COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 20.5.2020
COM(2020) 218 final

2020/0098 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a adotar em nome da União Europeia no âmbito do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional a respeito da adoção prevista da alteração 91 ao anexo 10, volume III, e sobre a notificação da diferença relativa à data de aplicação da alteração 13 ao anexo 14, volume 1, da alteração 40 C ao anexo 6, da alteração 77 B ao anexo 3 e da alteração 39 ao anexo 15

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. OBJETO DA PROPOSTA

A presente proposta diz respeito ao seguinte:

– Decisão que estabelece a posição a adotar, em nome da União, no Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional («OACI»), relativamente à adoção prevista pelo Conselho da OACI, numa das suas futuras sessões, da alteração 91 ao anexo 10, volume III, da Convenção de Chicago.

– Decisão sobre a posição a adotar em nome da União após o anúncio pela OACI da adoção da alteração 91 ao anexo 10 por ofício, convidando os Estados-Membros a notificar a sua desaprovação, a fim de notificar quaisquer diferenças, ou a sua conformidade com a medida adotada.

– Decisão sobre a posição a adotar em nome da União relativamente à alteração 13- ao anexo 14 — Aeródromos, Volume I — Projeto e operações de aeródromos, alteração 40 C ao anexo 6 — Operação de aeronaves — Transporte Aéreo Comercial Internacional — Aviões, alteração 39 ao anexo 15 Serviços de informação aeronáutica, assim como alteração 77 B ao anexo 3 — Serviço Meteorológico para a navegação aérea internacional relativo ao novo modelo mundial de comunicação das condições da superfície da pista, que convida os Estados-Membros a notificar a diferença relativa à conformidade com a data de aplicabilidade, que deve ser adiada por um período de seis meses em comparação com a data de aplicabilidade estabelecida nos correspondentes ofícios da OACI.

2. CONTEXTO DA PROPOSTA

2.1. A Convenção sobre a Aviação Civil Internacional

A Convenção sobre a Aviação Civil Internacional («Convenção de Chicago») visa regular o transporte aéreo internacional. A Convenção de Chicago entrou em vigor em 4 de abril de 1947 e estabeleceu a Organização da Aviação Civil Internacional.

Todos os Estados-Membros da UE são Partes na Convenção de Chicago.

2.2. A Organização da Aviação Civil Internacional

A Organização da Aviação Civil Internacional é uma agência especializada das Nações Unidas. Os objetivos e as metas da Organização são o desenvolvimento dos princípios e técnicas da navegação aérea internacional, e a promoção do planeamento e desenvolvimento do transporte aéreo internacional.

O Conselho da OACI é um órgão permanente da OACI com 36 Estados contratantes, eleitos pela Assembleia da OACI por um período de três anos. Para o período de 2019-2022, existem sete Estados-Membros da UE representados no Conselho da OACI.

As funções obrigatórias do Conselho da OACI, enumeradas no artigo 54.º da Convenção de Chicago, incluem a adoção de normas internacionais e práticas recomendadas, designadas como anexos da Convenção de Chicago.

No seguimento da adoção de tais medidas, os Estados da OACI devem notificar a sua desaprovação, eventuais diferenças, ou a sua conformidade com as medidas antes da sua entrada em vigor e de se tornarem juridicamente vinculativas.

2.3. O ato previsto da Organização da Aviação Civil Internacional

2.3.1. Adoção da alteração 91 ao anexo 10, volume III, da Convenção de Chicago, relativa ao Sistema Seletivo de Chamada (SELCAL - Selective Calling System)

Numa das suas próximas sessões, o Conselho da OACI deverá adotar a alteração 91 ao anexo 10, volume III da Convenção de Chicago, relativa ao Sistema Seletivo de Chamada (SELCAL).

O propósito da alteração 91 ao anexo 10, volume III, é alterar o anexo 10 da Convenção de Chicago – Telecomunicações aeronáuticas, volume III — Sistemas de comunicação, parte II – Sistemas de comunicação vocal, relacionados com o SELCAL. A alteração 91 ao anexo 10, volume III, introduz novos toques para expandir a seleção disponível de códigos SELCAL e assim reduzir a incidência de indicações falsas na cabina de pilotagem. A alteração 91 ao anexo 10, volume III, foi desenvolvida durante a segunda reunião do Painel de Comunicação relativo ao Grupo de Trabalho para as Infraestruturas da Comunicação de Dados (CP DCIWG/2) e não foi considerada controversa a nível técnico.

