EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 20.5.2020
COM(2020) 218 final

2020/0098 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart til den planlagte vedtagelse af ændring 91 til bilag 10, bind III, og til underretningen om afvigelser fra anvendelsesdatoen for ændring 13 til bilag 14, bind I, ændring 40C til bilag 6, ændring 77B til bilag 3 og ændring 39 til bilag 15

BEGRUNDELSE

1. FORSLAGETS GENSTAND

Dette forslag vedrører:

– Afgørelsen om fastlæggelse af den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) til ICAO-Rådets planlagte vedtagelse af ændring 91 til bilag 10, bind III, til Chicagokonventionen på et af dets kommende møder.

– Afgørelsen om den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, efter at ICAO-Rådet har bekendtgjort vedtagelsen af ændring 91 til bilag 10 i en skrivelse, hvori medlemsstaterne opfordres til enten at underrette om, at de ikke godkender ændringen, underrette om uoverensstemmelser eller underrette om, at de overholder den vedtagne foranstaltning.

– I afgørelsen om den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, for så vidt angår ændring 13 til bilag 14 — Aerodromes, bind I — Aerodrome Design and Operations, ændring 40C til bilag 6 — Operation of Aircraft — International Commercial Air Transport — Aeroplanes, ændring 39 til bilag 15 Aeronautical Information Services og ændring 77B til bilag 3 — Meteorological Service for International Air Navigation vedrørende det nye globale format for rapportering om banens overfladetilstand, opfordres medlemsstaterne til at underrette om uoverensstemmelser i forbindelse med anvendelsesdatoen, som skal udsættes med seks måneder forhold til den anvendelsesdato, der er fastsat i de tilsvarende skrivelser fra ICAO.

2. BAGGRUND FOR FORSLAGET

2.1. Konventionen angående international civil luftfart

Konventionen angående international civil luftfart ("Chicagokonventionen") tager sigte på at regulere den internationale lufttransport. Chicagokonventionen trådte i kraft den 4. april 1947, hvorved Organisationen for International Civil Luftfart blev oprettet.

Samtlige EU-medlemsstater er parter i Chicagokonventionen.

2.2. Organisationen for International Civil Luftfart

Organisationen for International Civil Luftfart er en særorganisation under De Forenede Nationer. Organisationen har til opgave at udarbejde principperne og teknikken for den internationale luftfart og fremme planlægningen og udviklingen af den internationale lufttransport.

ICAO-Rådet er et stående ICAO-organ med 36 kontraherende stater som medlemmer, der er valgt af ICAO-Forsamlingen for en periode af tre år. I perioden 2019-2022 er syv EU-medlemsstater repræsenteret i ICAO-Rådet.

ICAO-Rådets obligatoriske opgaver som fastsat i Chicagokonventionens artikel 54 omfatter vedtagelse af internationale standarder og anbefalede fremgangsmåder, der optages som bilag til Chicagokonventionen.

Efter vedtagelsen af sådanne foranstaltninger skal ICAO-stater enten underrette om, at de ikke godkender ændringen, underrette om uoverensstemmelser eller underrette om, at de overholder den vedtagne foranstaltning, før foranstaltningen træder i kraft og bliver retligt bindende.

2.3. Organisationen for International Civil Luftfarts planlagte retsakt

2.3.1. Vedtagelse af ændring 91 til bilag 10, bind III, til Chicagokonventionen vedrørende det selektive opkaldssystem (SELCAL)

ICAO-Rådet skal på et af sine kommende møder vedtage ændring 91 til bilag 10, bind III, til Chicagokonventionen vedrørende det selektive opkaldssystem (SELCAL).

