COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 20.5.2020
COM(2020) 218 final

2020/0098 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

sobre la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional en relación con la adopción prevista de la enmienda 91 del anexo 10, volumen III, y sobre la notificación de la diferencia relativa a la fecha de aplicación de la enmienda 13 del anexo 14, volumen I, la enmienda 40C del anexo 6, la enmienda 77B del anexo 3 y la enmienda 39 del anexo 15 del Convenio de Chicago

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta se refiere a:

– la decisión por la que se establece la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) con vistas a la adopción prevista de la enmienda 91 del anexo 10, volumen III, del Convenio de Chicago por el Consejo de la OACI en uno de sus próximos períodos de sesiones;

– la decisión sobre la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión a raíz de que la OACI anuncie la adopción de la enmienda 91 del anexo 10 en una carta de Estado, con la invitación a que los Estados miembros notifiquen su desaprobación, cualquier diferencia o su cumplimiento de la medida adoptada;

– la decisión sobre la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión con respecto a la enmienda 13 del anexo 14 (Aeródromos), volumen I (Diseño y operaciones de aeródromos), la enmienda 40C del anexo 6 (Operación de aeronaves, Transporte aéreo comercial internacional, Aviones), la enmienda 39 del anexo 15 (Servicios de información aeronáutica) y la enmienda 77B del anexo 3 (Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional), relativas al nuevo Formato Global de Informe de Estado de Pista, con la invitación a que los Estados miembros notifiquen la diferencia en cuanto al cumplimiento de la fecha de aplicabilidad, que debe retrasarse seis meses con respecto a la fecha de aplicabilidad fijada en las cartas de Estado de la OACI al respecto.

2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

2.1. El Convenio sobre Aviación Civil Internacional

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) tiene por finalidad regular el transporte aéreo internacional. Entró en vigor el 4 de abril de 1947 y por medio de él se creó la Organización de Aviación Civil Internacional.

Todos los Estados miembros de la Unión son Partes del Convenio de Chicago.

2.2. La Organización de Aviación Civil Internacional

La Organización de Aviación Civil Internacional es un organismo especializado de las Naciones Unidas. Los fines y objetivos de la Organización son desarrollar los principios y las técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional.

El Consejo de la OACI es un órgano permanente de la OACI del que forman parte treinta y seis Estados contratantes elegidos por la Asamblea de la OACI por un período de tres años. En el período 2019-2022, siete Estados miembros de la Unión están representados en el Consejo de la OACI.

Entre las funciones obligatorias del Consejo de la OACI, enumeradas en el artículo 54 del Convenio de Chicago, figura la adopción de normas y métodos recomendados internacionales, designados como anexos del Convenio de Chicago.

Tras la adopción de tales medidas, los Estados de la OACI deben notificar su desaprobación, cualquier diferencia o su cumplimiento antes de que las medidas entren en vigor y se hagan jurídicamente vinculantes.

2.3. El acto previsto de la Organización de Aviación Civil Internacional

2.3.1. Adopción de la enmienda 91 del anexo 10, volumen III, del Convenio de Chicago, relativa al sistema de llamada selectiva (SELCAL)

Durante uno de los próximos períodos de sesiones, el Consejo de la OACI adoptará la enmienda 91 del anexo 10, volumen III, del Convenio de Chicago, relativa al sistema de llamada selectiva (SELCAL).

La finalidad de la enmienda 91 del anexo 10, volumen III, es modificar el anexo 10 del Convenio de Chicago (Telecomunicaciones aeronáuticas), volumen III (Sistemas de comunicaciones), parte II (Sistemas de comunicaciones orales), en lo relativo al sistema SELCAL. Dicha enmienda introduce nuevos tonos para ampliar la reserva disponible de códigos SELCAL y, de este modo, reducir la incidencia de falsas indicaciones en el puesto de pilotaje. La enmienda 91 del anexo 10, volumen III, se elaboró en la segunda reunión del Grupo de trabajo sobre infraestructura de comunicación de datos del grupo de comunicación (CP DCIWG/2), y no se consideró que presentara controversia a nivel técnico.

Se prevé que la enmienda 91 del anexo 10, volumen III, sea aplicable el 5 de noviembre de 2022, fecha en que se convertirá en jurídicamente vinculante para las Partes en el Convenio de Chicago.