Prevê-se que a alteração 91 ao anexo 10, volume III, seja aplicável em 5 de novembro de 2022, data em que se tornará juridicamente vinculativa para as partes na Convenção de Chicago.

2.3.2. Data de aplicação do novo modelo mundial da OACI de comunicação das condições da superfície da pista

Em 2016, o Conselho da OACI adotou uma nova metodologia para a avaliação e a comunicação das condições da superfície da pista, normalmente designada por modelo mundial de comunicação das condições da superfície da pista, que pretende harmonizar a avaliação e a comunicação das condições da superfície da pista e a correspondente melhoria da avaliação feita pela tripulação de voo do desempenho à descolagem e à aterragem.

O novo modelo mundial da OACI de comunicação das condições da superfície da pista, aplicável a partir de 5 de novembro de 2020, é previsto pela alteração 13 ao anexo 14 — Aeródromos, volume I — Projeto e operações de aeródromos, alteração 40 C ao anexo 6 — Operação de aeronaves — Transporte Aéreo Comercial Internacional — Aviões, alteração 77 B ao anexo 3 — Serviço Meteorológico para a navegação aérea internacional e alteração 39 ao Anexo 15 Serviços de Informação Aeronáutica.

Devido à pandemia de COVID-19, a implementação do novo modelo mundial da OACI de comunicação das condições da superfície da pista a partir do momento pensado originalmente pela OACI não é realista ao nível da União e, por conseguinte, é provável que a Comissão adote um adiamento dessa data a nível da União, repercutindo-o nas alterações correspondentes aos devidos Regulamentos da Comissão[1]. Tão pouco é atualmente seguro

[1] Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão, de 26 de setembro de 2012, que estabelece as regras do ar comuns e as disposições operacionais no respeitante aos serviços e procedimentos de navegação aérea e que altera o Regulamento de Execução (CE) n.º 1035/2011, e os Regulamentos (CE) n.º 1265/2007, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 e (UE) n.º 255/2010, JO L 281 de 13.10.2012, p. 1.
Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014, que estabelece requisitos e procedimentos administrativos relativos aos aeródromos em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, JO L 44 de 14.2.2014, p. 1.
Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão, de 1 de março de 2017, que estabelece requisitos comuns para os prestadores de serviços de gestão do tráfego aéreo/de navegação aérea e de outras funções de rede da gestão do tráfego aéreo e respetiva supervisão, que revoga o Regulamento

dizer se o Conselho da OACI incluirá na sua ordem de trabalhos das suas 220.ª ou 221.ª sessões um elemento sobre um possível adiamento da data de aplicação do novo modelo mundial da OACI de comunicação das condições da superfície da pista e, se assim for, qual a decisão que o Conselho da OACI tomará na matéria. Por conseguinte, se o Conselho da OACI não adiar a data em devido tempo, por qualquer motivo, é necessário assegurar que os Estados-Membros notifiquem qualquer diferença que cubra a posição posterior eventualmente adotada a nível da União.

3. POSIÇÃO A ADOTAR EM NOME DA UNIÃO

3.1. Alteração 91 ao anexo 10, volume III

3.1.1. Principais alterações a introduzir pela alteração 91 ao anexo 10, volume III, e sua relação com as regras da União em vigor

A principal alteração a introduzir pela proposta de alteração 91 ao anexo 10, volume III, é constituída pela introdução de novos toques para expandir a seleção disponível de códigos SELCAL e assim reduzir a incidência de indicações falsas na cabina de pilotagem. As características do sistema SELCAL constituíram inicialmente recomendações formuladas nos anos de 1950, quando os níveis de desempenho especificados não podiam ser garantidos. O equipamento fabricado desde a década de 1970 respeita mais facilmente estes requisitos e, por conseguinte, a sua aplicação uniforme deve ser reconhecida para a segurança e a regularidade da navegação internacional. Todavia, a recomendação relativa ao envelope de modulação foi separada numa norma e numa recomendação porque a sua aplicação uniforme só é desejável.

A OACI também prevê um mecanismo através do qual os novos toques podem ser introduzidos com um impacto mínimo nos operadores de aeronaves. O equipamento atempado do solo, que pode ser alcançado a um custo mais baixo, permitirá uma instalação faseada nas aeronaves, que será feita sobretudo em regime de instalação prévia.

A União reconhece a escassez de códigos SELCAL que poderiam ser atribuídos a uma aeronave e qual o meio de atenuação dessa escassez, através da expansão do número de carateres que podem ser utilizados para o código SELCAL atribuído a novas aeronaves.