Formålet med ændring 91 til bilag 10, bind III, er at ændre bilag 10 til Chicagokonventionen — Aeronautical Telecommunications, bind III — Communication Systems, del II — Voice Communication Systems vedrørende SELCAL. Med ændring 91 til bilag 10, bind III, indføres nye toner for at udvide udvalget af tilgængelige SELCAL-koder og dermed mindske forekomsten af falske angivelser i cockpittet. Ændring 91 til bilag 10, bind III, blev udarbejdet på det andet møde i arbejdsgruppen CP DCIWG/2 (Communication Panel Data Communication Infrastructure Working Group) og blev ikke anset for være kontroversiel, hvad det tekniske niveau angik.

Det er planlagt, at ændring 91 til bilag 10, bind III, træder i kraft den 5. november 2022, når den bliver retligt bindende for parterne i Chicagokonventionen.

2.3.2. Anvendelsesdatoen for ICAO's nye globale format for rapportering om banens overfladetilstand

I 2016 vedtog ICAO-Rådet en ny metode til vurdering af og rapportering om banens overfladetilstand, almindeligvis kendt som det nye globale format for rapportering om banens overfladetilstand, der tager sigte på at muliggøre en harmoniseret vurdering af og rapportering om banens overfladetilstand og en tilsvarende forbedring af flyvebesætningens vurdering af start- og landingspræstationer.

ICAO's nye globale format for rapportering om banens overfladetilstand, som finder anvendelse fra den 5. november 2020, er fastsat ved ændring 13 til bilag 14 — Aerodromes, bind I — Aerodrome Design and Operations, ændring 40C til bilag 6 — Operation of Aircraft — International Commercial Air Transport — Aeroplanes, ændring 77B til bilag 3 — Meteorological Service for International Air Navigation og ændring 39 til bilag 15 Aeronautical Information Services.

På grund af covid-pandemien er gennemførelsen af ICAO's nye globale format for rapportering om banens overfladetilstand fra det tidspunkt, som ICAO oprindeligt planlagde, urealistisk på EU-plan, og Kommissionen vil derfor sandsynligvis vedtage en udsættelse af datoen på EU-plan gennem tilsvarende ændringer af Kommissionens relevante forordninger[1]. I øjeblikket er det også usikkert, om ICAO-Rådet vil medtage et punkt om en mulig

[1] Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 af 26. september 2012 om fælles regler for luftrummet og operationelle bestemmelser vedrørende luftfartstjenester og -procedurer og om ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 1035/2011 og forordning (EF) nr. 1265/2007, (EF) nr. 1794/2006, (EF) nr. 730/2006, (EF) nr. 1033/2006 og (EU) nr. 255/2010 (EUT L 281 af 13.10.2012, s. 1).
Kommissionens forordning (EU) nr. 139/2014 af 12. februar 2014 om fastsættelse af krav og administrative procedurer for flyvepladser i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 44 af 14.2.2014, s. 1).
Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 af 1. marts 2017 om fastsættelse af fælles krav til udøvere af lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester og andre lufttrafikstyringsnetfunktioner og tilsynet med disse udøvere, om ophævelse af forordning (EF) nr. 482/2008, gennemførelsesforordning (EU) nr. 1034/2011 og (EU) nr. 1035/2011 samt forordning (EU) 2016/1377 og om ændring af forordning (EU) nr. 677/2011 (EUT L 62 af 8.3.2017, s. 1).

udsættelse af anvendelsesdatoen for ICAO's nye globale format for rapportering om banens overfladetilstand på dagsordenen for sit 220. eller 221. møde, og hvilken afgørelse ICAO-Rådet i givet fald vil træffe om spørgsmålet. Hvis ICAO-Rådet uanset årsagen ikke udsætter datoen i god tid, er det derfor nødvendigt at sikre, at medlemsstaterne underretter om en uoverensstemmelse, som omfatter den eventuelle udsættelse, som vedtages på EU-plan.