2.3.2. Fecha de aplicación del nuevo Formato Global de Informe de Estado de Pista

En 2016, el Consejo de la OACI adoptó una nueva metodología para evaluar y notificar el estado de la pista, comúnmente conocida como Formato Global de Informe de Estado de Pista, con el objetivo de hacer posible la evaluación y notificación armonizadas del estado de la pista y mejorar en consecuencia la evaluación, por la tripulación de vuelo, de la performance de despegue y aterrizaje.

El nuevo Formato Global de Informe de Estado de Pista de la OACI, aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020, está previsto en la enmienda 13 del anexo 14 (Aeródromos), Volumen I (Diseño y operaciones de aeródromos), la enmienda 40C del anexo 6 (Operación de aeronaves, Transporte aéreo comercial internacional, Aviones), la enmienda 77B del anexo 3 (Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional) y la enmienda 39 del anexo 15 (Servicios de información aeronáutica).

Debido a la pandemia de COVID-19, la aplicación del nuevo Formato Global de Informe de Estado de Pista a partir del momento previsto inicialmente por la OACI no es realista a nivel de la Unión, por lo que es probable que la Comisión adopte un aplazamiento de esa fecha en la Unión Europea mediante las correspondientes modificaciones de los Reglamentos pertinentes de la Comisión[1]. Del mismo modo, actualmente hay incertidumbre sobre si el

[1] Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, y por el que se modifican el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1035/2011 y los Reglamentos (CE) n.º 1265/2007, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 y (UE) n.º 255/2010 (DO L 281 de 13.10.2012, p. 1).
Reglamento (UE) n.º 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo (DO L 44 de 14.2.2014, p. 1).
Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión, de 1 de marzo de 2017, por el que se establecen requisitos comunes para los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo / navegación aérea y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo y su supervisión, por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 482/2008 y los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 1034/2011, (UE)

Consejo de la OACI incluirá en el orden del día de su 220.º o su 221.º período de sesiones un punto relativo al posible aplazamiento de la fecha de aplicación del nuevo Formato Global de Informe de Estado de Pista y, de ser así, sobre la decisión que tomará el Consejo de la OACI en la materia. Por consiguiente, en caso de que el Consejo de la OACI no aplace esa fecha a tiempo, por la razón que sea, es necesario garantizar que los Estados miembros notifiquen una diferencia relativa al aplazamiento, en su caso, a nivel de la Unión.

3. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UNIÓN

3.1. Enmienda 91 del anexo 10, volumen III

3.1.1. Principales cambios introducidos por la enmienda 91 del anexo 10, volumen III, y su relación con las normas vigentes de la Unión

El principal cambio que introduce la enmienda 91 del anexo 10, volumen III, es la introducción de nuevos tonos para ampliar la reserva disponible de códigos SELCAL y, de este modo, reducir la incidencia de falsas indicaciones en el puesto de pilotaje. Las características del sistema SELCAL eran originalmente recomendaciones formuladas en los años 1950, cuando no se podían garantizar los niveles de performance especificados. Los equipos fabricados a partir de los años 1970 cumplen más fácilmente tales requisitos y, por tanto, debe reconocerse su aplicación uniforme en beneficio de la seguridad y la regularidad de la navegación internacional. Sin embargo, la recomendación sobre la envolvente de modulación se dividió en una norma y una recomendación, ya que la aplicación uniforme solo es conveniente.

La OACI prevé también un mecanismo mediante el cual los nuevos tonos se pueden introducir con un impacto mínimo en los operadores de aeronaves. Gracias a un equipamiento terrestre temprano, que puede realizarse con menor coste, se permitirá una instalación escalonada en las aeronaves, que tendrá lugar principalmente mediante preequipamiento.

La Unión reconoce la escasez de códigos SELCAL que podrían asignarse a una aeronave y los medios para mitigar esta escasez ampliando el número de caracteres que pueden utilizarse para códigos SECAL asignados a nuevas aeronaves.

El sistema SELCAL no tiene una enorme importancia en los servicios europeos de navegación aérea. Sin embargo, es un medio de comunicación, hay una manera normalizada de inscribirlo en el plan de vuelo y algunos operadores de aeronaves pueden pedir que la dependencia de servicios de tránsito aéreo lo utilice en determinadas situaciones. No obstante, esto es muy infrecuente.

