COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 20.5.2020
COM(2020) 218 final

2020/0098 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale în ceea ce privește adoptarea preconizată a amendamentului 91 la anexa 10 volumul III și notificarea diferențelor de la data aplicării amendamentului 13 la anexa 14, volumul 1, a amendamentului 40C la anexa 6, a amendamentului 77B la anexa 3 și a amendamentului 39 la anexa 15

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Prezenta propunere se referă la:

– Decizia de stabilire a poziției care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) în legătură cu adoptarea preconizată de către Consiliul OACI, într-una dintre sesiunile următoare, a amendamentului 91 la anexa 10 volumul III la Convenția de la Chicago.

– Decizia privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii după ce OACI va anunța, printr-o scrisoare adresată statelor, adoptarea amendamentului 91 la anexa 10, invitând statele membre să își notifice dezacordul, eventualele diferențe sau respectarea măsurii adoptate.

– Decizia privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii cu privire la amendamentul 13 la anexa 14 — Aerodromuri, volumul I — Proiectarea și exploatarea tehnică a aerodromurilor, la amendamentul 40C la anexa 6 — Operarea aeronavelor — Transportul aerian comercial internațional — Avioane, la amendamentul 39 la anexa 15 Serviciile de informare aeronautică, precum și la amendamentul 77B la anexa 3 — Serviciul meteorologic pentru navigația aeriană internațională în ceea ce privește noul format mondial de raportare a stărilor suprafeței pistei, prin care statele membre sunt invitate să notifice diferențele în ceea ce privește respectarea datei de aplicabilitate, care trebuie amânată cu șase luni față de data de aplicabilitate prevăzută în scrisorile OACI corespunzătoare adresate statelor.

2. CONTEXTUL PROPUNERII

2.1. Convenția privind aviația civilă internațională

Convenția privind aviația civilă internațională (denumită în continuare „Convenția de la Chicago”) urmărește să reglementeze transportul aerian internațional. Convenția de la Chicago a intrat în vigoare la 4 aprilie 1947 și a instituit Organizația Aviației Civile Internaționale.

Toate statele membre ale UE sunt părți la Convenția de la Chicago.

2.2. Organizația Aviației Civile Internaționale

Organizația Aviației Civile Internaționale este o agenție specializată a Organizației Națiunilor Unite. Scopurile și obiectivele organizației sunt dezvoltarea principiilor și a tehnicilor navigației aeriene internaționale și promovarea planificării și dezvoltării transportului aerian internațional.

Consiliul OACI este un organism permanent al OACI, compus din 36 de state contractante alese de Adunarea OACI pe o perioadă de trei ani. În perioada 2019-2022, în Consiliul OACI sunt reprezentate șapte state membre ale UE.

Funcțiile obligatorii ale Consiliului OACI, enumerate la articolul 54 din Convenția de la Chicago, includ adoptarea de standarde internaționale și de practici recomandate, desemnate ca anexe la Convenția de la Chicago.

În urma adoptării unor astfel de măsuri, statele membre ale OACI sunt obligate să își notifice dezaprobarea, orice diferențe sau conformarea cu măsurile în cauză înainte ca acestea să intre în vigoare și să devină obligatorii din punct de vedere juridic.

2.3. Actul Organizației Aviației Civile Internaționale avut în vedere

2.3.1. Adoptarea amendamentului 91 la anexa 10 volumul III la Convenția de la Chicago privind sistemul de apelare selectivă (SELCAL)

În cadrul uneia dintre următoarele sale reuniuni, Consiliul OACI va adopta amendamentul 91 la anexa 10 volumul III la Convenția de la Chicago privind sistemul de apelare selectivă (SELCAL).