3. DEN HOLDNING, DER SKAL INDTAGES PÅ UNIONENS VEGNE

3.1. Ændring 91 til bilag 10, bind III

3.1.1. Væsentligste ændringer, som skal indføres med ændring 91 til bilag 10, bind III, og deres forhold til de eksisterende EU-regler

De væsentligste ændringer, som skal indføres med ændring 91 til bilag 10, bind III, er indførelsen af nye toner for at udvide udvalget af tilgængelige SELCAL-koder og dermed mindske forekomsten af falske angivelser i cockpittet. SELCAL's systemkarakteristika var oprindeligt anbefalinger, som blev udarbejdet i 1950'erne, hvor det ikke var muligt at garantere de angivne præstationsniveauer. Udstyr, der er fremstillet siden 1970'erne, opfylder i højere grad disse krav, og en ensartet anvendelse af dem bør derfor anerkendes med henblik på sikkerheden og regelmæssigheden i international luftfart. Anbefalingen vedrørende modulations-indhyllingskurven blev imidlertid delt op i en standard og en anbefaling, fordi dens ensartede anvendelse kun er ønskelig.

ICAO stiller også en mekanisme til rådighed, gennem hvilken nye toner kan indføres med minimal indvirkning på luftfartøjsoperatører. Tidlig installation af udstyr på jorden, som kan opnås til en lavere pris, giver mulighed for en skridtvis installation i luftfartøjer, som primært finder sted ved fremstillingen af nye luftfartøjer.

Unionen anerkender, at der er mangel på SELCAL-koder, som kan tildeles et luftfartøj, og at denne mangel kan afhjælpes ved at udvide antallet af tegn, som kan benyttes i den SELCAL-kode, som tildeles et nyt luftfartøj.

SELCAL har ikke nogen stor betydning i de europæiske luftfarttjenester. SELCAL er dog et kommunikationsmiddel, der findes en standardiseret måde at registrere det på i en flyveplan, og visse luftfartøjsoperatører kan kræve, at lufttrafiktjenesteenheden benytter det i visse situationer. Det sker imidlertid meget sjældent.

SELCAL er nævnt i EASA's vejledningsmateriale, i en opregning af mulige løsninger, til forordning (EU) nr. 923/2012 og i forordning (EU) 2020/469 om ændring af i bilag IV — del-ATS til forordning (EU) 2017/373.

Ændring 91 til bilag 10, bind III, vedrører for det meste de luftfartstjenesteudøvere, som udøver tjenester for det nordatlantiske (NAT) område under ICAO, havluftrummet over Atlanterhavet og netforvalterens tjenester, særlig det integrerede system til behandling af oprindelige flyveplaner (IFPS). De relevante luftfartstjenesteudøvere vil være nødt til at installere de påkrævede tekniske forbedringer. Netforvalteren vil være nødt til at opgradere IFPS for at gøre det muligt for systemet at acceptere de nye SELCAL-koder med henblik på at undgå afvisning af flyveplaner, fordi koden ikke genkendes.

Litra c) i CNS.TR.100 "Arbejdsmetoder og driftsprocedurer for udøvere af kommunikations-, navigations- eller overvågningstjenester" til forordning (EU) 2017/373 henviser til ICAO bilag 10, bind III, til og med ændring 89 og vil kræve en tilsvarende ændring på EU-plan.

3.2. Globalt format for rapportering om banens overfladetilstand

3.2.1. Anvendelsesdato for ICAO's nye globale format for rapportering om banens overfladetilstand

Det fremgår af havariundersøgelser, at standarderne for vurdering af og rapportering om baners overfladetilstand ikke er harmoniseret, og at dette forhold er en betydelig medvirkende faktor i forbindelse med afvigelser fra banen, navnlig når banen er våd eller kontamineret. ICAO har derfor ændret et antal normer og anbefalet praksis (SARPs) i adskillige bilag til Chicagokonventionen. Visse af disse ændringer krævede tilpasning af eksisterende EU-ret. Dette behov er allerede blevet afspejlet i Kommissionen gennemførelsesretakter og delegerede retsakter[2].