Se alude a SELCAL en los textos de orientación de la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea, en una enumeración de posibles soluciones, en el Reglamento (UE) n.º 923/2012 y en el Reglamento (UE) 2020/469, que modifica el anexo IV, parte ATS, del Reglamento (UE) 2017/373.

La enmienda 91 del anexo 10, volumen III, se refiere principalmente a los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) que prestan servicios a la región del Atlántico Norte (NAT) de la OACI, el espacio aéreo oceánico sobre el Océano Atlántico, así como a los servicios del gestor de la red, en particular el sistema integrado para el tratamiento inicial de planes de vuelo (IFPS). Los ANSP pertinentes tendrán que instalar las mejoras técnicas necesarias. El gestor de la red tendrá que actualizar el IFPS para permitir que el sistema

---

n.º 1035/2011 y (UE) 2016/1377, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 677/2011 (DO L 62 de 8.3.2017, p. 1).

acepte los nuevos códigos SELCAL a fin de evitar el rechazo de los planes de vuelo por no reconocer el código.

La letra c) del punto CNS.TR.100 (Métodos de trabajo y procedimientos operativos para proveedores de servicios de comunicación, navegación o vigilancia) del Reglamento (UE) 2017/373 hace referencia al anexo 10, volumen III, de la OACI, hasta la enmienda 89, inclusive, y precisaría de una modificación adecuada a nivel de la Unión.

3.2. Formato Global de Informe de Estado de Pista

3.2.1. Fecha de aplicación del nuevo Formato Global de Informe de Estado de Pista

Las investigaciones de accidentes indican que las normas sobre la evaluación y notificación del estado de las pistas no están armonizadas, y han mostrado que esto es un factor significativo que contribuye a las salidas de pista, en particular cuando la pista está mojada o contaminada. Por consiguiente, la OACI ha modificado normas y métodos recomendados (SARPS) en varios de los anexos del Convenio de Chicago. Algunas de estas enmiendas requerían una adaptación del Derecho de la Unión existente. Esta necesidad ya se reflejó en actos de ejecución y delegados de la Comisión[2].

La enmienda 77B del anexo 3, la enmienda 13 del anexo 14, la enmienda 40C del anexo 6 y la enmienda 39 del anexo 15 del Convenio de Chicago, con el objetivo de reducir los incidentes y accidentes de salida de pista, fueron adoptadas por el Consejo de la OACI durante el año 2016 y serán aplicables a partir del 5 de noviembre de 2020. Estas enmiendas ya han sido incorporadas a nivel de la Unión en los Reglamentos de Ejecución (UE) 2020/469 y (UE) 2019/1387.

Sin embargo, debido a los retrasos en la aplicación causados por la COVID-19 y como respuesta a la actual falta de recursos de las autoridades competentes y de los operadores afectados, la Comisión tiene la intención de aplazar durante seis meses la fecha de aplicación de sus actos de ejecución y delegados pertinentes.

3.3. Posición que debe adoptarse en nombre de la Unión

3.3.1. Con respecto a la enmienda 91 del anexo 10, volumen III

Se propone que la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Consejo de la OACI sea la de apoyar íntegramente la propuesta de enmienda 91 del anexo 10, volumen III.

---

[2] Reglamento de Ejecución (UE) 2020/469 de la Comisión, de 14 de febrero de 2020, por el que se modifican el Reglamento (UE) n.º 923/2012, el Reglamento (UE) n.º 139/2014 y el Reglamento (UE) 2017/373 en lo que respecta a los requisitos para los servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea, el diseño de estructuras del espacio aéreo, la calidad de los datos y la seguridad de las pistas, y se deroga el Reglamento (UE) n.º 73/2010 (DO L 104 de 3.4.2020, p. 1).
Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, y por el que se modifican el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1035/2011 y los Reglamentos (CE) n.º 1265/2007, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 y (UE) n.º 255/2010 (DO L 281 de 13.10.2012, p. 1).
Reglamento (UE) n.º 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo (DO L 44 de 14.2.2014, p. 1).
Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión, de 1 de marzo de 2017, por el que se establecen requisitos comunes para los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo / navegación aérea y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo y su supervisión, por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 482/2008 y los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 1034/2011, (UE) n.º 1035/2011 y (UE) 2016/1377, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 677/2011 (DO L 62 de 8.3.2017, p. 1).