Scopul amendamentului 91 la anexa 10 volumul III este de a modifica anexa 10 la Convenția de la Chicago — Telecomunicații aeronautice, volumul III — Sisteme de comunicații, partea a II-a — Sisteme de comunicații vocale, în ceea ce privește SELCAL. Amendamentul 91 la anexa 10 volumul III introduce noi tonuri pentru a extinde lista disponibilă de coduri SELCAL și, prin urmare, pentru a reduce incidența semnalelor false în carlingă. Amendamentul 91 la anexa 10 volumul III a fost elaborat în cadrul celei de-a doua reuniuni a grupului de lucru pentru infrastructura de comunicații de date din cadrul Grupului pentru comunicații (CP DCIWG/2) și nu a fost considerat controversat la nivel tehnic.

Se preconizează că amendamentul 91 la anexa 10 volumul III va deveni aplicabil la 5 noiembrie 2022, când va deveni obligatoriu din punct de vedere juridic pentru părțile la Convenția de la Chicago.

2.3.2. Data aplicării noului format mondial al OACI de raportare a stărilor suprafeței pistei

În 2016, Consiliul OACI a adoptat o nouă metodologie de evaluare și de raportare a stărilor suprafeței pistei, cunoscută în general sub denumirea de „format mondial de raportare a stărilor suprafeței pistei”, cu scopul de a permite evaluarea și raportarea armonizate a stărilor suprafeței pistei și deci o evaluare îmbunătățită a performanței de decolare și de aterizare de către echipajul de zbor.

Noul format mondial al OACI de raportare a stărilor suprafeței pistei, aplicabil de la 5 noiembrie 2020, este prevăzut de amendamentul 13 la anexa 14 — Aerodromuri, volumul I — Proiectarea și exploatarea tehnică a aerodromurilor, de amendamentul 40C la anexa 6 — Operarea aeronavelor — Transportul aerian comercial internațional — Avioane, de amendamentul 77B la anexa 3 — Serviciul meteorologic pentru navigația aeriană internațională și de amendamentul 39 la anexa 15 Serviciile de informare aeronautică.

Din cauza pandemiei de COVID-19, punerea în aplicare a noului format mondial al OACI de raportare a stărilor suprafeței pistei de la data prevăzută inițial de OACI este nerealistă la nivelul Uniunii și, prin urmare, este probabilă adoptarea de către Comisie a unei amânări a acestei date la nivelul Uniunii, prin modificarea corespunzătoare a regulamentelor relevante ale Comisiei[1]. Totodată, în prezent nu este sigur dacă Consiliul OACI va include, pe ordinea

[1] Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei din 26 septembrie 2012 de stabilire a regulilor comune ale aerului și a dispozițiilor operaționale privind serviciile și procedurile din navigația aeriană și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 1035/2011 și a Regulamentelor (CE) nr. 1265/2007, (CE) nr. 1794/2006, (CE) nr. 730/2006, (CE) nr. 1033/2006 și (UE) nr. 255/2010, JO L 281, 13.10.2012, p. 1.
Regulamentul (UE) nr. 139/2014 al Comisiei din 12 februarie 2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la aerodromuri în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 44, 14.2.2014, p. 1).
Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei din 1 martie 2017 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizorii de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană și de alte funcții ale rețelei de management al traficului aerian și pentru supravegherea acestora, de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 482/2008, a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 1034/2011,

de zi a celei de a 220-a sau a 221-a sesiuni ale sale, un punct referitor la posibila amânare a datei de aplicare a noului format mondial al OACI de raportare a stărilor suprafeței pistei și, în caz afirmativ, nici care va fi decizia luată de Consiliul OACI în această privință. Prin urmare, în cazul în care Consiliul OACI nu va amâna data respectivă în timp util, indiferent de motiv, este necesar să se asigure că statele membre notifică o diferență care să vizeze eventuala amânare adoptată la nivelul Uniunii.