Ændring 77B til bilag 3, ændring 13 til bilag 14, ændring 40 til bilag 6 og ændring 39 til bilag 15 til Chicagokonventionen, der har til formål at modvirke hændelser og havarier som følge af afvigelser fra banen, blev vedtaget af ICAO-Rådet i løbet af 2016 og vil finde anvendelse fra 5. november 2020. Disse ændringer er allerede indarbejdet på EU-plan ved gennemførelsesforordning (EU) 2020/469 og (EU) 2019/1387.

På grund af de forsinkelser i gennemførelsen, som skyldes covid-19, og som reaktion på den aktuelle mangel på ressourcer både hos de kompetente myndigheder og de berørte operatører er det Kommissionens hensigt af udsætte anvendelsesdatoen for Kommissionens relevante gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter med seks måneder.

3.3. Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne

3.3.1. Vedrørende ændring 91 til bilag 10, bind III

Den holdning, som det foreslås at indtage på Unionens vegne i ICAO-Rådet, er at støtte den foreslåede ændring 91 til bilag 10, bind III, i sin helhed. Efter ICAO-Rådets vedtagelse og meddelelse herom i en skrivelse bør Unionens holdning være, at medlemsstaterne skal underrette om overensstemmelse med den vedtagne foranstaltning.

3.3.2. Vedrørende anvendelsesdatoen for ICAO's nye globale format for rapportering om banens overfladetilstand

For så vidt angår gennemførelsen af ICAO's nye globale format for rapportering om banens overfladetilstand, skal gennemførelsen støttes fuldt ud, men under behørig hensyntagen til covid-19-krisens indvirkning på medlemsstaternes og de berørte operatørers kapacitet til at

[2] Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/469 af 14. februar 2020 om ændring af forordning (EU) nr. 923/2012, forordning (EU) nr. 139/2014 og forordning (EU) 2017/373 for så vidt angår krav til lufttrafikstyring/luftfartstjenester, udformning af luftrumsstrukturer og datakvalitet, sikkerheden på baner og om ophævelse af forordning (EU) nr. 73/2010 (EUT L 104 af 3.4.2020, s.1).
Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 af 26. september 2012 om fælles regler for luftrummet og operationelle bestemmelser vedrørende luftfartstjenester og -procedurer og om ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 1035/2011 og forordning (EF) nr. 1265/2007, (EF) nr. 1794/2006, (EF) nr. 730/2006, (EF) nr. 1033/2006 og (EU) nr. 255/2010 (EUT L 281 af 13.10.2012, s. 1).
Kommissionens forordning (EU) nr. 139/2014 af 12. februar 2014 om fastsættelse af krav og administrative procedurer for flyvepladser i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 44 af 14.2.2014, s. 1).
Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 af 1. marts 2017 om fastsættelse af fælles krav til udøvere af lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester og andre lufttrafikstyringsnetfunktioner og tilsynet med disse udøvere, om ophævelse af forordning (EF) nr. 482/2008, gennemførelsesforordning (EU) nr. 1034/2011 og (EU) nr. 1035/2011 samt forordning (EU) 2016/1377 og om ændring af forordning (EU) nr. 677/2011 (EUT L 62 af 8.3.2017, s. 1).

gennemføre formatet, sådan som det i øjeblikket kræves i henhold til ICAO-reglerne. Den holdning, som det foreslås at indtage på Unionens vegne er derfor følgende:

Hvis spørgsmålet om udsættelse af fristen ikke skulle være medtaget på dagsorden for ICAO-Rådets 220. eller 221. møde, eller hvis ICAO-Rådet ikke skulle vedtage en udsættelse på seks måneder, bør Unionens holdning være, at der underrettes om uoverensstemmelser i tilfælde af, at den frist, der er fastsat i den relevante EU-lovgivning, udsættes med seks måneder. EU-medlemsstaterne underretter om en uoverensstemmelse og informerer samtidig ICAO om, at gennemførelsen, dvs. overensstemmelse med ICAO's nye globale format for rapportering om banens overfladetilstand, forsinkes med seks måneder.