Por consiguiente, tras su adopción por el Consejo de la OACI y su notificación mediante una carta de Estado, la posición de la Unión debe ser que los Estados miembros notifiquen el cumplimiento de la medida adoptada.

3.3.2. Fecha de aplicación del nuevo Formato Global de Informe de Estado de Pista

En cuanto a la aplicación del nuevo Formato Global de Informe de Estado de Pista de la OACI, se propone que la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión, que lo apoya por completo, si bien debe considerar el impacto de la crisis de la COVID-19 en la capacidad de los Estados miembros y de los operadores afectados para ponerlo en aplicación como exigen actualmente las normas de la OACI, sea la siguiente:

Si la cuestión del aplazamiento no se incluye en el orden del día del Consejo de la OACI durante su 220.º o su 221.º período de sesiones o si el Consejo de la OACI no adopta el aplazamiento de seis meses, la posición de la Unión debe ser la de notificar diferencias en caso de que el plazo previsto en la legislación pertinente de la UE se aplace seis meses. Los Estados miembros de la UE notificarán una diferencia, informando al mismo tiempo a la OACI de que la puesta en aplicación, es decir, el cumplimiento del nuevo Formato Global de Informe de Estado de Pista, se retrasaría seis meses.

4. BASE JURÍDICA

4.1. Base jurídica procedimental

4.1.1. Principios

El artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) prevé la adopción de decisiones por las que se establezcan «las posiciones que deban adoptarse en nombre de la Unión en un organismo creado por un acuerdo, cuando dicho organismo deba adoptar actos que surtan efectos jurídicos, con excepción de los actos que completen o modifiquen el marco institucional del acuerdo».

El artículo 218, apartado 9, del TFUE es de aplicación independientemente de que la Unión sea miembro del organismo o Parte en el acuerdo en cuestión[3].

El concepto de «actos que surtan efectos jurídicos» incluye los actos que surten efectos jurídicos en virtud de las normas de Derecho internacional por las que se rija el organismo de que se trate. Incluye asimismo aquellos actos que no tienen fuerza vinculante con arreglo al Derecho internacional, pero que «influyen de manera determinante [en] el contenido de la normativa adoptada por el legislador de la Unión»[4].

4.1.2. Aplicación al presente caso

La Organización de Aviación Civil Internacional es un organismo creado por un acuerdo, que es el Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

La enmienda 91 del anexo 10, volumen III, que debe adoptar la Organización de Aviación Civil Internacional constituye un acto con efectos jurídicos. Tiene efectos jurídicos, ya que modifica normas que pueden crear una obligación jurídica vinculante en virtud del Derecho internacional.

---

[3] Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo, C-399/12, EU:C:2014:2258, apartado 64.

[4] Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo (C-399/12, ECLI:EU:C 2014:2258), apartados 61 a 64.

Además, la enmienda 91 del anexo 10, volumen III, convierte una «recomendación» en una norma y rebaja una norma a la categoría de «recomendación». A pesar de esta denominación, estas «recomendaciones», por su naturaleza, alteran la situación jurídica con respecto a la normativa anterior. El cambio de estatuto de las disposiciones genera obligaciones diferentes para los Estados.

Con respecto a la notificación de diferencias relativas a la fecha de aplicación del nuevo Formato Global de Informe de Estado de Pista de la OACI, la posición común de la Unión garantizaría que todos los Estados miembros notifiquen diferencias dentro de los márgenes de esta decisión a consecuencia de la competencia exclusiva de la Unión, cumpliendo de este modo el artículo 38 del Convenio de Chicago, por lo que no se considerará que incumplen sus obligaciones derivadas de este Convenio.

Estas enmiendas no completan ni modifican el marco institucional del acuerdo.