3. POZIȚIA CARE URMEAZĂ SĂ FIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UNIUNII

3.1. Amendamentul 91 la anexa 10 volumul III

3.1.1. Principalele modificări care urmează să fie introduse prin amendamentul 91 la anexa 10 volumul III și legătura lor cu normele existente ale Uniunii

Principala modificare introdusă prin propunerea de amendament 91 la anexa 10 volumul III este introducerea de noi tonuri pentru a extinde lista disponibilă de coduri SELCAL și, prin urmare, pentru a reduce incidența semnalelor false în carlingă. Caracteristicile sistemului SELCAL au fost inițial recomandări formulate în anii 1950, când nivelurile de performanță specificate nu puteau fi garantate. Echipamentele fabricate începând cu anii 1970 îndeplinesc mai ușor aceste cerințe și, prin urmare, aplicarea lor uniformă trebuie recunoscută pentru siguranța și ritmicitatea navigației internaționale. Cu toate acestea, recomandarea privind amplitudinea modulației a fost împărțită într-un standard și o recomandare, deoarece este de dorit numai aplicarea sa uniformă.

OACI furnizează, de asemenea, un mecanism prin intermediul căruia tonurile noi pot fi introduse cu un impact minim asupra operatorilor de aeronave. Echiparea timpurie la sol, realizabilă cu costuri mai mici, va permite o instalare în etape pe aeronave, care va avea loc predominant prin preechipare.

Uniunea recunoaște deficitul de coduri SELCAL care puteau fi atribuite unei aeronave și mijloacele de reducere a acestui deficit prin extinderea numărului de caractere ce pot fi utilizate pentru codul SELCAL atribuit aeronavelor noi.

SELCAL nu are o importanță deosebit de mare în serviciile europene de navigație aeriană. Cu toate acestea, este un mijloc de comunicații, există o modalitate standard de a-l indica în planul de zbor, iar unii operatori de aeronave pot cere unității de servicii de trafic aerian să îl utilizeze în anumite situații. Acest lucru se întâmplă însă foarte rar.

SELCAL este menționat în materialele de îndrumare ale AESA, într-o enumerare de soluții posibile, referitoare la Regulamentul (UE) nr. 923/2012 și în Regulamentul (UE) 2020/469 de modificare a anexei IV (partea ATS) la Regulamentul (UE) 2017/373.

Amendamentul 91 la anexa 10 volumul III se referă în principal la furnizorii de servicii de navigație aeriană (ANSP) care furnizează servicii pentru regiunea Atlanticului de Nord (NAT) a OACI, spațiul aerian oceanic de deasupra Oceanului Atlantic, precum și serviciile administratorului de rețea, în special sistemul integrat de prelucrare inițială a planurilor de zbor (IFPS). Furnizorii de servicii de navigație aeriană relevanți vor trebui să instaleze îmbunătățirile tehnice necesare. Administratorul de rețea va trebui să actualizeze IFPS pentru a permite sistemului să accepte noile coduri SELCAL, astfel încât planurile de zbor să nu fie respinse din cauza nerecunoașterii codului.

(UE) nr. 1035/2011 și (UE) 2016/1377, precum și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 (JO L 62, 8.3.2017, p. 1).

La punctul CNS.TR.100 „Metodele de lucru și procedurile operaționale pentru furnizorii de servicii de comunicații, de navigație sau de supraveghere” litera (c) din Regulamentul (UE) 2017/373 se face trimitere la anexa 10 a OACI, volumul III, până la amendamentul 89, inclusiv, fiind necesară o modificare corespunzătoare la nivelul Uniunii.

3.2. Formatul mondial de raportare a stărilor suprafeței pistei

3.2.1. Data aplicării noului format mondial al OACI de raportare a stărilor suprafeței pistei

Din investigarea accidentelor a reieșit că standardele de evaluare și de raportare a stărilor suprafeței pistei nu sunt armonizate și că acest fapt reprezintă un factor ce contribuie semnificativ la ieșirile în afara pistei, îndeosebi atunci când pista este udă sau contaminată. În consecință, OACI a modificat o serie de standarde și practici recomandate („SARP”) în mai multe dintre anexele la Convenția de la Chicago. Unele dintre aceste modificări au impus adaptarea legislației existente a Uniunii. Această necesitate a fost deja încorporată în actele de punere în aplicare și în actele delegate ale Comisiei[2].

