη διατύπωση των ίδιων των απαιτήσεων, είναι αναγκαία η μεταφορά των εν λόγω βελτιώσεων του παραρτήματος 16 της σύμβασης του Σικάγου στο κοινοτικό δίκαιο. Η παρούσα γνώμη προτείνει την εν λόγω προσαρμογή κατόπιν έγκρισης της

τροποποίησης 9 του Παραρτήματος 16, τόμος I και της τροποποίησης 6 του Παραρτήματος 16, τόμος II της σύμβασης του Σικάγου.

21. Ο Οργανισμός εξέτασε την αναφορά στις τελευταίες τροποποιήσεις του παραρτήματος 16, τόμοι I και II στο άρθρο 6 παράγραφος 1 του Βασικού Κανονισμού και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το κείμενο, όπως παρουσιάζεται, θα μπορούσε να εγείρει ερωτήματα σχετικά με το εάν είναι εφαρμοστέες μόνον οι απαιτήσεις των τελευταίων τροποποιήσεων ή οι απαιτήσεις όλων των κεφαλαίων του Παραρτήματος 16. Κατά συνέπεια, ο Οργανισμός εξετάζει το ενδεχόμενο να προτείνει ένα νέο κείμενο για το άρθρο 6 παράγραφος 1 του Βασικού Κανονισμού (Βλ. Προσάρτημα: Προτεινόμενη αλλαγή του κανονισμού).

#### **IV. Αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου**

##### Ασφάλεια

22. Τα εν λόγω μέτρα δεν αναμένεται να έχουν αντίκτυπο σε ό,τι αφορά την ασφάλεια.

##### Οικονομία

23. Ο οικονομικός αντίκτυπος αναμένεται να είναι θετικός. Με την υιοθέτηση των προτύπων που ενέκρινε η ICAO, τα ευρωπαϊκά προϊόντα και τα αεροσκάφη που είναι νηολογημένα στην Ευρωπαϊκή Ένωση θα γίνονται ευκολότερα δεκτά στα διάφορα μέρη του κόσμου. Οι σχετικές μειώσεις που θα επέλθουν στα διοικητικά βάρη της βιομηχανίας, λόγω της έγκρισης των τροποποιήσεων της ICAO ως έχουν, αναμένεται να έχουν θετικές οικονομικές συνέπειες.

##### Περιβάλλον

24. Οι τροποποιήσεις που συμφωνήθηκαν στα πλαίσια της ICAO αναμένεται να έχουν θετικό αντίκτυπο στο περιβάλλον καθώς θεωρείται ότι οι εισαχθείσες αλλαγές αντιμετωπίζουν τις ασάφειες και τις αντιφάσεις, παρέχουν διευκρινίσεις, επικαιροποιούν τις τελευταίες τεχνικές εξελίξεις και εισάγουν τεχνικώς ορθές και σαφώς προσδιορισμένες προδιαγραφές.

##### Κοινωνία

25. Τα εν λόγω μέτρα δεν αναμένεται να έχουν κοινωνικό αντίκτυπο, πέραν των έμμεσων συνεπειών λόγω της μείωσης των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων της αεροπορίας στο περιβάλλον.

##### Παγκόσμια εναρμόνιση

26. Μόνο εάν εγκριθούν ως έχουν οι τροποποιήσεις που έχουν συμφωνηθεί στο πλαίσιο της ICAO θα διασφαλιστεί ότι οι κοινοτικοί κανόνες συμφωνούν με το σύνολο παγκόσμιων κανόνων που έχουν εγκριθεί από την ICAO.

##### Λοιπές απαιτήσεις σε θέματα αεροπορίας που δεν απορρέουν από την εντολή του Οργανισμού

27. Αναμένεται οι τροποποιήσεις να εγκριθούν ως έχουν και από άλλες αεροπορικές αρχές σε ολόκληρο τον κόσμο.

Σύνοψη και τελική αξιολόγηση

28. Με βάση τα ανωτέρω καθώς και την απόφαση που ενέκρινε η ICAO κατόπιν ευρέων συζητήσεων, προτείνεται η έγκριση των τροποποιήσεων.

Κολωνία, 1 Σεπτεμβρίου 2008

P. GOUDOU  
Εκτελεστικός Διευθυντής