Por consiguiente, la base jurídica procedimental de la Decisión propuesta es el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

4.2. Base jurídica sustantiva

4.2.1. Principios

La base jurídica sustantiva de las decisiones adoptadas con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE depende principalmente del objetivo y del contenido del acto previsto respecto del cual se adopta una posición en nombre de la Unión. Si el acto previsto persigue dos objetivos o tiene dos componentes, y si uno de estos objetivos o componentes es el principal, mientras que el otro solamente es accesorio, la decisión adoptada con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE debe fundarse en una única base jurídica sustantiva, a saber, la que exija el objetivo o componente principal o preponderante.

4.2.2. Aplicación al presente caso

El objetivo y el contenido principales de los actos previstos atañen a la política común de transportes.

Por lo tanto, la base jurídica sustantiva de la Decisión propuesta es el artículo 100, apartado 2, del TFUE.

4.3. Conclusión

La base jurídica de la Decisión propuesta debe ser el artículo 100, apartado 2, del TFUE, en relación con el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

2020/0098 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

sobre la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional en relación con la adopción prevista de la enmienda 91 del anexo 10, volumen III, y sobre la notificación de la diferencia relativa a la fecha de aplicación de la enmienda 13 del anexo 14, volumen I, la enmienda 40C del anexo 6, la enmienda 77B del anexo 3 y la enmienda 39 del anexo 15 del Convenio de Chicago

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 100, apartado 2, en relación con su artículo 218, apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

(1) El Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago), que regula el transporte aéreo internacional, entró en vigor el 4 de abril de 1947. Mediante este Convenio se creó la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

(2) Los Estados miembros son Estados contratantes del Convenio de Chicago y miembros de la OACI, mientras que la Unión tiene estatus de observadora en determinados órganos de la OACI.

(3) De conformidad con el artículo 54 del Convenio de Chicago, el Consejo de la OACI puede adoptar normas y métodos recomendados internacionales.

(4) El Consejo de la OACI, durante uno de sus próximos períodos de sesiones, va a adoptar la enmienda 91 del anexo 10, volumen III, del Convenio de Chicago, relativa al sistema de llamada selectiva (SELCAL).

(5) Conviene establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Consejo de la OACI, ya que la propuesta de enmienda 91 del anexo 10, volumen III, será vinculante para la Unión y puede influir de manera determinante en el contenido del Derecho de la Unión, en particular, del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión[5]. Tras su adopción, la enmienda será vinculante para todos los Estados de la OACI, entre los que se encuentran todos los Estados miembros de la UE, de conformidad con el Convenio de Chicago y dentro de los límites que este establece. El artículo 38 de dicho Convenio requiere a los Estados contratantes que comuniquen a la

[5] Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión, de 1 de marzo de 2017, por el que se establecen requisitos comunes para los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo / navegación aérea y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo y su supervisión, por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 482/2008 y los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 1034/2011, (UE) n.º 1035/2011 y (UE) 2016/1377, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 677/2011 (DO L 62 de 8.3.2017, p. 1).

OACI, con arreglo al mecanismo de notificación de diferencias, su intención de desviarse respecto de cualquier norma.

(6) El objetivo principal de la enmienda 91 del anexo 10, volumen III, es introducir nuevos tonos para ampliar la reserva disponible de códigos SELCAL y, de este modo, reducir la incidencia de falsas indicaciones en el puesto de pilotaje. También hace cambios en relación con los requisitos relativos a las características del sistema y prevé un mecanismo para la introducción de nuevos códigos con un impacto mínimo para los operadores de aeronaves.

(7) La Unión apoya firmemente los esfuerzos de la OACI por mejorar la seguridad aérea garantizando la prestación segura y exacta de servicios de comunicación, navegación y vigilancia. La Unión debe, por lo tanto, apoyar las enmiendas mencionadas.

(8) La posición de la Unión durante uno de los próximos períodos de sesiones del Consejo de la OACI en relación con la enmienda 91 del anexo 10, volumen III, debe ser expresada por los Estados miembros de la Unión que son miembros del Consejo de la OACI, actuando conjuntamente en nombre de la Unión.

(9) La posición de la Unión tras la adopción de la enmienda 91 del anexo 10 por el Consejo de la OACI, que será anunciada por el Secretario General de esta organización a través de un procedimiento de carta de Estado de la OACI, debe ser la de notificar el cumplimiento de la enmienda y ha de ser expresada por todos los Estados miembros de la Unión.