Amendamentul 77B la anexa 3, amendamentul 13 la anexa 14, amendamentul 40 la anexa 6 și amendamentul 39 la anexa 15 la Convenția de la Chicago, menite să reducă incidentele și accidentele legate de ieșirile în afara pistei, au fost adoptate de către Consiliul OACI pe parcursul anului 2016 și vor fi aplicabile începând cu 5 noiembrie 2020. Aceste amendamente au fost deja încorporate la nivelul Uniunii în Regulamentele de punere în aplicare (UE) 2020/469 și 2019/1387.

Cu toate acestea, din cauza întârzierilor în punerea în aplicare cauzate de COVID-19 și ca răspuns la lipsa actuală de resurse a autorităților competente și a operatorilor vizați, Comisia intenționează să amâne cu 6 luni data de aplicare a actelor de punere în aplicare și a actelor delegate relevante ale Comisiei.

3.3. Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii

3.3.1. În ceea ce privește amendamentul 91 la anexa 10 volumul III

Poziția propusă pentru a fi adoptată în numele Uniunii în cadrul Consiliului OACI este de a sprijini în întregime propunerea de amendament 91 la anexa 10 volumul III. Prin urmare,

---

[2] Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/469 al Comisiei de modificare a Regulamentului (UE) nr. 923/2012, a Regulamentului (UE) nr. 139/2014 și a Regulamentului (UE) 2017/373 în ceea ce privește cerințele referitoare la managementul traficului aerian/serviciile de navigație aeriană, proiectarea structurilor de spațiu aerian, calitatea datelor și siguranța pistelor, precum și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 73/2010 (JO L 104, 3.4.2020, p. 1).
Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei din 26 septembrie 2012 de stabilire a regulilor comune ale aerului și a dispozițiilor operaționale privind serviciile și procedurile din navigația aeriană și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 1035/2011 și a Regulamentelor (CE) nr. 1265/2007, (CE) nr. 1794/2006, (CE) nr. 730/2006, (CE) nr. 1033/2006 și (UE) nr. 255/2010 (JO L 281, 13.10.2012, p. 1).
Regulamentul (UE) nr. 139/2014 al Comisiei din 12 februarie 2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la aerodromuri în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 44, 14.2.2014, p. 1).
Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei din 1 martie 2017 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizorii de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană și de alte funcții ale rețelei de management al traficului aerian și pentru supravegherea acestora, de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 482/2008, a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 1034/2011, (UE) nr. 1035/2011 și (UE) 2016/1377, precum și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 (JO L 62, 8.3.2017, p. 1).

după adoptarea amendamentului de către Consiliul OACI și după notificarea sa printr-o scrisoare adresată statelor, poziția Uniunii ar trebui să fie ca statele membre să notifice conformarea cu măsura adoptată.

3.3.2. În ceea ce privește data aplicării noului format mondial al OACI de raportare a stărilor suprafeței pistei

În ceea ce privește punerea în aplicare a noului format mondial al OACI de raportare a stărilor suprafeței pistei, deși în întregime în sprijinul lui, dar ținând seama în mod corespunzător de impactul crizei provocate de pandemia de COVID-19 asupra capacității statelor membre și a operatorilor vizați de a-l pune în aplicare în conformitate cu normele OACI, poziția propusă a fi adoptată în numele Uniunii este următoarea:

- în cazul în care problema amânării termenului nu este inclusă pe ordinea de zi a reuniunii Consiliului OACI din cadrul celei de-a 220-a sau a 221-a sesiuni ale sale sau în cazul în care această amânare cu șase luni nu este adoptată de către Consiliul OACI, poziția Uniunii ar trebui să fie notificarea diferențelor în cazul în care termenul prevăzut în legislația relevantă a UE este amânat cu șase luni. Statele membre ale UE vor notifica o diferență, informând în același timp OACI cu privire la faptul că punerea în aplicare, și anume conformarea cu noul format mondial al OACI de raportare a stărilor suprafeței pistei, urmează să fie amânată cu șase luni.