O SELCAL não tem grande significado nos serviços de navegação aérea europeus. Contudo, é um meio de comunicação, faz parte do preenchimento-padrão do plano de voo e alguns operadores de aeronaves podem solicitar ao órgão dos serviços de tráfego aéreo que o utilize em determinadas situações, o que, no entanto, raramente acontece.

O SELCAL é referido nas orientações da AESA, numa enumeração de possíveis soluções, no Regulamento (UE) n.º 923/2012 e no Regulamento (UE) 2020/469 que altera o anexo IV - Parte-ATS do Regulamento (UE) 2017/373.

A alteração 91 ao anexo 10, volume III, diz sobretudo respeito aos prestadores de serviços de navegação aérea (ANSP) que prestam serviços à região do Atlântico Norte (NAT) da OACI, o espaço aéreo oceânico sobre o oceano Atlântico, e igualmente aos serviços do gestor da rede, especialmente o Sistema Integrado de Processamento do Plano de Voo Inicial (IFPS). Os ANSP pertinentes terão de instalar as melhorias técnicas necessárias. O gestor da rede terá de modernizar o IFPS a fim de permitir que o sistema aceite os novos códigos SELCAL de forma a evitar a rejeição dos planos de voo devido ao não reconhecimento do código.

(CE) n.º 482/2008, os Regulamentos de Execução (UE) n.º 1034/2011, (UE) n.º 1035/2011 e (UE) 2016/1377 e que altera o Regulamento (UE) n.º 677/2011, JO L 62 de 8.3.2017, p. 1.

A alínea c) do ponto CNS.TR.100, «Métodos de trabalho e procedimentos operacionais para os prestadores de serviços de comunicação, navegação ou vigilância», do Regulamento (UE) 2017/373, refere-se ao anexo 10, volume III, da OACI, até à alteração 89, e seria motivo para uma alteração adequada a nível da União.

3.2. Modelo mundial de comunicação das condições da superfície da pista

3.2.1. Data de aplicação do novo modelo mundial da OACI de comunicação das condições da superfície da pista

As investigações de acidentes indicam que as normas aplicáveis à avaliação e à comunicação das condições da superfície da pista não estão harmonizadas e demonstraram que este facto contribui de forma significativa para as saídas de pista, nomeadamente quando a pista se encontra molhada ou contaminada. Consequentemente, a OACI emendou determinadas normas e práticas recomendadas (SARP) em vários dos anexos da Convenção de Chicago. Alguns destes anexos requeriam adaptação do direito da União em vigor. Esta necessidade já se refletiu nos atos de execução e de delegação da Comissão[2].

A alteração 77 B ao anexo 3, a alteração 13 ao anexo 14, a alteração 40 ao anexo 6 e a alteração 39 ao anexo 15 da Convenção de Chicago que pretendem reduzir os incidentes e os acidentes de saída de pista foram adotadas pelo Conselho da OACI ao longo de 2016 e serão aplicáveis a partir de 5 de novembro de 2020. Estas alterações já foram integradas a nível da União nos Regulamentos (UE) 2020/469 e (UE) 2019/1387.

Contudo, devido aos atrasos na execução causados pela COVID-19 e em resposta à atual falta de recursos tanto das autoridades competentes como dos operadores em causa, a Comissão tenciona adiar a data de aplicação dos atos executórios e delegados pertinentes da Comissão por um período de seis meses.

3.3. Posição a adotar em nome da União

3.3.1. No que diz respeito à alteração 91 ao anexo 10, volume III

A posição proposta a adotar, em nome da União, no âmbito do Conselho da OACI, consiste em apoiar a alteração 91 ao anexo 10, volume III do anexo 10, na sua integralidade. Por conseguinte, após a sua adoção pelo Conselho da OACI e a sua notificação por ofício, a