4. RETSGRUNDLAG

4.1. Proceduremæssigt retsgrundlag

4.1.1. Principper

I henhold til artikel 218, stk. 9, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) vedtages der afgørelser om "fastlæggelse af, hvilke holdninger der skal indtages på Unionens vegne i et organ nedsat ved en aftale, når dette organ skal vedtage retsakter, der har retsvirkninger, bortset fra retsakter, der supplerer eller ændrer den institutionelle ramme for aftalen".

Artikel 218, stk. 9, i TEUF finder anvendelse, uanset om Unionen er medlem af organet eller part i aftalen[3].

Begrebet "*retsakter, der har retsvirkninger*" omfatter retsakter, der har retsvirkninger i medfør af de folkeretlige regler, der gælder for det pågældende organ. Det omfatter også instrumenter, der ikke har bindende virkning i henhold til folkeretten, men som "*vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af de regler, der vedtages af EU-lovgiver*"[4].

4.1.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde

Organisationen for International Civil Luftfart er et organ, der er nedsat ved en aftale, nemlig konventionen angående international civil luftfart.

Ændring 91 til bilag 10, bind III, som Organisationen for International Civil Luftfart skal vedtage, er et retsakt, der har retsvirkninger. Den har retsvirkninger, fordi den ændrer en række standarder, som er i stand til at skabe en bindende retlig forpligtelse i henhold til folkeretten.

Ved ændring 91 til bilag 10, bind III, ændres en "anbefaling" desuden til en standard, og en standard nedgraderes til en "anbefaling". Til trods for denne betegnelse er disse "anbefalinger" af en sådan art, at de ændrer den retsstilling, der gælder i henhold til de allerede eksisterende standarder. Ændringen af disse bestemmelsers status medfører forskellige forpligtelser for medlemsstaterne.

For så vidt angår underretning om uoverensstemmelser vedrørende anvendelsesdatoen for ICAO's nye globale format for rapportering om banens overfladetilstand, vil Unionens fælles holdning sikre, at alle medlemsstater underretter om uoverensstemmelser inden for margenerne af denne afgørelse, som hidrører fra Unionens enekompetence, og således

---

[3] Domstolens dom af 7. oktober 2014, Tyskland mod Rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 64.

[4] Domstolens dom af 7. oktober 2014, Tyskland mod Rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 61-64.

efterkommer artikel 38 i Chicagokonventionen og derfor ikke vil blive anset for at have undladt at opfylde deres forpligtelser, som følger af Chicagokonventionen.

Disse ændringer supplerer eller ændrer ikke den institutionelle ramme for aftalen.

Det proceduremæssige retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er derfor artikel 218, stk. 9, i TEUF.

4.2. Materielt retsgrundlag

4.2.1. Principper

Det materielle retsgrundlag for en afgørelse i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF afhænger hovedsagelig af formålet med og indholdet af den påtænkte retsakt, hvortil der skal indtages en holdning på Unionens vegne. Hvis den påtænkte retsakt har et dobbelt formål eller består af to elementer, og det ene af disse formål eller elementer kan bestemmes som det primære, mens det andet kun er sekundært, skal den afgørelse, der vedtages i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF, have et enkelt materielt retsgrundlag, nemlig det, der kræves af det primære eller fremherskende formål eller element.

4.2.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde

De påtænkte retsakters primære formål og indhold vedrører den fælles transportpolitik.

Det materielle retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er derfor artikel 100, stk. 2, i TEUF.

4.3. Konklusion

Retsgrundlaget for den foreslåede afgørelse bør være artikel 100, stk. 2, sammenholdt med artikel 218, stk. 9, i TEUF.