4. TEMEIUL JURIDIC

4.1. Temeiul juridic procedural

4.1.1. Principii

Articolul 218 alineatul (9) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) prevede posibilitatea adoptării unor decizii de stabilire „a pozițiilor care trebuie adoptate în numele Uniunii în cadrul unui organism creat printr-un acord, în cazul în care acest organism trebuie să adopte acte cu efecte juridice, cu excepția actelor care modifică sau completează cadrul instituțional al acordului”.

Articolul 218 alineatul (9) din TFUE se aplică indiferent dacă Uniunea este sau nu membră a organismului în cauză sau parte la acordul respectiv[3].

Conceptul de „*acte cu efecte juridice*” include actele care au efecte juridice în temeiul normelor de drept internațional aplicabile organismului în cauză. Sunt, de asemenea, incluse instrumentele care nu au un caracter obligatoriu în temeiul dreptului internațional, dar care „*au vocația de a influența în mod decisiv conținutul reglementării adoptate de legiuitorul Uniunii*”[4].

4.1.2. Aplicarea la cazul în discuție

Organizația Aviației Civile Internaționale este un organism creat printr-un acord, și anume Convenția privind aviația civilă internațională.

Amendamentul 91 la anexa 10 volumul III, pe care Organizația Aviației Civile Internaționale este invitată să îl adopte, este un act cu efecte juridice. El are efecte juridice deoarece

[3] Hotărârea Curții de Justiție din 7 octombrie 2014, Germania/Consiliul, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punctul 64.

[4] Hotărârea Curții de Justiție din 7 octombrie 2014, Germania/Consiliul, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punctele 61-64.

modifică o serie de standarde care au vocația de a crea o obligație juridică în temeiul dreptului internațional.

În plus, amendamentul 91 la anexa 10 volumul III transformă o „recomandare” într-un standard și un standard într-o „recomandare”. În pofida denumirii lor, respectivele „recomandări” sunt de natură să modifice situația juridică existentă în temeiul standardelor preexistente. Modificarea statutului dispozițiilor generează obligații diferite ale statelor.

În ceea ce privește notificarea diferențelor referitoare la data de aplicare a noului format mondial al OACI de raportare a stărilor suprafeței pistei, poziția comună a Uniunii ar asigura că toate statele membre notifică diferențele în limitele prezentei decizii ce decurge din competența exclusivă a Uniunii și că, prin urmare, se vor conforma articolului 38 din Convenția de la Chicago și, astfel, nu se va considera că își încalcă obligațiile care le revin în temeiul Convenției de la Chicago.

Amendamentele menționate nu completează și nici nu modifică cadrul instituțional al acordului.

Prin urmare, temeiul juridic procedural al deciziei propuse este articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

4.2. Temeiul juridic material

4.2.1. Principii

Temeiul juridic material al unei decizii adoptate în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE depinde în primul rând de obiectivul și de conținutul actului avut în vedere cu privire la care se adoptă o poziție în numele Uniunii. În cazul în care actul avut în vedere urmărește două obiective sau include două elemente, iar unul dintre aceste obiective sau elemente poate fi identificat ca fiind obiectivul sau elementul principal, iar celălalt obiectiv sau element are mai degrabă un caracter accesoriu, decizia adoptată în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE trebuie să se întemeieze pe un singur temei juridic material, respectiv cel impus de obiectivul sau de elementul principal sau predominant.

4.2.2. Aplicarea la cazul în discuție

Obiectivul principal și conținutul actelor avute în vedere se referă la o politică comună în domeniul transporturilor.

Prin urmare, temeiul juridic material al propunerii de decizie este articolul 100 alineatul (2) din TFUE.