[2] Regulamento de Execução (UE) 2020/469 da Comissão de 14 de fevereiro de 2020 que altera o Regulamento (UE) n.º 923/2012, o Regulamento (UE) n.º 139/2014 e o Regulamento (UE) 2017/373 no que respeita aos requisitos aplicáveis aos serviços de gestão do tráfego aéreo/de navegação aérea, à conceção das estruturas do espaço aéreo e à qualidade dos dados, à segurança da pista, e que revoga o Regulamento (UE) n.º 73/2010, JO L 104 de 3.4.2020, p.1.
Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão, de 26 de setembro de 2012, que estabelece as regras do ar comuns e as disposições operacionais no respeitante aos serviços e procedimentos de navegação aérea e que altera o Regulamento de Execução (CE) n.º 1035/2011, e os Regulamentos (CE) n.º 1265/2007, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 e (UE) n.º 255/2010, JO L 281 de 13.10.2012, p. 1.
Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014, que estabelece requisitos e procedimentos administrativos relativos aos aeródromos em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, JO L 44 de 14.2.2014, p. 1.
Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão, de 1 de março de 2017, que estabelece requisitos comuns para os prestadores de serviços de gestão do tráfego aéreo/de navegação aérea e de outras funções de rede da gestão do tráfego aéreo e respetiva supervisão, que revoga o Regulamento (CE) n.º 482/2008, os Regulamentos de Execução (UE) n.º 1034/2011, (UE) n.º 1035/2011 e (UE) 2016/1377 e que altera o Regulamento (UE) n.º 677/2011, JO L 62 de 8.3.2017, p. 1.

posição da União deverá ser a de os Estados-Membros notificarem a sua conformidade com a medida adotada.

3.3.2. No que diz respeito à data de aplicação do novo modelo mundial da OACI de comunicação das condições da superfície da pista

No que diz respeito à aplicação do novo modelo mundial da OACI de comunicação das condições da superfície da pista, embora os Estados-Membros e os operadores sejam plenamente apoiados, mas tendo devidamente em conta o impacto da crise da COVID-19 na sua capacidade de o implementar tal como atualmente requerido por normas da OACI, a posição proposta a adotar em nome da União é a seguinte:

- caso a questão do adiamento do prazo não seja incluída na ordem de trabalhos do Conselho da OACI durante as suas 220.ª ou 221.ª sessões, ou caso o adiamento de seis meses não seja aprovado pelo Conselho da OACI, a posição da União deverá ser a de notificar as diferenças caso o prazo previsto na legislação pertinente da UE seja adiado por seis meses. Os Estados-Membros da UE notificarão uma eventual diferença aquando da informação da OACI de que a implementação, ou seja a conformidade com o novo modelo mundial da OACI de comunicação das condições da superfície da pista seria adiada por um período de seis meses.

4. BASE JURÍDICA

4.1. Base jurídica processual

4.1.1. Princípios

O artigo 218.º, n.º 9, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) prevê a adoção de decisões que definam «as posições a tomar em nome da União numa instância criada por um acordo, quando essa instância for chamada a adotar atos que produzam efeitos jurídicos, com exceção dos atos que completem ou alterem o quadro institucional do acordo».

O artigo 218.º, n.º 9, do TFUE é aplicável independentemente de a União ser ou não membro da instância ou parte no acordo[3].

A noção de «atos que produzam efeitos jurídicos» engloba os atos com efeitos jurídicos por força das normas do direito internacional que regem a instância em questão. Esta noção engloba ainda os instrumentos que não têm efeito vinculativo por força do direito internacional, mas que «tendem a influenciar de forma determinante o conteúdo da regulamentação adotada pelo legislador da União»[4].

4.1.2. Aplicação ao caso em apreço

A Organização da Aviação Civil Internacional é um organismo criado por um acordo, nomeadamente a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional.

A alteração 91 ao anexo 10, volume III, que a Organização da Aviação Civil Internacional é chamada a adotar constitui um ato que produz efeitos jurídicos. O ato previsto tem efeitos jurídicos, uma vez que altera uma série de normas, que são suscetíveis de criar uma obrigação jurídica vinculativa ao abrigo do direito internacional.

Além disso, a alteração 91 ao anexo 10, volume III, torna uma «recomendação» numa norma e reduz uma norma a uma «recomendação». Apesar da sua denominação, estas

[3] Acórdão do Tribunal de Justiça de 7 de outubro de 2014 no processo C-399/12, Alemanha/Conselho, ECLI:EU:C:2014:2258, n.º 64.

[4] Ver Acórdão do Tribunal de Justiça de 7 de outubro de 2014, Alemanha/Conselho, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, n.os 61 a 64.

«recomendações» são de natureza a alterar a situação jurídica existente ao abrigo das normas preexistentes. A alteração no estatuto das disposições gera obrigações diferentes para os Estados.

Relativamente à notificação das diferenças no que diz respeito à data de aplicação do novo modelo mundial da OACI de comunicação das condições da superfície da pista, a posição comum da União garantiria que todos os Estados-Membros notifiquem as diferenças dentro das margens desta decisão decorrentes da competência exclusiva da União, conformando-se, assim, ao artigo 38.º da Convenção de Chicago e, por conseguinte, sem se considerar que estivessem a violar as suas obrigações decorrentes da Convenção de Chicago.