2020/0098 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart til den planlagte vedtagelse af ændring 91 til bilag 10, bind III, og til underretningen om afvigelser fra anvendelsesdatoen for ændring 13 til bilag 14, bind I, ændring 40C til bilag 6, ændring 77B til bilag 3 og ændring 39 til bilag 15

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2, sammenholdt med artikel 218, stk. 9,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Konventionen angående international civil luftfart ("Chicagokonventionen"), der regulerer den internationale lufttransport, trådte i kraft den 4. april 1947. Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) blev oprettet ved nævnte konvention.

(2) Medlemsstaterne er kontraherende stater i Chicagokonventionen og medlemmer af ICAO, mens Unionen har observatørstatus i visse ICAO-organer.

(3) I henhold til Chicagokonventionens artikel 54 kan ICAO-Rådet vedtage internationale normer og anbefalede fremgangsmåder.

(4) ICAO-Rådet skal på et af sine kommende møder vedtage ændring 91 til bilag 10, bind III, til Chicagokonventionen vedrørende det selektive opkaldssystem (SELCAL).

(5) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i ICAO-Rådet, bør fastlægges, da den foreslåede ændring 91 til bilag 10, bind III, vil være bindende for Unionen og vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen, navnlig Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373[5]. Når først den er vedtaget, vil ændringen være bindende for alle ICAO-stater, herunder alle EU-medlemsstaterne, i overensstemmelse med og inden for de grænser, der er fastsat i Chicagokonventionen. I henhold til Chicagokonventionens artikel 38 skal de kontraherende stater, hvis de agter at afvige fra en standard, underrette ICAO herom inden for rammerne af mekanismen til underretning om afvigelser.

(6) Det primære formål med ændring 91 til bilag 10, bind III er at indføre nye toner for at udvide udvalget af tilgængelige SELCAL-koder og dermed mindske forekomsten af

[5] Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 af 1. marts 2017 om fastsættelse af fælles krav til udøvere af lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester og andre lufttrafikstyringsnetfunktioner og tilsynet med disse udøvere, om ophævelse af forordning (EF) nr. 482/2008, gennemførelsesforordning (EU) nr. 1034/2011 og (EU) nr. 1035/2011 samt forordning (EU) 2016/1377 og om ændring af forordning (EU) nr. 677/2011 (EUT L 62 af 8.3.2017, s. 1).

falske angivelser i cockpittet. Den medfører også ændringer, når det drejer sig om kravene til systemkarakteristika, og indeholder bestemmelser om en mekanisme til at indføre nye koder med minimal indvirkning på luftfartøjsoperatørerne.

(7) Unionen støtter ihærdigt ICAO's bestræbelser på at forbedre luftfartssikkerheden ved at sikre sikker og præcis levering af kommunikations-, navigations- eller overvågningstjenester. Unionen bør derfor støtte ovennævnte ændringer.

(8) Unionens holdning ved et af ICAO-Rådets kommende møder, for så vidt angår den planlagte ændring 91 til bilag 10, bind III, skal udtrykkes af de EU-medlemsstater, som er medlemmer af ICAO-Rådet, og som handler i fællesskab på Unionens vegne.

(9) Unionens holdning efter ICAO-Rådets vedtagelse af ændring 91 til bilag 10, som skal bekendtgøres af ICAO's generalsekretariat via en skrivelse fra ICAO, skal udtrykkes af alle EU-medlemsstater og bør være, at ICAO skal underrettes om overensstemmelse med ændringen.

(10) I 2016 vedtog ICAO-Rådet ændringer af en række bilag til Chicagokonventionen, der har til formål at modvirke hændelser og havarier som følge af afvigelser fra banen. Disse ændringer er anført i skrivelse AN 4/1 2.26-16/19, AN 2/2.4-16/18, AN 10/1.1-16/17 og AN 11/1.3.29-16/12 og finder anvendelse for ICAO's kontraherende stater fra den 5. november 2020 ("ændringerne").