4.3. Concluzie

Temeiul juridic al deciziei propuse ar trebui să fie articolul 100 alineatul (2) din TFUE, coroborat cu articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

2020/0098 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale în ceea ce privește adoptarea preconizată a amendamentului 91 la anexa 10 volumul III și notificarea diferențelor de la data aplicării amendamentului 13 la anexa 14, volumul 1, a amendamentului 40C la anexa 6, a amendamentului 77B la anexa 3 și a amendamentului 39 la anexa 15

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2) coroborat cu articolul 218 alineatul (9),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

(1) Convenția privind aviația civilă internațională („Convenția de la Chicago”), care reglementează transportul aerian internațional, a intrat în vigoare la 4 aprilie 1947. Prin această convenție a fost înființată Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI).

(2) Statele membre sunt state contractante la Convenția de la Chicago și membre ale OACI, iar Uniunea are statut de observator în anumite organisme ale OACI.

(3) În temeiul articolului 54 din Convenția de la Chicago, Consiliul OACI poate adopta standarde internaționale și practici recomandate.

(4) În cadrul uneia dintre următoarele sale reuniuni, Consiliul OACI urmează să adopte amendamentul 91 la anexa 10 volumul III la Convenția de la Chicago privind sistemul de apelare selectivă (SELCAL).

(5) Este oportun să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul Consiliului OACI, deoarece propunerea de amendament 91 la anexa 10 volumul III va fi obligatorie pentru Uniune și poate influența în mod decisiv conținutul legislației Uniunii, și anume Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei[5]. Odată adoptat, amendamentul avut în vedere va fi obligatoriu pentru toate statele OACI, inclusiv pentru toate statele membre, în conformitate cu limitele stabilite în Convenția de la Chicago. Articolul 38 din Convenția de la Chicago impune statelor contractante să notifice OACI, prin mecanismul de notificare a diferențelor, în cazul în care intenționează să se abată de la un standard.

[5] Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei din 1 martie 2017 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizorii de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană și de alte funcții ale rețelei de management al traficului aerian și pentru supravegherea acestora, de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 482/2008, a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 1034/2011, (UE) nr. 1035/2011 și (UE) 2016/1377, precum și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 (JO L 62, 8.3.2017, p. 1).

(6) Principalul scop al amendamentului 91 la anexa 10 volumul III este să introducă noi tonuri pentru a extinde lista disponibilă de coduri SELCAL și, prin urmare, pentru a reduce incidența semnalelor false în carlingă. Amendamentul modifică totodată cerințele referitoare la caracteristicile sistemului și prevede un mecanism de introducere a codurilor noi cu impact minim asupra operatorilor de aeronave.

(7) Uniunea sprijină ferm eforturile depuse de OACI pentru a îmbunătăți siguranța aviației prin asigurarea furnizării sigure și corecte a serviciilor de comunicații, navigație și supraveghere. Prin urmare, Uniunea ar trebui să sprijine amendamentele menționate anterior.

(8) În cadrul uneia dintre următoarele sesiuni ale Consiliului OACI, poziția Uniunii cu privire la amendamentul 91 la anexa 10 volumul III urmează să fie exprimată de statele membre ale Uniunii care sunt membre ale Consiliului OACI, acționând împreună în numele Uniunii.

(9) Poziția Uniunii după adoptarea amendamentului 91 la anexa 10 de către Consiliul OACI, care urmează să fie anunțată de Secretarul General al OACI prin procedura scrisorilor OACI adresate statelor, ar trebui să fie notificarea conformării cu amendamentul și trebuie exprimată de toate statele membre ale Uniunii.

(10) În 2016, Consiliul OACI a adoptat amendamente la mai multe anexe la Convenția de la Chicago, menite să reducă accidentele și incidentele legate de ieșirile în afara pistei. Aceste amendamente (denumite în continuare „amendamentele”) se regăsesc în scrisorile AN 4/1 2.26-16/19, AN 2/2.4 – 16/18, AN 10/1.1 – 16/17 și AN 11/1.3.29-16/12 adresate statelor și vor fi aplicabile în statele contractante ale OACI începând cu 5 noiembrie 2020.