Tais alterações não completam nem alteram o quadro institucional do acordo.

A base jurídica processual da decisão proposta é, por conseguinte, o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

4.2. Base jurídica material

4.2.1. Princípios

A base jurídica material para a adoção de uma decisão ao abrigo do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE depende essencialmente do objetivo e do conteúdo do ato previsto em relação ao qual é tomada uma posição em nome da União. Se o ato previsto prosseguir duas finalidades ou tiver duas componentes, e se uma dessas finalidades ou componentes for identificável como principal e a outra como apenas acessória, a decisão a adotar ao abrigo do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE deve assentar numa única base jurídica material, a saber, a exigida pela finalidade ou componente principal ou preponderante.

4.2.2. Aplicação ao caso em apreço

O objetivo e o conteúdo principais dos atos previstos estão relacionados com a política comum dos transportes.

Por conseguinte, a base jurídica material da decisão proposta é o artigo 100.º, n.º 2, do TFUE.

4.3. Conclusão

A base jurídica da decisão proposta deve ser o artigo 100.º, n.º 2, do TFUE, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

2020/0098 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a adotar em nome da União Europeia no âmbito do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional a respeito da adoção prevista da alteração 91 ao anexo 10, volume III, e sobre a notificação da diferença relativa à data de aplicação da alteração 13 ao anexo 14, volume 1, da alteração 40 C ao anexo 6, da alteração 77 B ao anexo 3 e da alteração 39 ao anexo 15

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 100.º, n.º 2, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

(1) A Convenção sobre a Aviação Civil Internacional («Convenção de Chicago»), que regula o transporte aéreo internacional, entrou em vigor em 4 de abril de 1947. Criou a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

(2) Os Estados-Membros são Estados Contratantes na Convenção de Chicago e membros da OACI, tendo a União estatuto de observador em certos organismos da OACI.

(3) Nos termos do artigo 54.º da Convenção de Chicago, o Conselho da OACI pode adotar normas internacionais e práticas recomendadas.

(4) Numa das suas próximas sessões, o Conselho da OACI deverá adotar a alteração 91 ao anexo 10, volume III da Convenção de Chicago, relativa ao Sistema Seletivo de Chamada (SELCAL).

(5) Afigura-se adequado estabelecer a posição a adotar em nome da União no âmbito do Conselho da OACI, pois a alteração 91 ao anexo 10, volume III, será vinculativa para a União e pode influenciar decisivamente o teor do direito da União, nomeadamente o Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão[5]. Uma vez adotada, a alteração prevista será vinculativa para todos os Estados da OACI, incluindo todos os Estados-Membros, em conformidade com a Convenção de Chicago e nos limites por ela estabelecidos. O artigo 38.º da Convenção de Chicago exige que os Estados contratantes notifiquem a OACI caso pretendam desviar-se de uma norma, no âmbito do mecanismo de notificação de diferenças.

(6) O principal propósito da alteração 91 ao anexo 10, volume III, é introduzir novos toques para expandir a seleção disponível de códigos SELCAL e assim reduzir a

[5] Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão, de 1 de março de 2017, que estabelece requisitos comuns para os prestadores de serviços de gestão do tráfego aéreo/de navegação aérea e de outras funções de rede da gestão do tráfego aéreo e respetiva supervisão, que revoga o Regulamento (CE) n.º 482/2008, os Regulamentos de Execução (UE) n.º 1034/2011, (UE) n.º 1035/2011 e (UE) 2016/1377 e que altera o Regulamento (UE) n.º 677/2011 (JO L 62 de 8.3.2017, p. 1).

incidência de indicações falsas na cabina de pilotagem. Efetua igualmente mudanças nos requisitos relativos às características do sistema e prevê um mecanismo para a introdução dos novos códigos com um impacto mínimo para os operadores das aeronaves.

(7) A União apoia firmemente os esforços envidados pela OACI para melhorar a segurança da aviação através da garantia de uma prestação segura e precisa de serviços de comunicação, navegação e vigilância. A União deve, portanto, apoiar as alterações acima referidas.

(8) A posição da União durante uma das próximas sessões do Conselho da OACI relativamente à proposta alteração 91 ao anexo 10, volume III, será expressa pelos Estados-Membros da União que são membros do Conselho da OACI, a agir conjuntamente em nome da União.