(11) Unionen støtter ihærdigt ICAO's bestræbelser på at forbedre luftfartssikkerheden. Med ændringerne indføres en ny, harmoniseret metode til vurdering af og rapportering om banens overfladetilstand, som skal bidrage til at mindske risikoen for afvigelser fra banen på grund af kontaminering som f.eks. sne, is, snesjap eller vand.

(12) Ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/1397[6] og (EU) 2020/469[7] indarbejdes disse ændringer i EU-retten.

(13) Gennemførelsesforordning (EU) 2020/469 og (EU) 2019/1387 finder delvis anvendelse fra den 5. november 2020 i overensstemmelse med anvendelsesdatoen for ændringerne. Covid-19 har imidlertid haft en anseelig indvirkning på medlemsstaternes og luftfartsbranchens interessenters indsats for at forberede sig på anvendelsen af de nye foranstaltninger, der er anført i ændring 77B til bilag 3, ændring 13 til bilag 14, ændring 40 til bilag 6 og ændring 39 til bilag 15 til Chicagokonventionen.

(14) Især har isolationsforanstaltningerne og delvis arbejdsløshed for personalet kombineret med den ekstra arbejdsbyrde, der har været nødvendig for at håndtere de betydelige negative konsekvenser af covid-19 for alle interessenter, hindret fremskridt.

(15) Både de kompetente myndigheder og operatørerne har vanskeligheder med at forberede sig til gennemførelsen af ændringerne. Derfor kan det blive nødvendigt at udsætte den anvendelsesdato, der er fastsat i gennemførelsesforordning (EU) 2020/469 og (EU) 2019/1387, med seks måneder.

(16) Hvis ICAO-Rådet ikke udsætter anvendelsesdatoen for ændringerne med seks måneder, samtidig med at anvendelsesdatoen for de relevante ICAO-standarder i EU-retten udsættes med seks måneder, bør Unionens holdning være, at der underrettes om en uoverensstemmelse, if. Chicagokonventionens artikel 38, og at ICAO underrettes

[6] EUT L 229 af 5.9.2019, s. 1.
[7] EUT L 104 af 3.4.2020, s. 1.

om Unionens hensigt om at udsætte anvendelsesdatoen for ændringerne med seks måneder —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på et af de kommende møder i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO), er at støtte den foreslåede ændring 91 til bilag 10, bind III, til konvention angående international civil luftfart ("Chicagokonventionen") i sin helhed.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne efter ICAO-Rådets vedtagelse af ændring 91 til bilag 10, bind III, til Chicagokonventionen, er at underrette om overensstemmelse med den vedtagne foranstaltning som svar på ICAO's respektive skrivelse.

Artikel 2

Hvis ICAO-Rådet ikke udsætter anvendelsesdatoen for ændring 77B til bilag 3, ændring 13 til bilag 14, ændring 40 til bilag 6 og ændring 39 til bilag 15 til Chicagokonventionen, og Unionen ændrer gennemførelsesforordning (EU) 2020/469 og (EU) 2019/1387 og delegeret forordning C(2020) 710 final[8] for at udsætte deres anvendelse med seks måneder, underrettes der om en tilsvarende afvigelse på seks måneder fra anvendelsesdatoen for ændring 77B til bilag 3, ændring 13 til bilag 14, ændring 40 til bilag 6 og ændring 39 til bilag 15 til Chicagokonventionen.

Artikel 3

Den holdning, der er omhandlet i artikel 1, stk. 1, udtrykkes af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af ICAO-Rådet.

De holdninger, der er omhandlet i artikel 1, stk. 2, og artikel 2 fremføres af alle EU-medlemsstater.

Artikel 4

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den […].

På Rådets vegne
Formand

[8] Kommissionens delegerede forordning C(2020) 710 final om ændring af forordning (EU) nr. 139/2014 for så vidt angår sikkerheden på baner og luftfartsdata.