(11) Uniunea sprijină ferm eforturile depuse de OACI pentru a îmbunătăți siguranța aviației. Aceste modificări care introduc o nouă metodologie armonizată de evaluare și de raportare a stărilor suprafeței pistei vor contribui la reducerea riscului de ieșire în afara pistei la aterizare din cauza contaminării pistei, de exemplu cu zăpada, gheață, zloată sau apă.

(12) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/1397 al Comisiei[6] și Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 2020/469 al Comisiei[7] includ amendamentele menționate în legislația Uniunii.

(13) Regulamentele de punere în aplicare (UE) 2020/469 și 2019/1387 se vor aplica parțial de la 5 noiembrie 2020, în conformitate cu data de aplicare a amendamentelor. Pandemia de COVID-19 a avut însă un impact considerabil asupra eforturilor depuse de statele membre și de părțile interesate din domeniul aviației pentru a pregăti aplicarea noilor măsuri enumerate în amendamentul 77B la anexa 3, amendamentul 13 la anexa 14, amendamentul 40 la anexa 6 și amendamentul 39 la anexa 15 la Convenția de la Chicago.

(14) Mai exact, progresele în acest sens au fost afectate de măsurile de izolare și de șomajul parțial, combinate cu volumul de muncă suplimentar necesar pentru a gestiona consecințele negative semnificative ale pandemiei de COVID-19 asupra tuturor părților interesate.

[6] JO L 229, 5.9.2019, p. 1.
[7] JO L 104, 3.4.2020, p. 1.

(15) Atât autoritățile competente, cât și operatorii se confruntă cu dificultăți în procesul de pregătire a punerii în aplicare a amendamentelor. Prin urmare, poate fi necesară amânarea cu 6 luni a datei de aplicare prevăzute în Regulamentele de punere în aplicare (UE) 2020/469 și 2019/1387.

(16) În cazul în care Consiliul OACI nu amână cu șase luni data aplicării amendamentelor, în timp ce legislația Uniunii va amâna cu șase luni data aplicării standardelor OACI relevante, poziția Uniunii ar trebui să fie notificarea unei diferențe în conformitate cu articolul 38 din Convenția de la Chicago și informarea OACI cu privire la intenția de a amâna cu șase luni data aplicării amendamentelor,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii într-una dintre următoarele sesiuni ale Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale („OACI”) este de a sprijini în întregime propunerea de amendament 91 la anexa 10 volumul III la Convenția privind aviația civilă internațională („Convenția de la Chicago”).

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii după adoptarea de către Consiliul OACI a amendamentului 91 la anexa 10 volumul III la Convenția de la Chicago este de a notifica conformarea cu măsura adoptată ca răspuns la scrisoarea corespunzătoare a OACI adresată statelor.

Articolul 2

În cazul în care Consiliul OACI nu amână data aplicării amendamentului 77B la anexa 3, a amendamentului 13 la anexa 14, a amendamentului 40 la anexa 6 și a amendamentului 39 la anexa 15 la Convenția de la Chicago, iar Uniunea modifică Regulamentele de punere în aplicare (UE) 2020/469 și 2019/1387 și Regulamentul delegat C(2020)710 final[8] pentru a amâna cu șase luni aplicarea respectivelor amendamente, trebuie notificată diferența corespunzătoare, de șase luni, față de data aplicării amendamentului 77B la anexa 3, a amendamentului 13 la anexa 14, a amendamentului 40 la anexa 6 și a amendamentului 39 la anexa 15 la Convenția de la Chicago.

Articolul 3

Poziția menționată la articolul 1 alineatul (1) trebuie exprimată de statele membre ale Uniunii care sunt membre ale Consiliului OACI.

Pozițiile menționate la articolul 1 alineatul (2) și la articolul 2 trebuie exprimate de toate statele membre ale Uniunii.

[8] Regulamentul delegat al Comisiei C(2020)710 final de modificare a Regulamentului (UE) nr. 139/2014 în ceea ce privește siguranța pistelor și datele aeronautice.

Articolul 4

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Consiliu
Președintele