(9) A posição da União após a adoção da alteração 91 ao anexo 10 pelo Conselho da OACI, a ser anunciada pelo Secretário-Geral da OACI através de ofício da OACI, deverá ser a de notificar a conformidade com a alteração e deve ser expressa por todos os Estados-Membros da União.

(10) Em 2016, o Conselho da OACI adotou alterações a vários anexos da Convenção de Chicago destinados a reduzir os incidentes e os acidentes de saídas de pista. Essas alterações constam dos ofícios AN 4/1 2.26-16/19, AN 2/2.4 – 16/18, AN 10/1.1 – 16/17 e AN 11/1.3.29-16/12 e serão aplicáveis nos Estados Contratantes da OACI a partir de 5 de novembro de 2020 («alterações»).

(11) A União apoia firmemente os esforços envidados pela OACI para melhorar a segurança da aviação. Estas alterações que introduzem uma nova metodologia harmonizada para avaliação e comunicação das condições da superfície da pista contribuirão para reduzir o risco de saídas de pista à aterragem devido à contaminação da pista motivada pela neve, pelo gelo, por neve fundida ou por água.

(12) O Regulamento de Execução (UE) 2019/1397 da Comissão[6] e o Regulamento de Execução (UE) 2020/469 da Comissão[7] incorporam essas alterações no direito da União.

(13) Os Regulamentos de Execução (UE) 2020/469 e (UE) 2019/1387 serão aplicáveis em parte a partir de 5 de novembro de 2020 em consonância com a data de aplicação das alterações. Contudo, a COVID-19 teve um impacto considerável nos esforços envidados pelos Estados-Membros e pelos intervenientes do setor da aviação no sentido de se prepararem para a aplicação das novas medidas enumeradas na alteração 77 B ao anexo 3, na alteração 13 ao anexo 14, na alteração 40 ao anexo 6 e na alteração 39 ao anexo 15 da Convenção de Chicago.

(14) Muito especificamente, o confinamento e o desemprego parcial do pessoal, combinados com a sobrecarga de trabalho requerida para gerir as importantes consequências negativas da COVID-19 para todos os implicados, atalharam o progresso.

(15) Tanto as autoridades competentes como os operadores experimentam dificuldades na preparação da aplicação das alterações. Pode, por conseguinte, afigurar-se necessário

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

prorrogar por seis meses a data de aplicação prevista nos Regulamentos de Execução (UE) 2020/469 e (UE) 2019/1387.

(16) Caso o Conselho da OACI não adie a data de aplicação das alterações por seis meses, enquanto a legislação da União adia a data de aplicação das normas da OACI aplicáveis por seis meses, a posição da União deverá ser a de notificar uma diferença em conformidade com o artigo 38.º da Convenção de Chicago e informar a OACI da sua intenção de adiar por um período de seis meses a data de aplicação às alterações,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A posição a adotar em nome da União numa das próximas sessões do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional («OACI») consiste em apoiar a proposta de alteração 91 ao anexo 10, volume III, da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional («Convenção de Chicago»), na sua integralidade.

A posição a adotar em nome da União após a adoção pelo Conselho da OACI da alteração 91 ao anexo 10, volume III, da Convenção de Chicago, será a de notificar a conformidade com a medida adotada em resposta ao respetivo ofício da OACI.

Artigo 2.º

Caso o Conselho da OACI não adie a data de aplicação da alteração 77 B ao anexo 3, da alteração 13 ao anexo 14, da alteração 40 ao anexo 6 e da alteração 39 ao anexo 15 da Convenção de Chicago e a União altere os Regulamentos de Execução (UE) 2020/469 e (UE) 2019/1387 e o Regulamento Delegado C (2020) 710 final[8] a fim de adiar a sua aplicação por seis meses, deve ser notificada uma diferença correspondente da data de aplicação da alteração 77 B ao anexo 3, da alteração 13 ao anexo 14, da alteração 40 ao anexo 6 e da alteração 39 ao anexo 15 da Convenção de Chicago por um período de 6 meses.

Artigo 3.º

A posição referida no artigo 1.º , n.º 1, deve ser expressa pelos Estados-Membros da União que são membros do Conselho da OACI.

As posições referidas no artigo 1.º, n.º 2, e no artigo 2.º, devem ser expressas por todos os Estados-Membros da União.

Artigo 4.º

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Conselho
O Presidente

[8] Regulamento Delegado C (2020) 710 final da Comissão que altera o Regulamento (UE) n.º 139/2014 no que se refere à segurança da pista e aos dados aeronáuticos.