(10) En 2016, el Consejo de la OACI adoptó enmiendas de varios anexos del Convenio de Chicago con el objetivo de reducir los incidentes y accidentes de salida de pista. Estas enmiendas («las enmiendas») figuran en las cartas de Estado AN 4/1 2.26-16/19, AN 2/2.4 – 16/18, AN 10/1.1 – 16/17 y AN 11/1.3.29-16/12 y serán aplicables en los Estados contratantes de la OACI a partir del 5 de noviembre de 2020.

(11) La Unión apoya decididamente los esfuerzos de la OACI para mejorar la seguridad aérea. Estos cambios, que introducen una nueva metodología armonizada para evaluar y notificar el estado de las pistas, contribuirán a reducir el riesgo de que se produzcan salidas de pista debido a la contaminación por nieve, hielo, nieve fundente o agua.

(12) El Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1397 de la Comisión[6] y el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/469 de la Comisión[7] incorporan dichas enmiendas al Derecho de la Unión.

(13) Los Reglamentos de Ejecución (UE) 2020/469 y (UE) 2019/1387 se aplicarán en parte a partir del 5 de noviembre de 2020, en consonancia con la fecha de aplicación de las enmiendas. Sin embargo, la COVID-19 ha tenido un impacto considerable en los esfuerzos realizados por los Estados miembros y las partes interesadas del sector de la aviación para preparar la aplicación de las nuevas medidas contenidas en la enmienda 77B del anexo 3, la enmienda 13 del anexo 14, la enmienda 40C del anexo 6 y la enmienda 39 del anexo 15 del Convenio de Chicago.

(14) En particular, el confinamiento y el desempleo parcial del personal, combinados con la carga de trabajo adicional necesaria para gestionar las importantes consecuencias negativas de la COVID-19 para todas las partes interesadas, han perturbado los progresos.

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

(15) Las autoridades competentes y los operadores tienen dificultades para prepararse a fin de poner en aplicación las enmiendas. Por lo tanto, puede ser necesario aplazar seis meses la fecha de aplicación prevista en los Reglamentos de Ejecución (UE) 2020/469 y (UE) 2019/1387.

(16) Si el Consejo de la OACI no aplaza seis meses la fecha de aplicación de las enmiendas, mientras que el Derecho de la Unión sí aplaza seis meses la fecha de aplicación de las normas pertinentes de la OACI, la posición de la Unión debe ser la de notificar una diferencia con arreglo al artículo 38 del Convenio de Chicago e informar a la OACI de su intención de retrasar seis meses la fecha de aplicación de las enmiendas.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en los próximos períodos de sesiones del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) será la de apoyar íntegramente la propuesta de enmienda 91 del anexo 10, volumen III, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional («el Convenio de Chicago»).

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión tras la adopción por el Consejo de la OACI de la enmienda 91 del anexo 10, volumen III, del Convenio de Chicago será la de notificar el cumplimiento de la medida adoptada en respuesta a la respectiva carta de Estado de la OACI.

Artículo 2

Si el Consejo de la OACI no aplaza la fecha de aplicación de la enmienda 77B del anexo 3, la enmienda 13 del anexo 14, la enmienda 40C del anexo 6 y la enmienda 39 del anexo 15 del Convenio de Chicago y la Unión modifica los Reglamentos de Ejecución (UE) 2020/469 y (UE) 2019/1387 y el Reglamento Delegado C(2020) 710 final[8] con objeto de retrasar seis meses su aplicación, se notificará la correspondiente diferencia relativa a la fecha de aplicación de la enmienda 77B del anexo 3, la enmienda 13 del anexo 14, la enmienda 40C del anexo 6 y la enmienda 39 del anexo 15 del Convenio de Chicago por un período de seis meses.

Artículo 3

La posición a la que se refiere el artículo 1, apartado 1, será expresada por los Estados miembros de la Unión que son miembros del Consejo de la OACI.

Las posiciones a las que se refieren el artículo 1, apartado 2, y el artículo 2 serán expresadas por todos los Estados miembros de la Unión.

[8] Reglamento Delegado C(2020) 710 final de la Comisión por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 139/2014 en lo que respecta a la seguridad de las pistas y a los datos aeronáuticos.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Decisión son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta